



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-00-43-07

Druk nr 1639
Warszawa, 13 kwietnia 2007 r.

Pan
Marek Jurek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury oraz Komisja Pracy wnoszą projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o czasie pracy
kierowców oraz o zmianie niektórych
innych ustaw.**

Do reprezentowania Komisji w pracach nad projektem ustawy został upoważniony poseł Stanisław Szwed

Przewodniczący Komisji
Infrastruktury

(-) Janusz Kołodziej

Przewodniczący Komisji
Pracy

(-) Włodzimierz Stępień

USTAWA**z dnia 2007 r.****o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców
oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾****Art. 1.**

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 oraz z 2005 r. Nr 180, poz. 1497) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006” oraz Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087), zwaną dalej „Umową AETR”;”,

c) po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców:

a) zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,

b) niebędących pracownikami

– wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.”;

2) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewóz drogowy – przewóz drogowy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i ustawę z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych.

- b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
„6) dzienny okres odpoczynku – okres odpoczynku kierowcy, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;
- 3) art. 3 otrzymuje brzmienie:
„Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie AETR.”;
- 4) po art. 4 dodaje się art. 4a w brzmieniu:
„Art. 4a. Przepisy ustawy stosuje się odpowiednio do motorniczych tramwajów.”;
- 5) w art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13.”;
- 6) w art. 11:
a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19.”;
b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy.”;
- 7) w art. 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.”;
- 8) w art. 14:
a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.”;
b) po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
„3. W przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 1, oraz w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.”;
- 9) art. 22 otrzymuje brzmienie:
„Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 lit. b Umowy AETR.”;
- 10) art. 26 otrzymuje brzmienie:
„Art. 26. Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu

na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

11) tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„Zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz Umową AETR”;

12) art. 27 otrzymuje brzmienie:

„Art. 27. 1. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9.

2. Okresy odpoczynku, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1, 2 i 7 Umowy AETR, nie mogą być traktowane jak czas dyżuru, o którym mowa w art. 9.

3. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, w części obejmującej 15 minut, wlicza się do czasu pracy kierowcy, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

4. Do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1.

5. Do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 ust. 1-5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.”;

13) uchyla się art. 28;

14) art. 29 i 30 otrzymują brzmienie:

„Art. 29. 1. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kategorii pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wyłącza się ze stosowania art. 5-9 tego rozporządzenia.

2. Kategorie pojazdów, o których mowa w ust. 1, wyłączone są z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85²⁾.”;

Art. 30. 1. W warunkach i na zasadach, o których mowa w art. 14 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, minister właściwy do spraw transportu może wprowadzić wyjątki lub zezwalać na tymczasowe odstępstwa od stosowania przepisów art. 6-9 tego rozporządzenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o wprowadzeniu wyjątków lub udzielonych tymczasowych odstępstwach, o których mowa w ust. 1, w drodze obwieszczenia, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.”;

²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227, z późn. zm.).

15) w art. 31:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierowca wykonujący przewóz drogowy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu albo prowadził pojazd, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli przedstawia zaświadczenie, które zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres, którego dotyczy, wskazanie przyczyny nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków, o których mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, miejsce i datę wystawienia, podpis pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonywał przewóz.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie.”;

16) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km

Art. 31a. 1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin.

2. Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu określony w rozkładzie czasu pracy kierowcy na daną dobę, zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy.

3. Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 60 godzin, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.

Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.

2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, mogą być dzielone 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.

Art. 31c. 1. W zakresie odpoczynku dziennego i tygodniowego stosuje się przepisy art. 14, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od zakończenia poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 31d. 1. Normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku obowiązują także kierowcę wykonującego przewozy na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

2. Sporządzane rozkłady jazdy dla kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, uwzględniają możliwość wykorzystywania przerw określonych w art. 31b.

Art. 31e. 1. Rozkład czasu pracy ustala się na okres co najmniej jednego miesiąca.

2. Rozkład czasu pracy zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, miejsce bazy pojazdu, który kierowca ma prowadzić, ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujących okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawania w dyspozycji oraz dni wolne.”.

3. Rozkład czasu pracy kierowcy ustala i podpisuje pracodawca lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje przewozy.”.

Art. 2.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 97a dodaje się art. 97b w brzmieniu:

„Art. 97b. Organ wydający uprawnienie do kierowania pojazdem, na wniosek podmiotu wydającego karty do tachografów cyfrowych, potwierdza zgodność ze stanem faktycznym danych dotyczących prawa jazdy.”;

- 2) w art. 129 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku;”;

Art. 3.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) przewóz drogowy – transport drogowy lub niezarobkowy przewóz drogowy, a także inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400 i Nr 191, poz. 1410.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i 1218 i Nr 171, poz. 1225.

- 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”;
- 2) w art. 42 ust. 3a otrzymuje brzmienie:
„3a. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, uiszcza opłatę roczną, półroczną, miesięczną, siedmiodniową albo dobową.”;
- 3) w art. 90a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.”;
- 4) w art. 92a:
a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennego czasu odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz w Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087);”;
b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:
„4. Postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub podmiotu, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 3, nie wszczyna się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia.
5. Przepisu ust. 4 nie stosuje się, jeżeli naruszenie, o którym mowa w ust. 1, ma charakter rażący, a w szczególności:
1) zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego;
2) zostało popełnione wielokrotnie.”;
- 5) w art. 93 dodaje się ust. 7-10 w brzmieniu:
„7. Przepisów ust. 1-3 nie stosuje się, jeżeli stwierdzone zostanie, że naruszenie przepisów nastąpiło wskutek zdarzeń lub okoliczności, których podmiot wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć. W takiej sytuacji, właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.
8. Wszczęcie postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy lub innego podmiotu realizującego przewóz drogowy, nie wyklucza wszczęcia postępowania administracyjnego także wobec podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem, w szczególności wobec:
1) spedytora;
2) nadawcy;
3) załadowcy;
4) organizatora wycieczki;
5) organizatora transportu.
9. Podmiot uprawniony do kontroli, o którym mowa w art. 89 ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej na podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem karę pieniężną, o której mowa w art. 92

ust. 1, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

10. Karę nakłada się w wysokości określonej w załączniku do ustawy dla przedsiębiorcy lub podmiotu realizującego przewóz.”

6) w załączniku do ustawy pkt 12 otrzymuje brzmienie:

”	12.	Wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem przepisów dotyczących stosowania tachografów cyfrowych	
	12.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące	3.000
	12.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, które nie zostało poddane kalibracji	1.000
	12.3.	Kontynuowanie przez kierowcę przewozu drogowego, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania, pojazdem z zepsutym lub niewłaściwie działającym cyfrowym urządzeniem rejestrującym	1.000
	12.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego	1.000
	12.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostały niedozwolone urządzenia dodatkowe wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie	10.000
	12.6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	1.000
	12.7.	Kontynuowanie przewozu drogowego przez kierowcę bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania pojazdu	300
	12.8.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem cyfrowego urządzenia rejestrującego umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 maks. 1000
	12.9.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, nieposiadającego wymaganego	100

	wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk	
12.10.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z karty kierowcy	500
12.11.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z tachografu cyfrowego	500
12.12.	Udostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy – za każdy dzień	300
12.13.	Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie danych wczytanych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przechowywanych w przedsiębiorstwie – za każdy dzień	500
12.14.	Samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa	5.000
12.15.	Samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe	2.000
12.16.	Niewyposażenie kierowcy w dostateczną ilość papieru do drukarki cyfrowego urządzenia rejestrującego, wymaganą na cały okres wykonywania przewozu drogowego	500

Art. 4.

W ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) technik warsztatu – osobę wykonującą aktywację i sprawdzanie, w tym kalibrację, tachografów cyfrowych, na podstawie uprawnienia wydanego przez właściwy organ;”;

2) w art. 6:

a) w ust. 3 uchyla się pkt 5,

b) w ust. 4:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie niekaralności uzyskaną nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku;”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie dokumentów potwierdzających tytuł prawny wnioskodawcy do lokalu użytkowego i miejsc parkingowych, które mają być

wykorzystywane do wykonywania czynności objętych zezwoleniem, oraz kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie posiadania warunków warsztatowo-technicznych, o których mowa w ust. 5 pkt 2;

5) potwierdzoną za zgodność z oryginałem kopię dokumentacji, o której mowa w ust. 5 pkt 4.”,

c) w ust. 5:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu; gdy wnioskodawcą jest spółka handlowa, wymóg ten dotyczy członków zarządu tej spółki;”

– w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) nie jest przewoźnikiem drogowym lub innym podmiotem wykonującym przewozy drogowe, będącym właścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85.”;

3) w art. 7 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nadaje się specjalną cechę, której upoważniony podmiot prowadzący warsztat używa do poświadczania wykonania czynności objętych zezwoleniem.”;

4) w art. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) w wyniku przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia zostanie stwierdzone, że wnioskodawca prowadzi inną działalność zawodową, która stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.”;

5) w art. 9:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiot prowadzący warsztat:

1) występuje do Prezesa GUM z wnioskiem o zmianę zezwolenia, jeżeli nastąpiła zmiana w odniesieniu do wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 2; wniosek zawierający informacje o zmianach składa się w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian;

2) może wystąpić do Prezesa GUM z wnioskiem o zmianę zezwolenia w przedmiocie:

a) rozszerzenia zakresu usług określonych w zezwoleniu,

b) zmiany liczby miejsc świadczenia usług

– przepisy art. 6 ust. 6 i art. 8 pkt 3 stosuje się odpowiednio.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Jeżeli nastąpiła zmiana w zakresie spełnienia wymagań, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 1 i 3-5, podmiot prowadzący warsztat jest

obowiązany poinformować o tym Prezesa GUM, w terminie 14 dni od dnia zaistnienia tych zmian. Przepisy art. 6 ust. 6 i art. 13 stosuje się odpowiednio.”;

6) w art. 13 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podmiot prowadzący warsztat przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 6 ust. 5 pkt 1-3 lub 5;”;

7) w art. 16:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo przeciwko działalności instytucji państwowych oraz samorządu, wymiarowi sprawiedliwości, porządkowi publicznemu, ochronie informacji, wiarygodności dokumentów, mieniu lub obrotowi gospodarczemu;”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do wniosku dołącza się informację z Krajowego Rejestru Karnego w przedmiocie niekaralności uzyskaną nie wcześniej niż na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku.”;

c) dodaje się ust. 8 i 9 w brzmieniu:

„8. W przypadku stwierdzenia posługiwania się przez technika warsztatu kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem świadczenia usług określonych w zezwoleniu, z zastrzeżeniem art. 13 ust. 3, Prezes GUM cofa, w trybie decyzji administracyjnej, uprawnienie dla technika warsztatu.

9. W przypadku, o którym mowa w ust. 8, ponowne ubieganie się o wydanie uprawnienia jest możliwe nie wcześniej niż po upływie 4 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu uprawnienia stała się ostateczna.”;

8) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu:

1) jest administratorem ewidencji kart;

2) powierza podmiotowi wydającemu karty:

a) przetwarzanie danych zawartych w ewidencji kart,

b) narodowe klucze kryptograficzne,

c) zadanie polegające na wymianie z krajowymi i zagranicznymi organami oraz uprawnionymi służbami i instytucjami danych i informacji niezbędnych w procesach wydawania kart i kontroli stosowania tachografów cyfrowych w transporcie drogowym.”;

9) w art. 19 uchyla się ust. 2;

10) w art. 20 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) kopię dokumentu dopuszczającego do ruchu pojazd objęty obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85, a w przypadku gdy z tego dokumentu nie wynika prawo dysponowania tym pojazdem, dodatkowo kopię innego dokumentu potwierdzającego powyższy fakt – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) kopię zezwolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1, kopię zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, posiadanego przez technika warsztatu oraz jego fotografię – w przypadku karty warsztatowej;”;

11) w art. 22:

a) w ust. 1:

– w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) centralnej ewidencji kierowców, z zastrzeżeniem pkt 2,”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w przypadku braku możliwości sprawdzenia prawdziwości danych zawartych we wniosku o wydanie karty kierowcy, w zakresie prawa jazdy, może zwrócić się o ich potwierdzenie do właściwego organu, który to prawo jazdy wydał.”,

b) w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) 5 lat – w przypadku karty przedsiębiorstwa;

3) 1 roku, nie dłuższy jednak niż okres ważności zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2, posiadanego przez technika warsztatu – w przypadku karty warsztatowej;”;

12) w art. 23:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Posiadacz karty jest obowiązany:

1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie podmiot wydający karty;

2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku:

a) uszkodzenia karty,

b) upływu terminu, na jaki karta została wydana,

c) zmiany miejsce zatrudnienia – w przypadku technika warsztatu,

d) zaprzestania wykonywania zawodu – w przypadku technika warsztatu,

e) cofnięcia uprawnienia do wykonywania zawodu – w przypadku technika warsztatu.

3. Podmiot wydający karty przyjmuje i rejestruje zawiadomienie o utracie lub uszkodzeniu karty oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające zgłoszenie tego faktu.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Po otrzymaniu karty, podmiot wydający karty, odpowiednio:

1) unieważnia ją i niszczy,

2) przekazuje ją właściwemu podmiotowi w państwie, w którym karta została wydana, lub

3) wystawia zaświadczenie o uszkodzeniu karty.”;

13) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się koniecznością zagwarantowania okresowego i regularnego pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz przechowywania tych danych przez podmiot wykonujący przewozy drogowe z zachowaniem wymagań, określonych w rozporządzeniu (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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i

(WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), określi, w drodze rozporządzenia, częstotliwość pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunki ich przechowywania przez podmioty wykonujące przewozy drogowe.”;

14) w art. 24 w ust. 4 pkt 4-6 otrzymują brzmienie:

- „4) po zakończeniu przewozu drogowego wykonywanego bez użycia karty kierowcy, która działała wadliwie, została zniszczona, zgubiona lub skradziona, nie zrobił wydruku danych z tachografu cyfrowego odnoszących się do okresów rejestrowanych przez ten tachograf oraz nie zaznaczył szczegółów, które umożliwiłyby jego identyfikację (imienia i nazwiska oraz numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy), i nie opatrzył wydruku swoim podpisem;
- 5) nie zgłosił faktu uszkodzenia lub utraty karty kierowcy;
- 6) nie zwrócił do podmiotu wydającego karty uszkodzonej karty kierowcy;”.

Art. 5.

Zezwolenia na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, w tym aktywacji, napraw lub sprawdzania pod względem zgodności z wymaganiami rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 tachografów cyfrowych, w tym ich kalibracji, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie ustawy, o której mowa w art. 4, zachowują swoją ważność.

Art. 6.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 4, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.;
- 2) art. 3 pkt 2, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektu ustawy *o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw*, zwanej dalej „projektem ustawy”, jest wypełnienie obowiązków państwa członkowskiego (PC) określonych wprost oraz uregulowanie kwestii, pozostawionych do jego uznania, wynikających z 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 11.4.2006, str. 1). Rozporządzenie to, dalej zwane „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, weszło w życie w dniu 11 kwietnia 2007 r., z wyłączeniem przepisów dotyczących tachografów cyfrowych (art. 10 ust. 5, art. 26 ust. 3 i 4 oraz art. 27), które zaczęły obowiązywać od dnia 1 maja 2006 r.

