



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-32-18

Druk nr 2459
Warszawa, 12 kwietnia 2018 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Mateusz Morawiecki

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) po pkt 14 dodaje się pkt 14a i 14b w brzmieniu:

„14a) operacja transportu intermodalnego – operacje:

- a) transportu kombinowanego albo międzynarodowego transportu kombinowanego,
- b) transportowe obejmujące żeglugę śródlądową lub transport morski, których częścią jest transport drogowy o długości początkowego lub końcowego odcinka drogowego nieprzekraczającego 150 km na terytorium Unii Europejskiej, przy czym gdy jest to niezbędne w celu dotarcia do najbliższego miejsca umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego, przewoźnik może przekroczyć długość odcinka drogowego;

14b) wysyłający – uczestnik operacji transportu intermodalnego będący:

- a) załadowcą wskazanym w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego odbywa się przewóz – w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego obejmującej, oprócz odcinka przewozu drogowego, transport morski,

¹⁾ Niniejsza ustawa:

- 1) służy stosowaniu rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);
- 2) w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia oraz ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

- b) nadawcą – w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego obejmującej, oprócz odcinka przewozu drogowego, transport kolejowy lub żeglugę śródlądową;”;
- b) pkt 22 otrzymuje brzmienie:
- „22) obowiązki lub warunki przewozu drogowego – obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy oraz:
- a) rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, z późn. zm.³⁾),
 - b) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - c) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1, z późn. zm.⁴⁾),
 - d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.⁵⁾),
 - e) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.⁶⁾),

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2008, str. 35, Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 86 oraz Dz. Urz. UE L 226 z 01.09.2017, str. 31.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 309 z 27.11.2007, str. 7, Dz. Urz. UE L 188 z 16.07.2008, str. 7, Dz. Urz. UE L 299 z 08.11.2008, str. 50, Dz. Urz. UE L 87 z 31.03.2009, str. 109, Dz. Urz. UE L 97 z 16.04.2009, str. 8, Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 114, Dz. Urz. UE L 119 z 13.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 182 z 12.07.2011, str. 2, Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2012, str. 30, Dz. Urz. UE L 79 z 21.03.2013, str. 19, Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 334 z 13.12.2013, str. 46, Dz. Urz. UE L 189 z 27.06.2014, str. 135, Dz. Urz. UE L 332 z 19.11.2014, str. 15, Dz. Urz. UE L 277 z 22.10.2015, str. 61 oraz Dz. Urz. UE L 294 z 11.11.2015, str. 1.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1.

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 5 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1.

- f) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006,
- g) rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. Urz. UE L 168 z 02.07.2010, str. 16),
- h) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”, lub aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014:
 - rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE L 139 z 26.05.2016, str. 1, z późn. zm.⁷⁾⁸⁾,
 - rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiającego standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz. Urz. UE L 79 z 24.03.2017, str. 1),

⁷⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 31 oraz Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 169.

⁸⁾ Zgodnie z art. 1 ust. 3 wymienionego rozporządzenia tachografy inne niż tachografy inteligentne muszą nadal spełniać, jeśli chodzi o ich budowę, sprawdzanie, instalację, kontrolę, użytkowanie i naprawę, wymogi zawarte w załączniku 1 do tego rozporządzenia albo w załączniku 1B do rozporządzenia 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), stosownie do przypadku.

- i) decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.⁹⁾),
- j) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- k) ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1289, 2056, 2361 i 2422 oraz z 2018 r. poz. 650),
- l) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- m) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1840 oraz z 2018 r. poz. 650 i 663),
- n) ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376 i 650),
- o) ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o ochronie zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1855 oraz z 2018 r. poz. 50 i 650),
- p) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206),
- q) ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2017 r. poz. 149 i 60),
- r) ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. z 2018 r. poz. 296),
- s) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317 i 650),
- t) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 i 2418 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650),
- u) ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650),
- v) ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z 2017 r. poz. 2422 oraz z 2018 r. poz. 650),
- w) ustawy z dnia ... 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. ...),

⁹⁾ Zmiany wymienionej decyzji zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 101 z 11.04.2008, str. 11, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2009, str. 80 oraz Dz. Urz. UE L 63 z 12.03.2010, str. 31.

x) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego;”;

2) w art. 7d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, jeżeli wobec:

- 1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 5 ust. 2a;
- 2) przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:
 - a) wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”, zostało zakwalifikowane jako poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji,

- b) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie, lub
 - c) orzeczono lub nałożono prawomocnie karę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenie, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:
 - najpoważniejsze naruszenie,
 - poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.”,
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
- „1a. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, jeżeli wobec kierowcy wykonującego przewóz na rzecz tego przewoźnika drogowego orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego lub mandatów karnych prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące naruszenie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:
- 1) najpoważniejsze naruszenie;
 - 2) poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.”;
- 3) w art. 7e w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
- „5) upływ roku od dnia orzeczenia lub nałożenia prawomocnie kary w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego

Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenia określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.”;

4) w art. 15a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w przeliczeniu na kierowcę na rok w danym przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury, o której mowa w ust. 1.”;

5) po art. 31 dodaje się art. 31a w brzmieniu:

„Art. 31a. 1. W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający jest obowiązany sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację określającą masę kontenera albo nadwozia wymiennego określoną w sposób zgodny ze stanem rzeczywistym.

2. W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego przewoźnik drogowy jest obowiązany okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, deklarację, o której mowa w ust. 1.”;

6) w art. 82h:

a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) rodzaj i numer posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;”;

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) datę udzielenia posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;”;

– po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a) datę zmiany statusu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;

6b) datę utraty dobrej reputacji;”;

– w pkt 17:

– – po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:

„ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”;

- – w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:
„f) datę utraty dobrej reputacji;” ,
 - w pkt 18:
 - – po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:
„ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;” ,
 - – w lit. e kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:
„f) datę utraty dobrej reputacji.” ,
 - b) w ust. 2:
 - w pkt 2 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:
„ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;” ,
 - w pkt 3 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:
„ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;” ,
 - po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
„3a) imię i nazwisko kierowcy, o którym mowa w art. 7d ust. 1a, oraz jego:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer PESEL albo rodzaj, serię, numer oraz państwo wydania dokumentu potwierdzającego tożsamość – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL;” ,
 - c) w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;” ,
 - d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
„6. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z innymi organami administracji publicznej lub z jednostkami, o których mowa w art. 38 ust. 2, porozumienia w sprawie uzyskania dostępu do danych, o których mowa w ust. 1–3, gromadzonych przez te podmioty.” ;
- 7) w art. 82i w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) art. 82h ust. 1 i ust. 2 pkt 8 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym, jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej bądź decyzja stwierdzająca utratę dobrej reputacji albo stwierdzająca, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona, stała się ostateczna;

- 2) art. 82h ust. 2 pkt 1–7 – odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, naczelnicy urzędów celno-skarbowych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;”;
- 8) w art. 82j:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 6b, pkt 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f oraz pkt 18 lit. a, b i f, są jawne i publicznie dostępne.”;
- b) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1 pkt 6b, pkt 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f oraz pkt 18 lit. a, b i f, a także ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, naczelnikom urzędów celno-skarbowych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie.”;
- 9) w art. 87 w ust. 1 w pkt 3 w lit. h średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. i w brzmieniu:
- „i) deklarację, o której mowa w art. 31a ust. 1;”;
- 10) w art. 90a:
- a) w ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) mas pojazdów lub zespołów pojazdów, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego obejmującego okres 2 lat kalendarzowych poprzedzających rok, w którym organy, o których mowa w ust. 2b, są obowiązane przedłożyć Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 5, w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby

pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia.”,

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

„2b. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołu pojazdów w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia – co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie okresu sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, na formularzu, o którym mowa w ust. 5.”,

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2b, uwzględniając zakres danych niezbędnych do przekazania Komisji Europejskiej na podstawie przepisów prawa Unii Europejskiej.”;

11) po art. 90b dodaje się art. 90c w brzmieniu:

„Art. 90c. 1. Wojewódzki inspektor planuje i organizuje kontrole dotyczące mas pojazdów lub zespołów pojazdów w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 5% ogólnej liczby kontroli w zakresie przewozu drogowego, realizowanych w każdym roku kalendarzowym.

2. Kontrole dotyczące mas pojazdów lub zespołów pojazdów, przy wykonywaniu swoich zadań ustawowych, przeprowadzają również funkcjonariusze:

- 1) Policji;
- 2) Straży Granicznej;
- 3) Służby Celno-Skarbowej.”;

12) tytuł rozdziału 11 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych”;

13) w art. 92:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, wysokości grzywien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy

naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik nr 1 do ustawy.”,

- b) uchyla się ust. 3 i 4,
- c) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

6. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionego za granicą, chyba że sprawca wykaże, iż za naruszenie została już nałożona kara.”;

- 14) art. 92a i art. 92b otrzymują brzmienie:

„Art. 92a. 1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 15 000 złotych za każde naruszenie.

2. Zarządzający transportem, osoba, o której mowa w art. 7c, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 złotych do 2000 złotych za każde naruszenie.

3. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 15 000 złotych.

4. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli, nie może przekroczyć kwoty 5000 złotych.

5. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy, nie może przekroczyć:

- 1) 15 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 2) 20 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 10 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;

- 3) 25 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 50 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 4) 30 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 5) 40 000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

6. Za kierowców, o których mowa w ust. 5 pkt 1–4, uważa się również osoby niezatrudnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz.

7. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403:

- 1) popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy określa lp. 1–9,
- 2) popełnionych przez przewoźnika drogowego w związku z wykonywaniem transportu drogowego określa lp. 10

– załącznika nr 3 do ustawy.

8. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 2, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik nr 4 do ustawy.

9. Jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 i 4 do ustawy, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia albo przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej.

10. Jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy, stanowi jednocześnie naruszenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do ustawy, w przypadku podmiotu wykonującego przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem będącego jednocześnie osobą, o której mowa w ust. 2, nakłada się wyłącznie karę pieniężną, o której mowa w ust. 1.

11. Przepisy ust. 1, ust. 5 pkt 5, ust. 7 pkt 1 i ust. 9 stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności do:

- 1) spedytora,
- 2) nadawcy,
- 3) odbiorcy,
- 4) podmiotu wykonującego czynności ładunkowe,
- 5) organizatora wycieczki,
- 6) organizatora transportu,
- 7) operatora publicznego transportu zbiorowego

– jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

12. Przepisy ust. 1, 3, 5–7 oraz 9 i 10 stosuje się do podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a.

Art. 92b. 1. Nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach odpoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz drogowy zapewnił:

- 1) właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców przepisów:
 - a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - b) rozporządzenia (UE) nr 165/2014,
 - c) Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409),
 - d) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców;
- 2) prawidłowe zasady wynagradzania, niezawierające składników wynagrodzenia lub premii zachęcających do naruszania przepisów rozporządzenia, o którym mowa w pkt 1 lit. a, lub do działań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio w sprawach o nałożenie kary pieniężnej wobec osób, o których mowa w art. 92a ust. 2.”;

- 15) w art. 92c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio w sprawach o nałożenie kary pieniężnej wobec osób, o których mowa w art. 92a ust. 2.”;

16) po art. 92c dodaje się art. 92d i art. 92e w brzmieniu:

„Art. 92d. Kto, będąc wysyłającym, nie przekazuje przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego albo przekazuje tę deklarację zawierającą dane niezgodne ze stanem rzeczywistym, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 złotych.

Art. 92e. Kto, będąc przewoźnikiem drogowym wykonującym operacje transportu intermodalnego, nie okazuje uprawnionym organom kontroli deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego przekazanej przez wysyłającego podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 złotych.”;

17) w art. 93 ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 92a ust. 1 i 2, art. 92d oraz w art. 92e, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organ, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4–6.

2. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w razie wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

3. Organ, o którym nowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej w przypadku stwierdzenia okoliczności, o których mowa w art. 92b ust. 1 lub art. 92c.”;

18) w art. 94 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, funkcjonariusz lub pracownik organu przeprowadzającego kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, określonej w załączniku nr 3 lub 4 do ustawy.”;

19) załącznik nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy;

20) uchyla się załącznik nr 2 do ustawy;

- 21) załącznik nr 3 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszej ustawy;
- 22) dodaje się załącznik nr 4 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku nr 3 do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.¹⁰⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 62 ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Przejazd zespołu pojazdów:

 - 1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4 wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d;
 - 2) o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa odpowiednio w art. 64c albo art. 64d.”;
- 2) w art. 64 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego na warunkach i w sposób określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami;”;
- 3) po art. 64e dodaje się art. 64ea w brzmieniu:

„Art. 64ea. W przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, kategorii innej niż wymagana albo na podstawie zezwolenia kategorii VII z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.”;
- 4) w art. 130a:
 - a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt wykonującego przejazd drogowy w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7.”;
 - b) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

„5c. Pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w ust. 1 i 2 oraz art. 140ad ust. 7 umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie, z zastrzeżeniem ust. 7.”,

c) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Wydanie pojazdu następuje po:

- 1) okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c;
- 2) w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7 – po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c, oraz dowodu uiszczenia kaucji, a także po usunięciu przyczyny umieszczenia pojazdu na parkingu.”,

d) po ust. 10l dodaje się ust. 10m w brzmieniu:

„10m. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7, pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia nałożenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.”;

5) w art. 140aa:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku braku:

- 1) wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie,
- 2) wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie,
- 3) wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a, przez pilota – nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i 1a, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego lub zarządca drogi.

3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnych lub wartości określonych w zezwoleniu, o którym

mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;

3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.”,

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

„3a. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1a, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 1;
- 2) podmiot wykonujący pilotowanie – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2 i 3.”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot:
 - a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,
 - b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub
- 2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.”;

6) w art. 140ab:

a) w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) 2000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII lub podanych w tym dokumencie, innych niż parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1a, ustala się w wysokości:

- 1) 3000 zł – za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie;
- 2) 2000 zł – za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie;
- 3) 2000 zł – za brak wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a.”;

7) w art. 140ac ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w art. 140aa ust. 1 i 1a, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który tę karę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.”;

8) w art. 140ad dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzone naruszenie, o którym mowa w art. 140aa ust. 1 lub 1a, przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty dotyczące przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) pojazdu i usuwa pojazd, na koszt podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, na parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c, a jeżeli ze względu na wymiary lub masę pojazdu umieszczenie pojazdu na tym parkingu jest niemożliwe – na inny, w miarę możliwości najbliższy parking strzeżony, jeżeli:

- 1) nie pobrano kaucji lub
- 2) nie usunięto stwierdzonego naruszenia.”;

9) w art. 140ae ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140aa ust. 1 i 1a, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475) w art. 96 w § 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650), w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji,”.

Art. 4. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 101 uchyla się ust. 3;
- 2) w art. 106 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) wzór formularza listy kontrolnej oraz wzór formularza protokołu kontroli, stosowane przy kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, odpowiednio dla przewozu drogowego, przewozu koleją i przewozu żeglugą śródlądową, a także sposób i zakres ich wypełniania, uwzględniając konieczność ujednoczenia zakresu kontroli;”;
- 3) w art. 107:
 - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w tabeli 9 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), w zakresie przewozu drogowego, określa załącznik nr 1 do ustawy.”;
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, w zakresie przewozu koleją i żeglugą śródlądową, określa załącznik nr 2 do ustawy.”;
- 4) art. 110 otrzymuje brzmienie:

„Art. 110. 1. Suma kar pieniężnych nałożonych na każdego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych za naruszenia określone w załączniku nr 1 do ustawy, stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 10 000 zł.

2. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia określone w załączniku nr 1 do ustawy, stwierdzone podczas jednej kontroli w podmiocie będącym uczestnikiem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, nie może przekroczyć:

- 1) 15 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 2) 20 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 10 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 3) 25 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 50 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 4) 30 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;
- 5) 40 000 zł – dla innego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

3. Za kierowców, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, uważa się również osoby niezatrudnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz.”;

- 5) w art. 111 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, osoba prowadząca inny środek transportu, członek załogi środka transportu lub inna osoba fizyczna wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, która narusza obowiązki lub warunki przewozu towarów niebezpiecznych,

podlega grzywnie do 1000 zł.”;

- 6) uchyla się załącznik do ustawy;
- 7) dodaje się załączniki nr 1 i 2 do ustawy w brzmieniu określonym odpowiednio w załącznikach nr 4 i 5 do niniejszej ustawy.

Art. 5. 1. Do spraw dotyczących naruszeń:

- 1) obowiązków lub warunków przewozu drogowego określonych w załączniku nr 3 do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,
- 2) o których mowa w art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2,

3) określonych w załączniku do ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy

– sankcjonowanych administracyjnymi karami pieniężnymi, powstałych i ujawnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku gdy postępowanie administracyjne prowadzone w sprawach dotyczących naruszeń, o których mowa w ust. 1, zostało wszczęte po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a naruszenie lub naruszenia powstały przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i zostały ujawnione po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy nowe, chyba że przepisy dotychczasowe są względniejsze dla strony.

3. W przypadku gdy w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w ust. 2, ujawniono naruszenia powstałe przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz naruszenia powstałe po dniu jej wejścia w życie, do ustalenia sumy administracyjnych kar pieniężnych stosuje się przepisy nowe.

Art. 6. 1. Do postępowań administracyjnych w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z uwzględnieniem art. 3 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935).

2. Do postępowań, o których mowa w ust. 1, wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy w związku z naruszeniami powstałymi wyłącznie przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z uwzględnieniem art. 3 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

3. Do postępowań, o których mowa w ust. 1, wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w związku z naruszeniami powstałymi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz powstałymi po dniu jej wejścia w życie stosuje się przepisy nowe, chyba że przepisy dotychczasowe są względniejsze dla strony.

Art. 7. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o których mowa w załączniku nr 1 do ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 8. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu

obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. 1. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego prześlą Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego pierwszą zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, o której mowa w art. 90a ust. 2b ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 lipca 2020 r.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego prześlą do Komisji Europejskiej po raz pierwszy dane dotyczące przeprowadzonych kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów nie później niż do dnia 30 września 2020 r.

Art. 10. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 6–8, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym¹⁾, wysokości grzywnien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	Wysokość grzywny w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 ²⁾ (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie)
1	2	3	4
1.	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów – za każdy dokument:		
	1.1. wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	200	
	1.2. wypisu z licencji	200	10.2 BPN 11.2 BPN
	1.3. świadectwa kierowcy	150	10.4 PN
	1.4. wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	200	2.21 BPN 2.22 BPN 2.23 BPN 2.24 BPN
	1.5. zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypisów z tych zezwoleń	150	11.4 PN

	1.6. wymaganych przy przewozie zwierząt określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾	150	12.5 PN
	1.7. innego wymaganego w związku z wykonywanym przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	200	
2.	Nieokazanie danych z karty kierowcy	200	2.22 BPN
3.	Wykonywanie przewozu drogowego bez okazania dokumentu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub ukończenie szkolenia okresowego (wymaganego wpisu do prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy)	150	7.2 PN
4.	Brak szkolenia wymaganego w związku z wykonywaniem danego rodzaju przewozu drogowego, innego niż w lp. 3.	800	
5.	Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku		
	5.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	
	5.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:		
	1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut	50	
	2) za każde następne rozpoczęte 30 minut	100	
	5.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	
	5.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:		
	1) o czas do 1 godziny	50	
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100	

	5.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę	50	
	5.6. Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców ⁴⁾ , przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy drogowe lub osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz:		
	1) do mniej niż 2 godzin	50	
	2) od 2 godzin do mniej niż 10 godzin	300	
	3) od 10 godzin	500	3.2 BPN 3.4 BPN
6.	Naruszenie przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób		
	6.1. Pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym regularny przewóz niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości	1000	
	6.2. Niewydanie uprawnionemu pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego ustawową zniżkę	1000	
	6.3. Niewydanie pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd	1000	
7.	Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców		
	7.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	2000	2.14 BPN
	7.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi	2000	2.3 BPN
	7.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 nie więcej niż 1000	2.19 BPN

7.4. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ⁵⁾	1000	
7.5. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty kierowcy lub z kartą uszkodzoną po upływie okresu dopuszczalnego w art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ⁵⁾	500	
7.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony	2000	2.8 BPN
7.7. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinne go okresu – za każdy dzień	100	2.13 BPN
7.8. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych – za każdą wykresówkę	100 nie więcej niż 1000	2.15 BPN
7.9. Zastosowanie wykresówki nieposiadającej świadectwa homologacji typu lub nieprzeznaczonej dla danego typu tachografu – za każdą wykresówkę	200	2.18 PN
7.10. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za kartę lub każdą wykresówkę	200	2.16 BPN
7.11. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych – za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk	50 za każdy brak wpisu nie więcej niż 200 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk	2.17 BPN
7.12. Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni – za każdy dzień	100	2.23 BPN
7.13. Jednoczesne używanie kilku wykresówek	2000	2.13 BPN

	7.14. Niezgodność oznaczenia czasowego na wykresówce z urzędowym czasem kraju rejestracji pojazdu – za każdą wykresówkę	100 nie więcej niż 1000	
	7.15. Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego wymaganych zapisów odręcznych i wydruków z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub nieposiadania – za każdy brakujący wydruk	200	2.26 BPN
	7.16. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	1500	2.8 BPN
	7.17. Używanie cudzej karty kierowcy	2000	2.5 NN
	7.18. Używanie cudzej wykresówki	2000	2.13 BPN
	7.19. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	500	2.6 NN
	7.20. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	200	2.18 PN
8.	Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 18 ust. 4a lub 5 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	500	
9.	Naruszenie przepisów o przewozie zwierząt		
	9.1. Wykonywanie przewozu zwierząt przez kierowcę, który nie posiada kwalifikacji do transportu zwierząt potwierdzonych przez właściwy organ	1000	
	9.2. Niezapewnienie przez kierowcę transportowanym zwierzętom ogólnych warunków transportu zwierząt, o których mowa w art. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾ , w sytuacjach gdy podmiot wykonujący przewóz jest obowiązany jedynie do stosowania tego art. 3	500	
	9.3. Niezapewnienie transportowanym zwierzętom warunków, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾ w zakresie przestrzegania warunków przewozu zwierząt, w tym:	500 za każde naruszenie nie więcej niż 1000	

1) stosowanie czynów zabronionych wobec zwierząt 2) nieprzestrzeganie zakazów transportowych zwierząt uzależnione od wagi, wieku i gatunku oraz zdolności zwierząt do transportu 3) niestosowanie rozdzielania zwierząt 4) niezapewnienie wymaganej dla poszczególnych gatunków zwierząt wielkości powierzchni ładunkowej lub gęstości załadunku 5) niewłaściwe wykonywanie obowiązków związanych z obsługą zwierząt, w tym niewłaściwe wykonywanie postojów i odpoczynków dla zwierząt, pojenie, karmienie, dojenie		12.1 BPN 12.4 PN
9.4. Wykonywanie przewozu żywych zwierząt z naruszeniem maksymalnego czasu przewozu dla danego gatunku zwierząt		
1) do 2 godzin	100	
2) powyżej 2 godzin – za każdą rozpoczętą godzinę	200	
9.5. Niepowiadomienie lekarza weterynarii o ujawnionej podczas przewozu chorobie, zranieniu albo padnięciu transportowanego zwierzęcia	500	
9.6. Wykonywanie przewozu bez przeprowadzenia czyszczenia i odkażania pojazdu po każdym przewozie zwierząt lub produktu mogącego mieć wpływ na zdrowie zwierząt i nieokazanie dokumentacji potwierdzającej wykonanie tych czynności	500	

Objaśnienia:

- ¹⁾ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650).
- ²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).
- ³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2008, str. 35, Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 86 oraz Dz. Urz. UE L 226 z 01.09.2017, str. 31).
- ⁴⁾ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206).
- ⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).

Załącznik nr 2

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym¹⁾, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	Wysokość kary pieniężnej w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 ²⁾ (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie)
1	2	3	4
1.	NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY WŁASNE³⁾		
	1.1. Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji	15 000	10.1 NN 11.1 NN
	1.2. Posiadanie wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wypisów z licencji wspólnotowej w łącznej liczbie przekraczającej liczbę pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ⁴⁾ – za każdy kolejny ponadliczbowy wypis	500	
	1.3. Wykonywanie transportu drogowego taksówką pojazdem niewpisanym do licencji, z wyłączeniem sytuacji, gdy wykonujący transport drogowy taksówką wystąpił o nową licencję przed wykonaniem przewozu	2000	
	1.4. Wykonywanie przewozu na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia	1000	
	1.5. Niezgłoszenie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, organowi, który udzielił zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, zmiany	800	

danych, o których mowa odpowiednio w art. 7a i art. 8 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , w wymaganym terminie – za każdą zmianę		
1.6. Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w całości lub w części	15 000	2.20 BPN
1.7. Nieprzechowywanie lub przechowywanie niekompletnych dokumentów i innych nośników informacji, o których mowa w art. 16a i art. 33a ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , przez podmioty wymienione w tych przepisach	10 000	
1.8. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁵⁾	8000	1.32 BPN
1.9. Niezgłoszenie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, organowi, który wydał zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne, zmiany danych, o których mowa w art. 8 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , w wymaganym terminie – za każdą zmianę	800	
1.10. Umieszczanie w liście przewozowym lub innych dokumentach związanych z przewożonym ładunkiem danych lub informacji niezgodnych ze stanem faktycznym	3000	
1.11. Wykonywanie przewozu drogowego w czasie obowiązywania ograniczeń oraz zakazów ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach	2000	
1.12. Niewyposażenie kierowcy w dokumenty, o których mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ – za każdy dokument	500	
1.13. Niewskazanie, na żądanie właściwego organu, zarządzającego transportem, któremu powierzono kierowanie operacjami transportowymi, poddanymi kontroli	5000	
1.14. Zlecenie przewozu drogowego podmiotowi nieposiadającemu uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, w szczególności uprawnień wymaganych odpowiednio do rodzaju wykonywanego przewozu	10 000	
1.15. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy lub osób bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia	1500	7.1 BPN

	okresowego kierowcy		
2.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU PRZEWOZU DROGOWEGO OSÓB ⁶⁾		
	2.1. Wykonywanie przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego bez wymaganego:		
	1) zezwolenia	8000	11.3 BPN
	2) zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego	8000	
	3) potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym	8000	
	2.2. Wykonywanie przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzeniu zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym dotyczących:		
	1) dni	2000	
	2) godzin odjazdu i przyjazdu	500	
	3) ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	3000	11.5 PN
	2.3. Wykonywanie przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego bez obowiązującego rozkładu jazdy	2000	
	2.4. Wykonywanie przewozu regularnego pojazdem innym niż autobus	5000	
	2.5. Wykonywanie przewozu autobusem, który nie odpowiada wymaganym warunkom technicznym w zakresie prawidłowego oznakowania lub wyposażenia pojazdu, przewidzianym dla danego rodzaju wykonywanego przewozu drogowego	500	
	2.6. Pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym przewóz regularny niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości	2000	
	2.7. Niewydanie pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, z wyłączeniem taksówki	2000	
	2.8. Niewydanie uprawnionemu pasażerowi przed rozpoczęciem	1000	

	przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego ustawową zniżkę		
	2.9. Niezgłoszenie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, o których mowa w art. 22b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , w wymaganym terminie	800	
	2.10. Wykonywanie przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą z naruszeniem zakazu lub zakazów, o których mowa w art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	8000	
	2.11. Wykonywanie przewozu okazjonalnego pojazdem niespełniającym kryterium konstrukcyjnego określonego w art. 18 ust. 4a ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , z zastrzeżeniem przewozów, o których mowa w art. 18 ust. 4b tej ustawy	8000	
	2.12. Brak harmonogramu okresów pracy kierowcy obejmującego wszystkie okresy aktywności kierowcy – za każdego kierowcę	2000	
	2.13. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego osób bez posiadania w pojeździe ważnego wymaganego formularza jazdy	6000	11.6 PN
	2.14. Okazanie przez kierowcę formularza jazdy podczas wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego osób, który nie zawiera:		
	1) wpisanych wszystkich kierowców	4000	11.6 PN
	2) prawidłowej liczby przewożonych pasażerów	2000	11.6 PN
	2.15. Wykonywanie przewozu kabotażowego osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	15 000	
	2.16. Wykonywanie przewozu kabotażowego osób niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu	15 000	
3.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH I PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH⁷⁾		
	3.1. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego zezwolenia	15 000	
	3.2. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami umowy międzynarodowej ⁸⁾ lub warunkami	15 000	

	określonymi w zezwoleniu		
	3.3. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy przez kierowcę nieposiadającego ważnego świadectwa kierowcy	5000	10.3 BPN
	3.4. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego:		
	1) bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia	15 000	
	2) pojazdem niespełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu	15 000	
	3.5. Wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	15 000	
	3.6. Wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu	15 000	
	3.7. Wykonywanie międzynarodowego przewozu towarów szybko psujących się pojazdem niespełniającym warunków określonych w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP) ⁹⁾	3000	
4.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE ODPADÓW		
	4.1. Niezgłoszenie wykonywania przewozu drogowego odpadów, w sytuacji gdy na przewóz nie jest wymagane zezwolenie	3000	
	4.2. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów innych niż niebezpieczne przez transportującego odpady bez wymaganego wpisu do rejestru, o którym mowa w przepisach ustawy o odpadach ¹⁰⁾	2000	
	4.3. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów niebezpiecznych przez transportującego odpady bez wymaganego wpisu do rejestru, o którym mowa w przepisach ustawy o odpadach ¹⁰⁾	10 000	
	4.4. Wywóz odpadów poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	5000	