Cel wydania wyżej wymienionego rozporządzenia w Unii Europejskiej (UE) szerzej precyzuje jego art. 1, w którym stwierdza się, że: *„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez Państwa Członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.”*

Należy podkreślić, że projekt ustawy nie wprowadza do polskiego porządku prawnego zmienionych wymagań w zakresie norm prowadzenia pojazdów samochodowych, czasu przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku kierowców, które – jak wiadomo – wynikają wprost z rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Warto dodać, że zmiany te nie są rewolucyjne, wprowadzając przede wszystkim konieczne uproszczenia i eliminując pewne rozwiązania, które nie sprawdziły się w praktyce wykonywania przewozów drogowych. Większość rozwiązań, wprowadzonych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3820/85⁵, pozostaje niezmienną. Dla przykładu:

⁵ Rozporządzenie 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 L 370 z

rozporządzenie (WE) nr 561/2006 utrzymuje obecnie obowiązujące maksymalne normy czasu prowadzenia pojazdu samochodowego wykorzystywanego w przewozach drogowych w ciągu 24-godzinnego okresu, tj. 9 godzin z możliwością przedłużenia do 10 godzin dwukrotnie w tygodniu. Nowym rozwiązaniem jest określenie maksymalnej normy tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, tj. 56 godzin, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnie obowiązującej normy dwutygodniowego czasu prowadzenia, tj. 90 godzin. Dzienny okres odpoczynku wynosi, tak jak obecnie, 11 nieprzerwanych godzin. Utrzymana została także zasada, że nie więcej niż trzykrotnie w tygodniu kierowca może skrócić odpoczynek do minimum 9 godzin. W związku z tym, że nowe przepisy gwarantują odpowiedni odpoczynek, zrezygnowano z rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku. W zakresie odpoczynku tygodniowego nowością jest, że kierowcy przysługuje co najmniej raz na dwa tygodnie prawo do odpoczynku tygodniowego w pełnym wymiarze 45 godzin (tzw. regularny okres odpoczynku). Utrzymano dotychczasowe rozwiązanie, że kierowca nie może prowadzić dłużej niż 4,5 godziny bez przerwy. Nowością jest (a jednocześnie – uproszczeniem), że obowiązkowa, minimum 45-minutowa przerwa w prowadzeniu może być dzielona na dwie części, z tym że jedna z nich powinna trwać co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut.

Przy tworzeniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006, legislatorom unijnym przyświecała generalna zasada zwiększania ochrony socjalnej kierowców wykonujących przewozy drogowe, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania. Badania dowodzą, że w tych okolicznościach najczęściej dochodzi do wypadków, które w transporcie drogowym rzeczy, są wyjątkowo ciężkie i tragiczne w skutkach. Jednocześnie, jak wynika z Preambuły (pkt 5), środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w zakresie warunków pracy, nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 upraszcza, precyzuje i aktualizuje szereg przepisów obowiązującego przez ponad 20 lat, rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, uwzględniając zmiany organizacyjno-techniczne i technologiczne jakie zaszły w transporcie drogowym, m.in. w związku z wprowadzeniem nowego urządzenia

rejestrującego – tachografu cyfrowego. Jak wiadomo, polska administracja – wykonując zobowiązania nałożone innymi przepisami prawa wspólnotowego - podjęła odpowiednie prace w sferze legislacji (w tym, wydano ustawę z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych⁶ wraz z rozporządzeniami wykonawczymi) oraz działania organizacyjno-techniczne (w tym, określono warunki i zasady udzielania zezwoleń na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych i wydawania uprawnień dla techników warsztatów oraz ustanowiono podmiot wydający karty do tachografów cyfrowych i określono zakres jego czynności), co w konsekwencji - stworzyło warunki dla rozpoczęcia z dniem 1 maja 2006 r., funkcjonowania w Polsce systemu tachografów cyfrowych.

Wprowadzenie tachografu cyfrowego, pozwalającego na cyfrową rejestrację zdarzeń w czasie ruchu pojazdu przez okres 365 dni i czynności kierowcy na jego karcie kierowcy - przez okres 28 dni, umożliwi szybszą i dokładniejszą kontrolę drogową oraz kontrole w siedzibach przewoźników.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 zobowiązuje PC - w art. 10 ust. 5 lit.a – do określenia częstotliwości wczytywania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców przez przedsiębiorstwa transportowe, które z kolei – zobowiązane są do właściwego przechowywania tych danych i udostępniania ich na żądanie upoważnionych służb kontrolnych. Przewiduje się wprowadzenie odpowiedniej delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu, do wydania rozporządzenia w tej sprawie.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 wprowadza, z jednej strony - zaktualizowany katalog pojazdów i przewozów drogowych, do których nie ma zastosowania zarówno to rozporządzenie (art. 3), jak i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85⁷ (art. 3 ust. 2), z drugiej - listę wyjątków od stosowania przepisów art. 5-9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 13 ust. 1). W odrębnym przepisie, określa okoliczności i warunki, na jakich PC mogą wprowadzić odstępstwa od stosowania przepisów art. 6-9 rozporządzenia (art. 14).

Ponadto, rozporządzenie (WE) nr 561/2006 zawiera zapisy zobowiązujące PC do ustanowienia krajowych przepisów:

1) dla kierowców pojazdów używanych do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km. Przepisy te powinny zapewniać odpowiednią ochronę w

⁶ Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1494.

⁷ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, s.8, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227, z późn. zm.).

zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw (pkt 24 Preambuły oraz art. 15 rozporządzenia);

2) dotyczących kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewniających ich wykonanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące (pkt 26 Preambuły oraz art. 19 rozporządzenia).

W Polsce aktem prawnym, zawierającym odniesienia do przepisów rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85, a także Umowy europejskiej w sprawie pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (Umowa AETR), w kwestiach dotyczących norm czasu prowadzenia pojazdów, przerw w prowadzeniu i odpoczynku kierowców a także obowiązków nałożonych na podmioty organizujące przewozy drogowe (w tym, przedsiębiorców transportu drogowego), jest ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o czasie pracy kierowców* (Dz.U. Nr 92, poz. 879 i z 2005 r. Nr 180, poz. 1497). Zasadniczym jednak celem wydania tej ustawy, było wdrożenie dyrektywy 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*⁸ oraz uregulowanie czasu pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Przepisy dotychczasowego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 znajdują swoje odzwierciedlenie również w ustawie z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.), w szczególności w jej rozdziale 10 odnoszącym się do kwestii nadzoru i kontroli oraz w rozdziale 11. Zagadnienia związane ze stosowaniem tachografów cyfrowych i kart do nich reguluje, wspomniana wyżej, ustawa z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*.

Wejście w życie z dniem 11 kwietnia 2007 r. rozporządzenia (WE) nr 561/2006, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 oraz zmieniającego rozporządzenie dotyczące urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, wymaga dokonania zmian w: ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z 2001 r. *o transporcie drogowym*, ustawie z 2004 r. *o czasie pracy kierowców* oraz w ustawie z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*. Są to zmiany i propozycje nowych zapisów o charakterze merytorycznym, jak również uściślenia przepisów i poprawki formalno-porządkowe.

⁸ Dz. U. WE L 80 z 23.3.2002, str. 35

Poniżej, przedstawia się zestawienie wprowadzonych merytorycznych zmian i uzupełnień w nowelizowanych ustawach objętych zakresem niniejszego projektu ustawy, wraz z ich uzasadnieniem a także listę poprawek i zmian o charakterze porządkowym.

I. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2004 r. o czasie pracy kierowców, zwanej dalej „ustawą z 2004 r.”, wynikające z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 1 projektu ustawy):

I. A. w układzie kolejności przywoływanych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006:

- 1) art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 precyzuje, w jakich okolicznościach przedsiębiorstwo nie może wiązać składników wynagrodzenia, dodatków do wynagrodzenia lub premii z liczbą przejechanych kilometrów, lub ilością przewiezonego ładunku. Poza dotychczasowym postanowieniem odnoszącym się do potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, dodano zapis, w którym mowa o potencjalnej zachęcie do naruszeń ww. rozporządzenia. Znaczenie tego przepisu dla obowiązujących zasad wynagradzania stosowanych w przedsiębiorstwach transportowych i prawidłowej organizacji pracy kierowców będących w dyspozycji przedsiębiorstwa, a tym samym – dla skutecznej walki o bezpieczeństwo na drogach, jest nie do przecenienia. Dlatego też, zdecydowano się na powtórzenie w art. 26 ustawy z 2004 r., przepisu art. 10 ust. 1 ww. rozporządzenia (**art. 1 pkt 10 projektu ustawy**);
- 2) rozporządzenie (WE) nr 561/2006 nie przewiduje upoważnienia dla PC do wprowadzenia szczególnej przerwy dla kierowców wykonujących przewozy osób w ramach usług regularnych. W projekcie ustawy proponuje się w związku z tym, uchylenie przepisu art. 28 ustawy (**art. 1 pkt 13 projektu ustawy**);
- 3) art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 upoważnia PC do wprowadzenia odstępstwa od jego przepisów zawartych art. 5-9, w odniesieniu do przewozów wykonywanych pojazdami wymienionymi w tym artykule, w ust. 1. Wykaz obejmuje 17 pozycji, uwzględniających specyfikę przewozów oraz fakt, że są to najczęściej kategorie przewozów wykonywanych lokalnie i nie naruszających

warunków konkurencji na ogólnokrajowym lub międzynarodowym rynku transportu drogowego. Nowe zapisy w art. 13 ust. 1 w wielu pozycjach różnią się od zapisów zawartych dotychczas obowiązującego rozporządzenia (EWG) nr 3820/85; w kilku przypadkach – przepisy dotychczasowego art. 4 - zostały włączone do obecnego art. 13. ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Zmiany i modyfikacje uwzględniają doświadczenia oraz praktykę wykonywania przewozów drogowych w PC w okresie minionych 20 lat, zmiany w terminologii stosowanej w tym sektorze transportu, jak również zmiany legislacyjne wprowadzone w UE. Np. w przypadku pojazdów wykorzystywanych do przewozów rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w rolnictwie, leśnictwie, ogrodnictwie czy rybactwie oraz ciągników rolniczych i leśnych - wydłużono promień przewozu do 100 km; zmodyfikowany został przepis dotyczący pojazdów 17-miejscowych używanych do przewozów osób, poprzez dodanie ograniczenia używania takich pojazdów wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 przewiduje możliwość wyłączenia z obowiązku stosowania urządzeń rejestrujących 4 nowe kategorie pojazdów, tj. używanych do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych; specjalistycznych służących dla celów edukacyjnych w czasie postoju; używanych do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych; używanych do poruszania się wyłącznie po drogach wewnątrz obiektów typu: porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe.

Proponuje się, aby – analogicznie jak to było w przypadku ustawy z 2004 r. – w art. 29 (**art. 1 pkt 14 projektu ustawy**) wprowadzić zapis o wyłączeniu pojazdów wymienionych w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 spod obowiązku stosowania przepisów art. 5-9 tego rozporządzenia (artykuły 5-9 zawierają regulacje dotyczące wieku załogi, czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku; w art. 28 ww. rozporządzenia postanawia się, że art. 5 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 pozostaje w mocy do dnia 10 września 2009 r.). Jednocześnie, pojazdy te wyłączone są – na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 – z obowiązku instalacji i stosowania urządzeń rejestrujących;

- 4) odnosząc się do art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dokonano modyfikacji art. 30 ustawy z 2004 r. (**art. 1 pkt 14 projektu ustawy**). Zawarto tu zapis o możliwości wprowadzania przez PC wyjątków od stosowania przepisów art. 6-9

tego rozporządzenia w stosunku do działalności transportowej wykonywanej w wyjątkowych okolicznościach, pod warunkiem uzyskania zgody Komisji Europejskiej;

- 5) stosownie do art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w projekcie ustawy proponuje się nową regulację w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku dla kierowców wykonujących przewozy regularne osób na trasach nieprzekraczających 50 km. Ponieważ ustawa z 2004 r. generalnie reguluje czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, natomiast art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie precyzuje formy zatrudnienia kierowców, uznano za uzasadnione objęcie regulacją krajową wszystkich kierowców, którzy wykonują te przewozy, również niebędących pracownikami (**art. 1 pkt 1 lit.c projektu ustawy**).

Propozycja ustanowionych norm dostosowana została do specyfiki pracy kierowców i szczególnej organizacji wymienionych przewozów, wykonywanych przede wszystkim przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i podmioty/osoby wykonujących takie przewozy na jej rzecz. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania – określone przepisami dodanego Rozdziału 4a (**art. 1 pkt 16 projektu ustawy**) - przewidują, że:

- a) dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 10 godzin,
- b) w okresie tygodnia czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 60 godzin, a w okresie dwóch kolejnych tygodni 90 godzin,
- c) kierowca nie może prowadzić dłużej niż 6 godzin bez wykorzystania przerwy; łączny czas przerw, przy planowanym prowadzeniu nieprzekraczającym 8 godzin, powinien wynieść 30 minut, a przy czasie prowadzenia przekraczającym 8 godzin - 45 minut,
- d) co najmniej jedna przerwa przypadająca na 6 godzin prowadzenia pojazdu powinna być nie krótsza niż 15 minut.

Specyfika komunikacji miejskiej polega na występowaniu w ciągu dnia pracy wielu krótkich przerw „technologicznych” na przystankach końcowych. Intencją regulacji przewidzianych dla tej grupy kierowców w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 jest zagwarantowanie przerw odpoczynkowych trwających możliwie długo, dla lepszej regeneracji sił. Pogodzenie potrzeb pasażerów i przedsiębiorców z wymogami ww. rozporządzenia, wymagało przyjęcia rozwiązań kompromisowych.

Uznano, że przyjęcie rozwiązania polegającego na łącznym obliczaniu przerwy odpoczynkowej, przy założeniu co najmniej jednej przerwy nie krótszej niż 15 minut, zagwarantuje dostateczny odpoczynek kierowcy. Należy zaznaczyć, iż są to normy minimalne. Przyjęto, że wyżej opisane normy obowiązują również kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy;

6) w związku ze stosowaniem w Rozdziale 4a pojęcia „dzienny okres odpoczynku”, zaczerpniętego z art. 4 lit.g) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w projekcie ustawy proponuje się dodanie w art. 2 ustawy z 2004 r. - punktu 6) zawierającego definicję tego pojęcia (**art. 1 pkt 2 lit.b projektu ustawy**).

I. B. Inne zmiany merytoryczne w ustawie z 2004 r.

Od momentu wejścia w życie z dniem 1 maja 2004 r., ustawa z 2004 r. była tylko raz nowelizowana, a zmiany miały charakter porządkowy. Po ponad dwuletnim okresie jej obowiązywania, można już obecnie stwierdzić, na ile jej przepisy sprawdziły się w praktyce i co wymaga modyfikacji lub nawet uchylecia. W związku z tym, w ramach prac nad przygotowaniem projektowanej ustawy, proponuje się wprowadzenie dodatkowych uzupełnień i zmian do ustawy z 2004 r., niezwiązanych lub pośrednio tylko związanych wchodzącym w r. 2007 w życie, rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Propozycje tych zmian lub uzupełnień w ustawie z 2004 r., przedstawia się poniżej:

1) uściślono brzmienie pkt 1 w art. 1 ustawy z 2004 r., dodając zapis „wykonujących przewóz drogowy”, którego definicja jest zawarta w obowiązującej ustawie (**art. 1 pkt 1 lit a projektu ustawy**);

2) ze względu na zjawisko podejmowania przez kierowców pracy u więcej niż jednego pracodawcy i stąd ryzyko naruszania przez nich obowiązujących norm czasu pracy, rozszerza się obowiązywanie przepisów o czasie pracy kierowców na motorniczych tramwajów. Uciążliwość pracy motorniczych tramwajów i kierowców pojazdów w komunikacji miejskiej jest porównywalna, w związku z tym oczekuje się, że obie grupy zawodowe zostaną objęte zasadami ochronnymi, jakie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 przewidziało dla kierowców pojazdów użytkowanych w przewozach regularnych osób, na trasach poniżej 50 km. Dotychczas do motorniczych stosowane były wyłącznie przepisy Kodeksu Pracy.

Odpowiedni zapis w tym zakresie proponuje się w nowym art. 4 ust. 1 ustawy z 2004 r. (**art. 1 pkt 4 projektu ustawy**);

3) proponuje się wprowadzenie w art. 14 ustawy z 2004 r. postanowienia dotyczącego skracania odpoczynku tygodniowego do 24 godzin w przypadku pracy kierowcy w godzinach nadliczbowych (określonym w art. 20 ust. 2 pkt 1) lub w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę, w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z rozkładem czasu pracy. Dotychczas pracodawcy korzystali z takiej możliwości tylko na podstawie przepisów ustawy z 1974 r. - Kodeks pracy (**art. 1 pkt 8 projektu ustawy**);

4) w art. 31 ust. 1 ustawy z 2004 r., dotyczącym zaświadczenia wystawianego przez pracodawcę dla kierowcy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu lub prowadził pojazd wyłączony ze stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, dokonano modyfikacji ust. 1 stosownie do przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz wprowadzono – w ust. 3 – postanowienie, że przepisy dwóch wcześniejszych ustępów tego artykułu, odnoszą się również do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego przewozy osobiście na jego rzecz oraz osób będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy (**art. 1 pkt 15 projektu ustawy**).

II. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą z 2001 r.” (art. 3 projektu ustawy).

W celu wykonania przepisów art. 19 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, proponuje się - w poz. 12 załącznika do ustawy z 2001 r. - rozszerzenie katalogu naruszeń przepisów dotyczących stosowania w przewozach drogowych cyfrowych urządzeń rejestrujących wraz z określeniem wysokości kar za te naruszenia, nakładanych na przedsiębiorców transportu drogowego i podmioty wykonujące przewozy drogowe (**art. 3 pkt 6 projektu ustawy**).

W projekcie zawarte są także rozwiązania racjonalizujące postępowanie służb kontrolnych w przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów odnoszących się do wykonywania przewozów drogowych. I tak w odniesieniu do naruszeń przepisów socjalnych, uwzględniając zawartą w przepisie art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zasadę, iż za dokonane przez kierowców naruszenia przepisów socjalnych

odpowiada także przewoźnik – wprowadzono wyjątek, w odniesieniu do niewielkich i jednocześnie jednorazowych naruszeń, gdzie okoliczności sprawy jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na ich powstanie. W takiej sytuacji, zgodnie z proponowanym brzmieniem nowego przepisu art. 92a ust. 4 i 5, postępowanie administracyjne mające na celu nałożenie kary pieniężnej, nie będzie wszczynane (**art. 3 pkt 4 lit. b projektu ustawy**).

Ponadto zaproponowano generalną klauzulę wyłączającą odpowiedzialność administracyjną podmiotu wykonującego przewozy w sytuacjach, których ten podmiot nie mógł przewidzieć. Jako przykład można tutaj wskazać sytuację, gdy na trasie przejazdu dotychczas dostępne parkingi uległy zamknięciu z powodu remontu i tym samym pojazd wykonujący przewóz drogowy nie może się zatrzymać, a kierowca – odebrać przysługującej mu przerwy czy odpoczynku dziennego (**art. 3 pkt 5 projektu ustawy**).

W projekcie ustawy uwzględniono przepisy socjalne Unii Europejskiej, jakie wejdą w życie z dniem 11.04.2007 r. w zakresie współodpowiedzialności podmiotów występujących w łańcuchu przewozowym, tj. poza przewoźnikiem i kierowcą, również spedytorów, załadowców, organizatorów wycieczek czy organizatorów transportu. Odpowiednią regulację w tym zakresie zawiera zmieniony art. 93 ust. 8 ustawy o transporcie drogowym (**art. 3 pkt 5 projektu ustawy**).

III. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*, zwanej dalej „ustawą z 2005 r.” (**art. 4 projektu ustawy**), wynikające z doświadczeń zebranych w ciągu ponad rocznego okresu obowiązywania tej ustawy:

1) proponuje się dostosowanie do stanu faktycznego definicji technika warsztatu, zawartej w art. 2 pkt 5 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 1 projektu ustawy**).

Zgodnie z załącznikiem IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 rozdział VI ust. 1 - karty warsztatowe mogą być wydane wyłącznie technikom lub warsztatom zatwierdzonym do aktywowania i/lub kalibrowania tachografu cyfrowego. W związku z tym, ograniczenie zakresu przedmiotowego wspomnianej wyżej definicji, jest zgodne z przepisami ww. rozporządzenia. Z tego względu, intencja ustawodawcy aby w art. 16 ustawy z 2005 r. była mowa jedynie o nadawaniu uprawnień w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych, jest uzasadniona i poprawna.

Dodatkowo należy wyjaśnić, iż instalacja i aktywacja tachografu cyfrowego są czynnościami manualnymi, a prawidłowość ich przeprowadzenia jest zawsze potwierdzana w drodze sprawdzenia działania tachografu cyfrowego i jego kalibracji. Wobec tego, technik warsztatu posiadający uprawnienie do sprawdzania tachografów cyfrowych, *de facto* musi posiadać umiejętność ich aktywowania;

2) proponuje się uchylenie pkt 5 w art. 6 ust. 3 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 2 lit. a projektu ustawy**), nowe brzmienie pkt 2 w art. 7 ust. 2 (**art. 4 pkt 3 projektu ustawy**) oraz **art. 5 w projekcie ustawy**.

Dalsze pozostawianie w przepisach ustawy z 2005 r. możliwości uznawania przez Prezesa GUM w zezwoleniu na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych specjalnych cech, które zostały nadane przedsiębiorcom prowadzącym działalność w zakresie tachografów analogowych, rodzić może utrudnienia w interpretacji przez organy kontrolne specjalnych cech umieszczanych na tachografach cyfrowych. W szczególności, może powstać wątpliwość czy cecha umieszczona na tachografie cyfrowym rzeczywiście została naniesiona przez warsztat, który jest faktycznie uprawniony na terenie Rzeczypospolitej Polskiej do sprawdzania tachografów cyfrowych. Specjalna cecha ma służyć potwierdzeniu wykonania czynności przez uprawniony do tego warsztat i powinna być w związku z tym jak najbardziej wiarygodna i jednoznaczna.

W konsekwencji, należy zrezygnować z instytucji uznawania wizerunków cech uzyskanych przez przedsiębiorców na potrzeby sprawdzania lub naprawy tachografów analogowych. Spowoduje to niewielkie obciążenie kosztami przedsiębiorców (konieczność wyrobienia nowych nośników cech – stempli, naklejek), natomiast w ocenie projektodawcy - powinno w sposób pozytywny wpłynąć na bezpieczeństwo systemu tachografów cyfrowych w Polsce.

W przypadku przyjęcia proponowanych zmian, niezbędne będzie dokonanie zmian w zezwoleniach wydanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, ale tylko w zakresie odnoszącym się do kwestii nadania specjalnej cechy.

Proponuje się zawarcie w art. 5 projektu ustawy stwierdzenia, że zezwolenia dotychczas wydane na podstawie ustawy z 2005 r., zachowują swoją ważność. Jednocześnie, Prezes GUM – z urzędu, w trybie decyzji administracyjnej – dokona wymiany wydanych zezwoleń. Biorąc pod uwagę aspekty proceduralne i czasowe, wymiana postępować będzie w okresie pięciu miesięcy od dnia wejścia ustawy w

życie, w ramach posiadanych środków budżetowych, bez konieczności ponoszenia opłat z tego tytułu przez przedsiębiorcę prowadzącego warsztat;

3) proponuje się zmiany brzmienia pkt 2, 4 i 5 w ust. 4 (**art. 4 pkt 2 lit. b projektu ustawy**) oraz pkt 3 w ust. 5, w art. 6 (**art. 4 pkt 2 lit. c projektu ustawy**).

Przedmiotowe propozycje zmian mają na celu, przede wszystkim:

- a) doprecyzowanie okresu, z jakiego powinno pochodzić zaświadczenie o niekaralności,
- b) dookreślenie, zgodnie z obowiązującymi przepisami Kodeksu karnego, rodzajów przestępstw, których popełnienie skutkuje niemożnością uzyskania zezwolenia na prowadzenie warsztatu. Wskazane rodzaje przestępstw, w przypadku ich popełnienia przez wnioskodawcę, stwarzają potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, co jest czynnikiem ryzyka szczególnie mocno akcentowanym przez Komisję Europejską,
- c) wprowadzenie potwierdzania za zgodność z oryginałem, przedkładanych przez wnioskodawcę kopii dokumentów, wyeliminuje możliwość np. fałszowania dokumentów,
- d) dokonanie zmiany zapisu odnośnie wymogu niekaralności w przypadku władz spółek;

4) proponuje się dodanie pkt 5 w art. 6 ust. 5 (**art. 4 projektu ustawy - pkt 2 lit. c, drugie tiret**) oraz pkt 4 w art. 8 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 4 projektu ustawy**), co pozwoli na uściślenie okoliczności, w których nie jest możliwe uzyskanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu dla tachografów cyfrowych, a tym samym powiązanie przepisów załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 dotyczących przesłanek wymaganych do wydania karty warsztatowej.