	4.5. Wwóz odpadów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	15 000	
	4.6. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	15 000	
5.	NARUSZENIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CZASU PRACY KIEROWCÓW ¹⁾		
	Okresy prowadzenia pojazdu		
	5.1. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin:		
	1) o czas powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny	50	
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	150	1.2 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	200	1.3 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut, w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	550	1.4 NN
	5.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:		
	1) o czas do mniej niż 1 godziny	100	
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	200	1.5 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	250	1.6 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin, w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	550	1.7 NN
	5.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:		
	1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin	150	
	2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	250	1.8 PN
	3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	350	1.9 BPN

4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	550	1.10 NN
5.4. Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:		
1) o czas do mniej niż 10 godzin	250	
2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	350	1.11 PN
3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	550	1.12 BPN
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	700	1.13 NN
Okresy odpoczynku		
5.5. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:		
1) o czas do 1 godziny	100	
2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	200	1.16 PN
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	350	1.17 BPN
5.6. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:		
1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny	100	
2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	200	1.20 PN
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	350	1.21 BP
5.7. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej:		
1) o czas do 1 godziny	150	
2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	350	1.18 PN 1.22 PN
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	550	1.19 BPN 1.23 BPN

5.8. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:		
1) o czas do 3 godzin	150	
2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin	300	1.26 PN
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	400	1.27 BPN
5.9. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:		
1) o czas do 2 godzin	200	
2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	350	1.24 PN
3) o czas powyżej 4 godzin	450	1.25 BPN
5.10. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:		
1) o czas do mniej niż 3 godzin	350	
2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	450	1.28 PN
3) o czas od 12 godzin	550	1.28 BPN
Przerwy		
5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:		
1) o czas do mniej niż 30 minut	100	
2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut	250	1.14 PN
3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	350	1.15 BPN
4) w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22.00 do 6.00, gdy pojazd obsługuje jeden kierowca:		
a) o czas do mniej niż 1 godzina i 30 minut	250	1.31 PN
b) o czas od 1 godziny i 30 minut	350	1.31 BPN
Praca w porze nocnej		
5.12. Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej:		

1) o czas od 1 godziny do mniej niż 3 godzin	50	3.9 PN
2) za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin	100	3.10 BPN
Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24-godzinnych		
5.13. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:		
1) o czas do 2 godzin	150	
2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	300	1.30 PN
3) za każdą godzinę powyżej 4 godzin	400	1.30 BPN
5.14. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:		
1) o czas do mniej niż 3 godzin	150	
2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	300	1.29 PN
3) za każdą godzinę od 12 godzin	400	1.29 BPN
NARUSZENIE PRZEPISÓW USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW¹²⁾		
5.15. Przekroczenie maksymalnego 48-godzinowego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ w przypadku, gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin:		
1) o czas od 1 godziny do mniej niż 8 godzin	100	
2) o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	250	3.1 PN
3) za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	350	3.2 BPN
5.16. Przekroczenie maksymalnego 60-godzinowego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 2 i art. 26c ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców: ¹²⁾		
1) o czas od 1 godziny do mniej niż 5 godzin	100	

	2) o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	200	3.3 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	300	3.4 BPN
	5.17. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin:		
	1) o czas do mniej niż 10 minut	50	
	2) o czas od 10 minut do mniej niż 20 minut	100	3.5 PN
	3) o czas od 20 minut	150	3.6 BPN
	5.18. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin:		
	1) o czas do mniej niż 15 minut	50	
	2) o czas od 15 minut do mniej niż 25 minut	100	3.7 PN
	3) o czas od 25 minut	150	3.8 BPN
	5.19. Nieprowadzenie ewidencji czasu pracy, o której mowa w art. 25 ust. 1 i art. 26d ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ – za każdego kierowcę	1000	
	5.20. Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ , kierowcom niepozostającym w stosunku pracy	300	
	Prowadzenie dokumentacji		
	5.21. Fałszowanie ewidencji czasu pracy lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom	8000	3.11 BPN
	5.22. Fałszowanie dokumentacji lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom – w przypadku przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe	8000	3.12 BPN
6.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW ¹³⁾		
6.1.	Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w tachograf		
	6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	10 000	2.1 NN

	6.1.2. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, urządzenie zewnętrzne GNSS lub urządzenie wczesnego wykrywania na odległość, nieposiadające świadectwa homologacji typu lub tachograf lub powyżej wymieniony element składowy tachografu, który został podrobiony lub przerobiony	10 000	2.1 NN
	6.1.3. Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu	10 000	2.9 NN
	6.1.4. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf niewyposażony w drugi niezależny sygnał dotyczący ruchu pojazdu lub z odłączonym niezależnym sygnałem dotyczącym ruchu pojazdu, o ile jest wymagany	3000	
	6.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	1000	2.2 BPN
	6.1.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.1.1–6.1.5.	1000	2.7 BPN
6.2.	Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w działanie tachografu lub dane rejestrowane przez tachograf		
	6.2.1. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub na karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	5000	2.8 BPN
	6.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy	10 000	2.10 NN
6.3.	Naruszenie zasad i warunków użytkowania tachografu		
	6.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	2000	2.4 NN
	6.3.2. Posiadanie lub posługiwanie się przez kierowcę więcej niż jedną własną, ważną kartą kierowcy	3000	2.3 BPN

6.3.3. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą	3000	2.5 NN
6.3.4. Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	3000	2.13 BPN
6.3.5. Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację danych	3000	2.14 BPN
6.3.6. Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, skutkujące utratą danych zapisanych na wykresówce lub na karcie kierowcy, bądź uniemożliwiające odczyt aktywności zapisanych na wykresówce	3000	2.15 BP
6.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za każdą kartę lub każdą wykresówkę	100	2.16 BPN
6.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy – za każdy wpis	50	2.17 BPN
6.3.9. Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączanej do karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie – za każdy dzień	100 maksymalnie 2000	2.26 BPN
6.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	1000	2.18 PN
6.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 maksymalnie 1000	2.19 BPN
6.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie	2000	2.25 BPN
6.3.13. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie po upływie dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ¹⁴⁾ okresu prowadzenia pojazdu	2000	
6.3.14. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych	50 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną	2.17 BPN

		wykresówkę lub jeden wydruk	
	6.3.15. Nieprzechowywanie przez co najmniej rok wykresówek, wydruków oraz pobranych danych lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	500	2.11 BPN 2.12 BPN
	6.3.16. Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówek oraz pobranych i przechowywanych danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	500	2.12 BPN
	6.3.17. Naruszenie obowiązku terminowego pobierania danych z karty kierowcy – za każdego kierowcę	500	
	6.3.18. Naruszenie obowiązku terminowego pobierania danych z tachografu – za każdy pojazd	500	
	6.3.19. Niepoprawne stosowanie wykresówek lub karty kierowcy, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.3.1–6.3.10 i 6.3.14	2000	2.13 BPN
7.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O UŻYWANIU INNYCH PRZYRZĄDÓW POMIAROWYCH		
	7.1. Samowolna zmiana wskazań przyrządów pomiarowych zainstalowanych w pojeździe przy wykonywaniu transportu drogowego taksówką	2000	
8.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE ZWIERZĄT ¹⁵⁾		
	8.1. Wykonywanie przewozu zwierząt przez przewoźnika nieposiadającego odpowiedniego zezwolenia	6000	12.5 PN
	8.2. Przewóz zwierząt niezgodnie z przepisami technicznymi zawartymi w załączniku I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ¹⁶⁾ w zakresie przestrzegania warunków przewozu zwierząt: 1) stosowanie czynów zabronionych wobec zwierząt 2) nieprzestrzeganie zakazów transportowych zwierząt uzależnione od wagi, wieku i gatunku oraz zdolności zwierząt do transportu 3) niestosowanie rozdzielania zwierząt 4) niezapewnienie wymaganej dla poszczególnych gatunków zwierząt wielkości powierzchni ładunkowej lub gęstości załadunku 5) niewłaściwe wykonywanie obowiązków związanych z obsługą zwierząt, w tym niewłaściwe wykonywanie postojów	1000 za każde naruszenie, nie więcej niż 5000	

	i odpoczynków dla zwierząt, pojenie, karmienie, dojenie		
	8.3. Niezapewnienie przez przewoźnika transportowanym zwierzętom ogólnych warunków transportu zwierząt, o których mowa w art. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ¹⁶⁾ , w sytuacjach gdy podmiot wykonujący przewóz jest obowiązany jedynie do stosowania tego art. 3	1000	
	8.4. Wykonywanie długotrwałego przewozu zwierząt z naruszeniem przepisów dotyczących posiadania w pojeździe świadectwa zdrowia	2000	
	8.5. Wykonywanie przewozu zwierząt z naruszeniem przepisów dotyczących identyfikacji i rejestracji zwierząt	1000	
	8.6. Transport zwierząt środkiem transportu nieprzystosowanym do przewozu danego gatunku zwierząt lub niedopuszczonym przez właściwy organ	1000	12.4 PN
	8.7. Wykonywanie przewozu zwierząt z naruszeniem warunków dotyczących obsługiwanego środka transportu i urządzeń załadunkowych określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ¹⁶⁾ w zakresie: 1) stosowania systemu nawigacji w długotrwałych przewozach zwierząt 2) oznakowania środka transportu 3) sprawności systemów i urządzeń zainstalowanych w środku transportu 4) stosowania podziałów i przegród dla zwierząt 5) wyposażenia w wodę i karmę oraz w ściólkę dla zwierząt 6) zminimalizowania wycieku ekskrementów z pojazdu 7) wymogów dla urządzeń załadunkowych	500 za każde naruszenie nie więcej niż 2000	12.1 (w zakresie pkt 4 – BPN) 12.2 (w zakresie pkt 7 – PN) 12.3 (w zakresie pkt 7 – PN)
	8.8. Wykonywanie przewozu bez przeprowadzenia czyszczenia i odkażania pojazdu po każdym przewozie zwierząt lub produktu mogącego mieć wpływ na zdrowie zwierząt i nieokazanie dokumentacji potwierdzającej wykonanie tych czynności	500	
9.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O ZDATNOŚCI TECHNICZNEJ POJAZDÓW ¹⁷⁾		
	9.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem nieposiadającym aktualnego okresowego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego – za każdy pojazd	2000	5.1 NN
	9.2. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego	2000	5.2 NN

	wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne – za każdy pojazd		
10.	NARUSZENIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH MASY I WYMIARÓW POJAZDÓW ¹⁸⁾		
	10.1. Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona:		
	1) mniej niż 5%	500	
	2) co najmniej 5% i mniej niż 15%	1000	4.4 PN
	3) co najmniej 15% i mniej niż 25%	2000	4.5 BPN
	4) co najmniej 25%	5000	4.6 NN
	10.2. Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona:		
	1) mniej niż 5%	1000	
	2) co najmniej 5% i mniej niż 10%	2000	4.1 PN
	3) co najmniej 10% i mniej niż 20%	5000	4.2 BPN
	4) co najmniej 20%	10 000	4.3 NN
	10.3. Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna długość została przekroczona:		
	1) do 2%	1000	
	2) powyżej 2% do mniej niż 20%	2000	4.7 PN
	3) od 20%	5000	4.8 BPN
	10.4. Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna szerokość została przekroczona:		
	1) powyżej wartości dopuszczalnej do wartości mniejszej niż 2,65 m	1000	
	2) od wartości 2,65 do wartości mniejszej niż 3,10 m	2000	4.9 PN
	3) od wartości 3,10 m	5000	4.10 BPN

Objaśnienia:

- ¹⁾ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650).
- ²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwane dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”.
- ³⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 1, 2, 7, 10 i 11 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1).
- ⁵⁾ Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011 str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).
- ⁶⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 11 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ⁷⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 10 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ⁸⁾ Wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy dwustronne o międzynarodowych przewozach drogowych.
- ⁹⁾ Umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), przyjęta w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 667).
- ¹⁰⁾ Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z 2017 r. poz. 2422 oraz z 2018 r. poz. 650).
- ¹¹⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 1 i 3 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ¹²⁾ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206).
- ¹³⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 2 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).
- ¹⁵⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 12 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ¹⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2008, str. 35, Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 86 oraz Dz. Urz. UE L 226 z 01.09.2017, str. 31).
- ¹⁷⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 5 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.
- ¹⁸⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 4 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. Dotyczy tylko przewoźników drogowych.

Załącznik nr 3

Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym¹⁾, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	Wysokość kary pieniężnej w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 ²⁾ (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie)
1	2	3	4
1.	Niewyposażenie kierowcy w:		
	1.1. wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	500	
	1.2. wypis z licencji	500	10.2 BPN 11.2 BPN
	1.3. wypis z zezwolenia innego niż w lp. 1.1 i 1.4.	500	
	1.4. wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym	500	11.4 PN
	1.5. wypis z zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne	500	
	1.6. świadectwo kierowcy	500	10.4 PN
	1.7. inny dokument, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , wymagany w związku z realizowanym przewozem – za każdy dokument	500	

2.	Niewyposażenie kierowcy lub osoby obsługującej w rozumieniu art. 2 lit. c rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾ w dokumenty wymagane przy przewozie danego gatunku zwierząt określone w przepisach tego rozporządzenia – za każdy dokument	500	12.5 PN
3.	Nieprawidłowe, niepełne lub niezgodne ze stanem faktycznym wypełnienie dokumentu, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , wymaganego w związku z realizowanym przewozem – za każdy dokument	300	
4.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który:		
	4.1. nie uzyskał kwalifikacji wstępnej lub nie ukończył szkolenia okresowego	1500	7.1 BPN
	4.2. nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	1000	
	4.3. nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	1000	
	4.4. nie posiada ważnego prawa jazdy odpowiedniej kategorii wymaganego dla danego rodzaju pojazdu lub zespołu pojazdów	500	8.1 NN
	4.5. nie posiada ważnej karty kierowcy	500	2.4 NN
	4.6. korzysta z prawa jazdy, które jest uszkodzone lub nieczytelne lub niezgodne ze wspólnym wzorem	500	8.2 PN
	4.7. posługuje się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	500	2.6 NN
	4.8. nie posiada wieku wymaganego dla wykonywanego przewozu	500	1.1 PN
5.	Wykonywanie przewozu drogowego zwierząt przez kierowcę lub osobę obsługującą w rozumieniu art. 2 lit. c rozporządzenia 1/2005 ³⁾ , która nie posiada kwalifikacji do transportu zwierząt, potwierdzonych przez właściwy organ	1000	
6.	Niewyznaczenie osoby odpowiedzialnej za transport zwierząt	1000	
7.	Niewyznaczenie osoby obsługującej w rozumieniu art. 2 lit. c rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾ dla każdej partii zwierząt	1000	

8.	Długotrwały przewóz domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń bez sporządzenia dziennika podróży	1000	12.5 PN
9.	Długotrwały przewóz domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń z nieprawidłowo sporządzonym dziennikiem podróży	200	
10.	Przekroczenie przez kierowcę czasu przewozu danego gatunku zwierząt powyżej 2 godzin	500	
11.	Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 14 godzin	1000	
12.	Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 23 godziny	1500	
13.	Skrócenie przez kierowcę odpoczynku dobowego o czas równy lub większy niż 4 godziny i 30 minut	500	
14.	Przekroczenie przez kierowcę dozwolonego maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 6 godzin i 45 minut	500	
15.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem:		
	15.1. nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego	200	5.1 NN
	15.2. posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne	500	5.2 NN
	15.3. niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	2000	2.1 NN
	15.4. który nie posiada ogranicznika prędkości lub w którym ogranicznik prędkości został odłączony	2000	6.1 NN
	15.5. z zainstalowanym ogranicznikiem prędkości niespełniającym stosownych wymogów technicznych, określonych w procedurze homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części	1000	6.2 BPN
	15.6. z zainstalowanym ogranicznikiem prędkości, który nie został zamontowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną	500	6.3 PN

	15.7. z zainstalowanym nielegalnym urządzeniem, które może fałszować dane w ograniczniku prędkości lub z zainstalowanym niehomologowanym ogranicznikiem prędkości	2000	6.4 NN
16.	Korzystanie przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf	2000	2.9 NN
17.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu towarów lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne	2000	9.1 NN 9.2 NN 9.3 NN
18.	Wykonywanie przewozu drogowego w czasie obowiązywania ograniczeń oraz zakazów ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach	1000	
19.	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy – w zakresie umożliwienia kierowcom przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁴⁾	1500	1.33 BPN

Objaśnienia:

- ¹⁾ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650).
- ²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).
- ³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2008, str. 35, Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 86 oraz Dz. Urz. UE L 226 z 01.09.2017, str. 31).
- ⁴⁾ Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011 str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83).

Załącznik nr 4

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków wynikających z przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650) lub przepisów wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w zakresie przewozu drogowego	Wysokość kary w złotych	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 ¹⁾ (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie) ²⁾
1.	OCHRONA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH		
1.1.	Dopuszczenie do przewozu środkiem transportu przewożącym towary niebezpieczne osoby niebędącej członkiem załogi	500	
1.2.	Dopuszczenie do pozostawienia środka transportu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru lub niewłaściwe jego zaparkowanie	800	9.15 PN
2.	DOKUMENTACJA		
2.1.	Niesporządzenie dokumentu przewozowego	1000	
2.2.	Sporządzenie dokumentu przewozowego, w którym nie są zawarte: numer UN lub grupa pakowania (o ile została przyporządkowana) lub prawidłowa nazwa przewozowa towaru niebezpiecznego	500	
2.3.	Sporządzenie dokumentu przewozowego, w którym nie jest zawarta wymagana informacja inna niż wskazana w lp. 2.2	300	
2.4.	Przewóz towaru niebezpiecznego bez dokumentu przewozowego	800	9.11 BPN

2.5.	Przewóz towaru niebezpiecznego z dokumentem przewozowym, w którym nie są zawarte: numer UN lub grupa pakowania (o ile została przyporządkowana) lub prawidłowa nazwa przewozowa towaru niebezpiecznego	500	9.11 BPN
2.6.	Przewóz towaru niebezpiecznego z dokumentem przewozowym, w którym nie jest zawarta wymagana informacja inna niż wskazana w lp. 2.5	300	9.11 BPN
2.7.	Niewyposażenie załogi pojazdu w wymagane instrukcje pisemne	300	9.24 PN
2.8.	Dopuszczenie do przewozu towaru niebezpiecznego kierowcy, który nie uzyskał wymaganego zaświadczenia ADR	2000	9.12 BPN
2.9.	Nieuzyskanie wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR	6000	9.6 BPN
2.10.	Brak w jednostce transportowej w rozumieniu przepisów ADR: 1) świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR 2) kopii świadectwa dopuszczenia lub zatwierdzenia wydanych przez właściwą władzę 3) certyfikatu pakowania kontenera lub pojazdu 4) świadectwa dopuszczenia dla przedziału ładunkowego lub osłony 5) wymaganego dokumentu innego niż wskazane w pkt 1–4	500 – za każdy brakujący dokument	
2.11.	Wykonywanie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego w miejscu publicznym lub na obszarze zabudowanym: 1) bez wymaganego specjalnego zezwolenia właściwej władzy 2) bez wymaganego powiadomienia właściwej władzy	2000 500	

3.	OPERACJE TRANSPORTOWE – SPOSÓB PRZEWOZU		
3.1.	Napełnienie towarem niebezpiecznym, którego przewóz jest zakazany, lub nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego, którego przewóz jest zakazany	10 000	9.1 NN
3.2.	Napełnienie towarem niebezpiecznym w sposób niepozwalający na jego identyfikację lub nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w sposób niepozwalający na jego identyfikację	8000	9.3 NN
3.3.	Napełnienie cysterny towarem niebezpiecznym, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie, lub nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego w cysternie, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie	6000	9.2 NN
3.4.	Uwolnienie się towaru niebezpiecznego z opakowania, jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR, cysterny lub kontenera	6000	9.4 BPN
3.5.	Napełnienie cysterny towarami reagującymi ze sobą niebezpiecznie lub przewóz takich towarów umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny	5000	9.2 NN
3.6.	Napełnienie lub przewóz towaru niebezpiecznego z przekroczeniem dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny lub opakowania	5000	9.10 BPN
3.7.	Napełnienie cysterny lub przewóz produktów żywnościowych w cysternach używanych do przewozu towarów niebezpiecznych bez zastosowania środków zapobiegających zagrożeniom zdrowia	3000	9.2 NN
3.8.	Wykonywanie przewozu towaru niebezpiecznego w cysternie, która nie jest odpowiednio zamknięta	2000	9.22 PN
3.9.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem, który nie jest dopuszczony do przewozu luzem	6000	9.2 NN

3.10.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem w kontenerze lub nadwoziu pojazdu niedopuszczonych do przewozu luzem	6000	9.5 BPN
3.11.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu przepisów ADR	2000	9.5 BPN
3.12.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w sztukach przesyłki w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu przepisów ADR	2000	9.21 PN
3.13.	Nadanie, załadunek, pakowanie lub przewóz w sztukach przesyłki towaru niebezpiecznego, który nie jest dopuszczony do takiego przewozu	6000	
3.14.	Zapakowanie, załadunek lub nadanie towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących pakowania razem do sztuki przesyłki	3000	
3.15.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w niecertyfikowanym opakowaniu	3000	9.2 NN
3.16.	Zapakowanie towaru niebezpiecznego niezgodnie z obowiązującymi instrukcjami dotyczącymi pakowania	2000	
3.17.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w opakowaniu, które nie jest odpowiednio zamknięte	2000	
3.18.	Nieprzestrzeganie terminów badań okresowych lub okresów użytkowania opakowań	2000	
3.19.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w opakowaniu uszkodzonym lub opakowaniu z pozostałościami towaru niebezpiecznego na jego zewnętrznej powierzchni	1500	9.20 PN
3.20.	Stworzenie bezpośredniego zagrożenia dla ludzi lub środowiska przez załadunek lub napełnienie towarem niebezpiecznym nieodpowiedniego środka transportu, cysterny lub kontenera lub przewóz	6000	9.7 BPN

	towaru niebezpiecznego nieodpowiednim do takiego przewozu środkiem transportu, cysterną lub kontenerem		
3.21.	Przekroczenie wartości granicznych wskaźnika transportowego lub wskaźnika bezpieczeństwa krytycznościowego w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych klasy 7	5000	9.2 NN
3.22.	Naruszenie zasad przewozu na warunkach używania wyłącznego w przypadku towarów niebezpiecznych klasy 7	3000	9.2 NN
3.23.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących zakazu ładowania razem	3000	9.9 BPN
3.24.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w ilości przekraczającej dopuszczalne limity na jednostkę transportową w rozumieniu przepisów ADR	2000	9.10 BPN
3.25.	Załadunek, napełnienie lub przewóz towaru niebezpiecznego nieodpowiednim do takiego przewozu środkiem transportu, cysterną lub kontenerem	2000	9.17 PN
3.26.	Przewóz środkiem transportu zanieczyszczonym towarem niebezpiecznym	1500	
3.27.	Załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	1000	9.8 BPN
3.28.	Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w pojeździe przewożącym towary niebezpieczne klasy 1, a także w jego pobliżu oraz podczas załadunku lub rozładunku tych towarów	1000	9.13 BPN
3.29.	Naruszenie zakazu palenia w trakcie manipulowania ładunkiem lub wykonywania czynności ładunkowych towarów niebezpiecznych, w pobliżu lub wewnątrz pojazdu lub kontenera	500	9.14 BPN

4.	OZNAKOWANIE		
4.1.	Przewóz towaru niebezpiecznego nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek, znaków i napisów)	2000	9.23 PN
4.2.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego bez wymaganego oznakowania sztuk przesyłki lub opakowania zbiorczego albo w nieprawidłowo oznakowanych sztukach przesyłki lub opakowaniach zbiorczych – dla każdego numeru UN	800	
4.3.	Nadanie, napełnienie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego nieprawidłowo oznakowanym środkiem transportu, w cysternie, pojeździe-baterii, kontenerze	500	9.23 PN
4.4.	Przewóz towaru niebezpiecznego z oznakowaniem, które nie odpowiada wymiarom lub wymaganiom określonym w przepisach ADR	200	
4.5.	Nieuzasadnione oznakowanie środka transportu tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami ostrzegawczymi	500	9.23 PN
5.	WYPOSAŻENIE		
5.1.	Niewyposażenie jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR przewożącej towary niebezpieczne w wymagane wyposażenie ochronne lub awaryjne określone w przepisach ADR lub pisemnych instrukcjach	200 – za każdy brakujący element	9.19 PN
5.2.	Niewyposażenie jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR przewożącej towary niebezpieczne w wymagane gaśnice lub wyposażenie tej jednostki w gaśnice niespełniające warunków określonych w przepisach ADR	500	9.18 PN

6.	INNE NARUSZENIA		
6.1.	Nadanie towaru niebezpiecznego nieprawidłowo sklasyfikowanego	6000	
6.2.	Niewyznaczenie przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	5000	
6.3.	Nieprzesłanie w ustawowo określonym terminie rocznego sprawozdania z działalności uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania: 1) nie upłynęło 14 dni 2) upłynęło co najmniej 14 dni 3) upłynęły co najmniej 3 miesiące	200 2000 5000	
6.4.	Nieprzeszkolenie osób wykonujących czynności związane z przewozem towaru niebezpiecznego, zatrudnionych przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych lub wykonujących te czynności na jego rzecz	2000	
6.5.	Niesporządzenie albo sporządzenie niezgodnie z wymaganiami planu ochrony	5000	
6.6.	Niepowiadomienie przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, w przypadku zaistnienia wypadku lub awarii, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, jednostki ochrony przeciwpożarowej lub centrum powiadamiania ratunkowego	1000	
6.7.	Wykonywanie przewozu pojazdem wyposażonym w zbiornik lub zbiorniki paliwa o łącznej pojemności przekraczającej maksymalną pojemność określoną w przepisach ADR dla jednostki transportowej w rozumieniu tych przepisów	2000	

6.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zespołem pojazdów składającym się z więcej niż jednej naczepy lub przyczepy	1500	9.16 PN
6.9.	Wykonywanie przewozu towaru niebezpiecznego pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w części 9 ADR	2000	

Objaśnienia:

¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwane dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”.

²⁾ Kwalifikacja naruszenia do odpowiedniej grupy naruszeń określonych w tabeli 9 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.