Propozycja dodania w art. 8 ustawy z 2005 r. - pkt 4 w brzmieniu:

„4) w wyniku przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia zostanie stwierdzone, iż wnioskodawca prowadzi inną działalność zawodową, która stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.”,

wynika z potrzeby zapewnienia ochrony podmiotom występującym do Prezesa GUM z wnioskiem o zezwolenie na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych w

sytuacji, kiedy podmioty te nie spełniają warunków wymaganych przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 do otrzymania karty warsztatowej.

Zgodnie bowiem z przepisem 12 ust. 1 tego rozporządzenia oraz pkt 1 rozdziału VI załącznika IB do ww. rozporządzenia (po zmianach wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002), kartę warsztatową wydaje się technikom warsztatu i/lub warsztatom zatwierdzonym w celu wykonywania aktywacji i/lub kalibracji urządzeń rejestrujących zgodnie z tym załącznikiem, o ile nie są oni podmiotami:

1) kwalifikującymi się do otrzymania karty przedsiębiorstwa,

2) których inna działalność zawodowa stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu, zdefiniowanego w dodatku 10.

Warto w tym miejscu podkreślić, że taka konstrukcja przepisu wspólnotowego rozporządzenia zobowiązuje do określonych czynności (wydania lub niewydania karty warsztatowej) podmiot wydający karty, nie zaś Prezesa GUM.

Jak wynika z art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy z 2005 r., z wnioskiem o kartę warsztatową dla zatrudnionego, uprawnionego technika warsztatu, występuje podmiot prowadzący warsztat. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ustawy z 2005 r., może dojść do sytuacji, w której podmiot będący przewoźnikiem drogowym (mającym obowiązek pobierania danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego, i ich archiwizowania bez samowolnego ingerowania w te dane) lub podmiot będący producentem wysoko wyspecjalizowanych urządzeń cyfrowych (dających się zastosować np. do zakłócania impulsów tachografu cyfrowego), uzyska zezwolenie wydawane przez Prezesa GUM, na prowadzenie warsztatu i poniesie z tego tytułu wymagane opłaty. Nie będzie mógł jednak wykonywać tej działalności, gdyż podmiot wydający karty odmówi mu wydania kart warsztatowych dla techników, z przyczyn wymienionych wyżej.

W ocenie projektodawcy niezbędnym wydaje się więc uzupełnienie przepisów ustawy z 2005 r. w odniesieniu do wydawania zezwoleń przez Prezesa GUM w zakresie, który pozwoliłby na uniknięcie przez przedsiębiorcę kosztów nie tylko administracyjnych, związanych z wydaniem zezwolenia, ale również inwestycyjnych dot. zakupu wyposażenia technicznego czy bieżących związanych z zatrudnieniem pracowników i utrzymaniem lokalu.

W związku z tym, iż przesłanka z pkt 1 jest jednoznaczna („podmiot nie kwalifikujący się do wydania karty przedsiębiorstwa”), zaproponowano przepis,

który wprost stwierdzałby, iż taki podmiot nie może uzyskać zezwolenia (art. 4 pkt 2 lit c drugie *tiret* projektu ustawy).

Natomiast, ze względu na fakt, iż przesłanka: „inna działalność zawodowa stanowiąca potencjalne zagrożenie” jest przesłanką ocenną, zaproponowano przepis pozwalający na jej weryfikację w postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania zezwolenia (art. 4 pkt 4 projektu ustawy). W przypadku stwierdzenia przez organ administracji - jakim jest Prezes GUM – że zachodzi przesłanka objęta nowym pkt 4 w art. 8 ustawy z 2005 r., wnioskodawca ma zawsze możliwość odwołania się i weryfikacji negatywnej dla niego decyzji, zarówno w kontroli instancyjnej jak i przed sądem administracyjnym.

Należy zauważyć, iż przepis ten zwiększa, wspomnianą już wyżej, ochronę wnioskodawców. Zgodnie z art. 22 ust. 3 ustawy z 2005 r. wydanie karty jest czynnością, która nie wymaga decyzji administracyjnej. W takiej sytuacji, w przypadku odmowy wydania karty warsztatowej przez podmiot wydający karty z przyczyn, wymienionych w przytoczonych przepisach rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 (załącznik IB), czynność ta nie podlega kontroli instancyjnej ani sądowej;

5) niezbędne jest doprecyzowanie dyspozycji zawartych w aktualnym przepisie art. 9 ustawy z 2005 r., w zakresie zmiany zezwolenia na prowadzenie warsztatu dla tachografów cyfrowych, bowiem obecnie jest on niejasny interpretacyjnie (**art. 4 pkt 5 projektu ustawy**). W szczególności brak jest podstaw do zmiany zezwolenia w przypadku zmiany w zakresie wszystkich określonych w art. 6 ust. 5 wymagań, gdyż większość z nich w samym zezwoleniu nie jest opisywana. Ponadto przepis ten w zakresie zmiany zezwolenia, odsyła odpowiednio do art. 6 ust. 6 i art. 8 ustawy z 2005 r., a nie jest to jednak odesłanie do końca właściwe. W przypadku zaistnienia przesłanek (określonych w art. 13), Prezes GUM wydaje decyzję o cofnięciu zezwolenia;

6) proponuje się zmianę brzmienia pkt 1 w art. 13 ust. 1 (**art. 4 pkt 6 projektu ustawy**).

Obecne odesłanie w przepisie art. 13 ust. 1 pkt 1 do art. 6 ust. 5 jest zbyt szerokie, a przede wszystkim – w praktyce, niemożliwe do weryfikacji przez Prezesa GUM w trakcie obowiązywania zezwolenia. W przypadku, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, podmiot prowadzący warsztat musi posiadać dokumentację techniczną, gdyż inaczej nie uzyskałby zezwolenia. Natomiast w przypadku stwierdzenia braków w samej

dokumentacji, można co najwyżej mówić o nieprawidłowościach, które powinny zostać przez podmiot prowadzący warsztat niezwłocznie usunięte;

7) analogicznie do zaproponowanego doprecyzowania zapisów w art. 6 ust. 4 i 5 ustawy z 2005 r., w związku informacją w przedmiocie niekaralności oraz rodzajami przestępstw, proponuje się dokonanie analogicznego doprecyzowania w ust. 2 pkt 2 i ust. 4 w art. 16 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 7 lit. a i b projektu ustawy**);

8) proponuje się dodanie w art. 16 – nowych ust. 8 i 9, określających sankcje dla technika warsztatu za posługiwanie się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem świadczenia usług (**art. 4 pkt 7 lit. c projektu ustawy**).

Wprowadzenie instytucji cofnięcia uprawnienia technikowi warsztatu wydaje się w pełni uzasadnione ze względu na fakt, iż obecnie ten rodzaj konsekwencji z tytułu rażącego naruszenia przepisów, ponosi jedynie podmiot prowadzący warsztat;

9) w art. 18 ust. 2 ustawy z 2005 r. wymagane jest uporządkowanie zakresu zadań powierzonych przez ministra właściwego do spraw transportu podmiotowi wydającemu karty, w ramach systemu tachografów cyfrowych – w odniesieniu do procesów i procedur związanych z wydawaniem kart do tachografów cyfrowych (**art. 4 pkt 8 projektu ustawy**);

10) proponuje się uchylene, zawartej w art. 19 ust. 2 ustawy z 2005 r., delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i wymagań bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów elektronicznych i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie tachografów cyfrowych (**art. 4 pkt 9 projektu ustawy**).