Załącznik nr 5

Lp.	Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków wynikających z przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650) lub przepisów wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w zakresie przewozu koleją i żeglugą śródlądową	Rodzaj transportu		Wysokość kary w złotych
		kolejowy	żeglugą śródlądową	
1.	DOKUMENTY			
1.1.	Niesporządzenie dokumentu przewozowego	X	X	1000
1.2.	Sporządzenie dokumentu przewozowego, w którym nie są zawarte: numer UN, grupa pakowania (o ile została przyporządkowana) lub prawidłowa nazwa przewozowa towaru niebezpiecznego	X	X	500
1.3.	Sporządzenie dokumentu przewozowego, w którym nie jest zawarta wymagana informacja inna niż wskazana w lp. 1.2	X	X	300
1.4.	Przewóz towaru niebezpiecznego z dokumentem przewozowym, o którym mowa w lp. 1.2 lub 1.3, albo bez dokumentu przewozowego	X	X	300
1.5.	Dopuszczenie do przewozu towaru niebezpiecznego osoby, która nie uzyskała świadectwa eksperta ADN	-	X	2000
1.6.	Niewyposażenie środka transportu w wymagane instrukcje pisemne	X	X	250
1.7.	Nieuzyskanie wymaganego świadectwa dopuszczenia lub kopii świadectwa dopuszczenia dla przedziału ładunkowego lub osłony	-	X	6000
1.8.	Niewyposażenie załogi lub prowadzącego pojazd w wymagane świadectwa dopuszczenia lub kopię świadectwa dopuszczenia dla przedziału ładunkowego lub osłony	-	X	500

1.9.	Nieuzyskanie przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych wcześniejszego zatwierdzenia przez właściwą władzę dla przewozu materiału promieniotwórczego	X	X	2000
1.10.	Wykonywanie przewozu towaru niebezpiecznego bez wymaganego świadectwa dopuszczenia statku ADN do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych lub tymczasowego świadectwa	-	X	6000
2.	SPOSÓB PRZEWOZU			
2.1.	Napełnienie cysterny towarem niebezpiecznym, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie, lub nadanie lub przewóz w cysternie towaru niebezpiecznego, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie	X	X	6000
2.2.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem, który nie jest dopuszczony do przewozu luzem	X	X	6000
2.3.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz w sztukach przesyłki towaru niebezpiecznego, który nie jest dopuszczony do przewozu w sztukach przesyłki	X	X	6000
2.4.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących zakazu ładowania razem	X	X	3000
2.5.	Załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	X	X	1000
2.6.	Napełnienie cysterny lub przewóz towaru niebezpiecznego w cysternie z naruszeniem przepisów dotyczących dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny	X	X	4500

2.7.	Napełnienie cysterny towarami reagującymi ze sobą niebezpiecznie lub przewóz takich towarów umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny	X	X	5000
2.8.	Przewóz środkiem transportu zanieczyszczonym towarem niebezpiecznym	X	X	1500
2.9.	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w ilościach przekraczających ilości dozwolone odpowiednio w RID lub ADN	X	X	2000
2.10.	Nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem wymaganych środków ostrożności przy jego przewozie razem z artykułami żywnościowymi, towarami konsumpcyjnymi lub karmą dla zwierząt	X	X	1000
2.11.	Napełnienie cysterny lub przewóz produktów żywnościowych w cysternach używanych do przewozu towarów niebezpiecznych bez zastosowania środków zapobiegających zagrożeniom zdrowia	X	X	3000
2.12.	Niezachowanie odległości ochronnej przy zestawianiu składu pociągu w sytuacjach określonych w części 7 RID	X	-	4000
2.13.	Kontynuowanie przewozu pomimo stwierdzenia uwalniania się towaru niebezpiecznego z urządzenia transportowego lub środka transportu	X	X	6000
3.	ŚRODKI TRANSPORTU I URZĄDZENIA TRANSPORTOWE			
3.1.	Załadunek, napełnienie lub przewóz towaru niebezpiecznego nieodpowiednim do takiego przewozu środkiem transportu lub w nieodpowiednim urządzeniu transportowym	X	X	3000

3.2.	Niewyposażenie środka transportu przewożącego towary niebezpieczne w wymagane gaśnice lub wyposażenie go w gaśnice niespełniające warunków określonych w przepisach ADN	-	X	500
3.3.	Niewyposażenie środka transportu przewożącego towary niebezpieczne w wymagane wyposażenie ochronne określone w ADN	-	X	200 – za każdy brakujący element
3.4.	Niewyposażenie środka transportu przewożącego towary niebezpieczne w wymagane środki ochrony układu oddechowego, zgodnie z instrukcją wewnętrzną przewoźnika	X	-	500
3.5.	Nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego środkiem transportu, w cysternie, pojeździe-baterii, wagonie-baterii, kontenerze, MEGC lub pojeździe MEMU, niezaopatrzonych w wymagane i prawidłowe oznakowanie, w zakresie: 1) tablicy lub tablic barwy pomarańczowej 2) nalepki lub nalepek ostrzegawczych 3) wymaganego oznakowania innego niż wskazane w pkt 1 i 2	X	X	200 – za każdy brakujący element
3.6.	Nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego środkiem transportu lub urządzeniem transportowym z niezdjętymi lub niezakrytymi nalepkami ostrzegawczymi i tablicami barwy pomarańczowej, jeżeli przepisy RID tego wymagają	X	-	500
3.7.	Wykonywanie przewozu towaru niebezpiecznego w kontenerze, wagonie, cysternie lub innym urządzeniu transportowym niespełniającym wymagań określonych w części 4, 6 lub 7 odpowiednio RID lub ADN	X	X	2000

3.8.	Dopuszczenie do przewozu towaru niebezpiecznego w urządzeniu transportowym z pozostałościami towaru niebezpiecznego na jego zewnętrznej powierzchni	X	X	1000
3.9.	Nadanie towaru niebezpiecznego w kontenerze niezdatnym do użytku lub niezgodnym z odpowiednimi wymaganiami dla danego typu kontenera lub dla przewożonego towaru niebezpiecznego	X	X	2000
3.10.	Załadunek lub nadanie towaru niebezpiecznego luzem w kontenerze niedopuszczonym przez właściwą władzę	X	X	1000
4.	OPAKOWANIA			
4.1.	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w opakowanie, które nie spełnia wymagań odpowiednio RID lub ADN, odrębnie dla każdego numeru UN lub rodzaju opakowania	X	X	3000
4.2.	Zapakowanie, nadanie lub załadunek towaru niebezpiecznego bez wymaganego oznakowania sztuk przesyłki lub opakowania zbiorczego albo w nieprawidłowo oznakowanych sztukach przesyłki lub opakowaniach zbiorczych dla każdego numeru UN	X	X	800
4.3.	Zapakowanie, załadunek lub nadanie towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących pakowania razem do sztuki przesyłki	X	X	3000
5.	INNE NARUSZENIA			
5.1.	Nadanie towaru niebezpiecznego nieprawidłowo sklasyfikowanego	X	X	6000
5.2.	Załadunek, nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego niedopuszczonego do przewozu	X	X	10 000

5.3.	Niewyznaczenie przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych	X	X	5000
5.4.	Nieprzesłanie w ustawowo określonym terminie rocznego sprawozdania z działalności uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania: 1) nie upłynęło 14 dni 2) upłynęło co najmniej 14 dni 3) upłynęły co najmniej 3 miesiące	X	X	200 2000 5000
5.5.	Nieprzeszkolenie osób wykonujących czynności związane z przewozem towaru niebezpiecznego, zatrudnionych przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych lub wykonujących te czynności na jego rzecz	X	X	2000
5.6.	Niesporządzenie lub sporządzenie niezgodnie z wymaganiami planu zapewnienia bezpieczeństwa	X	-	5000
5.7.	Dopuszczenie do pozostawienia środka transportu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru	X	X	800
5.8.	Dopuszczenie do postojów środka transportu przewożącego towary niebezpieczne bez zabezpieczenia hamulcem ręcznym	X	-	500
5.9.	Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w środkach transportu przewożących towary niebezpieczne oznakowane nalepkami ostrzegawczymi nr 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.1 lub 5.2, a także w ich pobliżu	X	-	2000
5.10.	Niepowiadomienie przez uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych, w przypadku zaistnienia wypadku lub awarii, zgodnie z przepisami ustawy	X	X	1000

	z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, jednostki ochrony przeciwpożarowej lub centrum powiadamiania ratunkowego			
5.11.	Niesporządzenie lub sporządzenie niezgodnie z przepisami RID planu awaryjnego dla stacji rozrządowej	X	-	5000

Objaśnienia:

„X” oznacza „dotyczy”

„-” oznacza „nie dotyczy”

UZASADNIENIE

Projektowane zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.), zwanej dalej „utd”, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, z późn. zm.) wynikają z konieczności wypełnienia przez Polskę zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/403” – w zakresie unormowań dotyczących kwalifikacji naruszeń dotyczących przewozu drogowego.

W szczególności przewiduje się wprowadzenie odpowiednich zmian w załącznikach do utd oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Ponadto projekt doprecyzowuje obowiązujące przepisy dotyczące kontroli w zakresie przestrzegania obowiązków i warunków przewozu drogowego.

Zmiana obecnej treści załączników do utd oraz załącznika do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych jest konieczna do prawidłowej transpozycji rozporządzenia (UE) 2016/403 do polskiego ustawodawstwa (w ściśle określonych sytuacjach dopuszcza się możliwość transpozycji rozporządzeń, niemniej jednak tylko w takim zakresie, w jakim skuteczność regulacji unijnej jest uzależniona od przyjęcia określonych przepisów krajowych). Powyższy zabieg pozwoli na zautomatyzowanie wymiany informacji pomiędzy Polską a pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie poważnych naruszeń przepisów unijnych (i ich kwalifikacji), które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego. Bez zmiany ww. załączników przypisanie poszczególnych naruszeń do ich odpowiedników w rozporządzeniu (UE) 2016/403 będzie bardzo utrudnione, a czasami wręcz niemożliwe.

W związku z powyższym należy wskazać, że wszystkie zaproponowane zmiany w załącznikach są niezbędne do prawidłowej implementacji prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie projektuje się zmiany utd mające na celu wdrożenie przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53 ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2015/719”.

Przepisy rozporządzenia (UE) 2016/403 stosuje się bezpośrednio w państwach członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 stycznia 2017 r., zaś wdrożenie postanowień dyrektywy 2015/719 do krajowego porządku prawnego państw członkowskich Unii Europejskiej, zgodnie z art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, powinno nastąpić do dnia 7 maja 2017 r., z tym że do dnia 27 maja 2021 r. państwa członkowskie mają przyjąć szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę.

Projektowana ustawa wprowadza dodatkowe zmiany, które wykraczają poza zakres implementacji prawa Unii Europejskiej. Są to zmiany określone w:

- art. 1: pkt 1 lit. b (art. 4 pkt 22), pkt 2 (art. 7d), pkt 3 (art. 7e), pkt 4 (art. 15a), pkt 6 (art. 82h), pkt 7 (art. 82i), pkt 8 (art. 82j), pkt 12, pkt 13 (art. 92) i pkt 14 (art. 92a i art. 92b),
- art. 2: pkt 1 (art. 62), pkt 2 (art. 64), pkt 3 (art. 64ae) i pkt 4 (art. 130a),
- art. 4: pkt 1 (art. 101), pkt 2 (art. 106), pkt 3 (art. 107), pkt 4 (art. 110) i pkt 5 (art. 111).

Niniejsze zmiany zostały szczegółowo opisane poniżej.

W utd zaproponowano następujące zmiany:

- 1) Nowelizacja art. 4 polega na dodaniu definicji „operacji transportu intermodalnego” oraz „wysyłającego” (pkt 14a i 14b). Niniejsza zmiana ma na celu wdrożenie do prawa polskiego przepisu art. 1 pkt 2 lit. a tiret trzecie i czwarte dyrektywy 2015/719.

Jednocześnie projektuje się nadanie nowego brzmienia art. 4 pkt 22. W porównaniu z obecnym stanem prawnym rozszerzono katalog aktów prawnych dotyczących obowiązków lub warunków przewozu drogowego poprzez dodanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.

w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) wraz z aktami wykonawczymi, rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. Urz. UE L 168 z 02.07.2010, str. 16), decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.), ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376, z późn. zm.), ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o ochronie zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1855, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21 ze zm.), w której określono m.in. warunki wykonywania transportu odpadów. Należy przy tym nadmienić, że w załącznikach do utd przewidziano sankcje za naruszenie przepisów o odpadach.

Powyższe zmiany mają na celu m.in. dostosowanie uprawnień kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego do obowiązujących przepisów unijnych regulujących konstrukcję i zasady działania urządzeń rejestrujących stosowanych w przewozie drogowym, uwzględniając możliwości kontroli szczegółowych warunków technicznych, które powyższe urządzenia powinny spełniać. Ponadto z katalogu aktów prawnych dotyczących obowiązków lub warunków przewozu drogowego wykreślono rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 370 z 31.12.1985, str. 21). Uaktualniono również dane dotyczące ogłoszenia w dziennikach urzędowych poszczególnych aktów prawnych i ich zmian.

- 2) Zmiana brzmienia art. 7d ust. 1 ma na celu dostosowanie przepisu do projektowanych zmian, w tym m.in. wskazanie zależności pomiędzy naruszeniami określonymi w załącznikach nr 3 lub 4 do utd lub w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych a naruszeniami określonymi w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2016/403. Proponowane brzmienie art. 7d ust. 1 odnosi się również do orzeczonej lub nałożonej

prawomocnie kary w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (pkt 2 lit. c). Ustawa z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935) nie zmodyfikowała brzmienia załączników do utd. Zgodnie z dokumentem „Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym – konsultacje publiczne”, załączonym do pisma z dnia 25 kwietnia 2016 r. (druk 459) skierowanym do Marszałka Sejmu, zrezygnowano z wprowadzenia jakichkolwiek zmian w załącznikach do utd – lp. 53–126. Wobec powyższego projektowana zmiana załączników do ww. ustaw dostosowanych do regulacji wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2016/403 pociąga za sobą konieczność odpowiedniej zmiany treści art. 7d ust. 1 utd. Ponadto projektowane brzmienie art. 7d ust. 1 precyzuje podmioty, które będą mogły być stronami w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji. Obecna treść ww. artykułu nie reguluje tej kwestii.

Nowe brzmienie art. 7d utd precyzuje, które podmioty są odpowiedzialne za wystąpienie naruszeń mogących skutkować utratą dobrej reputacji. Brzmienie art. 7d ust. 1a utd przesądza natomiast o tym, że za najpoważniejsze naruszenia, poważne lub bardzo poważne naruszenia, popełnione przez kierowcę, odpowiadać będzie każdorazowo przewoźnik drogowy.

Zaproponowana konstrukcja przepisów, zwłaszcza w zakresie projektowanego art. 7d utd oraz załączników do tej ustawy, ma na celu precyzyjne określenie podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia popełniane w transporcie drogowym. Nie budzi zatem wątpliwości, iż projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym będzie miał realne przełożenie na ograniczenie negatywnych praktyk w transporcie na rynku wspólnotowym oraz rynku krajowym, będącym jego częścią. Zmiany dokonane nowelizacją pozwolą na łatwiejszą wymianę informacji pomiędzy Polską a pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie stwierdzonych naruszeń określonych w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403 i ewentualnych sankcji nakładanych przez poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

Projekt zmiany zakładający rezygnację w art. 7d ust. 1 utd wskazania naruszeń z załącznika nr IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.) nie będzie miał wpływu na przedsiębiorców, bowiem najpoważniejsze naruszenia zostały wskazane w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403. Wprowadzenie przepisu art. 7d ust. 1a do utd będzie miało istotny wpływ na przedsiębiorców, bowiem naruszenia, w związku z którymi zostały wystawione mandaty karne na kierowców, będą podlegać obliczeniom częstotliwości występowania poważnych naruszeń zgodnie z załącznikiem nr II do rozporządzenia (UE) 2016/403. W obecnym stanie prawnym, pomimo popełniania przez kierowców naruszeń wskazanych w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403, nie jest możliwe wszczęcie ewentualnego postępowania w przedmiocie zbadania dobrej reputacji przedsiębiorcy. Przedmiotowa zmiana nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację kierowców.

- 3) Zmiana brzmienia art. 7e polegająca na dodaniu pkt 5 jest zmianą o charakterze wynikowym.
- 4) Zmiana brzmienia art. 15a ust. 3 ma na celu wprowadzenie prawidłowego odwołania do przepisu art. 7 ust. 4 pkt 1. Przepis art. 15a ust. 1 dotyczy możliwości wszczęcia procedury cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej, w związku z czym właściwym w tych sprawach jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. W obecnym brzmieniu przepis art. 15a ust. 3 odwołuje się do art. 7 ust. 2, co powoduje, że przepis ten odnosi się również do starosty, wskazanego w art. 7 ust. 2 pkt 1, który nie jest kompetentny w tego rodzaju sprawach. Przepis art. 7 ust. 4 pkt 1 dotyczy licencji wspólnotowych i wskazuje Głównego Inspektora Transportu Drogowego jako organ właściwy w tych sprawach.
- 5) Projektuje się dodanie art. 31a przewidującego, że w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający jest obowiązany sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację określającą masę kontenera albo nadwozia wymiennego określoną w sposób zgodny ze stanem rzeczywistym,

natomiast przewoźnik drogowy jest obowiązany okazywać ww. deklarację na żądanie uprawnionego organu kontroli. Deklaracja może mieć dowolną formę. Nie przewiduje się określenia jej wzoru. Niniejsza zmiana ma na celu wdrożenie do prawa polskiego przepisu art. 1 pkt 8 dyrektywy 2015/719 dotyczącego art. 10f.

- 6) Projektowane zmiany w art. 82h (ust. 1, 2, 3 i 6), art. 82i ust. 1 (pkt 1 i 2) i art. 82j (ust. 1 i 3) mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego. Przewiduje się uzupełnienie lub doprecyzowanie obowiązujących w tym zakresie przepisów.
- 7) Zmiana brzmienia art. 87 polegająca na dodaniu w ust. 1 w pkt lit. i jest zmianą o charakterze wynikowym.
- 8) Zmiana brzmienia art. 90a ma na celu wdrożenie do prawa polskiego przepisu art. 1 pkt 8 dyrektywy 2015/719 dotyczącego art. 10g.
- 9) Projektuje się dodanie art. 90c, który ma na celu wdrożenie do prawa polskiego przepisu art. 1 pkt 8 dyrektywy 2015/719 dotyczącego art. 10d.

Inspekcja Transportu Drogowego realizuje ok. 12% kontroli masy pojazdów. Na obecnym etapie nie jest wymagane dodatkowe wzmocnienie sprzętowe i kadrowe dla Inspekcji w celu realizacji tego zadania. Natomiast, mając na uwadze dość szybką degradację urządzeń do ważenia pojazdów stosowanych przez Inspekcję, jest wymagany w zasadzie ciągły proces inwestycyjny w tym zakresie.

- 10) Przewiduje się, że tytuł rozdziału 11 otrzyma następujące brzmienie: „Przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych”.
- 11) Projektowane zmiany art. 92 mają na celu uchylenie odpowiedzialności wykroczeniowej osoby zarządzającej transportem lub wykonującej inne czynności związane z transportem drogowym.
- 12) Nowelizacja art. 92a wprowadza odpowiedzialność administracyjną zarządzającego transportem, osoby, o której mowa w art. 7c utd, a także każdej innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym. Umożliwi to osiągnięcie skuteczniejszego efektu prewencyjnego i zapobiegnie naruszaniu przepisów prawa przez ww. osoby, co przełoży się na zwiększenie poprawy konkurencyjności w transporcie drogowym. Jednocześnie doprowadzi to do równego traktowania podmiotów krajowych i zagranicznych poprzez urealnienie

możliwości prowadzenia kontroli i ściągania należności z podmiotów zagranicznych. W obecnym stanie prawnym dochodzi do faktycznej dyskryminacji polskich podmiotów, ponieważ tryb wykroczeniowy uniemożliwia faktyczne ukaranie podmiotów zagranicznych. Zaproponowane zmiany w art. 92a w ust. 2, 4 i 7 mają na celu uporządkowanie regulacji dotyczących wysokości kar nakładanych na zarządzającego transportem, osobę, o której mowa w art. 7c utd, a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym tak, aby kary pieniężne za poszczególne naruszenia, określone w załączniku nr 4 do utd były odpowiednie do kategorii naruszeń, określonych rozporządzeniem (UE) 2016/403. Ponadto podwyższenie wysokości niektórych kar pieniężnych za naruszenia w transporcie drogowym jest podyktowane koniecznością ochrony rodzimego rynku przewozów drogowych i wzmocnieniem przeciwdziałania tzw. „szarej strefie” w przewozach drogowych (najwyższe wysokości kar pieniężnych przewidziano za brak uprawnień w transporcie drogowym, czy niepoddanie się kontroli). Jednocześnie w ust. 7 art. 92a przewiduje się rozgraniczenie wymienionych w wykazie załącznika nr 3 do utd naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego i wysokości kar pieniężnych za te naruszenia, przewidzianych dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy – lp. 1–9 wykazu oraz dla przewoźnika drogowego – lp. 10 wykazu.

W ust. 9 przewiduje się, że jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 i 4 do utd wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia albo przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej. Niniejszy przepis stanowi propozycję realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 20 czerwca 2017 r., sygn. P 124/15 (sentencja została ogłoszona w dniu 24 czerwca 2017 r. w Dz. U. poz. 1214), w którym orzeczono, że art. 271 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2017 r. poz. 2204, z późn. zm.) oraz art. 92a ust. 1 utd w zakresie, w jakim dopuszczają stosowanie wobec tej samej osoby fizycznej, za ten sam czyn, odpowiedzialności za przestępstwo i kary pieniężnej są niezgodne z zasadą *ne bis in idem* oraz zasadą proporcjonalnej reakcji państwa za naruszenia prawa, wynikającymi z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis będzie miał zastosowanie w szczególności w przypadku popełnienia naruszeń określonych w lp. 5.21, 5.22 lub 6.2.2 załącznika nr 3 do utd,

które wyczerpują jednocześnie znamiona przestępstw określonych w art. 270 § 1 i art. 276 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

Ponadto przewiduje się nadanie nowego brzmienia art. 92b. Projektowana zmiana jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 92a.

- 13) Zmiana brzmienia art. 92c polegająca na dodaniu ust. 1a jest zmianą o charakterze wynikowym.
- 14) Przewiduje się dodanie art. 92d, w którym wskazana została wysokość kary pieniężnej dla wysyłającego w przypadku nieprzekazania przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego albo w przypadku przekazania deklaracji zawierającej dane niezgodne ze stanem rzeczywistym. Projektowany art. 92e określa wysokość kary pieniężnej dla przewoźnika drogowego wykonującego operację transportu intermodalnego, w przypadku gdy nie okazuje on uprawnionym organom kontroli całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego. Niniejsza zmiana ma na celu wdrożenie do prawa polskiego przepisu art. 1 pkt 8 dyrektywy 2015/719 dotyczącego art. 10e.
- 15) Proponowana nowelizacja art. 93 dostosowuje dotychczasowe przepisy regulujące zasady nakładania kar pieniężnych do proponowanych powyżej zmian. Zmiana brzmienia przepisu ust. 2 ww. art. 93 wynika z konieczności jednoznacznego określenia wykonalności decyzji administracyjnych, co bezpośrednio ma bardzo duży wpływ na inne postępowania administracyjne, wszczynane przede wszystkim w przedmiocie utraty dobrej reputacji. Zaproponowane brzmienie przepisu zostało zaczerpnięte z art. 140ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Takie uregulowanie spowoduje ujednoczenie przepisów w ww. ustawie oraz w utd w zakresie wykonalności decyzji administracyjnych, będących podstawą orzekania w przedmiocie utraty dobrej reputacji. Zmiana polegająca na dodaniu ust. 3 jest zmianą o charakterze wynikowym.
- 16) Proponowana zmiana art. 94 ust. 3 ma na celu doprecyzowanie obowiązującego przepisu w zakresie wskazania, że w przypadku określonym w tym przepisie kaucję pobiera się w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, przewidzianej w załącznikach nr 3 lub 4 do utd.

- 17) Zmiana brzmienia załącznika nr 1 do utd ma na celu dostosowanie treści przepisów do postanowień rozporządzenia (UE) 2016/403 w taki sposób, aby były one koherentne z kwalifikacją i pogrupowaniem naruszeń przewidzianymi w przepisach ww. aktu prawnego Unii Europejskiej.
- 18) W związku z uchyceniem art. 92 ust. 4 przewiduje się również uchycenie załącznika nr 2 do utd, w którym określone są naruszenia wykroczeniowe osoby zarządzającej transportem oraz grzywny za te naruszenia.
- 19) Zmiana brzmienia załącznika nr 3 do utd ma na celu dostosowanie treści przepisów do postanowień rozporządzenia (UE) 2016/403 w taki sposób, aby były one koherentne z kwalifikacją i pogrupowaniem naruszeń przewidzianymi w przepisach ww. aktu prawnego Unii Europejskiej.
- 20) W związku z uchyceniem załącznika nr 2 do utd i wprowadzeniem na podstawie art. 92a ust. 2 odpowiedzialności administracyjnej osoby zarządzającej transportem przewiduje się dodanie załącznika nr 4, w którym określone zostaną naruszenia osoby zarządzającej transportem oraz wysokości kar pieniężnych za te naruszenia.

Kierunkowe zmiany zaproponowane w załącznikach do utd polegają na dostosowaniu brzmienia poszczególnych naruszeń do postanowień załącznika nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403, określeniu kwalifikacji poszczególnych naruszeń (tj. poważne naruszenie – PN, bardzo poważne naruszenie – BPN, najpoważniejsze naruszenie – NN) zgodnie z postanowieniami załącznika nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403 oraz dostosowaniu wysokości kary do wagi naruszenia, przy uwzględnieniu m.in. wpływu na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, bezpieczeństwo publiczne, ochronę interesów pasażerów, zwalczanie nieuczciwej konkurencji.

Odnosząc się do poszczególnych propozycji naruszeń, należy wskazać, że:

- w procedowanym równolegle projekcie ustawy o tachografach zrezygnowano z rozwiązania przewidzianego w art. 24 ust. 4 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 891, z późn. zm.), zgodnie z którymi kierowca pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem wyposażenia w tachograf cyfrowy w przypadku popełnienia naruszenia określonego w ww. przepisie podlega karze grzywny; w związku z tym po wejściu w życie obu projektów ustaw problem nieuzasadnionego zróżnicowania odpowiedzialności kierowców w takiej samej sytuacji prawnej, gdy jedynym kryterium różnicującym

jest rodzaj stosowanego tachografu, zostanie rozwiązany; prace nad projektami obu ustaw zostały skorelowane tak, aby ich wejście w życie nastąpiło równocześnie,

- rozporządzenie (UE) 2016/403 w grupie naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) w pozycji nr 8 przewiduje naruszenie o następującym brzmieniu: „Niewłaściwe użytkowanie tachografu”; intencją ustawodawcy europejskiego jest zatem sankcjonowanie zachowań niezgodnych z przepisami materialnymi ww. rozporządzenia nr 165/2014, które nie wypełniają znamion innych naruszeń określonych w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403; konstrukcja naruszenia określonego w załączniku nr 3 do utd lp. 6.1.6 umożliwi sankcjonowanie działań sprzecznych z treścią ww. rozporządzenia nr 165/2014, dla których sformułowanie ściśle dookreślonych norm sankcjonujących jest utrudnione z uwagi na nieprzewidzianą liczbę możliwych zachowań, które prowadzą do niewłaściwego używania tachografu,
- wprowadzenie w załączniku nr 3 do utd naruszeń określonych w lp. 5.21, 5.22 i 6.2.2, przewidujących odpowiedzialność administracyjną za fałszowanie dokumentacji, wynika z konieczności dostosowania przepisów utd do rozporządzenia (UE) 2016/403; niniejsze naruszenia zostały wskazane w grupie 3 poz. 11 i 12 oraz w grupie 2 poz. 10 w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403.

Zmiany zaproponowane w załącznikach mają również na celu eliminację nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i zapewnienie lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej – dotyczy to w szczególności naruszeń określonych w załączniku nr 3 do utd i zagrożonych karą 15 000 zł w związku z projektowanym brzmieniem art. 92a ust. 1 (np. lp. 3.1 wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego ważnego zezwolenia).

Natomiast zmiana trybu odpowiedzialności zarządzającego transportem (z wykroczeniowej na administracyjną) ma na celu m.in. zapewnienie lepszego nadzoru

nad rynkiem usług przewozowych w Polsce. Taki cel ma również zmiana zaproponowana m.in. w projektowanym art. 7d, art. 93 i art. 94.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zaproponowano następujące zmiany:

1) Nowe brzmienie art. 62 ust. 4b rozgranicza zespoły pojazdów złożonych z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, których przejazd wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d (kategorii VII), oraz zespoły pojazdów o długości większej niż określona w ust. 4a, których przejazd wymaga odpowiedniego zezwolenia, o którym mowa w art. 64c lub art. 64d (kategorii III, IV, V, VI albo VII – w zależności od ich rzeczywistej długości). Przepis w obecnym brzmieniu, nawet przy minimalnym przekroczeniu dopuszczalnej długości zespołu pojazdów, nakłada obowiązek uzyskania zezwolenia kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego. Obecne brzmienie tego przepisu jest sprzeczne zarówno z art. 64 ust. 3, tabelą „Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego”, jak i, przede wszystkim, z art. 64d ust. 1, który jednoznacznie wskazuje, że zezwolenie kategorii VII „wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–VI”. Tymczasem ruch zespołu pojazdów o przekroczonej dopuszczalnej długości jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii III–VI (23 m lub 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach). Ponadto obecny przepis art. 62 ust. 4b w nieuprawniony sposób dyskryminuje zespoły pojazdów w stosunku do pojazdów nietworzących zespołów, których ruch, przy przekroczonej dopuszczalnej wartości długości, możliwy jest na podstawie zezwoleń kategorii III–VI.

Art. 62 ust. 4b wskazuje, że przejazd zespołu pojazdów złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4 (...) wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d. Tym samym przejazd każdego „niestandardowego” zespołu pojazdów wymaga zezwolenia kategorii VII, przy czym zespół ten nie musi charakteryzować się wcale parametrami pojazdu nienormatywnego – tym bardziej, że warunki techniczne pojazdów nie określają np. dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych długości i dopuszczalnych szerokości takich nietypowych zespołów pojazdów (ponieważ nie są one dopuszczone do ruchu drogowego na ogólnych zasadach). Dlatego przejazd takiego „niestandardowego” zespołu pojazdów każdorazowo

wymaga uzyskania zezwolenia kategorii VII (z wyznaczeniem trasy przejazdu), a wcześniej złożenia wniosku o wydanie tego zezwolenia z podaniem wszystkich parametrów takiego zespołu pojazdów. W sytuacji stwierdzenia przez organy uprawnione do kontroli braku zezwolenia odpowiedniej kategorii (III–VI) kara będzie nakładana jak za brak zezwolenia.

- 2) Nowe brzmienie art. 64 ust. 1 pkt 3 stanowi przepis materialny dla przepisów o administracyjnych karach pieniężnych w art. 140aa ust. 1a pkt 1 i 2 oraz upoważnienia z art. 64i ust. 2, które przestanie być blankietowe. Wydane na tej podstawie przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. poz. 629) regulują kwestie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu, a także sposób pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego. Nowe brzmienie art. 64 ust. 1 pkt 3 wskazuje, że ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego na warunkach i w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami.

Dodane przepisy w art. 140aa ust. 1a i 3a oraz art. 140ab ust. 3 pozwalają nałożyć karę pieniężną za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie oraz wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu. Natomiast za sposób pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego niezapewniający bezpieczeństwa w ruchu drogowym odpowiedzialny jest pilot i na podstawie innych przepisów będzie karany (w drodze mandatu karnego).

- 3) Zmiana polegająca na dodaniu art. 64ea została wprowadzona na etapie Komisji Prawniczej. Projekt ustawy przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów przewidywał, że w art. 140aa dodaje się ust. 1a, który wskazuje, że przejazd pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem, które nie odpowiada rzeczywistym parametrom technicznym pojazdu nienormatywnego lub zespołu pojazdów wykonującego ten przejazd, jest przejazdem pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia. Dotyczy to sytuacji, gdy podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym posiada zezwolenie, ale rzeczywiste parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów wykonującego przejazd nie mieszczą się w danej kategorii zezwolenia. Szczególne

znaczenie ma ten przepis w przypadku wykonywania przejazdu pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem kategorii VII. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego jest wykonywany na podstawie zezwolenia kategorii VII (tj. jego przekroczone parametry techniczne wskazane są w zezwoleniu), to w sytuacji, gdy podczas kontroli drogowej zostanie stwierdzone, że przekroczone parametry techniczne tego pojazdu lub zespołu pojazdów są wyższe od tych wskazanych w zezwoleniu, to jego przejazd zostanie uznany za przejazd pojazdu nienormatywnego bez wymaganego zezwolenia. Niniejsza zmiana zostanie wprowadzona poprzez dodanie do ustawy art. 64ea. Tym samym zrezygnowano z dodania w art. 140aa ust. 1a.

- 4) W art. 130a przewiduje się zmianę przepisów dotyczących usunięcia pojazdu z drogi i skierowania go na parking strzeżony. W art. 130a nadaje się nowe brzmienie ust. 1a, 5c i 7 oraz dodaje się ust. 10m. Powyżej wprowadzane zmiany są konsekwencją zmian wprowadzonych w art. 140ad. Ponadto doprecyzowują dotychczasowe przepisy zobowiązujące do usunięcia pojazdu.
- 5) W obecnie obowiązujących przepisach dotyczących systemu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych brak jest możliwości nałożenia kary z tytułu niewykonania lub niewłaściwego wykonywania obowiązku pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego, niewłaściwego oznakowania i wyposażenia tego pojazdu, a także braku odpowiednich kwalifikacji dla pilota dającego polecenia lub sygnały uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze. Dodany ust. 1a w art. 140aa daje możliwość nałożenia kary pieniężnej w drodze decyzji administracyjnej za naruszenie przepisów wydanych na podstawie art. 64i ust. 2 ustawy. Wydane na tej podstawie przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych regulują kwestie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie oraz wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu.

Dodany art. 140aa ust. 1a w pkt 1 określa, że w przypadku wykonywania przejazdu pojazdu nienormatywnego bez wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, tj. gdy nie zostanie spełnione wymaganie pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego:

- a) przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie w przypadku przekroczeń parametrów technicznych, o których mowa w § 2 ust. 1 ww. rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.,
- b) przez dwa pojazdy wykonujące pilotowanie, poruszające się z przodu i z tyłu pojazdu w przypadku przekroczeń parametrów technicznych, o których mowa w § 2 ust. 2 ww. rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.,
- c) w sytuacji wykonywania pilotowania pojazdu nienormatywnego przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie, gdy przekroczone byłyby parametry techniczne, o których mowa w § 2 ust. 2 ww. rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.

– kara nakładana będzie zgodnie z dodanym w art. 140aa ust. 3a na podmiot wykonujący przejazd. Zgodnie z dodanym w art. 140ab ust. 3 pkt 1 kara w przypadku naruszenia obowiązku pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego w zakresie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie wynosi 3000 zł i będzie nakładana zgodnie z dodanym ust. 3a pkt 1 na podmiot wykonujący przejazd.

Dodany art. 140aa ust. 1a pkt 2 wskazuje, że kara pieniężna nakładana będzie za naruszenia przepisów wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, tj. zawartych w ww. rozporządzeniu z dnia 5 czerwca 2012 r., dotyczących wymaganego wyposażenia i oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie. Zgodnie z dodanym art. 140ab ust. 3 pkt 2 wysokość kary za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie wynosi 2000 zł i nakładana będzie na podmiot wykonujący pilotowanie na podstawie dodanego w art. 140aa ust. 3a pkt 2.

Dodany art. 140aa ust. 1b pkt 3 pozwala nałożyć karę za brak wymaganego szkolenia uprawniającego do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym przez pilota. Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nakładają obowiązek szkolenia i posiadania zaświadczenia wydanego przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego potwierdzającego ukończenie szkolenia uprawniającego do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym przez pilota zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 12 oraz art. 6 ust. 3a i 3b ww. ustawy. Kara nakładana będzie zgodnie z dodanym art. 140ab ust. 3 pkt 3 w wysokości 2000 zł na podmiot wykonujący pilotowanie wskazany w dodanym art. 140aa ust. 3a pkt 2.

Prawidłowe wykonywanie ustawowych obowiązków dotyczących pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego gwarantuje właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast ich naruszenie bezpośrednio zagraża innym uczestnikom ruchu, dlatego zasadnym jest uregulowanie możliwości nakładania kar za naruszenia wymagań przepisów w tym zakresie. Wysokość sankcji za naruszenie przepisów o pilotowaniu jest uzależniona od zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nowe brzmienie art. 140aa ust. 2 daje możliwość nałożenia kary pieniężnej dotychczas uprawnionym podmiotom również za naruszenie przepisów o pilotowaniu pojazdu nienormatywnego w przypadku określonym w art. 140aa ust. 1a.

Proponowana zmiana art. 140aa ust. 3 pkt 2 w sposób jednoznaczny reguluje odpowiedzialność podmiotu wykonującego czynności ładunkowe, który to podmiot – zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983) – odpowiada za te czynności i w związku z tym ma obowiązek wykonać je w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. W pkt 3 wskazano odpowiedzialność podmiotów wykonujących inne czynności niż czynności przewoźnika i załadowcy, związane z przejazdem po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego z naruszeniem przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Nowe brzmienie art. 140aa ust. 4 wprowadza wyłączenie odpowiedzialności dla podmiotu wykonującego przejazd nie tylko w sprawie nałożenia kary za brak zezwolenia, ale również za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie.

- 6) W art. 140ab ust. 1 pkt 7 otrzymuje nowe brzmienie, które umożliwi nałożenie kary pieniężnej w wysokości 2000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII lub podanych w tym dokumencie, innych niż parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów. Oznacza to, że nie będzie można nałożyć tej kary w przypadku przejazdu pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem kategorii VII, który będzie miał rzeczywiste parametry techniczne większe niż wskazane w zezwoleniu tej kategorii (w części wymiary zespołu wraz

z ładunkiem/bez ładunku: długość, szerokość, wysokość, masa ładunku, masa całkowita). Kara pieniężna z wyżej wymienionego tytułu (art. 140ad ust. 1 pkt 7) będzie nakładana więc za niedotrzymanie warunków przejazdu lub sposobu pilotowania określonych dla pojazdu nienormatywnego w zezwoleniu kategorii VII.

Dodany art. 140ab ust. 3 określa wysokość kar, o których mowa w art. 140aa ust. 1a ustawy.

- 7) W art. 140ac ust. 1 nowe brzmienie uwzględnia możliwość odwołania się do organu nadrzędnego od decyzji wydanej na podstawie art. 140aa ust. 1a ustawy.
- 8) W art. 140ad dodaje się ust. 7, który doprecyzowuje – w przypadku braku możliwości uiszczenia kaucji przez zagraniczny podmiot lub osobę niemającą miejsca stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – dotychczasowe przepisy zobowiązujące do usunięcia na parking strzeżony (prowadzony przez starostę) pojazd nienormatywny, wobec którego stwierdzono:
- brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego,
 - wykonywanie przejazdu pojazdu nienormatywnego niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu,
 - naruszenie przepisów o pilotowaniu przejazdu pojazdu nienormatywnego.

Dodany ust. 7 wskazuje, jakie dokumenty zostaną zatrzymane za pokwitowaniem w przypadku usunięcia pojazdu z drogi.

- 9) Nowe brzmienie art. 140ae ust. 1 wskazuje, że kary pieniężne, o których mowa w art. 140aa ust. 1a, będą przekazywane tak jak kary, o których mowa w art. 140aa ust. 1, odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych wprowadzono następujące zmiany:

Zaproponowano zmianę przepisów załącznika do ustawy w zakresie przewozów drogowych poprzez ich dostosowanie do postanowień rozporządzenia (UE) 2016/403. Dokonując tego, uporządkowano zarazem systematykę naruszeń, sprecyzowano ich opis oraz dostosowano wysokość przewidzianych za ich popełnienie kar pieniężnych, stosownie do ich kategoryzacji. Przewiduje się również zmianę postanowień ustawy, wskazującą na odrębność kontroli w zakresie przestrzegania obowiązków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych poprzez umożliwienie właściwemu ministrowi

określenia oddzielnego wzoru protokołu kontroli takiego przewozu, podkreślenia odrębności prowadzonego wskutek stwierdzenia naruszeń w tym zakresie postępowania administracyjnego oraz autonomicznego charakteru decyzji o nałożeniu kary. Jest to również uzasadnione faktem wydania przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzenia z dnia 18 kwietnia 2011 r. w sprawie przekazania rozpoznawania innym wojewódzkim sądom administracyjnym niektórych spraw z zakresu działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Dz. U. poz. 506, z późn. zm.), co powoduje, że sprawy z zakresu naruszeń przepisów ww. ustawy podlegają kognicji innego sądu administracyjnego niż sprawy dotyczące kar nakładanych na podstawie unormowań przepisów utd. Dlatego też przewiduje się uchYLENIE przepisu art. 101 ust. 3 i zmianę art. 106 ust. 1 pkt 1.

Z tych samych względów przewiduje się także doprecyzowanie przepisu art. 107 w taki sposób, aby usunąć istniejące wątpliwości co do autonomicznego charakteru sankcji i ograniczenia wysokości nakładanych kar za naruszenia przepisów ww. ustawy podczas jednej kontroli na poszczególnych uczestników przewozu. Proponowane brzmienie zmian w art. 107 jest podyktowane koniecznością transpozycji rozporządzenia (UE) 2016/403 w zakresie naruszeń związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych. Naruszenia dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zostały wydzielone spośród wszystkich naruszeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, tj. wyróżnione od naruszeń stwierdzanych w związku z kontrolą przewozu kolejowego i przewozu żeglugą śródlądową, tak aby w sposób transparentny naruszenia związane z drogowym przewozem towarów niebezpiecznych mogły stanowić podstawę prawną do badania wymogu dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego lub zarządzającego transportem. Zmiany w art. 110 są konsekwencją zmian w art. 107.

Ponadto przewiduje się doprecyzowanie brzmienia art. 111 ust. 1 poprzez dodanie zwrotu „podlega grzywnie do 1000 zł.”. Niniejsza zmiana jest związana ze zmianą polegającą na usunięciu z obowiązującego załącznika nr 1 do utd naruszeń lp. 5–8 związanych z przewozem towarów niebezpiecznych. Niniejsze zmiany mają na celu zapewnienie zgodności przepisów ww. ustaw i usunięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych.

Proponowane zmiany wysokości administracyjnych kar pieniężnych za naruszenia związane z wykonywaniem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych są podyktowane wyłącznie koniecznością dokonania właściwej gradacji tych kar w związku z przewidzianą w rozporządzeniu (UE) 2016/403 kategoryzacją naruszeń.

Ponadto w art. 3 projektu ustawy przewiduje się zmianę brzmienia art. 96 § 1a pkt 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475). Niniejsza zmiana jest zmianą o charakterze wynikowym.

Art. 5–8 mają charakter przepisów przejściowych. Przepis art. 5 ust. 1 rozstrzyga, że w sprawach dotyczących naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego określonych w załączniku nr 3 do utd w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, naruszeń, o których mowa w art. 140aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a także naruszeń określonych w załączniku do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, sankcjonowanych administracyjnymi karami pieniężnymi, powstałych i ujawnionych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zastosowanie znajdują przepisy dotychczasowe. Celem przyjętej regulacji jest zachowanie pewności obrotu prawnego, tj. stosowanie przepisów dotychczasowych.

Jednocześnie w art. 5 ust. 2 projektowanej ustawy przewiduje się, że w przypadku gdy ww. naruszenia zostały popełnione przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a ujawnione już po dniu jej wejścia w życie, wówczas do takich spraw zastosowanie znajdują przepisy nowe, z zastrzeżeniem, że należy stosować przepisy dotychczasowe, jeśli będą one względniejsze dla strony. Regulacja ta została wprowadzona na wzór regulacji obowiązującej w art. 189c ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, z późn. zm.) oraz przepisów dotyczących odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Przepis art. 5 ust. 3 projektowanej ustawy reguluje istotną kwestię dotyczącą maksymalnej sumy administracyjnych kar pieniężnych, jaką można nałożyć podczas jednej kontroli. Projektowane zmiany art. 92a utd oraz art. 110 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych ustalają bowiem wyższą niż dotychczas górną granicę sumy kar pieniężnych jaką można będzie nałożyć w toku

jednej kontroli. Z uwagi na to, że w czasie jednej kontroli mogą zostać ujawnione naruszenia powstałe zarówno przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, jak i powstałe po dniu jej wejścia w życie, konieczne jest wprowadzenie regulacji wskazującej, które przepisy określające górną granicę możliwej do nałożenia sumy kar pieniężnych, należy stosować. Projektodawca zdecydował, że w tym przypadku zastosowanie znajdą przepisy nowe. Wprowadzenie powyższej zasady pozwala na uniknięcie powstania wątpliwości dotyczących wysokości górnej granicy nakładanej kary pieniężnej w przypadku sumowania kar za naruszenia powstałe zarówno przed, jak i po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy. Zaletą wprowadzonej regulacji jest to, że nie różnicuje ona sytuacji podmiotów ocenianych w tym samym czasie, jeżeli podmioty te popełniły naruszenia po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy. Zastosowanie w opisywanym przypadku reguły obowiązywania przepisów dotychczasowych stawiałoby bowiem w lepszej sytuacji podmioty, które w tym samym okresie objętym kontrolą popełniły naruszenia zarówno przed wejściem w życie ustawy, jak i po jej wejściu w życie, w stosunku do podmiotów, które w tym okresie popełniły naruszenia jedynie po wejściu w życie projektowanej ustawy.

Przepis art. 6 projektowanej ustawy zawiera reguły intertemporalne dla postępowania w zakresie spełniania dobrej reputacji, o którym mowa w art. 7d utd. Celem kompleksowego uregulowania w ust. 1 oraz 2 projektowanego art. 6 kwestii związanych z przebiegiem postępowania w przedmiocie spełniania dobrej reputacji było zachowanie pewności obrotu prawnego, tj. stosowanie przepisów dotychczasowych. Natomiast do postępowań wszczętych po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy, jeżeli dotyczą one naruszeń, które powstały zarówno przed dniem jej wejścia w życie, jak i po dniu jej wejścia w życie, zgodnie z art. 6 ust. 3, zastosowanie znajdą przepisy nowe, chyba że wcześniej obowiązujące przepisy będą dla strony względniejsze. Przy konstruowaniu ww. przepisu uwzględniono również regulacje zawarte w art. 3 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w art. 189c ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego oraz przepisy dotyczące odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Art. 7 przewiduje, że wobec kierowców, którzy popełnili wykroczenie przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, zastosowanie znajdą przepisy dotychczasowe.

Z uwagi na zmianę odpowiedzialności osoby zarządzającej transportem lub wykonującej inne czynności związane z transportem z wykroczeniowej na administracyjną, konieczne jest wprowadzenie reguły, zgodnie z którą do czynów popełnionych przez te osoby przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, a więc osoby te będą w tym zakresie ponosić nadal odpowiedzialność wykroczeniową (art. 8).

W art. 9 określono termin przekazania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego przez Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzkiego inspektora transportu drogowego pierwszej zbiorczej informacji dotyczącej kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, o której mowa w projektowanym art. 90a ust. 2b utd (tj. 31 lipca 2020 r.). Ponadto określono termin przekazania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do Komisji Europejskiej po raz pierwszy danych dotyczących przeprowadzonych kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów – nie później niż do dnia 30 września 2020 r.

Art. 10 przewiduje, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie z dniem 1 czerwca 2018 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 6–8, które wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Termin wejścia w życie ustawy został uspołniony z terminem wejścia w życie projektowanej ustawy o tachografach (UC25), ponieważ ww. ustawy są ze sobą powiązane. Projektowany termin wejścia ustawy w życie jest zgodny z § 1 ust. 1 uchwały nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych, który przewiduje, że termin wejścia w życie przepisów określających warunki wykonywania działalności gospodarczej powinien być wyznaczony na dzień 1 stycznia albo 1 czerwca.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją UC90.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

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

Projekt w pewnym zakresie wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w MI; tel. 620 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 2018-02-15</p> <p>Źródło: Wdrożenie prawa UE</p> <p>Nr w wykazie prac – UC90</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność harmonizacji prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej poprzez dokonanie kategoryzacji poważnych naruszeń obowiązków i warunków przewozu drogowego, przewidzianych w prawie krajowym (najpoważniejsze naruszenia – NN, bardzo poważne naruszenia – BPN i poważne naruszenia – PN) w związku z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/403”.

Ponadto konieczność wdrożenia do prawa polskiego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53 ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2015/719”.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Uchwalenie projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzającej kategoryzację poważnych naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego ujętych w załącznikach do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, z późn. zm.). Efektem będzie umożliwienie właściwego stosowania przez Rzeczpospolitą Polską rozporządzenia (UE) 2016/403, w szczególności skuteczne wdrożenie ustanawianego przez nie algorytmu służącego do wszczęcia postępowania w sprawie badania dobrej reputacji.

Wdrożenie do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym niektórych przepisów dyrektywy 2015/719 (dotyczących definicji operacji transportu intermodalnego i wysyłającego, określenia obowiązków wysyłającego i przewoźnika drogowego w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego, określenia sankcji w przypadku niewykonania ww. obowiązków, wprowadzenia obowiązku przeprowadzenia kontroli masy pojazdów, przekazywania przez uprawnione organy danych o przeprowadzonych kontrolach mas pojazdów, przekazywania przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (GITD) do Komisji Europejskiej danych o przeprowadzonych kontrolach mas pojazdów).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W państwach członkowskich Unii Europejskiej wykaz kategorii, rodzajów oraz stopni poważnych naruszeń mogących prowadzić do utraty dobrej reputacji został ujednoczony poprzez wydanie rozporządzenia (UE) 2016/403, które jest stosowane bezpośrednio w krajowych porządkach prawnych i, jak każde rozporządzenie Unii Europejskiej, jest najsilniejszym instrumentem harmonizacji ustawodawstw krajowych.

W państwach członkowskich Unii Europejskiej kwestie transportu intermodalnego oraz kontroli mas i wymiarów pojazdów wynikające z przepisów dyrektywy 2015/719 zostały zharmonizowane.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Profesjonaliści związani z transportem drogowym, czyli kierowcy zawodowi,	1 mln osób	raport z 2013 r. pt. „Transport pod lupą” – Europejski Program Modernizacji Polskich Firm,	Zapewnienie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji w przewozach drogowych.

przedsiębiorcy transportu drogowego i osoby zarządzające operacjami transportowymi na ich rzecz, wysyłający w transporcie intermodalnym		str. 4	W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający obowiązany będzie sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację, w której prawidłowo określona zostanie masa kontenera lub nadwozia wymiennego. Przewoźnik drogowy będzie obowiązany okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, powyższą deklarację.
Pracownicy (w tym inspektorzy) Inspekcji Transportu Drogowego	Łącznie: 1516 pracowników Inspekcji, w tym 747 inspektorów.	Dane własne z Wydziału Spraw Osobowych GITD, według stanu na 31 grudnia 2016 r.	Konieczność stosowania nowo wprowadzonych naruszeń w działalności kontrolnej oraz kierowania się przypisaną im kategoryzacją przy podejmowaniu decyzji, czy wszcząć postępowanie w sprawie badania dobrej reputacji.
Inne niż Inspekcja Transportu Drogowego organy kontrolne uprawnione do kontroli obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz kontroli mas i wymiarów pojazdów, które wspomagają w tym zadaniu Inspekcję, tj.: 1) Policja; 2) Służba Celno-Skarbowa; 3) Straż Graniczna; 4) Państwowa Inspekcja Pracy.	4 służby kontrolne	Art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Konieczność stosowania nowo wprowadzonych naruszeń w działalności kontrolnej oraz ich wprowadzania, wraz z przypisaną im wagą, do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), o którym mowa w art. 82g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który wszedł w życie z dniem 30 listopada 2017 r. Nowe obowiązki uprawnionych organów w zakresie planowania i organizowania kontroli mas pojazdów lub zespołu pojazdów. Nowe obowiązki informacyjne uprawnionych organów i GITD w zakresie kontroli mas pojazdów lub zespołu pojazdów.
Starostowie	380	Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT	Konieczność stosowania algorytmu opisanego w rozporządzeniu (UE) 403/2016 do podjęcia decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie utraty dobrej reputacji w stosunku do przedsiębiorców, którym zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydał starosta.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej. Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 19 czerwca 2017 r.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy został przesłany do zaopiniowania do 33 podmiotów, w szczególności do organizacji społecznych zrzeszających przewoźników drogowych i kierowców zawodowych. Wyznaczono 14-dniowy termin na przedstawienie stanowiska. Skrócony termin na przekazanie stanowiska wynikał z konieczności pilnego dostosowania prawa polskiego do postanowień rozporządzenia (UE) 2016/403 oraz wdrożenia do prawa polskiego przepisów dyrektywy 2015/719.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania

Budżet państwa.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana ustawa, ze względu na wprowadzenie nowego katalogu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, zmianę wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, zmianę zasad wszczęcia postępowania w sprawie badania dobrej reputacji oraz zmianę trybu odpowiedzialności z wykroczeniowej na administracyjną w przypadku zarządzających transportem i zmianę liczby naruszeń, może mieć wpływ na dochody budżetu państwa z kar i grzywien nakładanych za przedmiotowe naruszenia. Jednakże z uwagi na zbyt wielką liczbę czynników nie jest możliwe, choćby w przybliżeniu, określenie tego charakteru i wielkości wpływu.

Z uwagi na przejście w odniesieniu do naruszeń ujętych w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z odpowiedzialności wykroczeniowej na administracyjną należy liczyć się z możliwym zwiększeniem liczby wydawanych decyzji administracyjnych oraz, co za tym idzie, odwołań od nich, a także postępowań sądowo-administracyjnych i koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, których inspektorzy dokonują kontroli obowiązków lub warunków przewozu drogowego, oraz w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, jako urzędzie obsługującym organ wyższego stopnia. Będzie się to odbywać odpowiednio w ramach funduszu wynagrodzeń poszczególnych wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego oraz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, bez konieczności dodatkowych zwiększeń.

Ewentualne wydatki budżetu państwa związane z wykonywaniem nowych zadań przez Komendanta Głównego Policji i Komendanta Głównego Straży Granicznej (art. 90a ust. 2b i art. 90c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) będą pokrywane w ramach limitu wydatków zaplanowanych na dany rok dla części 42 – Sprawy wewnętrzne, bez konieczności jego zwiększenia, a wejście w życie nowych regulacji nie będzie stanowiło podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki budżetowe na ten cel.