W końcu 2005 r. opracowany został w b. Ministerstwie Infrastruktury i zaakceptowany przez ministra właściwego do spraw transportu dokument pn. „Polityka Organu Państwa Członkowskiego – Polska” dotyczący bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych w RP. W styczniu 2006 r. „Polityka”, stanowiąca podstawę dla rozpoczęcia prac nad infrastrukturą i organizacją systemu wydawania kart w Polsce, została zatwierdzona przez organ KE zajmujący się w UE problematyką certyfikacyjną dla systemu tachografów cyfrowych, tj. Główny Europejski Organ Certyfikacyjny – ERCA. Dokument ten konsumuje warunki techniczne i wymagania bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów

elektronicznych i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie tachografów cyfrowych. W związku z tym, ww. rozporządzenie w obecnym stanie prawnym i faktycznym, jest zdaniem projektodawcy zbędne;

11) z praktyki realizowania wniosków o pierwsze wydanie karty przedsiębiorstwa do tachografu cyfrowego wynika, że niewłaściwym jest wymaganie kopii wypisu z licencji lub wypisu z zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne, bowiem zawęży to krąg podmiotów uprawnionych do uzyskania takiej karty. Proponuje się więc zmianę brzmienia pkt 2 w art. 20 ustawy z 2005 r. W nowej redakcji tego przepisu przewiduje się, że do wniosku o wydanie karty przedsiębiorstwa wymagane będzie dołączenie kopii dokumentu dopuszczającego pojazd do ruchu (może to być zarówno kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu, jak i pozwolenie czasowe) ewentualnie kopii innego dokumentu potwierdzającego fakt dysponowania pojazdem samochodowym objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 (**art. 4 pkt 10 lit. a projektu ustawy**);

12) w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy z 2005 r. stworzono podmiotowi wydającemu karty do tachografów cyfrowych możliwość zwrócenia się bezpośrednio do organu, który wydał prawo jazdy, w przypadkach kiedy nie jest możliwe potwierdzenie danych dotyczących prawa jazdy wnioskodawcy o kartę kierowcy, na podstawie centralnej ewidencji kierowców – CEK (**art. 4 pkt 11 lit a drugie tiret projektu ustawy**).

Propozycja ta ma na celu usprawnienie procedur związanych z wydawaniem kart, w tym umożliwienie szybszego realizowania ustawowego obowiązku sprawdzania praw jazdy kierowców zgłaszających się o pierwsze wydanie karty kierowcy lub jej zmianę, wskutek zmian danych adresowych lub osobowych w prawie jazdy. Dodanie tego przepisu jest konieczne ze względu na fakt, że w bazie CEK brak jest pewnych danych, niektóre dane są niekompletne lub błędne, wobec czego podmiot wydający karty nie może – on-line uzyskać potwierdzenia ważności i danych w prawie jazdy wnioskodawcy występującego o kartę kierowcy do tachografu cyfrowego. Powstaje w takiej sytuacji, konieczność bezpośredniego, pisemnego kontaktowania się podmiotu wydającego karty z organem wydającym prawa jazdy.

Z proponowaną zmianą wiąże się konieczność wprowadzenia po art. 97 art. 97a w ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (**art. 2 pkt 2 projektu ustawy**);

13) w art. 22 ust. 2 pkt 3 proponuje się doprecyzowanie terminu ważności karty warsztatowej, tak aby nie mogła ona być wydana na okres dłuższy niż okres ważności uprawnienia posiadanego przez technika warsztatu (**art. 4 pkt 11 lit b drugie tiret projektu ustawy**). Karta warsztatowa jest – zgodnie z przepisami unijnego aktu prawnego i ustawy z 2005 r. – wydawana na rok. Karta warsztatowa – przy zastosowaniu tego przepisu – nie będzie mogła zostać wydana technikowi, którego 4-letnie uprawnienie jest bliskie utracie ważności;

14) proponuje się zmianę zapisu ust. 3 w art. 23 w celu zapewnienia, że podmiot wydający karty rejestrować będzie zarówno zgłoszenia o uszkodzeniu, jak i utracie karty oraz wydawać zaświadczenia potwierdzające ten fakt (**art. 4 pkt 12 lit. b i c projektu ustawy**); są to zapisy ważne ze względu na – przewidzianą w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 - możliwość kontynuowania przez kierowcę przewozu przez 15 dni (lub nawet więcej) bez karty kierowcy, o ile kierowca będzie mógł udowodnić podczas kontroli drogowej, że brak karty wynika z faktu jej utraty lub uszkodzenia, co zgłosił podmiotowi wydającemu karty. W przypadku kradzieży karty, jej posiadacz zgłasza ten fakt dodatkowo właściwemu organowi kontrolnemu, zgodnie z odpowiednim przepisem rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;

15) proponuje się dodanie art. 23a w ustawie z 2005 r. w celu wprowadzenia delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, częstotliwości pobierania przez podmiot wykonujący przewozy danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz warunków ich przechowywania, w nawiązaniu do art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (**art. 4 pkt 13 projektu ustawy**).

IV. Zmiany formalno-porządkowe proponowane w ustawie z 2004 r. *o czasie pracy kierowców*, ustawie z 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, ustawie z 2001 r. *o transporcie drogowym* oraz w ustawie z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*, polegają na:

1) zastąpieniu rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 - powoływanego w ww. ustawach, dotychczas obowiązującego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85;

- 2) wprowadzeniu koniecznych zmian porządkowych w art. 9 ust. 2 oraz w art. 13 ust. 2, wobec uchylenia art. 28 ustawy z 2004 r. (odpowiednio – **art. 1 pkt 5 i pkt 7 projektu ustawy**);
- 3) w celu poprawienia czytelności przepisu i wyeliminowania nadmiaru odniesień, w art. 13 ust. 2 i w art. 27 ust. 3 – wpisaniu tekstu odpowiadającego brzmieniu części art. 6 ust. 3 (**art. 1 pkt 7 i 12 projektu ustawy – odpowiednio**);
- 4) uzupełnieniu postanowień art. 22 i 31 ust.1 ustawy z 2004 r. przez powołanie Umowy AETR (**art. 1 pkt 9 i 15 projektu ustawy – odpowiednio**);
- 5) doprecyzowaniu przywołanego w art. 27 ust. 1 ustawy z 2004 r. przepisu art. 9, przez skreślenie wyrazów „ust. 2” (**art. 1 pkt 12 projektu ustawy**);
- 6) doprecyzowaniu w art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym zapisu dotyczącego formularza sprawozdawczego, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (**art. 3 pkt 3 projektu ustawy**);
- 7) ujednoczeniu terminologii w ustawie z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych odnoszącej się do zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2 tejże ustawy, posiadany przez technika warsztatu (**art. 4 pkt 10 projektu ustawy**);
- 8) dostosowaniu brzmienia pkt 2 w art. 22 ust. 2 ustawy z 2005 r. do dokonanych zmian merytorycznych w art. 20 ust. 2 pkt 2 (**art. 4 pkt 11 lit.b pierwsze tiret projektu ustawy**);
- 9) skorygowaniu brzmienia ust. 6 w art. 23 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 12 lit.c projektu ustawy**);
- 10) doprecyzowaniu brzmienia pkt 4 w art. 24 ust. 4 ustawy z 2005 r. (**art. 4 pkt 14 projektu ustawy**).

Ustawa nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz.U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 59).

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Przewidywane skutki i zakres konsultacji społecznych

Projekt ustawy *o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw* nie wprowadza do polskiego porządku prawnego zmienionych wymagań w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdów, minimalnych przerw w czasie prowadzenia czy odpoczynku kierowców, wykonujących przewozy drogowe określonymi rodzajami pojazdów, bowiem wynikają one wprost z rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Projekt ustawy, poza wprowadzeniem zmian o charakterze porządkowym, wynikającymi ze zmiany numeru nowego unijnego aktu prawnego, wprowadza do ustawy z 2004 r. *o czasie pracy kierowców* odrębne rozwiązanie dotyczące specyficznej grupy kierowców, o której mowa w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Sformułowany tu obowiązek nałożony na PC polega na objęciu przepisami krajowymi grupy kierowców, którzy zostali wyłączeni zarówno z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 jak i z rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, a wykonują przewozy regularne osób na trasach poniżej 50 km. W tym kontekście, wprowadzone w ustawie *o czasie pracy kierowców* zmiany, mają wpływ na warunki pracy i sytuację socjalną kierowców będących pracownikami komunikacji miejskiej (lokalnego transportu zbiorowego), osób będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy, jak również - kierowców niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewozy na jego rzecz.

Z orientacyjnych danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej wynika, że w komunikacji miejskiej zatrudnionych jest ponad 19 tys. kierowców oraz ponad 4,6 tys. motorniczych tramwajów. Stanowią oni łącznie ponad 50% ogólnego zatrudnienia w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Jak ocenia IGKM, większość przewozów regularnych osób wykonywanych przez kierowców zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach dotyczy tras poniżej 50 km. Szacuje się, że ten rodzaj przewozów wykonuje w Polsce kilka tysięcy osób (kierowców) będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy oraz ok. 3 tysięcy osób wykonujących działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdem.