Mając na uwadze fakt, że w ramach projektu dotyczącego budowy, wdrożenia, utrzymania i rozwoju KREPTD GITD zawarł w dokumentacji przetargowej oraz w umowie

	<p>z wykonawcą klauzule obligujące go do każdorazowego dostosowania systemu do zmian prawnych, koszty związane z projektowaną nowelizacją są wliczone w przysługujące wykonawcy wynagrodzenie z tytułu realizacji przedmiotu umowy.</p> <p>Mając na uwadze wzrost wysokości kar pieniężnych za najpoważniejsze naruszenia, określone w załączniku nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, można w tym zakresie, tj. w odniesieniu do dochodów budżetu państwa, spodziewać się ich zwiększenia. Niemniej jednak stanowisko to może być błędne z uwagi na brak możliwości oszacowania w ilu przypadkach dojdzie do stwierdzenia takich naruszeń i czy skutek zastosowania ustawowych przesłanek wyłączających możliwość nałożenia kary pieniężnej w ogóle dojdzie do sankcjonowania naruszeń. Podwyższenie wysokości wybranych kar pieniężnych może również mieć skutek prewencyjny i działać odstrasząco na potencjalnych popełniających naruszenia. Powyższe względy przemawiają za tym, że określenie wpływu projektowanych zmian na poziom dochodów budżetu państwa jest niemożliwe.</p>
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce, eliminacja nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepsza ochrona rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana ustawa, ze względu na wprowadzenie nowego katalogu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, zmianę wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, zmianę zasad wszczęcia postępowania w sprawie badania dobrej reputacji oraz zmianę trybu odpowiedzialności z wykroczeniowej na administracyjną w przypadku zarządzających transportem i zmianę liczby naruszeń, może mieć wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Z uwagi na zbyt wielką liczbę czynników, nie jest możliwe, choćby w przybliżeniu, określenie charakteru i wielkości wpływu zwiększenia zatrudnienia na gospodarstwa domowe (płace netto).
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz: „Z dniem 30 listopada 2017 r. weszły w życie przepisy, dodanego ustawą z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935), rozdziału 9b, dotyczące KREPTD. Zgodnie z art. 82h ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w KREPTD gromadzone będą dane o liczbie, kategorii i rodzaju poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.), które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat. Tym samym należy uznać, że z dniem wejścia w życie tego przepisu zaistnieje podstawa prawna do gromadzenia ww. danych w KREPTD.”. Z uwagi na przejście w odniesieniu do naruszeń ujętych w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z odpowiedzialności wykroczeniowej na administracyjną należy liczyć się z możliwym zwiększeniem liczby wydawanych decyzji administracyjnych oraz, co za tym idzie, odwołań od nich, a także postępowań sądowo-administracyjnych i koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, których inspektorzy dokonują kontroli obowiązków lub warunków przewozu drogowego, oraz w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, jako urzędzie obsługującym organ wyższego stopnia.</p> <p>W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający obowiązany będzie sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację, w której prawidłowo określona zostanie masa kontenera lub nadwozia wymiennego. Przewoźnik drogowy będzie zaś obowiązany okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, powyższą deklarację. Omawiany przepis będzie wprowadził dodatkowe obciążenia administracyjne po stronie podmiotów administrowanych, lecz nie będą one dla nich stanowić uciążliwości, ponieważ już w chwili obecnej wysyłający w większości wypadków dysponują tego rodzaju danymi.</p>	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowana regulacja nie będzie mieć wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Brak wpływu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu <i>ex post</i> projektowanej ustawy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw

Stosowanie do § 51 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 2) Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
- 3) Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
- 4) Business Centre Club;
- 5) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 6) Konfederacja Lewiatan;
- 7) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) Forum Związków Zawodowych;
- 9) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce;
- 10) Związek Zawodowy Kierowców RP;
- 11) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców;
- 12) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 13) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 14) Pracodawcy Transportu Publicznego;
- 15) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 16) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 17) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 18) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 19) Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
- 20) Związek Gmin Wiejskich RP;
- 21) Związek Miast Polskich;
- 22) Unia Miasteczek Polskich;
- 23) Unia Metropolii Polskich;
- 24) Związek Powiatów Polskich;
- 25) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 26) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
- 27) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 28) Instytut Transportu Samochodowego;
- 29) Transportowy Dozór Techniczny;
- 30) Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR - EDS ADR;
- 31) Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych - ETOS;
- 32) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;

33) Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od: Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Business Centre Club, Transport i Logistyka Polska, Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormatywnego, Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Federacji Przedsiębiorców Polskich, Pracodawców RP, Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – DGSA, Europejskiego Stowarzyszenia na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych ETOS, Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Instytutu Transportu Samochodowego, Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych, Krajowej Rady Zarządów Dróg Wojewódzkich, Transportowego Dozoru Technicznego.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli z załącznika do raportu.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	Uwaga ogólna	<p>Podstawowym celem przedmiotowej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym jest dostosowanie obecnych regulacji do wymogów wynikających z rozporządzenia Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 roku uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, określającego rodzaje i wagę poszczególnych naruszeń przepisów prawa wspólnotowego. W tym celu przewiduje się w szczególności wprowadzenie istotnych zmian w trzech załącznikach do ustawy o transporcie zbiorowym oraz w załączniku do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, a także przewiduje się zmianę formy odpowiedzialności niektórych podmiotów za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.</p> <p>Podstawowym mankamentem obecnych rozwiązań dotyczących sankcjonowania popełnianych naruszeń jest to, iż za dane naruszenie odpowiedzialność może ponieść kierowca, zarządzający transportem oraz przedsiębiorca prowadzący działalność transportową. W opinii ZMPD taka sytuacja nie powinna mieć miejsca, a odpowiedzialność powinien ponieść ten podmiot, który przyczynił się do powstania naruszenia. Uniknięto by wtedy sytuacji dublowania kary za to samo naruszenie, co od lat budzi uzasadniony sprzeciw ze strony branży transportowej. A zatem jeżeli kierowcy popełniają naruszenia, na które mają realny wpływ, tj. np. skrócenie dobowego czasu odpoczynku, wydłużenie dobowego maksymalnego czasu prowadzenia, skrócenie obowiązkowej przerwy itp., to kara powinna być nałożona na kierowcę. Ilość i waga naruszeń popełnianych przez kierowcę być może powinna decydować o ewentualnym wszczęciu postępowania o spełnieniu wymogu dobrej reputacji przez zarządzającego transportem, jeżeli ich częstotliwość występowania - zgodnie z załącznikiem 2 do rozporządzenia 2016/403 - będzie tego wymagała, co wynika z proponowanych zmian (zmiana 2, dot. art. 7d ust. 1a). Natomiast nie można dopuścić do zbiegu sytuacji, w której zarządzający będzie ponosił odpowiedzialność w zakresie dobrej reputacji za popełnienie tego samego naruszenia, czyli zarówno w sytuacji nałożenia kary na niego samego jak i na kierowcę. Wydaje się, że za całokształt organizacji transportu i pracy kierowców powinien odpowiadać przedsiębiorca, czyli np. za przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy, wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika lub wymaganej licencji, uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy. Każde takie naruszenie ich ilość, waga i częstotliwość będą wpływały na możliwość wszczęcia postępowania o zbadanie wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorcę. To powoduje, iż konieczne jest rozgraniczenie odpowiedzialności poszczególnych podmiotów za naruszenia związane z samym przewozem drogowym, jak i czynnościami z tym przewozem związanych. Dlatego też, w celu zachowania spójności prawnej i legislacyjnej, załączniki do ustawy o transporcie drogowym powinny być ujednolicone z załącznikami nr 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.</p> <p>Ponadto wysokość sankcji (kar pieniężnych) powinna być proporcjonalna do wagi naruszenia. Zapropionowany w zmianie wzrost nawet o 100 % wysokości kar nie jest do zaakceptowania, tym bardziej że nie jest on niczym uzasadniony o czym może świadczyć fakt, że nie znalazła się o tym wzmianka w uzasadnieniu do projektu. Równocześnie nie wykluczamy możliwości rozszerzenia katalogu kar o inne naruszenia, wynikających wprost z polskich przepisów. Te jednak powinny być zamieszczone w innym załączniku lub na końcu naruszeń wynikających z przepisów unijnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga ma charakter systemowy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403, uwaga na tym etapie, w ramach prac nad przedmiotowym projektem ustawy zmieniającej nie może zostać uwzględniona.</p> <p>W zakresie uwagi dotyczącej podwyższenia wysokości kar pieniężnych w niektórych przypadkach o 100%, uzupełniono uzasadnienie o dodatkowe wyjaśnienia, wskazujące że zmiany w tym zakresie miały na celu jedynie dostosowanie prawa krajowego do prawa unijnego (rozporządzenie 2016/403) i wzmocnienie ochrony przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją (np. podwyższenie kary za niepoddanie się kontroli, za brak wymaganych uprawnień w transporcie).</p>	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		<p>Jednocześnie zwracamy uwagę, iż powyższa zmiana ustawy o transporcie drogowym jest kolejną w ciągu ostatnich lat poważną zmianą. Wiele artykułów ustawy jest ze sobą niespójnych, niedookreślonych, czy nawet powinno znaleźć się w innych aktach prawnych, co powoduje dużą trudność w stosowaniu tej regulacji.</p> <p>Z uwagi na to proponujemy, aby resort rozpoczął prace nad nowym aktem prawnym regulującym warunki wykonywania działalności w transporcie drogowym.</p>		
2.	Uwaga ogólna	<p>Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym wynika z obowiązku ujednoczenia i dostosowania prawa krajowego do unijnego. Oczywiście pewne regulacje jak te, które dotyczą dobrej reputacji podmiotów wskazanych w ustawie, mogą spowodować wyeliminowanie z rynku nieuczciwą konkurencję oraz firmy stosujące tzw. złe praktyki. Jednakże wprowadzenie powyższych zmian spowoduje również sporo kłopotów po stronie przedsiębiorców w zakresie organizacji pracy (opracowanie wewnętrznych procedur ścisłego przestrzegania przepisów, zwiększenie nadzoru nad kierowcami, czuwanie nad stanem technicznym pojazdów i organizacją procedury organizowania przewozów). Wiele z tych obowiązków spoczywać będzie na całej rzeszy pracowników różnego szczebla u danego pracodawcy, co może wywołać ogromny problem zaufania wewnątrzzakładowego i rozkładu obowiązków, czy też odpowiedzialności wewnętrznej w firmie.</p> <p>Zgodnie z treścią rozporządzenia Komisji UE 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady „przeprowadzenie pełnego krajowego postępowania administracyjnego w celu ustalenia, czy utrata dobrej reputacji stanowiłaby proporcjonalną reakcję w indywidualnym przypadku, jest jednak obowiązkiem właściwych organów państwa członkowskiego. Taka krajowa procedura kontroli powinna obejmować, w stosownych przypadkach, kontrole w siedzibie danego przedsiębiorcy. Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji państwa członkowskie powinny brać pod uwagę postępowanie przedsiębiorstwa, jego zarządzających i wszelkich innych odpowiednich osób”.</p> <p>A zatem pozostawiono kwestie procedury administracyjnej do uregulowania wewnętrznego na poziomie krajowym.</p> <p>Wiele kłopotów przedsiębiorcom może przysporzyć zatem prowadzenie postępowań administracyjnych, których podstawy wszczęcia są bardzo ogólne, a uprawnienia właściwych organów szerokie. Niepokojące jest, iż nawet jedno naruszenie może stanowić podstawę do wszczęcia takiej procedury w zakresie spełniania wymogów dobrej reputacji. To z kolei może otworzyć drogę do eliminowania uczciwych przedsiębiorców z obrotu gospodarczego przez konkurencję czy też nielojalnych kierowców.</p> <p>Przepisy unijne, w swojej treści, wskazują na konieczność wszczynania postępowań administracyjnych wobec stwierdzenia powtarzających się naruszeń bądź naruszeń poważnych i poważniejszych.</p> <p>Wobec tego proponowane przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zmiany w zakresie możliwości wszczynania postępowań dotyczących dobrej reputacji w przypadku mało istotnych naruszeń, mogą być niebezpiecznym narzędziem dla organów kontrolujących, pozwalającym im na nakładanie kar bądź odbieranie przewoźnikom stosownych uprawnień. Przykładem takich działań było karanie przewoźników za brak zezwolenia i przekraczanie nacisków na osie pojazdów powyżej 8 i 10 ton z uwagi na opóźnienia w modernizacji dróg dostosowanych do nacisku 11,5 tony, pomimo że do takiej modernizacji zobowiązała państwo polskie już kilka lat temu Komisja Europejska.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Proponowane zmiany w ustawie o transporcie drogowym są zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/403 i zakładają wszczęcie postępowania administracyjnego w zakresie badania wymogu dobrej reputacji tylko wówczas, gdy zostanie popełnione najpoważniejsze naruszenie, natomiast w zakresie poważnych lub bardzo poważnych naruszeń, tylko w przypadku, gdy ich częstotliwość występowania na to pozwoli, tj. w sposób określony w załączniku nr II do rozporządzenia 2016/403.</p>	Business Centre Club
3.	Uwaga ogólna	Krytycznie oceniamy zakres wdrażanego rozporządzenia 2016/403, którego przepisy szczegółowe nie	Uwaga nieuwzględniona	Transport i Logistyka

		współgrają z celem jaki został postawiony przed Komisją Europejską tj. określenia wagi naruszeń w transporcie „poprzez odniesienie do ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała”. Trudno za takowe naruszenie uznać, chociażby nieokazania w trakcie kontroli wypisu z licencji wspólnotowej. Co więcej, naruszenie to jest traktowane na równi z częścią naruszeń związaną z naruszeniem czasu prowadzenia pojazdu czy też posługiwaniem się przez kierowcę więcej niż jedną kartą do tachografu, których wpływ na bezpieczeństwo jest zdecydowanie większy. Wzywamy administrację rządową do zainicjowania prac nad zmianą rozporządzenia 2016/403, tak aby służyły one zwalczaniu nieuczciwych praktyk, a także odpowiadały aktualnej rzeczywistości gospodarczej.	Uwaga o charakterze systemowym i politycznym, wymagająca interwencji na forum unijnym. Uwaga na tym etapie, w ramach prac nad przedmiotowym projektem ustawy nie może zostać uwzględniona.	Polska
4.	Uwaga ogólna	Niewątpliwie, ochrona rynku przed nieuczciwą konkurencją, w tym również poprzez pozbawianie licencji firm stosujących naganne praktyki, jest wspólnym celem administracji rządowej i stowarzyszeń reprezentujących przewoźników drogowych. Niemniej jednak, aby osiągnąć cel należy z dużą uwagą dobierać narzędzia, tak aby nie uderzały one w uczciwych przedsiębiorców. W tym kontekście pozytywnie oceniamy niektóre z propozycji podniesienia sankcji za najpoważniejsze naruszenia wpływające na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jak chociażby stosowanie różnego rodzaju urządzeń zakłócających działanie tachografów cyfrowych. Pragniemy zwrócić jednocześnie uwagę, że tak poważne zmiany dokonane w załącznikach do ustawy o <i>transporcie drogowym</i> , powinny być przedmiotem pogłębionej analizy. Projektodawcy nie przedstawili żadnych danych uzasadniających zmiany wysokości sankcji za poszczególne naruszenia, ani skutków po stronie gospodarki, jak i administracji. W OSR wskazano jedynie, że zmiana sankcjonowania naruszeń zarządzającego transportem z systemu wykroczeniowego na administracyjny będzie prawdopodobnie wiązała się ze wzrostem zatrudnienia w WITD oraz GITD. Ze względu na wagę naszej branży dla gospodarki narodowej oczekivalibyśmy bardziej pogłębionych analiz wpływu projektowanych regulacji.	Uwaga nieuwzględniona Zmiany wysokości sankcji podyktowane były koniecznością dostosowania prawa krajowego do kategoryzacji naruszeń wprowadzonej rozporządzeniem 2016/403 i koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszający charakter sankcji np. za naruszenia polegające na niepoddaniu się kontroli i braku zezwolenia, w tym zezwolenia zagranicznego. Odnośnie skutków finansowych podwyższenia niektórych sankcji po stronie administracji i gospodarki uwaga nie może zostać uwzględniona, ponieważ brak jest możliwości określenia liczby popełnianych naruszeń sankcjonowanych omawianymi karami.	Transport i Logistyka Polska
5.	Uwaga ogólna	W imieniu Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” pragnę przypomnieć, że w ustawie przegłosowanej pod dyktando pracodawców oraz głosami rządzącej w 2011 r. Platformy Obywatelskiej przyjęto anty pracowniczą ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. Nr 244, poz. 1454). W ustawie tej przewidziano po raz pierwszy sankcje dla kierowców wyższe niż ich miesięczne dochody. Mianowicie kary w wysokości 2000 zł, gdy pensja minimalna otrzymywana przez większość zatrudnionych wynosiła 1630 zł brutto – czyli niej niż 1112 zł netto. Kary te funkcjonują nadal i są egzekwowane w terminie 7 dni, (zgodnie z kodeksem wykroczeń), natomiast pracodawca ma zagwarantowane ustawa możliwość odwoływania się, co powoduje że kary pieniężne wpłaca po kilku latach lub nigdy – jeśli umiejętnie przedłuży postępowanie do 2 lat przed GITD lub WITD. W tym miejscu mamy pytanie. Ile kar i w jakiej wysokości GITD lub WITD umorzył zgodnie z art. 92c ust. 1 pkt 3 UTD tj. zgodnie z przegłosowaną wówczas ustawą oraz ile postępowań powinien umorzyć z tego tytułu oraz na jaką kwotę (a	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze systemowym. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Odnośnie pytania dotyczącego liczby i wysokości kar pieniężnych, w odniesieniu do których organy ITD umorzyły lub nie wszczęły	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”

		tego nadal nie zrobił) w latach 2014-2017.	postępowań administracyjnych, na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym w latach: 2014-2017, należy wskazać, że WITD i GITD nie prowadzą w tym zakresie statystyk.	
6.	Art. 1 pkt 1 lit. a (art. 4 pkt 14a)	OSPNT żąda stworzenia analogicznych regulacji względem „operacji transportu nienormatywnego” w celu kompleksowego znormalizowania zasad świadczenia usług, a także praw i obowiązków stron uczestniczących w „operacjach transportu nienormatywnego” (komentarz nr 1).	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze systemowym. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
7.	Art. 1 pkt 1 lit. a (art. 4 pkt 14b)	Analogicznie do komentarza nr 1, żądamy rozszerzenia definicji „wysyłającego” o podmioty powiązane z transportem nienormatywnym, w taki sposób, aby nad prawidłowym wykonanie usług czuwał nie tylko przewoźnik, ale także wysyłający, spedytor, nadawca lub załadowca (komentarz nr 2).	Uwaga nieuwzględniona Obecny kształt definicji jest związany z koniecznością implementacji dyrektywy 2015/719.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
8.	Art. 1 pkt 1 lit. a (art. 4 pkt 14a)	Zaproponowana w powyższej zmianie definicja operacji transportu intermodalnego jest odmienna od definicji zawartej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 roku zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. W naszej opinii dla jasności prawnej należałoby zachować brzmienie definicji zawarte w dyrektywie, którą wdrażamy do polskiego porządku prawnego.	Uwaga częściowo uwzględniona (zmieniono treść definicji).	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
9.	Art. 1 pkt 1 lit. b (art. 4 pkt 22)	W proponowanym nowym brzmieniu art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym jest oczywista omyłka – dwukrotnie w wyliczeniu pojawia się litera j).	Uwaga uwzględniona	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
10.	Art. 1 pkt 1 lit. b (art. 4 pkt 22)	Wymieniane w pkt 22 w lit a zmienianego art. 4 ustawy o transporcie drogowym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym zostało zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 roku w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, a które weszło w życie 2 marca 2016 roku.	Uwaga częściowo uwzględniona Przepis został doprecyzowany poprzez odniesienie do załącznika IB rozporządzenia Rady nr 3821/85, który nadal obowiązuje stosownie do art. 46 rozporządzenia 165/2014: „W zakresie aktów wykonawczych wspomnianych w niniejszym rozporządzeniu, które nie zostały przyjęte i nie mogą być stosowane od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, nadal obowiązują przejściowo - do daty wejścia w życie aktów	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

			wykonawczych wspomnianych w niniejszym rozporządzeniu - przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, w tym przepisy załącznika IB do tego rozporządzenia.”	
11.	Art. 1 pkt 1	<p>Wg. uzasadnienia projektowanych zmian nowelizacja „ma na celu wdrożenie do prawa polskiego Dyrektywy (UE) nr 2015/719”. Zaproponowany zapis jako implementacja dyrektywy nie jest kompletny, albowiem skraca definicje tam wskazane (m.in. o możliwość lokalizacji terminala transportowego poza krajem załadunku/ wylądunku przesyłki).</p> <p>Ponadto należałoby naszym zdaniem zastanowić się nad sposobem określenia długości odcinka drogowego (do 150 km) w sytuacji, w której dla transportu kombinowanego odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze źródłowego lub morskiego portu załadunku lub wylądunku. Tym samym transport kombinowany, będący zarazem operacją transportu intermodalnego, umożliwi w przypadku uwzględnienia transportu rzeczno- lub morskiego przewóz drogowy na odcinku dłuższym niż 150 km.</p> <p>Ponadto odległość 150 km jest ustalana inaczej dla pojazdów standardowych (bez ograniczeń w przewozie) jak i ponadstandardowych, co w przełożeniu na odcinek prosty daje inne odległości.</p>	Uwaga nieuwzględniona Brzmienie definicji pojęcia „operacja transportu intermodalnego” zostało uzgodnione z MSZ i uznane za prawidłową implementację dyrektywy 2015/719.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
12.	Art. 1 pkt 2 lit. a (art. 7d)	w lit. a odnoszącej się do zmienianego ust. 1 art. 7d – mamy wątpliwości do pkt 1 – o jakiego członka organu zarządzającego osoby prawnej chodzi, jeżeli organ jest organem wieloosobowym i np. skazano dwóch członków organu zarządzającego;	Uwaga wyjaśniona Przepis dotyczy każdego z członków organu zarządzającego spółki kapitałowej.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
13.	Art. 1 pkt 2 lit. a (art. 7d)	<p>w lit. a odnoszącej się do zmienianego ust. 1 art. 7d – do pkt 2 – mamy wątpliwości w stosunku do kogo będzie prowadzona procedura spełniania wymogu dobrej reputacji we sformułowaniu „przedsiębiorcy”. Wątpliwości nasze pogłębia wyodrębnienie konkretnych osób w pkt 1 a nie wyodrębnianie ich w punkcie 2, szczególnie, jeżeli przedsiębiorcą jest osobą prawa handlowego i w jej imieniu występuje wieloosobowy organ.</p> <p>Ponadto uważamy, że zamiast załączników nr 2a i zał. 3 do ustawy o transporcie drogowym oraz zał. nr 1 do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych należy opracować jeden załącznik obejmujący kierowców, zarządzających i przedsiębiorców oraz wszystkie inne możliwe naruszenia dotyczące przewozów drogowych, w tym przewozów towarów niebezpiecznych.</p> <p>Obecnie przedkładane 4 różne załączniki są bardzo różniące się od obowiązującego już od 1 stycznia 2017 r., na obszarze całej UE załącznika do rozporządzenia 2016/403, przez co system kar staje się niejasny i trudny do interpretacji, kogo, za co i w jakiej wysokości służby kontrolne w kraju mają zamiar karać. Obecnie przedkładane nowe i zmieniane załączniki będą więc niezrozumiałe nie tylko dla obywateli polskich, ale tym bardziej dla obcokrajowców.</p>	Uwaga nieuwzględniona Odnosnie uwagi dot. zmiany w art. 7d ustawy o transporcie drogowym, należy wskazać, że zaproponowane zmiany są prawidłowe. Przepis art. 7d ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym dotyczy odpowiedzialności karnej osoby fizycznej, natomiast art. 7d ust. 1 pkt 2 dotyczy odpowiedzialności administracyjnej (kary pieniężnej nakładanej w drodze decyzji administracyjnej na przedsiębiorcę, niezależnie od formy prawnej). Pozostałe uwagi mają charakter systemowy i na tym etapie prac legislacyjnych, a także z uwagi na pilną konieczność transpozycji rozporządzenia 2016/403 nie mogą zostać uwzględnione.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
14.	Art. 1 pkt 2 lit.	w lit. b odnoszącej się do dodawanego ust. 1a w art. 7d – uważamy, że odniesienia do załączników nr 1 z	Uwaga nieuwzględniona	Polska Izba

	b (art. 7d)	ustawy o transporcie drogowym oraz zał. nr 1 do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych należy zapisać w jednym załączniku do ustawy w sposób opisany w punkcie 19 naszego pisma. Zaproponowany w tym projekcie zapis stanowi klasyczny przykład zapisu kaskadowego, czyli odsyłania zainteresowanego w tej samej sprawie do postanowień zawartych w wielu innych przepisach.	Uwaga ma charakter systemowy i na tym etapie prac legislacyjnych, a także z uwagi na pilną konieczność transpozycji rozporządzenia 2016/403 nie może zostać uwzględniona.	Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
15.	Art. 1 pkt 2 (art. 7d)	Zmiana art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym dodaje regulacje zgodnie, z którą ewentualna wykonalna decyzja administracyjna o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia określone w załącznikach do ustawy o transporcie będzie podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego w zakresie spełniania przez przedsiębiorcę wymogu dobrej reputacji. W ocenie FPP niepokojące jest dodanie tego typu zasady prawnej ponieważ do tej pory przepis ten dotyczył tylko poważnych naruszeń określonych w aktach prawa wtórnego Unii Europejskiej. Wprowadzenie tożsamej zasady i sankcji w sytuacji naruszenia przez przedsiębiorcę przepisów określonych w załączniku do ustawy o transporcie drogowym, jako podstawy do wszczęcia postępowania w zakresie spełniania przez niego wymogu dobrej reputacji, w sytuacji gdy część tych przewinień jest karana jest karą pieniężną w wysokości 50 PLN, wydaje się być znacząco nieproporcjonalne do ewentualnej skali przewinień. Takie obostrzenie przepisów zagraża również normalnemu funkcjonowaniu w zakresie swobody działalności gospodarczej i będzie stanowiło łatwą przyczynę eliminowania określonych przedsiębiorców z rynku a także łatwo tworzyło sytuacje potencjalnie korupcjogenne. Należy bowiem przypomnieć, iż w przypadku utraty spełniania wymogu dobrej reputacji, w związku z nałożoną karą administracyjną, przedsiębiorca pozbawiony zostaje możliwości dalszego prowadzenia swojej działalności. Nakładanie tego typu sankcji może w ostateczności doprowadzić do pojawienia się problemów finansowych przedsiębiorców, a w konsekwencji do ich upadłości. Dlatego w imieniu FPP wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	Uwaga nieuwzględniona Proponowane zmiany w ustawie o transporcie drogowym są zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/403 i zakładają wszczęcie postępowania administracyjnego w zakresie badania wymogu dobrej reputacji tylko wówczas, gdy zostanie popełnione najpoważniejsze naruszenie, natomiast w zakresie poważnych lub bardzo poważnych naruszeń, tylko w przypadku, gdy ich częstotliwość występowania na to pozwoli, tj. w sposób określony w załączniku nr II do rozporządzenia 2016/403.	Federacja Przedsiębiorców Polskich
16.	Art. 1 pkt 2 (art. 7d)	Zmiana art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym dodaje regulacje zgodnie, z którą ewentualna wykonalna decyzja administracyjna o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia określone w załącznikach do ustawy o transporcie będzie podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego w zakresie spełniania przez przedsiębiorcę wymogu dobrej reputacji. W ocenie Pracodawców RP niepokojące jest dodanie tego typu zasady prawnej, bowiem do tej pory przepis ten dotyczył tylko poważnych naruszeń określonych w aktach normatywnych prawa wtórnego Unii Europejskiej. Wprowadzenie tożsamej zasady i sankcji w sytuacji naruszenia przez przedsiębiorcę przepisów określonych w załączniku do ustawy o transporcie drogowym, jako podstawy do wszczęcia postępowania w zakresie spełniania przez niego wymogu dobrej reputacji, w sytuacji gdy część tych przewinień karana jest karą pieniężną w wysokości 50 PLN, wydaje się być znacząco nieproporcjonalnie do ewentualnej skali przewinień. Takie obostrzenie przepisów zagraża również normalnemu funkcjonowaniu w zakresie swobody działalności gospodarczej i będzie stanowiło łatwą przyczynę eliminowania określonych przedsiębiorców z rynku a także łatwo tworzyło sytuacje potencjalnie korupcjogenne. Należy bowiem przypomnieć, iż w przypadku utraty spełniania wymogu dobrej reputacji, w związku z nałożoną karą administracyjną, przedsiębiorca pozbawiony zostaje możliwości dalszego prowadzenia swojej działalności. Nakładanie tego typu sankcji może w ostateczności doprowadzić do pojawienia się problemów finansowych przedsiębiorców, a w konsekwencji do ich upadłości. Dlatego wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	Uwaga nieuwzględniona Proponowane zmiany w ustawie o transporcie drogowym są zgodne z przepisami rozporządzenia 2016/403 i zakładają wszczęcie postępowania administracyjnego w zakresie badania wymogu dobrej reputacji tylko wówczas, gdy zostanie popełnione najpoważniejsze naruszenie, natomiast w zakresie poważnych lub bardzo poważnych naruszeń, tylko w przypadku, gdy ich częstotliwość występowania na to pozwoli, tj. w sposób określony w załączniku nr II do rozporządzenia 2016/403.	Pracodawcy RP
17.	Art. 1 pkt 2 (art. 7d)	Analogicznie do powyższego – dodanie ust. 1a do art. 7d sprawi, iż wprowadzona zostanie tożsama procedura wobec przedsiębiorcy zarządzającego transportem w sytuacji, gdy karę pieniężną otrzyma jeden z kierowców w ramach zarządzanego przedsiębiorstwa. W związku z powyższym argumenty z punktu	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy i wymagałaby zmiany sposobu	Federacja Przedsiębiorców Polskich

		powyżej znajdują zastosowanie również tutaj z uwzględnieniem, iż sytuacja ta jest dużo bardziej daleko idąca bowiem nieproporcjonalne sankcje będą stosowane wobec podmiotów, które same nie dopuściły się przewinienia. Dlatego w imieniu FPP wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	sankcjonowania naruszeń w transporcie drogowym.	
18.	Art. 1 pkt 2 (art. 7d)	Analogicznie do powyższego – dodanie ust. 1a do art. 7d sprawi, iż wprowadzona zostanie tożsama procedura wobec przedsiębiorcy zarządzającego transportem w sytuacji, gdy karę pieniężną otrzyma jeden z kierowców w ramach zarządzanego przedsiębiorstwa. W związku z powyższym argumenty z punktu powyżej znajdują zastosowanie również tutaj z uwzględnieniem, iż sytuacja ta jest dużo bardziej daleko idąca bowiem nieproporcjonalne sankcje będą stosowane wobec podmiotów, które same nie dopuściły się przewinienia. Dlatego w wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy i wymagałaby zmiany sposobu sankcjonowania naruszeń w transporcie drogowym.	Pracodawcy RP
19.	Art. 1 pkt 2 (art. 7d)	Wprowadzenie do art. 7d ustępu 1 a, w którym naruszenia popełniane przez kierowcę będą miały wpływ na dobrą reputację zarządzającego jest uzasadnione przy założeniu, że za to samo naruszenie nie będą karane dwie osoby. Zwracamy bowiem uwagę, że może czasami dojść do takiej sytuacji, w której zarządzający transportem dopełni obowiązku np. wyposażenia kierowcy w wypis z licencji, ten jednak zgubi ją i w czasie kontroli nie okaże służbom. Konstrukcja proponowanego brzmienia artykułu 7d ust 1 i 1a spowoduje, że mimo braku winy (udowodnionej podczas postępowania administracyjnego) konsekwencje postępowania kierowcy i tak poniesie zarządzający transportem. Uważamy, że kara powinna być nałożona na ten podmiot (osobę) która jest winna naruszenia bez dublowania kar. Według powyższych przepisów mamy ewidentną sytuację ukarania dwóch osób za to samo wykroczenie, przy czym jedna z nich może nie mieć realnego wpływu na jego powstanie. W naszej opinii sam zamiar aby ilość i waga naruszeń popełnianych przez kierowców, obliczanych zgodnie z załącznikiem II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, wpływały na możliwość wszczęcia postępowania o zbadanie wymogu dobrej reputacji zarządzającego transportem jest słuszny. Jednak aby uniknąć sytuacji, należałoby ponownie przeanalizować za jakie naruszenia powinien odpowiedzialność ponieść zarządzający transportem albo całkowicie usunąć proponowany załącznik 2a do ustawy.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy i wymagałaby zmiany sposobu sankcjonowania naruszeń w transporcie drogowym.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
20.	Art. 1 pkt 3 (art. 31a)	Żądamy uchwalenia analogicznych zasad i obowiązków względem wysyłających działających na rynku transportu Nienormatywnego. Aktualna bezkarność nadawców jest powodem pokrzywdzenia przewoźników oraz rosnącej korupcji w organach kontrolnych. Deklaracja powinna zawierać precyzyjne wymiary, masę ładunku wraz z opakowaniem oraz wskazany środek ciężkości, niezbędny do prawidłowego rozmieszczenia towaru na naczepie w celu zapewnienia dopuszczalnych nacisków osi. (komentarz nr 3)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga na tym etapie prac legislacyjnych nie może być uwzględniona.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
21.	Art. 1 pkt 3 (art. 31a)	W naszej opinii uszczegółowienia wymaga pojęcie deklaracji, jaką w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający obowiązany jest przekazać przewoźnikowi. Czy powyższy dokument ma mieć specjalną formę, czy musi być oddzielnym dokumentem czy wystarczy odpowiedni wpis np. w list CMR?	Uwaga częściowo uwzględniona Uzasadnienie zostanie uzupełnione o informację, że deklaracja może mieć dowolną formę. Nie przewiduje się określenia jej wzoru.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
22.	Art. 1 pkt 3 (art. 31a)	Do zmiany 3) odnoszącej się do dodawanego art. 31a – nie mamy uwag, pod warunkiem, że przedmiotowa deklaracja zwalniać będzie przewoźnika z odpowiedzialności za przeciążenie nacisku na oś, jeżeli masa kontenera wraz z masą pojazdu mieści się w normie. Obecnie z proponowanych przepisów to nie wynika i konieczne należy to doprecyzować.	Uwaga nieuwzględniona W tym zakresie będą miały zastosowanie przepisy ogólne działu IVa k.p.a	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
23.	Art. 1 pkt 4 (art. 89a ust.1)	W ramach zmian zaproponowanych do art. 89a ustawy o transporcie drogowym proponuje się zmianę dotychczasowego przepisu w ten sposób, iż Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy dokonujący dotychczas	Zrezygnowano z regulacji w tym zakresie w wyniku uwag zgłoszonych	Federacja Przedsiębiorców

		kontroli w zakresie przewozu drogowego na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy będą mogli prowadzić tego typu kontrolę, w momencie wejścia w życie Projektu, również na warunkach i w trybie określonych w Ustawie o transporcie drogowym. Tego typu rozszerzenie kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy, w tym w szczególności w zakresie możliwości nakładania kar określonych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym , w sytuacji gdy kontroli dokonują już m.in. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, Funkcjonariusze Policji, Służby Celno-Skarbowej i Straży Granicznej wydaje się być niepotrzebnym a także będzie skutkowało jeszcze większą ilością kontroli realizowanych wobec przedsiębiorców transportowych, w sytuacji gdy są oni grupą zawodową kontrolowaną niezwykle często. W ocenie FPP wystarczającym jest zachowanie aktualnych kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy i dokonywanie przez nią kontroli na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy. Dlatego w imieniu FPP wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	na etapie uzgodnień międzyresortowych.	Polskich
24.	Art. 1 pkt 4 (art. 89a ust.1)	W ramach zmian zaproponowanych do art. 89a ustawy o transporcie drogowym proponuje się zmianę dotychczasowego przepisu w ten sposób, iż Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy dokonujący dotychczas kontroli w zakresie przewozu drogowego na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy będą mogli prowadzić tego typu kontrolę, w momencie wejścia w życie Projektu, również na warunkach i w trybie określonych w Ustawie o transporcie drogowym. Tego typu rozszerzenie kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy, w tym w szczególności w zakresie możliwości nakładania kar określonych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym , w sytuacji gdy kontroli dokonują już m.in. Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, Funkcjonariusze Policji, Służby Celno-Skarbowej i Straży Granicznej wydaje się być niepotrzebnym a także będzie skutkowało jeszcze większą ilością kontroli realizowanych wobec przedsiębiorców transportowych, w sytuacji gdy są oni grupą zawodową kontrolowaną niezwykle często. W ocenie Pracodawców RP wystarczającym jest zachowanie aktualnych kompetencji Państwowej Inspekcji Pracy i dokonywanie przez nią kontroli na warunkach i w trybie określonych w przepisach o Państwowej Inspekcji Pracy. Dlatego wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	Zrezygnowano z regulacji w tym zakresie w wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych.	Pracodawcy RP
25.	Art. 1 pkt 4 (art. 89a ust.1)	Stosowanie przez Inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy warunków i trybu kontroli określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. może spowodować kolizję ze stosowanymi obecnie warunkami i trybem kontroli Państwowej Inspekcji Pracy. Celem uniknięcia takiej sytuacji, postulujemy wprowadzenie przepisów określających, które warunki i który tryb będzie miał zastosowanie w przypadku ww. kolizji lub innej sprzeczności tak, aby wszyscy Inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy stosowali przepisy w sposób jednolity, co zapewni równość traktowania kontrolowanych podmiotów.	Zrezygnowano z regulacji w tym zakresie w wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych.	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA
26.	Art. 1 pkt 4 (art. 89a ust.1)	Zaproponowany zapis budzi nasze wątpliwości, ponieważ wprowadzenie zwrotu „oraz na warunkach i w trybie określonych w ustawie” może prowadzić do konieczności zagadnienia kolizyjności ustawy o Państwowej Inspekcji Pracy z ustawą o transporcie drogowym (oraz innymi). Zastosowanie ogólnych reguł interpretacyjnych może nie przynieść jednolitego rezultatu w procesie stosowania tego prawa.	Zrezygnowano z regulacji w tym zakresie w wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
27.	Art. 1 pkt 6 (art. 90c)	Artykuł określa, że 5% wszystkich kontroli przewozu drogowego realizowanych w roku kalendarzowym przez służby kontrolne musi dotyczyć masy pojazdów lub zespołów pojazdów. Zgodnie z art. 1 pkt. 8 dyrektywy 2015/719 państwa członkowskie zapewniają odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów, proporcjonalną do całkowitej liczby pojazdów. W uzasadnieniu brak jest informacji dlaczego przyjęto akurat 5% kontroli i jaki będzie to miało wpływ chociażby na płynność odpraw na wschodniej granicy naszego kraju. Liczba ta, szczególnie w kontekście niektórych spośród wymienionych	Uwaga wyjaśniona Zmieniono brzmienie projektowanego art. 90c ustawy o transporcie drogowym.	Transport i Logistyka Polska

		służb i niedysponowania przez nie odpowiednim sprzętem wydaje się być abstrakcyjna.		
28.	Art. 1 pkt 7 (art. 92)	Także i ten zapis budzi nasze poważne wątpliwości. Jak wynika z uzasadnienia ideą ustawodawcy było uchylenie odpowiedzialności wykroczeniowej w stosunku do osób zarządzających transportem, co doprowadziło do wprowadzenia odpowiedzialności w trybie administracyjnych. Tryb ten jednak jest mniej korzystny dla osoby odpowiedzialnej, gdyż pomija w szczególności aspekt zawinienia zarządzającego oraz cały szereg – właściwym dla prawa wykroczeniowego – instytucji dotyczących sposobu wymierzania kary. Proponowane brzmienie ustępu 6 ustawy prowadzi do naruszenia zasady terytorialności, gdyż polskie organy i sady będą miały możliwość karania prowadzących pojazdy za wykroczenia popełniane za granicami RP. Takie działanie należy ocenić negatywnie, albowiem budzić będzie to szereg wątpliwości związanych np. z odmiennością przepisów dla danego kraju. Ponadto sprawiać to będzie trudności dowodowe dla sądów orzekających w sprawie. Analogiczna reguła w prawie karnym, pozwalająca na ściganie przestępstw popełnionych za granicą, ma charakter wyjątku.	Uwaga nieuwzględniona Powody zmiany trybu odpowiedzialności wykroczeniowej na administracyjną w odniesieniu do zarządzającego transportem przedstawiono w uzasadnieniu do projektu. W obecnym stanie prawnym już istnieje możliwość karania kierowcy za naruszenia popełnione poza granicami kraju, w przypadku naruszeń ujawnionych w wyniku analizy wykresówek i zapisów z tachografu cyfrowego.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
29.	Art. 1 pkt 7 (art. 92)	Do zmiany 7) odnoszącej się do zmienianego art. 92 – nie mamy formalnych uwag, ale czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby nadanie całemu art. 92 nowego brzmienia, ponieważ będzie on obecnie dotyczył wyłącznie kierującego pojazdem a poprzednio dotyczył także zarządzających. W związku ze zmianą zaproponowaną w zmianie 11 mamy wątpliwość czy zapłacone przez kierowcę zagranicznej środki na poczet kary będą również traktowane jako kaucja, jeżeli taki kierowca się odwoła od nałożonej kary i zostanie mu ta kara anulowana.	Uwaga nieuwzględniona Kaucja jest pobierana na poczet kary pieniężnej, tj. za naruszenia stwierdzone wobec zarządzającego transportem i przedsiębiorcy, a nie kierowcy.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
30.	Art. 1 pkt 7 (art. 92)	Odnosząc się do treści zapisów projektu z 18 kwietnia 2017 r. postulujemy obniżenie kar pieniężnych dla kierowców z 2000 zł do maksymalnego pułapu 500 zł. tj. ponad 1/3 płacy netto większości kierowców w 2017 r. pozwoli to urealnić wysokość kar, które obowiązują w transporcie drogowym. Podobnie powinna być zmniejszona kara dla osób zarządzających transportem, gdyż wykonują one polecenia pracodawcy, którzy kierując się jedynie czynnikiem ekonomicznym często uniemożliwiają zaplanowanie przejazdów tak aby gwarantowały wykonanie przewozu nie naruszając przepisów w zakresie czasu pracy czy też masy dopuszczalnych ładunków.	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 1071/2009 przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”
31.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 1)	Podniesienie wysokości kar z 10 do 15 tysięcy złotych, przy jednoczesnej, totalnej ignorancji względem potrzeb rynku, w zakresie nowelizacji przepisów do obowiązujących standardów i rzeczywistości, oceniamy jako wyciąganie pieniędzy z sektora transportu drogowego. Projektodawca nie przedstawił żadnych obliczeń, statystyk ani podstaw prawnych, które uzasadniałyby 50 % podnoszenia kar. (komentarz nr 4)	Uwaga nieuwzględniona Podniesienie wysokości kar spowodowane było koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszający charakter sankcji np. za naruszenia polegające na niepoddaniu się kontroli i braku zezwolenia, w tym zezwolenia zagranicznego. Odnosnie skutków finansowych podwyższenia niektórych sankcji po stronie administracji i gospodarki uwaga nie może zostać uwzględniona, ponieważ brak jest możliwości określenia liczby	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			popelnionych w przyszłości naruszeń sankcjonowanych omawianymi karami.	
32.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 2)	Nie zgadzamy się na takie rozwiązanie. W łańcuchu dostaw aktywny udział biorą producent towaru, spedytor, czasami załadowca. Niestety projektodawca za wszelkie nieprawidłowości (zawinione lub niezawinione) chce karać tylko osoby bezpośrednio powiązane z firma transportową (1. Kierowca, 2. Przedsiębiorca-przewoźnik, 3. Zarządzający transportem). W przypadku gdy Klient-nadawca oszuka przewoźnika, np. w zakresie masy ładunku, pozostaje on bezkarny z racji wadliwych przepisów. Z kolei przewoźnik staje się kozłem ofiarnym systemu. (komentarz nr 5)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna z uwagi na treść art. 92a ust. 11 ustawy o transporcie drogowym.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
33.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 2)	Kara pozbawiona podstaw prawnych i faktycznych, żądamy usunięcia. (komentarz nr 6)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze systemowym. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga na tym etapie prac legislacyjnych nie może być uwzględniona.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
34.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 2)	zmiany w art. 7d, art. 92, art. 92a, art. 93, skutkujące przejściem z odpowiedzialności wykroczeniowej osoby zarządzającej transportem na odpowiedzialność administracyjną. Nowa konstrukcja odpowiedzialności osoby zarządzającej transportem nie znajduje w naszej ocenie uzasadnienia. Osoba zarządzająca transportem, jako osoba fizyczna powinna odpowiadać na dotychczasowych zasadach powiązanych z winą za naruszenie. O ile można przyjąć, iż przedsiębiorca ponosi ryzyko doboru personelu i ryzyko z tytułu popełnianych przez personel naruszeń, o tyle bezwzględna odpowiedzialność pracownika zatrudnionego na podstawie umowy o pracę za ewentualne naruszenia, na które nie miał wpływu (tzw. wina obiektywna) nie spełnia naszym zdaniem standardów określanych już w starożytnym Rzymie dewizą <i>Ius est ars boni et aequi</i> (prawo jest sztuką tego, co dobre i sprawiedliwe). Pragniemy zwrócić ponadto uwagę, iż w większych przedsiębiorstwach zarządzanie operacjami transportowymi podzielone jest na co najmniej kilka osób posiadających certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika, odpowiadających odpowiednio do zakresu swojego stanowiska pracy za poszczególne wybrane obszary wskazane w przepisach rozporządzenia WE/1071/2009. W takiej sytuacji, aby ustalić rzeczywisty związek konkretnej osoby ze stwierdzonym w trakcie kontroli naruszeniem bardziej adekwatne jest prowadzenie postępowania na zasadach KPOW.	Uwaga nieuwzględniona Powody zmiany trybu odpowiedzialności wykroczeniowej na administracyjną w odniesieniu do zarządzającego transportem przedstawiono w uzasadnieniu do projektu. W obecnym stanie prawnym już istnieje możliwość karania kierowcy za naruszenia popełnione poza granicami kraju, w przypadku naruszeń ujawnionych w wyniku analizy wykresówek i zapisów z tachografu cyfrowego.	Transport i Logistyka Polska
35.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 3)	zwiększenie łącznej kwoty sankcji nakładanych na przewoźnika za naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowej z 10 000 do 15 000 zł (art. 92a ust. 3) Propozycja ta budzi nasz zdecydowany sprzeciw. To nieuchronność kary decyduje o jej skuteczność, nie zaś wysokość. Wydaje się, że kluczem do poprawy sytuacji na rynku jest większa efektywność służb kontrolnych w zwalczaniu nieuczciwych praktyk, nie zaś podnoszenie sankcji. Jednocześnie negatywnie opiniujemy wszelkie pozycje zwarte w załączniku nr 3, w których podniesiono sankcję do 15 000zł. Poziom 10 000 zł powinien być maksymalnym stosownym podczas kontroli drogowych, z ewentualnym wyłączeniem najpoważniejszych naruszeń związanych z wykonywaniem przewozów bez zezwolenia zagranicznego oraz ingerencją w pracę tachografu.	Uwaga nieuwzględniona Podniesienie wysokości kar spowodowane było koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszający charakter sankcji za naruszenia polegające na niepoddaniu się kontroli i braku zezwolenia, w tym zezwolenia zagranicznego.	Transport i Logistyka Polska
36.	Art. 1 pkt 8	Jednoznacznie zdecydowany nasz sprzeciw budzi propozycja zwiększenia łącznej kwoty sankcji	Uwaga nieuwzględniona	Transport i Logistyka

	(art. 92a ust. 4)	nakładanych na osoby zarządzające transportem drogowym do 5000 zł (art. 92a ust. 4). Niejednokrotnie wysokość ta przewyższać to będzie miesięczną płacę netto tych pracowników! Ponadto, oczekujemy od administracji przedstawienia szczegółowych statystyk związanych z wykrywanymi naruszeniami popełnianymi przez osoby zarządzające transportem oraz prowadzonymi postępowaniami.	Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 1071/2009 przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Według danych zawartych w CEN w 2016 r. w wyniku kontroli drogowych inspektorzy ITD stwierdzili łącznie 1178 naruszeń z załącznika nr 2 do ustawy o transporcie drogowym i nałożyli grzywny w drodze mandatów karnych na 1.343.500,00 zł. Natomiast w wyniku kontroli w siedzibie na zarządzających transportem nałożono w 2016 r. 227 grzywien w drodze mandatów karnych na kwotę 321 800 zł.	Polska
37.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 5 pkt 5)	W opinii OSPTN przepis ten, obowiązujący od 2012 roku, jest w praktyce przepisem martwym. Zbyt ogólne regulacje dotyczące zasad odpowiedzialności podmioty uczestniczących w transporcie drogowym powodują, że w praktyce sądowej „nadawcy” bardzo rzadko ponoszą odpowiedzialność za swoje zaplanowane i przygotowane działania lub zaniechania. Żądamy doprecyzowania tych regulacji, aby nie pozostały one bezproduktywne. (komentarz nr 7)	Uwaga nieuwzględniona Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga na tym etapie prac legislacyjnych nie może być uwzględniona.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
38.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 11)	Tego typu zapis obowiązuje od 2012 roku i okazał się przepisem martwym. Organy kontrolne – ITD. i policja, jedynie w skrajnych przypadkach pociągały do odpowiedzialności spedytorów lub nadawców. W opinii OSPTN autorowi projektu brakuje podstawowej wiedzy procesowej oraz praktyk sądowych, aby prawidłowo ocenić skutki takiej regulacji. Żądamy zaprzestania wybiórczego manipulowania przy treści ustaw i prowadzenie kompleksowych zmian o charakterze systemowym. Łatanie dziur, nigdy nie sprawdza się w długofalowej perspektywie. (komentarz nr 8)	Uwaga nieuwzględniona Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga na tym etapie prac legislacyjnych nie może być uwzględniona.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
39.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 2)	Dodanie ust. 2 do art. 92a a w konsekwencji zasady zgodnie z którą osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie będzie również mogła podlegać karze pieniężnej w wysokości od 200 do 2000 PLN (maksymalna kumulacja kar to 5000 PLN) w sytuacji naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego. Jest to kolejne w tym projekcie rozszerzenie odpowiedzialności przedsiębiorców. W ocenie FPP nie zostało ono uzasadnione w sposób odpowiedni w ramach Projektu a także Projektodawcy nie wskazują jakie racje przemawiają za rozszerzeniem odpowiedzialności również na osoby zarządzające przedsiębiorstwem w sytuacji braku ich wpływu na konkretne przewinienia podległych im osób. Dlatego w imieniu FPP wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.	Uwaga częściowo uwzględniona Zaproponowano zmiany w art. 92b ustawy o transporcie drogowym.	Federacja Przedsiębiorców Polskich
40.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 2)	Dodanie ust. 2 do art. 92a a w konsekwencji zasady zgodnie z którą osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie będzie również mogła podlegać karze pieniężnej w wysokości od 200 do 2000 PLN (maksymalna kumulacja kar to 5000 PLN) w sytuacji naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego. Jest to kolejne w tym projekcie rozszerzenie odpowiedzialności przedsiębiorców. W ocenie Pracodawców RP nie zostało ono uzasadnione w sposób	Uwaga częściowo uwzględniona Zaproponowano zmiany w art. 92b ustawy o transporcie drogowym.	Pracodawcy RP

		odpowiedni w ramach Projektu a także Projektodawcy nie wskazują jakie racje przemawiają za rozszerzeniem odpowiedzialności również na osoby zarządzające przedsiębiorstwem w sytuacji braku ich wpływu na konkretne przewinienia podległych im osób. Dlatego wnioskujemy o wykreślenie tej propozycji przepisu z Projektu.		
41.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 1 i 2)	Z proponowanych zmian wynika wprost podwyższenie maksymalnej kary pieniężnej za stwierdzone naruszenia dla przedsiębiorców o 5000 zł (z 10000zł obecnie do 15000 zł projektowane) oraz dla zarządzających przedsiębiorstwem lub transportem w przedsiębiorstwie i innych osób o 3000 zł (z 2000 obecnie do 5000 zł projektowane). Biorąc pod uwagę obecnie trudną sytuację na rynku usług transportowych związaną chociażby ze spadającą liczbą kierowców zawodowych, obciążenia dla uczestników przewozu wynikające nie tylko z faktu wykonywania transportu drogowego rzeczy, a także inne, wysokie sankcje wprowadzane odrębnymi przepisami prawa pośrednio tylko związanymi z transportem, takie rozwiązanie należy ocenić negatywnie. Dodatkowo zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu do omawianego projektu ustawy brak jest jakiegokolwiek informacji o przyczynach przyjęcia takiego dotkliwego rozwiązania. Opis zmian zawarty w pkt 8 uzasadnienia odnoszący się do nowelizacji omawianego przepisu wydaje się wręcz absurdalny, bowiem podwyższenia maksymalnego limitu kar w żadnym stopniu nie można nazwać konkurencyjnością ani tym bardziej ochroną polskich przedsiębiorców przed dyskryminacją na rynku usług transportowych. Wobec niniejszego uzasadnienie zawarte w omawianej części należy uznać za pozorne i w sposób oczywisty pomijające najważniejszą planowaną zmianę, tj. podwyższenie ww. limitów kar pieniężnych.	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 1071/2009 przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Zmiany wysokości sankcji podyktowane były koniecznością dostosowania prawa krajowego do kategoryzacji naruszeń wprowadzonej rozporządzeniem 2016/403 i koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszający charakter sankcji np. za naruszenia polegające na niepoddaniu się kontroli i braku zezwolenia, w tym zezwolenia zagranicznego.	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA
42.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 1)	Definicja „wysyłającego” powinna zostać rozszerzona o podmioty powiązane z transportem. Zgodnie z definicją zawartą w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) nadawca oznacza przedsiębiorstwo, które wysyła towary niebezpieczne, zarówno we własnym imieniu jak też w imieniu osoby trzeciej, np. w imieniu spedytora, czy zleceniobiorcy. Ponadto, analogiczne zasady odpowiedzialności, w tym obowiązki i kary pieniężne, powinny dotyczyć również „wysyłającego”. Obecnie, mająca miejsce w praktyce bezkarność nadawców, w szczególności nadawców towarów niebezpiecznych, jest częstym powodem krzywdzenia przewoźników, tj. częstym powodem ponoszenia przez przewoźników odpowiedzialności za naruszenia będące konsekwencją działań nadawców. Dzięki postulowanym ww. rozszerzeniu definicji, obowiązków i odpowiedzialności nad prawidłowym wykonywaniem usług przewozowych w ramach całego łańcucha dostaw, czuwał będzie nie tylko przewoźnik, ale także wysyłający, spedytor, nadawca lub załadowca. Dodatkowo takie rozwiązanie pozwoli na indywidualne ponoszenie odpowiedzialności przez podmioty faktycznie popełniające naruszenia warunków i wymagań przewozowych.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga na tym etapie prac legislacyjnych nie może być uwzględniona.	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA
43.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 9 i 10)	W projektowanych przepisach użyto ogólnych określeń „odpowiedzialność administracyjna” oraz „odpowiedzialność administracyjna przedsiębiorcy”, które należy doprecyzować poprzez konkretyzację w odniesieniu do stosowanych kar pieniężnych nakładanych w drodze decyzji administracyjnych oraz określonego ustawowo trybu postępowania administracyjnego.	Uwaga uwzględniona	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA

44.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 1 i 2)	Mamy zastrzeżenia do propozycji zmiany z uwagi na znaczne podwyższenie wysokości kar dla przedsiębiorców (z 10.000 do 15.000) oraz zarządzających transportem (z 2.000 do 5.000).	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 1071/2009 przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Uzasadnienie do podwyższenia wysokości kar pieniężnych w niektórych przypadkach zostało wskazane w uzasadnieniu do projektu ustawy i w zestawieniach tabelarycznych (załącznikach do uzasadnienia).	Polska Izba Spedycji i Logistyki
45.	Art. 1 pkt 8 9art. 92a ust.2)	W ustępie 2 proponujemy wyrazy „osobę zarządzającą przedsiębiorstwem” zastąpić wyrazem „zarządzający transportem”, zgodnie z nazewnictwem w ustawie i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Proponujemy zdefiniowanie pojęcia „innych podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym” w definicjach zawartych w art. 4 ustawy. Kary za naruszenia stwierdzone podczas kontroli popełnione przez inne podmioty aniżeli przewoźnik czy osoba zarządzająca transportem lub osoba o której mowa w art. 7c ustawy, będą wtedy wynikały odpowiednio z ustępów 1, 2, 5 pkt 5, 7 oraz 8 zmienionego art. 92 a ustawy. W konsekwencji należałoby wykreślić ust. 11 w art. 92a.	Uwaga uwzględniona w zakresie zastąpienia wyrazów „osoba zarządzająca przedsiębiorstwem” wyrazami „zarządzający transportem”. Natomiast uwaga dotycząca zdefiniowania innych podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym i uchylecia w art. 92a ust. 11 nie może być uwzględniona na tym etapie prac legislacyjnych, z uwagi na konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
46.	Art. 1 pkt 8 (art. 92a ust. 4, 7, 8, 9 i 11)	ust. 4 podnoszą karę z 2.000 do 5.000 dla zarządzającego za sumę przewinień podczas jednej kontroli drogowej – mamy wątpliwość czy wysokość dotyczy wszystkich osób ukaranych w trakcie tej kontroli [my tak to rozumiemy] czy może każdej osoby ukaranej w czasie tej jednej kontroli. Należy to doprecyzować, aby służby kontrolne i przedsiębiorcy nie interpretowali tego w odmienny sposób; - w ust. 7 – jest odwołanie, że naruszenia określone w zał. I rozporządzenia 2016/403 ma określać zał. Nr 2a – naszym zdaniem należy opracować jeden zał. Nr 1 w sposób opisany w punkcie 19 naszego pisma; - w ust. 8 – jest odwołanie, że naruszenia określone w zał. I rozporządzenia 2016/403 ma określać zał. Nr 3 – naszym zdaniem należy opracować jeden zał. Nr 1 w sposób opisany w punkcie 19 naszego pisma; - w ust. 9 – jest odwołanie, że jeżeli naruszenia określone w ust. 1 [przedsiębiorca] i w ust. 2 [zarządzający] wyczerpują jednocześnie znamiona wykroczenia, to w stosunku do podmiotu będącego jednocześnie osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej – nie mamy uwag, ale mamy wątpliwości jak zostanie potraktowane wykroczenie przedsiębiorcy będącego jednocześnie kierowcą, jeżeli dane wykroczenie podlega karze zarówno dla kierowcy, jaki i dla osoby zarządzającej. Żaden z przepisów ustawy tego nie reguluje. - w ust. 11 – określono, że w stosunku do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem	Uwaga nieuwzględniona Odnosnie uwagi dot. art. 92a ust. 4 ustawy o transporcie drogowym należy wskazać, że chodzi o sumę kar pieniężnych nałożonych na zarządzającego transportem, a nie wszystkich ukaranych w wyniku kontroli drogowej. Poprzez odesłanie do ust. 2 nie ma wątpliwości o jakiego rodzaju kary chodzi. Uwagi dot. ust. 7 i 8 nieuwzględnione. Proponowana klasyfikacja naruszeń jest bardziej przejrzysta. Odnosnie uwagi dotyczącej ust. 9, należy wskazać, że w przypadku gdy	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		drogowym, [czyli: spedytorów, nadawców, odbiorców, załadowców, organizatorów wycieczek, organizatorów transportu i operatorów publicznego transportu zbiorowego] stosuje się przepisy o nakładaniu kar jak dla zarządzających transportem czy przewoźników, ale naszym zadaniem ten przepis dotychczas nie jest wystarczająco egzekwowany przez organa kontroli. Uważamy ponadto, że w ustawie brakuje jednoznacznych zapisów nakładających na te 7 grup obowiązki, których naruszenie pozwalałoby na skuteczne egzekwowanie kar za naruszenia powodowane przez te grupy. Jakie osoby mają być ukarane, jeżeli podmioty wymienione w punktach 1-7 są przedsiębiorcami – czy będą to poszczególni pracownicy, jak zostaną oni ustalen, czy będą karane wyłącznie osoby podejmujące decyzje w danym podmiocie. Ponadto, uważamy, że pojęcie „organizatora transportu” obejmuje także organizatorów publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie, np. w zakresie szybkości technicznej, czasu pracy kierowców, warunków technicznych pojazdów, itp. i kto w jednostce samorządu terytorialnego będzie za takie naruszenia odpowiadał;	stwierdzone zostanie naruszenie określone w załączniku nr 1 i 3, w odniesieniu do przedsiębiorcy będącego jednocześnie kierowcą, stosuje się tryb administracyjny. Uwaga dotycząca ust. 11 nie może być uwzględniona na tym etapie prac legislacyjnych, mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403.	
47.	Art. 1 pkt 9 (art. 92d)	Analogicznie do wcześniejszych oczekiwań, takie obowiązki powinny dotyczyć także wysyłających w transporcie nienormatywnym. Żądamy stworzenia takowych regulacji, co przełoży się na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, poszanowanie prawa oraz zmniejszenie degradacji polskich dróg. (komentarz nr 9)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie może być uwzględniona na tym etapie prac legislacyjnych, mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
48.	Art. 1 pkt 9 (art. 92d)	Proponujemy następujące brzmienie art. 92d : „Art. 92d. 1. Kto, będąc wysyłającym, nie przekazuje przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera lub nadwozia wymiennego albo przekazuje deklarację zawierającą nieprawidłowe dane dotyczące masy kontenera lub nadwozia wymiennego, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony, podlega karze grzywny pieniężnej w wysokości 4 000 500 złotych. 2. Kto, będąc przewoźnikiem drogowym wykonującym operacje transportu intermodalnego nie okazuje uprawnionym organom kontroli deklaracji przekazanej przez wysyłającego podlega karze pieniężnej w wysokości 4 000 500 złotych.” Proponowana przez nas zmiana wynika z konieczności przeprowadzenia postępowania w celu wyjaśnienia wszelkich okoliczności związanych z wywiązaniem się z obowiązku przekazania odpowiednich dokumentów i ewentualnego wyłączenia winy przewoźnika. Wysokość kar ujednolicono z wysokością kar za brak dokumentów, o których mowa w art. 87 ustawy wymaganych przy przewozie drogowym.	Uwaga nieuwzględniona Przepis ma na celu wdrożenie dyrektywy 2015/719. Zgodnie z art. 10e ww. dyrektywy ustanowione przez kraje członkowskie sankcje za naruszenia niniejszej dyrektywy muszą być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i zniechęcające.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
49.	Art. 1 pkt 9 (art. 92d)	uważamy, że z powodów opisanych powyżej, tj. w punkcie 8 naszego pisma, należy ten artykuł rozbudować o przypadki naruszeń, do których przyczyniają się podmioty i osoby określone w ust. 11 art. 92a;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie może być uwzględniona na tym etapie prac legislacyjnych, mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
50.	Art. 1 pkt 10 (art. 93)	W powyższej zmianie art. 93 powinno się znaleźć również odwołanie do art. 92d ust.2.	Uwaga nieuwzględniona Wykonanie decyzji o nałożeniu kary administracyjnej, o której mowa w art. 92d ust. 2 ustawy o transporcie drogowym będzie odbywało się na zasadach wynikających z k.p.a.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