Intencją Parlamentu Europejskiego i Rady przygotowujących rozporządzenie (WE) nr 561/2006 było objęcie tej grupy kierowców, która również jest liczna w UE,

przepisami ochronnymi w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów przerw i odpoczynku.

Wychodząc z analogicznych przesłanek, tj. konieczności stworzenia ochrony warunków pracy i ustanowienia norm dot. przerw oraz odpoczynku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM) poparła objęcie przepisami niniejszego projektu ustawy również motorniczych tramwajów. Zaproponowany został odpowiedni przepis w art. 1 pkt 4 projektu ustawy, mający na celu włączenie tej grupy kierujących pojazdami w komunikacji miejskiej, do zakresu podmiotowego ustawy *o czasie pracy kierowców*.

Do projektu ustawy wprowadzono również szereg zmian w odniesieniu do ustawy z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych*, które dotyczą przede wszystkim podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, kalibracji, napraw i sprawdzania tachografów cyfrowych (warsztaty) oraz techników warsztatów. Proponowane zmiany mają głównie charakter uściślający, porządkujący i upraszczający dotychczasowe zapisy, tak aby były jednoznaczne i bardziej zrozumiałe oraz możliwe do praktycznego egzekwowania.

Zmiany proponowane do ustawy z 2005 r. mają również na celu uproszczenie wymagań, na podstawie których wydawane są karty do tachografów cyfrowych, a w szczególności karty przedsiębiorstwa. Likwidacja warunku dołączania do wniosku o kartę przedsiębiorstwa - kopii wypisu licencji lub wypisu z zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne, na rzecz wymogu dołączenia dokumentu poświadczającego dysponowanie odpowiednim pojazdem samochodowym, umożliwi z jednej strony – szybsze sprawdzenie przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. (PWPW) danych we wniosku, co jest wymagane przepisami i szybsze wydrukowanie karty, z drugiej – umożliwi otrzymanie karty przedsiębiorstwa podmiotom, które nie są przedsiębiorstwami, ale wykonują przewozy drogowe podlegające przepisom rozporządzeń wspólnotowych (np. szkoły, jednostki budżetowe, jednostki samorządowe, fundacje itp.).

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w swym art. 10 ust. 5 lit c) nakłada na podmiot wykonujący przewozy obowiązek pobierania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy. Natomiast PC zobowiązane jest do określenia częstotliwości pobierania danych, odrębnie dla danych z tachografu i karty. Odpowiednia delegacja w tym zakresie, została przewidziana dla ministra właściwego do spraw transportu w ustawie z 2005 r. (art. 4 pkt 13 projektu ustawy).

W przeciwieństwie do wskazanego w ww. rozporządzeniu unijnym obowiązku pobierania danych, który wymagać będzie zakupu i zainstalowania w siedzibach przewoźników urządzeń do pobierania danych, komputerów i odpowiedniego oprogramowania, samo określenie częstotliwości pobierania danych – będące elementem niniejszego projektu ustawy – nie rodzi dodatkowych skutków finansowych.

Gromadzenie i przechowywanie w wymaganym okresie czasu ww. danych warunkuje możliwość prawidłowego wykonywania zadań kontrolnych przez upoważnione do tego służby, w zakresie, strukturze i częstotliwości również wynikających z przepisów wspólnotowych (m.in. nadal obowiązującego rozporządzenia Rady (EWG) 3820/85 i dyrektywy 88/599/EWG).

W zakresie wynikającym z nowelizacji ustawy z 2001 r. *o transporcie drogowym*, dotyczącym wykonania obowiązku nałożonego na PC w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozszerzono katalog naruszeń i kar przewidzianych dla podmiotów wykonujących przewozy drogowe.

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy nie spowoduje dodatkowych wydatków w sektorze finansów publicznych. Przewidziane w przepisach projektu ustawy nałożenie obowiązku odpowiadania przez organy wydające prawa jazdy na wystąpienia podmiotu wydającego karty kierowców o potwierdzenie danych i ważności tego dokumentu (art. 4 pkt 11 lit. a drugie *tiret* projektu ustawy), będzie dotyczyło zaledwie kilku przypadków rocznie na każdy taki organ. Obecnie, na ok. 18 tys. wniosków o wydanie karty kierowcy (przyjętych przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. od maja 2006 r.), w ok. 600 przypadkach nie udało się uzyskać z centralnej ewidencji kierowców potwierdzenia danych, w tym faktu ważności prawa jazdy, co stanowi nieco ponad 3%. Zakładając, że liczba wniosków w 2007 r. potroi się, a sytuacja braku danych lub niepełnych danych w CEK będzie trwała nadal na takim poziomie, jak obecnie, takich przypadków może być ok. 1600-1800 w ciągu roku. Oznacza to 3-4 przypadki/rok/1 organ wydający prawa jazdy. W tej sytuacji, nie ma uzasadnienia, aby organom wydającym prawa jazdy przyznano dodatkowe środki z budżetu państwa na to zadanie.

Intencją zmian wprowadzonych do ustawy z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych* (art. 4 pkt 2 lit. a, pkt 3 i art. 5) jest uporządkowanie sytuacji w zakresie posługiwania się specjalną cechą przez warsztaty obsługujące tachografy cyfrowe. Prezes GUM przewiduje wymianę dotychczas wydanych i nadal ważnych zezwoleń na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych w przypadkach, kiedy

podstawą stosowania specjalnej cechy było uznanie cechy wcześniej nadanej przedsiębiorcy prowadzącemu warsztat dla tachografów analogowych, na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2. Administracja miar zamierza te sytuację zmienić, przepis dot. specjalnej cechy zostanie poprawiony, a Prezes GUM dokona wymiany wydanych zezwoleń – z urzędu, w drodze decyzji administracyjnej - w ciągu pięciu miesięcy od daty wejścia ustawy w życie.

Dotyczyć to będzie maksymalnie 50-70 szt. zezwoleń wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy z 2005 r. *o systemie tachografów cyfrowych* (do połowy października 2006 r. Prezes GUM wydał 39 zezwoleń). Koszty wymiany zezwoleń będą marginalne i nie ma potrzeby wydatkowania na ten cel dodatkowych środków z budżetu państwa.

Ustawa generalnie nie wprowadza przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, bowiem są one od dnia 11 kwietnia 2007 r. stosowane bezpośrednio (za wyjątkiem kilku przepisów dotyczących tachografów cyfrowych, które obowiązują na obszarze UE od dnia 1 maja 2006 r.). Warto jednak podkreślić, że rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych kierowców pojazdów wykonujących przewozy drogowe, objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 wzmacnia swoimi przepisami rolę przedsiębiorców w organizacji pracy i czasu pracy kierowców tak, aby możliwe było przestrzeganie przez nich przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach i odpoczynku. Przedsiębiorstwo transportowe nie tylko wydaje odpowiednie polecenia kierowcy ale także ma przeprowadzać regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Na dodatek, przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich

stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.

Jak z tego wynika, wejście w życie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz projektowanej ustawy pozytywnie wpłynie na rynek pracy, sprzyjąc też będzie poprawie wewnętrznej konkurencyjności podmiotów gospodarczych. Ponieważ odnosi się do wszystkich przedsiębiorstw transportowych, tzn. wykonujących przewozy krajowe i międzynarodowe, oraz do wszystkich kierowców wykonujących przewozy pojazdami samochodowymi podlegającymi rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, nie stwarza potencjalnej sytuacji zagrażającej zasadom uczciwej konkurencji.

Wejście w życie ustawy nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.

Niniejszy projekt ustawy został poddany konsultacjom społecznym w trybie ustaw o związkach zawodowych oraz o organizacjach pracodawców. Projekt ustawy otrzymały następujące stowarzyszenia, zrzeszenia, związki, izby i organizacje:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- 2) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych
- 3) Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów
- 4) Związek Motoryzacyjny SOIS
- 5) Krajowa Izba Gospodarcza
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
- 7) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
- 8) Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji
- 9) Polska Izba Motoryzacji
- 10) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
- 11) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego
- 12) Konfederacja Pracodawców Polskich
- 13) Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
- 14) Fundacja Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum”
- 15) Business Centre Club, Związek Pracodawców
- 16) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
- 17) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce
- 18) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
- 19) Instytut Transportu Samochodowego.