51.	Art. 1 pkt 10 (art. 93)	Wnioskujemy o pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu. Wydaje się również, że zmiana ta wykracza poza podstawy cel regulacji jakim jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów Rozporządzenia 2016/403.	Uwaga nieuwzględniona Proponowana zmiana ma na celu ujednoczyć zasady wykonywania decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia w transporcie drogowym, w odniesieniu do których może być wszczęte postępowanie w sprawie utraty dobrej reputacji (analogicznie do regulacji z prd, w odniesieniu do kar za naruszenia związane z przejazdem pojazdem nienormatywnym).	Transport i Logistyka Polska
52.	Art. 1 pkt 11 (art. 94 ust. 3)	Żądamy usunięcia tego zapisu. Zagraniczne organy kontrolne np. na terenie Niemiec, Francji, Austrii i innych państw członkowskich UE, nie wypuszczają polskich pojazdów bez uprzedniego, gotówkowego uregulowania zaliczki na poczet potencjalnej kary. Nie widzimy powodów dla których polski ustawodawca miałby być sprzymierzeńcem zachodnich gospodarek i konkurencyjnych Polakom, firm transportowych. (komentarz nr 10)	Uwaga nieuwzględniona Kaucja spełnia rolę zaliczki.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
53.	Art. 1 pkt 12 (załącznik nr 1)	Do zmiany 12) odnoszącej się do nowego brzmienia załącznika nr 1 – oczekujemy, że zostanie on zmieniony tak jak opisaliśmy to w punkcie 19 tego pisma. Obecnie przedkładane są 4 różne załączniki, które bardzo różnią się od obowiązującego już od 1 stycznia 2017 r., na obszarze całej UE załącznika do rozporządzenia 2016/403, przez co system kar staje się niejasny i trudny do interpretacji. Kogo, za co i w jakiej wysokości służby kontrolne w kraju mają zamiar karać. Obecnie przedkładane nowe i zmieniane załączniki będą więc niezrozumiałe nie tylko dla obywateli polskich, ale tym bardziej dla obcokrajowców; Dopiero po zapoznaniu się z tym ponownie opracowanym jednym załącznikiem, będzie można odnieść się do poszczególnych tytułów naruszeń i przypisywanych do nich wagi naruszeń oraz wysokości proponowanych kar. Obecnie wiele kar się dubluje, co jest nie do przyjęcia przez przedsiębiorców.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga ma charakter systemowy. Uwaga nie może być uwzględniona na tym etapie prac legislacyjnych, mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
54.	Art. 1 pkt 13 (uchylenie załącznika nr 2)	W naszej opinii zmiana 13, o ile w ogóle będzie zasadna, powinna brzmieć: „załącznik nr 2 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszej ustawy”	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze legislacyjnym. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej projektowane zmiany art. 92 i 92a 1 (przejście z odpowiedzialności wykroczeniowej zarządzającego transportem na odpowiedzialność administracyjną) skutkują koniecznością uchylenia załącznika 2 i dodania załącznika 2a.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
55.	Art. 1 pkt 14 (dodanie załącznika nr 2a)	W art. 1 pkt 14 projektu ustawy wskazano, że <i>„dodaje się załącznik nr 2a do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do niniejszej ustawy”</i> ; wskazujemy, że projekt ustawy nie zawiera Załącznika nr 2, a jedynie Załącznik nr 2a.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze legislacyjnym. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej projektowane zmiany art. 92 i 92a ust. 2 przejście z odpowiedzialności wykroczeniowej zarządzającego transportem na	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich

			odpowiedzialność administracyjną) skutkują koniecznością uchylecia załącznika 2 i dodania załącznika 2a.	
56.	Art. 1 pkt 14 (dodanie załącznika nr 2a)	Do zmiany 14) odnoszącej się do dodania nowego załącznika nr 2a – należy tą zmianę skreślić;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze legislacyjnym. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej projektowane zmiany art. 92 i 92a ust. 2 (przejście z odpowiedzialności wykroczeniowej zarządzającego transportem na odpowiedzialność administracyjną) skutkują koniecznością uchylecia załącznika 2 i dodania załącznika 2a.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
57.	Art. 1 pkt 15 (załącznik nr 3)	Do zmiany 15) odnoszącej się do zmienianego załącznika nr 3 – należy tą zmianę skreślić;	Uwaga nieuwzględniona Załącznik nr 3 zapewnia stosowanie rozporządzenia 2016/403.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
58.	Art. 1	W związku z propozycjami mającymi na celu uszczelnienie systemu kontroli i karania postulujemy by w 1. Należy wprowadzić stopniowanie kar: -okresem rozliczeniowym jest rok kalendarzowy ; -podczas pierwszego stwierdzenia nieprawidłowości działanie organu ogranicza się jedynie do pouczenia oraz zapisu w bazie oraz wezwaniu przewoźnika i nadawcy do złożenia wyjaśnień. W przypadku braku wyjaśnień należy zastosować postępowanie mandatowe; - podczas drugiego stwierdzenia nieprawidłowości powoduje to nałożenie kary na zarządzającego transportem i kierowcę; - podczas trzeciego stwierdzenia nieprawidłowości ma zastosowanie propozycja podana w ustawie.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze systemowym, Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.	Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych ETOS
59.	Art. 1	W art. 18 ust. 1 należy dodać punkt 1c w brzmieniu „Przewozy regularne specjalne wykonywane w związku z dowozem dzieci do szkół zwalnia się z obowiązku uzyskania zezwolenia” – (brak obowiązku uzyskania zezwolenia przez podmioty realizujące dowóz dzieci do szkół, zdejmie z gmin obowiązek wydawania zezwoleń z którymi niejednokrotnie Urzędy Gmin nie są w stanie sobie dać rady).	Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy proponowanej nowelizacji.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
60.	Art. 1	Jednocześnie proponuję, aby w w/w ustawie dokonać zmiany art. 38 ust. 2, który zawierałby zapis, że Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie jest jednostką certyfikującą, przy której działają komisje egzaminacyjne. Proponuję odpowiednio skorygować zapis art. 38 ust. 3, tak aby brzmiał następująco: „Jednostka, o której mowa w ust. 2, wydaje certyfikaty kompetencji zawodowych i prowadzi rejestr tych certyfikatów”. W związku z powyższym konieczne będzie wykreślenie pkt. 1 w art. 39 ust. 1.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy proponowanej nowelizacji.	Instytut Transportu Samochodowego
61.	Art. 2	Mając na uwadze, że projektowane zmiany dotyczą systemu zezwoleń na przewozy nienormatywne właściwym by było, aby uwzględnić również konieczne zmiany w zasadach wydawania zezwoleń kategorii I, o które ZMPD od dawna postuluje. Zmiany powinny iść w kierunku umożliwienia wydawania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I przez jednego zarządcę drogi na odcinki dróg zarządzanych przez innych zarządców, tak aby np. osoba zainteresowana nie musiała starać się o wydanie zezwoleń na przejazd jedną drogą u kilku, kilkunastu, czy kilkudziesięciu zarządców oddzielnie.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy proponowanej nowelizacji. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		Odpowiednio powinny być również ustalone stawki opłat za wydanie takiego zezwolenia tak, aby jego wykupienie nie stało się barierą opłacalności wykonania przewozu. Również powinny pojawić się nowe przepisy określające, że wypis z tego zezwolenia nie jest przypisany do konkretnego przewoźnika.	rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.	
62.	Art. 2 pkt 1 (art. 62 ust. 4b)	Propozycja w 100% zdublowana z projektem z dnia 13 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (badania techniczne), a dokładnie z pkt. 6 tego projektu. Świadczy o braku koordynacji prac pomiędzy grupami osób w DTD. Dwa zespoły pracują nad „psuciem prawa”, podczas gdy nikt nie rusza palcem, aby poprawić istniejący stan prawny. Niezależnie od powyższego, ŻĄDAMY usunięcia zapisu w całości i przystąpienia do kompleksowych, a nie wybiórczych zmian. Alternatywnie ŻĄDAMY dodania zapisu „nie dotyczy przyczep modułowych”, albowiem w przeciwnym wypadku, nawet gdy wymiary, masa całkowita lub naciski osi przyczepy modułowej będą mieściły się w parametrach stałych zezwoleń kat. III-VI, to i tak przewoźnik będzie zmuszony uzyskać jednorazowe zezwolenie kat. VII, wyłącznie z powodu kilku wózków z których składa się przyczepa modułowa. Ta regulacja będzie powodem lawinowego wzrostu korupcji podczas kontroli drogowych. (komentarz nr 11)	Uwaga nieuwzględniona Proponowana zmiana nie koresponduje z obowiązującym stanem prawnym (brak przyczepy modułowej) oraz przedmiotowym projektem ustawy. Ponadto zmiany przepisów art. 62 zostały usunięte z projektu ustawy o którym mowa w zgłoszonej uwadze (UC65).	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
63.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1a-1c)	Żądamy usunięcia tych zapisów. (komentarz nr 12)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga OSTPN bez merytorycznego uzasadnienia zgłoszonego żądania usunięcia.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
64.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1a)	Od 2014 roku OSPTN prosi o kompleksową zmianę „luk w prawie” jakie wyszły na jaw po zmianach z 2012 roku. Zmiany z 2012 nadały prawidłowy kierunek, którym powinien podążać każdy Minister odpowiedzialny za transport drogowy. Niestety DTD jest absolutnie bierny i głuchy na potrzeby rynku, z kolei nad wyraz obszernie zwiększa katalog kar jakimi obciążany będzie przewoźnik drogowy. Swoją opinię na ten temat wyraziliśmy w piśmie do Prezesa Rady Ministrów, Pani Beaty Szydło z dnia 26 maja 2017 r. Niebawem kopia tego pisma dotrze do odpowiednich osób w DTD. (komentarz nr 13)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie koresponduje z zakresem projektu ustawy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
65.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1b)	BEZWARUNKOWO ŻĄDAMY usunięcia tego przepisu. Jest on zaprzeczeniem zasady Ne bis in idem. Dubluje penalizację wynikającą z obowiązującego przepisu art. 140aa oraz 140ab ustawy o ruchu drogowym. Jeśli ten zapis zostanie utrzymany dojdzie do haniebnego na skalę europejską przypadku, gdy przedsiębiorca za przekroczenie dopuszczalnych wymiarów pojazdu otrzyma dwie kary . Raz z ustawy o ruchu drogowym za ‘brak zezwolenia’, a drugi raz z ustawy o transporcie drogowym za sam fakt przekroczenia wymiarów. Oświadczamy, że w przypadku kontynuowania prac nad tym barbarzyńskim zapisem, będziemy składać odpowiednie wnioski w celu ochrony zasad wolnego rynku na terenie RP.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego niezasadna. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

		(komentarz nr 14)	finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).	
66.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1c)	BEZWARUNKOWO ŻĄDAMY usunięcia tego przepisu. OSPTN w 2015 i 2016 roku przesłało do MliB projekt kompleksowej nowelizacji rozporządzeń o pilotażu pojazdów nienormatywnych. Mianem „państwa policyjnego” można oceniać fakt, że przedmiotowy projekt wdraża <u>tylko</u> kary. Żadnych zmian systemowych, żadnych ulepszeń – tylko kary! (komentarz nr 15)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze systemowym. Uwaga opiniującego wykracza poza zakres projektu ustawy wdrażającego do porządku prawnego przepisy rozporządzenia Komisji 2016/403. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
67.	Art. 2 pkt 2 (art.	BEZWARUNKOWO ŻĄDAMY usunięcia tego przepisu, alternatywnie dodanie zwrotu „nie dotyczy usług	Uwaga częściowo uwzględniona.	Ogólnopolskie

	140aa ust. 3 pkt 2)	<p><i>świadczonych żurawiami samojezdnymi</i>". Sekcja dźwigowa OSPTN zrzesza największych producentów żurawi samojezdnych na świecie oraz największe firmy świadczące usługi podnoszenia ładunków tego typu sprzętem. Pozostawienie ocenianego zapisu w niezmienionej formie spowoduje, że „kozłem ofiarnym” naruszeń i przekroczeń w transporcie drogowym będą firmy dźwigowe, które „wykonały czynności ładunkowe”. Jest to kolejny przykład regulacji prawa „pisanych na kolanie”, bez szerokiego spojrzenia, ani woli systemowego podejścia do sprawy. (komentarz nr 16)</p>	<p>Zgodnie z art. 43 ust. 1 i 2 ustawy Prawo przewozowe:</p> <p>1. Jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.</p> <p>2. Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.</p> <p>Zatem za czynności ładunkowe odpowiada nadawca towaru – nawet wtedy, jeżeli np. z powodu braku sprzętu do załadunku wynajmuje firmę dźwigową dysponującą odpowiednim sprzętem specjalistycznym. W takiej sytuacji firma dźwigowa wykonuje tylko zleconą przez nadawcę usługę, pozostając tym samym poza odpowiedzialnością administracyjną wynikającą z art. 43 PP i art. 140aa ust. 3 pkt 2 PRD, a odpowiedzialność tą ponosi nadawca, jako podmiot organizujący, a tym samym wykonujący czynności ładunkowe. Niemniej jednak, aby rozwiązać wątpliwości, który podmiot odpowiada za czynności ładunkowe, proponuje się przerehabilitować projektowany art. 140aa ust. 3 pkt 2 następująco:</p> <p>„2) podmiot wykonujący lub</p>	Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
--	---------------------	---	---	---

			odpowiedzialny za organizację czynności ładunkowych, jeżeli odpowiednio, wykonał lub zorganizował te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnej lub wartości określonej w posiadanym przez podmiot wykonujący przejazd zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1;”.	
68.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 3 pkt 3)	Zapis o zbliżonej treści obowiązuje od 2012 roku i jest martwy w praktyce sądowej, która bardzo liberalnie traktuje odpowiedzialność nadawców. Pomysłodawca ewidentnie nie posiada wiedzy, doświadczenia, ani danych statystycznych z orzeczeń sądowych (WSA/NSA) wydanych na tej podstawie. Żądamy systemowego podejścia do nowelizacji ustaw poprzez kompleksowe zmiany, a nie wrywkowe łatanie dziur. (komentarz nr 17)	Uwaga wyjaśniona Uwaga niezasadna. W projekcie UC90 w projektowanym art. 140aa ust. 3 celowo rozgraniczona została odpowiedzialność podmiotu wykonującego czynności ładunkowe (pkt 2), który bezpośrednio uczestniczy w umieszczeniu ładunku na środku na pojeździe lub jest bezpośrednio w tą czynność zaangażowany i w związku z tym ma określone obowiązki wynikające z przepisów prawa materialnego (art. 43 ust. 1 i 3 PP – zob. uwaga 67) oraz podmiotów pośrednio zaangażowanych w przewóz drogowy, jak spedytor, nadawca, organizator przewozu (pkt 3), którzy bezpośrednio nie uczestniczą w załadunku i przewozie. Niemniej jednak jeżeli którykolwiek z tych podmiotów miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia, wówczas ponosi odpowiedzialność administracyjną na podstawie art. 140aa ust. 3 pkt 3 PRD.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
69.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1b)	Art. 140aa ust. 1b, w proponowanej nowelizacji brzmieniu powinien zostać usunięty. W chwili obecnej powoduje on podwójne karanie przewoźników i jest tym samym zapisem niekonstytucyjnym. Nowelizacja nie rozwiązuje problemu wykonywania przewozów drogowych pojazdami o dopuszczalnej	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna, ponieważ	Ogólnopolskie Porozumienie Związków

		<p>masie całkowitej do 3,5 tony z przekroczeniem tego parametru. Tego typu przewozy stanowią istotne zaburzenie rynku przewozowego i postulaty jego rozwiązania są nie tylko formułowane przez Związek zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego ale również środowiska przewoźników drogowych i kierowców zawodowych. Konsekwencją wprowadzenia tego rozwiązania jest konieczność nadania Inspekcji Transportu Drogowego uprawnień do kontroli tego typu pojazdów w zakresie odpowiednich parametrów technicznych. Nowelizacja nie rozwiązuje problemu wynikającego z treści definicji „pojazd nienormalny”. W art. 64 ust. 4 obowiązującej aktualnie ustawy Prawo o ruchu drogowym, winien zostać umieszczony zapis jednoznacznie wskazujący na to, że wykonywanie przewozu pojazdem nienormalnym bez posiadania w pojeździe oryginału zezwolenia na wykonywanie tego przewozu jest traktowane jako wykonywanie przewozu bez zezwolenia. Obecny zapis przyczynia się do tego, że podmioty zagraniczne uzyskują, a tym samym uiszczają odpowiednie opłaty, w wysokości przewidzianej dla jednego pojazdu, po czym dokument ten kserują i w taką kopię wyposażają kierowców a dopiero w przypadku kontroli zaopatrują kierującego w oryginał dokumentu. Dzięki tej technice pomniejszane są koszty wykonywania przewozów przez co zaburza równowagę konkurencyjną.</p> <p>Art. 64 ust. 1 obowiązującej aktualnie ustawy Prawo o ruchu drogowym powinien być wzbogacony o zapis wskazujący na to, że w przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormalnym na podstawie zezwolenia kategorii innej niż wymagana w danym przypadku, jest traktowane jako wykonywanie przewozu bez zezwolenia.</p> <p>Artykuł 140aa powinien być wzbogacony o zapis umożliwiający sankcjonowanie w przypadku podjęcia przez kierowcę/przewoźnika drogowego działań mających na celu uniemożliwienie kontroli parametrów pojazdu.</p> <p>Nowelizacja winna przywracać system kar dla podmiotów wykonujących przewozy pojazdami nienormalnymi podobny do systemu stosowanego w ustawie o drogach publicznych w brzmieniu sprzed września 2012 roku gdy wielkość sankcji uzależniona była od wielkości przekroczenia danego i ściśle określonego w ustawie parametru technicznego.</p>	<p>przepisy rozporządzenia 2016/403 nie dotyczą pojazdów do 3,5 t, tylko pojazdów kategorii N2 i N3. Wobec powyższego uwaga poza zakresem projektu ustawy.</p> <p>Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormalnych.</p>	Zawodowych
70.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1b)	<p>W art. 140aa (zmiana 2 w art. 2) wydaje się, że w przepisie ustępu 1b powinien znaleźć się zapis, aby nie stosowano dodatkowej sankcji dla przewoźnika drogowego (tak, aby nie były jednocześnie nałożone sankcje z ustawy o transporcie drogowym oraz sankcje za przejazd pojazdu nienormalnego bez zezwolenia z ustawy prawo o ruchu drogowym). Ponadto w ustępie 3 tego artykułu doprecyzowania wymaga procedura ustalenia kto jest podmiotem wykonującym czynności ładunkowe, bowiem zwykle te czynności są zlecanie na podstawie uzgodnień umownych. Spodziewamy się, że po wszczęciu postępowania organ kontrolujący będzie miał utrudnione określenie kto wykonał czynności ładunkowe. Ponadto doprecyzowania wymaga procedura nakładania kary w przypadkach, gdy np. podmiotem wykonującym czynności ładunkowe jest podmiot zagraniczny.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Co do uwagi dotyczącej art. 140aa ust. 3, to każdorazowo w ramach wszczętego postępowania administracyjnego organy ITD badają udział poszczególnych podmiotów i ich wpływ na powstanie naruszenia stwierdzonego w trakcie kontroli drogowej. Tym samym organy ITD ustalają, który podmiot faktycznie odpowiedzialny był za organizację czynności ładunkowych, wskutek których doszło do przekroczenia dopuszczalnych parametrów pojazdu nienormalnego.</p> <p>Uwaga opiniującego niezasadna.</p> <p>Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy</p>	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

			<p>niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).</p>	
71.	Art. 2 pkt 2 (art. 140aa ust. 1b)	<p>do zmiany 2) odnoszącej się do zmienianego art. 140aa – w ust. 1b proponuje się za przekroczenie dmc, szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów dodatkową karę określoną w zał. 3 do ustawy o transporcie drogowym. Nie rozumiemy, dlaczego mają być dwie kary za to samo naruszenie a jednocześnie resort transportu nic nie robi w kierunku patologicznej od lat sytuacji przeciążania nawet o 100% pojazdów do dmc do 3,5 ton lub przewozu 20 osób samochodem osobowym o dmc do 3,5 tony przerobionym w stodole na pojazd o masie własnej 3,5 tony a po jakimkolwiek załadunku uzyskującym rzeczywistą masę 5-6 ton. Uważamy, że w takich przypadkach kierujący pojazdem oraz właściciel takiego 3,5 t pojazdu powinien być karany nie 500 zł mandatem, jak bezradne służby kontrolne zachowują się obecnie, ale dodatkowo takie sytuacje powinny być piętnowane wszystkimi innymi możliwymi karami, np. za faktyczne nawet 100% przeciążenie, karami za brak licencji, za brak tachografu, za brak odpowiedniej kategorii prawa jazdy, za brak badań lekarskich i psychologicznych kierowcy, za brak szkolenia okresowego kierowcy, za brak opłat za przejazd płatnymi odcinkami dróg oraz za brak wszystkich innych wymagań, jakie musiałby spełnić taki właściciel pojazdu, gdyby taki załadowca lub nadawca musiał zlecić ten ładunek lub te osoby do przewozu przez licencjonowanego przewoźnika w celu ich przewozu pojazdem powyżej 3,5 tony lub autobusem. Obecnie tysiące właścicieli i kierowców takich pojazdów oraz nadawców ładunków lub organizatorów przewozu osób kpi sobie z obowiązującego licencjonowanych przewoźników prawa.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego niezasadna. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

			<p>ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar.</p> <p>Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).</p> <p>W odniesieniu do pojazdów do 3,5 t należy wskazać, iż przepisy rozporządzenia 2016/403 nie dotyczą pojazdów do 3,5 t, tylko pojazdów kategorii N2 i N3. Wobec powyższego uwaga poza zakresem projektu ustawy.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.</p>	
72.	Art. 2 pkt 3 (art. 140ab ust. 3)	<p>Nie negujemy potrzeby wprowadzania tego typu zmian co do zasady, ale obecne zachowanie projektodawcy, który w pełni ignoruje potrzeby rynku do poprawy zasad pilotowania pojazdów nienormatywnych, a mimo chodem wprowadza kary za naruszenie obowiązków pilotowania, jest w naszej ocenie bezsprzecznym dowodem na brak jakiegokolwiek zrozumienia i poszanowania potrzeb społecznych. Projektodawca przedstawia się w charakterze hegemon, który siłą i karą chce narzucić swoje, sprzeczne z rzeczywistością, wizje i aspiracje (budżetowe). (komentarz nr 18)</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy, który nie reguluje zasad pilotowania określonych w obecnym porządku prawnym, ale wprowadzana tym projektem zmiana ustawy uzupełnia lukę w porządku prawnym, ze względu na istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego powodowane nierespektowaniem przepisów o pilotowaniu pojazdów nienormatywnych (m.in. w zakresie wyposażenia i oznakowania pojazdów wykonujących pilotowanie,</p>	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			sposobu pilotowania przez pilota oraz braku wymaganych uprawnień do kierowania ruchem drogowym przez osobę wykonującą czynności pilota pojazdu nienormatywnego.	
73.	Art. 2 pkt 4 (art. 140ad ust. 7)	Nie negujemy potrzeby nowelizacji zmian w tym zakresie, ale zwracamy szczególną uwagę, że zbyt ogólne reguły usuwania pojazdów powodują, że pojazd nienormatywny o dużej masie całkowitej jest odholowywany na odcinkach dróg do tego nie przystosowanych (włącznie z obiektami mostowymi), bez nadzoru lub poinformowania zarządców dróg. Innymi słowy – przewoźnik zgody od zarządcy drogi nie otrzyma, ale bezmyślne usuwanie pojazdów „przez środek miasta”, w celu wygenerowania zleceń holownikom, jest możliwe. Aspekt korupcyjny pozostawiamy bez dalszego komentarza, informując zarazem, o toczących się dwóch postępowaniach wyjaśniających względem przedstawicieli policji w Warszawie, którzy w naszej ocenie dopuszczali się zachowań korupcyjnych poprzez notoryczne i bezproduktywne odholowywanie pojazdów nienormatywnych. (komentarz nr 19)	Uwaga nieuwzględniona Projektodawca zwraca uwagę, że pojazd nienormatywny pozostawiony na drodze zamiast odprowadzenia na parking, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy Prawo o ruchu drogowym stwarza istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (deszcz, mgła, pora nocna).	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
74.	Art. 2 pkt 4 (art. 140ad ust. 7-10)	Apelujemy o kompleksową nowelizację tej regulacji w zakresie pojazdów nienormatywnych tak, aby przewodnim celem było zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz jakości infrastruktury drogowej, zamiast bezwarunkowego usuwania pojazdu, co rażąco wzmaga działania korupcyjne w organach kontrolnych. (komentarz nr 20)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
75.	Art. 2	Proponuję rozważyć zmiany uregulowania odholowywania pojazdów nienormatywnych na wyznaczony parking. Już ruch samego pojazdu nienormatywnego powoduje niszczenie drogi i zagrożenie jego bezpieczeństwa. Przymusowe jego holowanie – najczęściej też przez pojazd nienormatywny – w żaden sposób nie wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu jak również ochronę drogi, a wręcz odwrotnie.	Uwaga nieuwzględniona Projektodawca zwraca uwagę, że pojazd nienormatywny pozostawiony na drodze zamiast odprowadzenia na parking, o którym mowa w art. 130a ust. 5c ustawy Prawo o ruchu drogowym stwarza istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego w szczególności w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (deszcz, mgła, pora nocna).	Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych

76.	Art. 2	<p>Odawiana regulacja nie zmienia brzmienia art. 61 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który dotyczy sposobu umieszczania ładunku. Na podstawie delegacji ustawowej (art. 61 ust. 16 ustawy jw.) zostało wydane rozporządzenie Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie określenia gęstości drewna (Dz. U. z 2012 r. poz. 536), które w założeniu, poprzez uregulowanie kwestii gęstości drewna i łatwe obliczenie rzeczywistej masy ładunku miało wyeliminować transport drewna pojazdami przeładowanymi, zagrażających bezpieczeństwu kierujących pojazdem oraz innych użytkowników dróg.</p> <p>Niestety zawarte w nim normy wprowadziły w zdumienie osoby dobrze znające realia gospodarki leśnej oraz transportu drogowego drewna. Jak się okazało, w trakcie prac nad tym aktem zawarte w pierwszej odsłonie projektu i zgodnie z rzeczywistością dane dotyczące gęstości drewna z niewiadomych przyczyn uległy, w końcowym etapie prac, znacznemu obniżeniu. Wyrzykowo przeprowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego kontrole masy całkowitej pojazdów przewożących drewno oraz ich nacisków na poszczególne osie, wykazały w sposób nie budzący najmniejszych wątpliwości, iż rzeczywista masa ładunku jest większa od obliczanej, czyli planowanego celu wprowadzenia ww. rozporządzenia nie osiągnięto.</p> <p>W wyniku tego zanizenia, w rzeczywistości, prawie każdy ładunek drewna wymierzony i załadowany zgodnie z rozporządzeniem przekracza dopuszczalne normy przewidziane w warunkach technicznych pojazdów oraz przepisach ustawy o drogach publicznych. Niejednokrotnie, jak wykazali inspektorzy, przekroczenia te sięgają kilku, a nawet kilkunastu ton. Dane te potwierdzają wyniki ważeń, którymi dysponują WITD.</p> <p>Efekty tego stanu rzeczy są w wielu obszarach skrajnie negatywne. Obecna sytuacja stwarza bowiem realne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wynikające z faktu, iż pod względem technicznym pojazdy wykorzystywane w transporcie drewna nie są dostosowane do tak znacznych przekroczeń parametrów odnośnie masy przewożonych ładunków. Wpływa to również w oczywisty sposób na postępującą o wiele szybciej degradację nawierzchni i podbudowy dróg publicznych, a także obiektów inżynierskich takich jak mosty, wiadukty i przepusty, po których poruszają się znacznie przeciążone drewnem pojazdy. Także po stronie przedsiębiorców obecny stan rzeczy rodzi istotne zagrożenia wynikające z kar umownych, jakie są naliczane przez nadawców drewna, z tytułu odmowy załadunku „rzekomo” normatywnej ilości drewna (wynikającej z błędnych wartości przyjętych w ww. rozporządzeniu) lub też, ze względu na wzrost prawdopodobieństwa zniszczenia pojazdów, niedostosowanych do nadmiernych obciążeń.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy.</p> <p>Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.</p>	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
77.	Art. 2	<p>Jednocześnie zgłaszamy dodatkowe uwagi do ustawy prawo o ruchu drogowym w zakresie dotyczącym kryteriów nakładania kar i samych kar za przekroczenia dopuszczanych nacisków osi napędowych. Obecna praktyka pokazuje, że w dużej części przypadków, przy standardowych przewozach ładunków podzielnymi, niewielkie przekroczenie nawet o kilka kilogramów nacisku osi napędowej karane jest niewspółmierną sankcją w wysokości 5 tys. zł. za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii. Tymczasem, nawet jeśli przewoźnik uzyska to zezwolenie, to nie może z niego korzystać, bowiem zezwolenie jest przewidziane tylko do przewozów ładunków niepodzielnych. Na terytorium Polski nie ma miejsc – punktów ważenia dysponujących odpowiednim wyposażeniem i wagami, gdzie przewoźnicy mogliby dokonywać sprawdzeń i których wyniki byłby akceptowane przez służby kontrolne.</p> <p>W tym celu proponujemy modyfikację w art. 140aa w ust 4 pkt 2 ustawy prawo o ruchu drogowym, w taki sposób, aby odstępować od nakładania kar pieniężnych, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości określonej w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy.</p> <p>Uwaga zostanie rozpatrzona w kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów</p>	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		<p>niezbędnego wyposażenia (Dz.U z 2003r. Nr 32, poz. 262 z późn. zm.).</p> <p>Zmiana ta z praktycznego punktu widzenia ułatwi wykonywanie przewozów drogowych, bowiem wykluczy wszczęcie postępowania administracyjnego przeciwko firmom, które dochowają należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem, czyli zapewnią równomierne rozmieszczenie ładunku na skrzyni ładunkowej i w ten sposób zapewnią spełnienie warunków technicznych związanych z odpowiednim rozłożeniem mas dla pojazdu ciężarowego. Ponadto, proponujemy modyfikacje w art. 140ab w ust 1 pkt 2 ustawy o drogach publicznych, regulującego wysokość kar pieniężnych za brak zezwolenia kategorii III – IV. Zmiana ma polegać na możliwości zróżnicowania wysokości kary (tj. 500 zł, 1000 zł i 5.000 zł) w zależności od wielkości przekroczenia dopuszczalnych wartości (tj. do 10 %, od 10 % do 20 % i powyżej 20% - w przypadku nacisku na osi pojazdu oraz 5 % - w przypadku rzeczywistej masy pojazdu). W tym celu proponuje się rozwiązanie analogiczne do rozwiązania przyjętego w przypadku naruszeń związanych z brakiem zezwolenia kategorii VII (art. 140ab ust 1 pkt 3 ustawy).</p> <p>Propozycja zmian przepisów:</p> <p>1)w art. 140aa w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu.”,</p> <p>2)w art. 140ab w ust 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) Za brak zezwolenia kategorii III – IV:</p> <p>a)500 zł - gdy nacisk jednej osi lub wielu osi przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%, b)1.000 zł – gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu przekracza dopuszczalne wartości nie więcej niż o 5 %, c)1.500 zł – gdy nacisk jednej lub wielu osi przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%, d)5.000 zł – w pozostałych przypadkach.”.</p>	nienormatywnych.	
78.	Art. 3	<p>Jeśli chodzi o proponowane zmiany w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 roku o przewozie towarów niebezpiecznych (DZ.U. z 2016 r. poz 1834, 1948 i 1954) w załączniku z karami (określonym nr 4) pojawiło się kilkanaście nowych pozycji, które określają i znacznie rozszerzają odpowiedzialność przewoźnika drogowego. Nie widzimy uzasadnienia, aby przewoźnik ponosił odpowiedzialność za np. „Nieprzestrzeganie terminów badań okresowych oraz okresów użytkowania opakowań”. Wydaje się niezasadne, aby przy okazji dostosowania do przepisów UE zmieniać zakres i wysokość kar. Należy zauważyć, że te nowe propozycje dyskryminują transport drogowy w stosunku do innych gałęzi transportu. Na przykład zwiększono wysokość kary za brak instrukcji pisemnych do 300 zł, tymczasem dla innych gałęzi transportu została poprzednia wysokość kary 250 zł. Uległy również zwiększeniu stawki niektórych kar np. nawet o więcej niż 150%. Nie wydaje się, że wdrożenie rozporządzenia 2016/403 wymaga tak znacznego przebudowanie konstrukcji taryfikatora kar. Uważamy, że proponowany załącznik wymaga ponownego przeanalizowania i przypisania odpowiedzialności uczestnikom przewozu, którzy faktycznie mogą mieć wpływ na projektowane naruszenia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Należy wyjaśnić, że główne obowiązki uczestników przewozu towarów niebezpiecznych zostały wyraźnie określone przede wszystkim w przepisach Działu 1.4 Umowy ADR. Projektowany załącznik w żadnym miejscu nie wykracza ponad odpowiedzialność każdego z uczestników przewozu towarów niebezpiecznych, niż wynika to z obowiązków przypisanych im w Umowie ADR i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych (dalej także UPTN). Wymaga przypomnienia, że załącznik odnosi się do wszystkich uczestników przewozu pod względem ich obowiązków. Odpowiedzialność</p>	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

			<p>za dane naruszenie sklasyfikowane np. pod lp. 3.20 (o którym mowa w uwadze nr 78) może być zatem odnoszona tylko do tego uczestnika przewozu, który stosownie do przepisów Umowy ADR ma obowiązek o to zadbać. Przy omawianym naruszeniu nie została wskazana kategoria według rozporządzenia 2016/403, a więc najczęściej nie będzie ono miało zastosowania wobec przewoźnika, za wyjątkiem sytuacji, w której przewoźnik jednocześnie występuje w innej roli w tym konkretnym przewozie.</p> <p>Natomiast wysokość kar została dostosowana adekwatnie do wagi naruszenia wedle przepisów rozporządzenia 2016/403. Trzeba przypomnieć, że innych gałęzi transportu owo rozporządzenie nie dotyczy. Poza tym przedmiotowa uwaga nie zasługuje również na uwzględnienie w kontekście postulatów organizacji reprezentujących środowisko kierowców (OPZZ), która uznaje za konieczne dalsze zaostrenie kar względem przewoźników. Projektowane rozwiązania wychodzą zatem naprzeciw oczekiwaniom strony społecznej, ale czynią to tylko tam, gdzie w ocenie projektodawcy jest to konieczne.</p>	
79.	Art. 3 pkt 1 (art. 13 ust. 2)	<p>Transportowy Dozór Techniczny (TDT) proponuje, aby zapis w art. 13 ust. 2 w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (DZ. U. z 2016 r. poz. 1834, 1948 i 1954, zwanej dalej ustawą) nie był uchylony a jedynie zmodyfikowany.</p> <p>Proponujemy następujący zapis w ust. 2 artykułu 13:</p> <p>„Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany zamieścić w dokumencie dodatkowym innym niż dokument przewozowy wymagany przepisami ADR, RID lub ADN nazwę i adres podmiotu, którego własnością, w chwili przekazania osobie wykonującej przewóz towarów, jest towar niebezpieczny”.</p>	Zrezygnowano z wprowadzenia projektowanej zmiany.	Transportowy Dozór Techniczny

		<p>Wzór dokumentu dodatkowego określi minister właściwy ds. transportu w porozumieniu z ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.</p> <p>W opinii TDT postępowanie w tym zakresie jest zgodne z artykułem 4 ustęp q1 Umowy ADR, który stanowi: „Każda Umawiająca się Strona zachowuje prawo regulowania lub wprowadzania zakazu wwozu towarów niebezpiecznych na jej terytorium z innych przyczyn niż bezpieczeństwo w czasie przewozu.”. Wprowadzone wymaganie dotyczące podawania nazwy i adresu właściciela towaru niebezpiecznego w chwili przekazania tego towaru osobie wykonującej przewóz wynika z przyczyn innych niż bezpieczeństwo w czasie przewozu.</p> <p>W podstawowym dokumencie przewozowym wymaganym przepisami podanymi w dziale 5.4 w załączniku I umowy ADR nie ma miejsca na informację dotyczącą właściciela towaru niebezpiecznego, ale można sporządzić dodatkowy dokument i umieścić w nim tę informację.</p> <p>Artykuł 4 ustęp 1 upoważnia Polskę do zakazu lub regulowania tego przewozu, ponieważ działania te są prowadzone z przyczyn innych niż bezpieczeństwo. W celu zapewnienia przejrzystości wprowadzonych regulacji oraz ułatwienia dostępu do tych przepisów wskazanym byłoby opublikowanie ich dodatkowo na stronach internetowych Ministerstw, które w zakresie swych kompetencji obejmują zagadnienia transportu lądowego towarów niebezpiecznych.</p> <p>Ze względu na to, że regulacje te dotyczyłyby nie tylko przewoźników polskich, ale także przewoźników z państw Umawiających się Stron ADR, wskazanym byłoby aby polskie regulacje podane były także w językach urzędowych ADR, którymi są angielski, francuski i rosyjski.</p> <p>Pragniemy również wyrazić opinię, że utrzymanie art. 13 ust. 2 w proponowanym przez nas brzmieniu ma znaczący wpływ na poprawną eksploatację urządzeń technicznych służących do transportu towarów niebezpiecznych.</p> <p>Z doświadczenia TDT wynika, że w pewnych przypadkach ustalenie właściciela towaru niebezpiecznego (właściciela/użytkownika urządzenia technicznego) ma bardzo duże znaczenie w momencie wystąpienia awarii urządzenia technicznego. W 2016 r. odnotowaliśmy przypadek kontenera-cysterny do przewozu chloru, który uległ rozszczelnieniu na terenie terminala morskiego w Gdyni. Czynności kontrolne podjęte przez TDT oraz Państwową Straż Pożarną stosunku do tego urządzenia były bardzo utrudnione właśnie ze względu na niemożliwość ustalenia podmiotu odpowiedzialnego za kontener cysternę, który uległ awarii. W obliczu zaistniałej awarii grożącej wyciekami chloru nie można było ustalić ani właściciela urządzenia ani właściciela towaru niebezpiecznego.</p> <p>Dodatkowo, zdaniem TDT, zachowanie odpowiedniego zapisu w ustawie, w proponowanym brzmieniu, pozwoli ograniczyć szarą strefę w obronie towarami niebezpiecznymi (przede wszystkim paliwami płynnymi).</p> <p>Ponadto informujemy, że kwestia określenia właściciela towaru niebezpiecznego w dokumentach przewozowych została omówiona po raz kolejny na 102 posiedzeniu Grupy Roboczej nr 15 EKG ONZ ds. towarów niebezpiecznych (WP.15), które odbyło się w Genewie w dniach 8-12 maja 2017 r. z udziałem przedstawicieli TDT oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Rezultaty z dyskusji nad ww. kwestią Sekretariat Grupy Roboczej ds. przewozu towarów niebezpiecznych przedstawił w protokole roboczym ECE/TRANS/WP.15/2017/CRP.1/Add.3 z dnia 10 maja 2017 r. w punktach od 29 do 32.</p>		
80.	Art. 3 pkt 4 (art. 107)	do zmiany 4) odnoszącej się do zmienianego art. 107 – jest tu próba wprowadzenia do krajowych przepisów tabeli 9 załącznika I rozporządzenia 2016/403 oraz załącznika III dyrektywy 2006/22/WE poprzez opracowanie zał. nr 1 do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Nie widzimy takiego załącznika nr	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze redakcyjnym. Załącznik nr 4 do projektu ustawy o	Polska Izba Gospodarcza Transportu

		1, więc trudno się do tego odnosić. Natomiast widzimy zał. nr 4 i zał. nr 5, które w jednym przepisie w zmienianej ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych zostały opisane i przywołane jako zał. 1 i 2. Skoro zał. 4 ma dotyczyć przewozu drogowego, to należy go opracować wg zasad opisanych przez nas w punkcie 19 naszego pisma a zał. nr 5 nazwać prawidłowo, jako zał. nr 1 i pozostawić, jako dotyczący przewozu towarów niebezpiecznych transportem kolejowym i żeglugą śródlądową;	zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC90) określa brzmienie załącznika nr 1 do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.	Samochodowego i Spedycji
81.	Art. 3 pkt 5 (art. 110)	Wprowadzenie proponowanego rozwiązania ograniczającego limit kar pieniężnych do kwoty 10000 zł na każdego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest niezgodne z projektowanymi zmianami dotyczącymi limitów kar w transporcie drogowym. Biorąc pod uwagę fakt, że uczestnikiem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych może być zarządzający przedsiębiorstwem lub transportem w przedsiębiorstwie oraz inna osoba fizyczna prowadząca działalność związana z tym przewozem, to stosując zasady równego traktowania podmiotów, do limitu kar za naruszenia powinny mieć zastosowanie przepisy ogólne dotyczące transportu drogowego, a więc kwota 5000 zł a nie 10000 zł. Dodatkowo, nie określono, czy limit kar 10000 zł za naruszenia dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych będzie wliczony w proponowany limit kar 15000 zł w transporcie drogowym. Takie rozwiązanie może spowodować dodatkowe napiętnowanie przewozów drogowych towarów niebezpiecznych, do których będzie stosować się sumę dwóch limitów, czyli kwotę nie 25000, a takie rozwiązanie należy uznać za całkowicie bezzasadne i naruszające równość traktowania podmiotów uczestniczących w przewozie drogowym rzeczy. Wobec powyższego proponuje się przyjęcie obecnie stosowanego rozwiązania przyjętego w art. 110 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.	Uwaga nieuwzględniona Uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych zostali określani w Dziale 1.4 Umowy ADR. Co prawda nie jest to katalog zamknięty, ale nie sposób uznać za takich kierowców i zarządzających transportem. Przepisy UPTN w zakresie górnej granicy kary nie odnoszą się do sankcji nakładanych w trybie KPOW na osoby fizyczne, nie objęte załącznikiem do UPTN.	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA
82.	Art. 3 pkt 7 (załączniki)	należy uporządkować numerację załączników;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga o charakterze legislacyjnym. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej projektowane zmiany art. 92 i 92a ust. 2 (przejście z odpowiedzialności wykroczeniowej zarządzającego transportem na odpowiedzialność administracyjną) skutkują koniecznością uchylecia załącznika 2 i dodania załącznika 2a.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
83.	Art. 4	Postulujemy dodanie zwrotu „i sądowno-administracyjnych”, albowiem Sądy Administracyjne mogą zmieniać decyzje organów administracji, a więc powinny również stosować przepisy materialne stanowiące podstawę wydania decyzji. (komentarz nr 21)	Uwaga nieuwzględniona Sądy administracyjne sprawują jedynie kontrolę sądową nad decyzjami administracyjnymi. Zaproponowane brzmienie jest prawidłowe i nie odbiega od dotychczasowego sposobu redakcji tego rodzaju przepisów przejściowych.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
84.	Art. 6	Raząco krótkie vacatio legis będące wynikiem zaniedbań i opieszałości DTD. Oczekujemy poszanowania	Uwaga nieuwzględniona	Ogólnopolskie

		pracodawców, którzy uczciwie pracują na krajowym i międzynarodowym rynku, a nowe przepisy będą wprowadzane z odpowiednim wyprzedzeniem, umożliwiającym adresatom norm prawnych, zapoznanie się z ich treścią i dostosowaniem wewnętrznych procedur. Termin 3 miesiące jest terminem minimalnym w naszej ocenie. (komentarz nr 22)	Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 i uruchomienia KREPTD oraz podłączenia go do ERRU uwaga niemożliwa do uwzględnienia.	Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
85.	Art. 6	W pierwszej kolejności z przykrością musimy wskazać, że po raz kolejny kierowane przez Resort projekty legislacyjne kierowane są do konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag, krótszym niż przewiduje Regulamin Prac Rady Ministrów. Uzasadnieniem skrócenia terminu, nie może być w naszej opinii potrzeba pilnego dostosowania przepisów polskiego prawa do Rozporządzenia 2016/403 <i>uzupełniającego rozporządzenie PE i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE PE i Rady, gdyż:</i> <ul style="list-style-type: none"> rozporządzenie to zostało przyjęte w marcu ubiegłego roku, obowiązuje od 1 stycznia 2017 r., a o potrzebie jego wdrożenia dyskutowaliśmy wielokrotnie podczas prac nad ustawą, której celem było utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. W obliczu już i tak znaczącego opóźnienia, aktualny pośpiech w procedowaniu, w tym założone zaledwie 14-dniowe <i>vacatio legis</i> nie wydaje się mieć uzasadnienia.	Uwaga nieuwzględniona Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 i uruchomienia KREPTD oraz podłączenia go do ERRU uwaga niemożliwa do uwzględnienia.	Transport i Logistyka Polska
86.	Załącznik nr 1 lp. 1.1, 1.2 i 1.3	wysokość grzywny w złotych zmniejszyć z 200 zł do 100 zł	Uwaga nieuwzględniona Zaproponowana wysokość grzywny w lp. 1.1., 1.2 i 1.3 odpowiada kategorii BPN. W przypadku popełnienia PN przewiduje się karę grzywny w wysokości 150 zł.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
87.	Załącznik nr 1 lp. 1.4	Wysokość grzywny winna być obniżona do 50 zł a opis grzywny uzupełniony o zapis „za każdy dzień”	Uwaga nieuwzględniona, ponieważ zaproponowano jednakową wysokość kary pieniężnej niezależnie od liczby nieokazanych wykresówek itd.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
88.	Załącznik nr 1 lp. 1.5	Wysokość grzywny winna być obniżona do 50 zł a opis grzywny uzupełniony o zapis „za każdy dokument”	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
89.	Załącznik nr 1 lp. 4.3.1	Negatywnie oceniamy wyeliminowanie „niekaralności” skrócenia dziennego okresu odpoczynku o 15 minut (obecny punkt 4.3)	Uwaga nieuwzględniona, z uwagi na przepisy unijne, które nie wprowadzają przypadku niekaralności tego naruszenia w takim przypadku.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
90.	Załącznik nr 1 lp. 10.2	Naruszenie lp. 10.2 powinno otrzymać brzmienie „Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi”	Uwaga nieuwzględniona, proponowane brzmienie lp. 10.2 jest zgodne z 2.3 załącznika I do rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
91.	Załącznik nr 1	Naruszenie lp. 13 powinno otrzymać brzmienie „Użytkowanie tej samej wykresów lub karty kierowcy przez	Uwaga nieuwzględniona	Ogólnopolskie

	lp. 13	kilku kierowców”	Uwaga niezasadna. Przepis celowo pomija wskazanie karty kierowcy do tachografu cyfrowego, gdyż przepisy ustawy o systemie tachografów cyfrowych wprowadziły już mandat karny nakładany na kierowcę za użytkowanie tej samej karty kierowcy przez kilku kierowców (tj. używanie cudzej karty), a więc ten sam rodzaj sankcji za identyczny czyn niedozwolony.	Porozumienie Związków Zawodowych
92.	Załącznik nr 1 lp. 14	Naruszenie lp. 14 powinno otrzymać brzmienie „Jednoczesne nieuzasadnione użytkowanie kilku wykresówek lub kart kierowcy albo użytkowanie cudzej wykresówki lub karty kierowcy”	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna. Przepis celowo pomija wskazanie karty kierowcy do tachografu cyfrowego, gdyż przepisy ustawy o systemie tachografów cyfrowych wprowadziły już mandat karny nakładany na kierowcę za użytkowanie tej samej karty kierowcy przez kilku kierowców (tj. używanie cudzej karty), a więc ten sam rodzaj sankcji za identyczny czyn niedozwolony.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
93.	Załącznik nr 2a lp. 3.7	Zarządzający transportem ma odpowiadać za dopuszczenie do wykonywania przewozu kierowcy, który posługuje się kartą kierowcy wydaną na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów. Tymczasem jest to okoliczność poza jego całkowitą kontrolą, albowiem zarządzający transportem nie ma możliwości weryfikacji procesu wydawania kierowcy karty ani też nie ma możliwości weryfikacji karty kierowcy.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna. proponowane brzmienie lp. 3.7a jest zgodne z 2.6 załącznika I do rozporządzenia 2016/403. Należy również podkreślić, że kartę kierowcy wydaje się na podstawie kopii prawa jazdy i fotografii kierowcy. Do zadań zarządzającego transportem należy dopilnowanie aby kierowcy wykonujący przewozy na rzecz przedsiębiorstwa posiadali ważne uprawnienia do kierowania pojazdami.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
94.	Załącznik nr 2a lp. 15.2, 4 i 7	Zarządzający nie ma możliwości kontroli stanu technicznego pojazdu znajdującego się w trasie (przy założeniu, że pojazd wyjechał sprawny), a w szczególności działań i zaniechań kierowcy w tym zakresie (prawidłowa obsługa codzienna). Nie może też zapobiec nielegalnemu zamontowaniu przez kierowcę urządzeń określonych w punkcie 7.	Uwaga nieuwzględniona, lp. 15 wskazuje na „dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem”.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
95.	Załącznik nr 2a lp. 16	Nie podważamy zasady penalizowania tego typu naruszeń, zwracamy jednak uwagę, iż w przypadku gdy przewoźnik posiada zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego o masie całkowitej np. 70 ton, a	Uwaga uwzględniona	Ogólnopolskie Stowarzyszenie

		okaże się, że z przyczyn niezależnych od przewoźnika (np. nieprawidłowa masa ładunku podana przez zleceniodawcę), przekroczone masę całkowitą pojazdu, która wynosi np. 71 ton, doprowadzi to do drastycznych w skutkach konsekwencji, albowiem nawet nieznaczne przekroczenie wymiarów lub masy wskazanej w zezwoleniu, traktowane jest jak brak zezwolenia. Przypominamy, że w takim scenariuszu procentowe przekroczenie obliczane będzie od poziomu normatywnego, czyli 40 ton. W takim przypadku przewoźnicy świadczący usługi przewozu pojazdami nienormatywnymi, którzy zostali oszukani przez zleceniodawców co do masy ładunku, będą ponosili ogromną odpowiedzialność nie z własnej winy. Żądamy zatem, aby przekroczenie obliczane było od wartości wskazanych w zezwoleniu. Brak tego rozwiązania spowoduje, że jednakową karą obarczany będzie przewoźnik, który z pełną premedytacją nie złożył wniosku o zezwolenie i nie posiada zezwolenia, jak i ten, który nie z własnej winy i nieznacznie przekroczył parametry wskazane w zezwoleniu. (komentarz nr 23)		Pracodawców Transportu Nienormatywnego
96.	Załącznik nr 2a lp. 20	Zapisy są zbyt ogólne i mało precyzyjne. Pojęcia „braku organizacji pracy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy”, mają charakter nieostry i zdecydowanie oceny. Należy doprecyzować te kryteria nakładania kar. Na podkreślenie zasługuje fakt, że GITD nie opracował do tej pory wzorcowego sposobu organizacji pracy kierowcy i nie jest w stanie wskazać sposobu jego ustalenia.	Uwaga nieuwzględniona Naruszenie zostało zredagowane zgodnie z treścią rozporządzenia 2016/403.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
97.	Załącznik nr 2a lp. 20	Opis naruszenia jest sformułowany w sposób nieczytelny. Pozostawia wiele możliwości interpretacyjnych i wywoływać będzie spory interpretacyjne. Po zmianach treści należy rozważyć możliwość ograniczenia stosowania jedynie do kontroli w siedzibach przedsiębiorstw.	Uwaga nieuwzględniona Naruszenie zostało zredagowane zgodnie z treścią rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
98.	Załącznik nr 3 lp. 1.7	Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy jest co do zasady możliwe, o ile nie prowadzi do naruszenia przepisów, pogorszenia bezpieczeństwa lub nie sprzyja temu faktowi, zgodnie z art. 10 ust. 1 Rozporządzenia 561. Ten zapis nie zawiera ograniczenia.	Uwaga nieuwzględniona Przepisy rozporządzenia 561 mają bezpośrednie zastosowanie i przepis sankcjonujący nie wymaga przytaczania ww. przepisów prawa materialnego w tym zakresie.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
99.	Załącznik nr 3 lp. 1.9	Kolejna nieprzemyślana propozycja. Zmniejszenie kary z 8 na 3 tysiące złotych, brak precyzyjnych przepisów dotyczących wskazania, który podmiot jest odpowiedzialny za prawidłowe wypełnienie listów przewozowych. Kara jest choć nie wiadomo kogo dotyczy. Ustawa o transporcie drogowym nie reguluje kto jest odpowiedzialny za wystawienie listu przewozowego lub innych dokumentów, a mimo to proponuje się wprowadzenie kar. Ustawodawca nie ustanawia reguł, ale ochoczo chce nakładać kary. W ocenie OSPTN art. 55a ustawy prawo przewozowe, powinien być uzupełniony i przeniesiony do ustawy o transporcie drogowym. Ponadto powinno się uregulować w akcie prawa krajowego o randze ustawy, „obowiązki nadawcy”, których naruszenie będzie obwarowane jakże oczekiwanymi przez ustawodawcę karami. (komentarz nr 24)	Uwaga nieuwzględniona Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Ponadto należy wskazać, że naruszenie to było już określone na gruncie aktualnie obowiązujących przepisów i orzecznictwo organów kontroli i sądów administracyjnych nie wskazuje na wątpliwości na tle ich stosowania.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
100.	Załącznik nr 3 lp. 1.12	Z końcem listopada 2017 roku, po 5 latach zaległości, na terenie Polski obowiązywać ma KREPTD. Dane dotyczące osoby zarządzającej transportem znaleźć się mają w elektronicznej bazie KREPTD. Bezpodstawnym jest więc penalizowanie braku udostępnienia informacji, które organy kontrolne będą	Uwaga nieuwzględniona Naruszenie jest konieczne z uwagi na możliwość wyznaczenia kilku	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców

		posiadać w budowanej przez siebie, ogólnopolskiej, a co więcej – powszechnie dostępnej, bazie danych. Jest to kolejny przejaw projektowania „na kolanie” oraz braku szerszego spojrzenia przez projektodawcę. Podejrzewamy, że projektodawcy skończyły się już pomysły za co jeszcze można nałożyć karę, więc proponuje, aby nakładać karę za niepodanie informacji, która od 1 grudnia 2017 roku dostępna będzie „w internecie”. (komentarz nr 25)	zarządzających transportem i przypisanie odpowiedzialności właściwemu zarządzającemu transportem, a nie każdemu z ujętych w KREPTD.	Transportu Nienormatywnego
101.	Załącznik nr 3 lp. 1.12	Opis naruszenia jest sporządzony w sposób niezrozumiały i na skutek tego uniemożliwiający stosowanie.	Uwaga uwzględniona Lp. 1.12 zostanie przeredagowana w następujący sposób: „ <i>Niewskazanie, na żądanie właściwego organu, zarządzającego transportem, któremu powierzono kierowanie operacjami transportowymi, poddanymi kontroli.</i> ”	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
102.	Załącznik nr 3 lp. 1.13	Zbyt ogólny zapis. Zarówno organy kontrolne jak i podmioty podległe będą miały ogromny problem z precyzyjnym zrozumieniem intencji ustawodawcy. Postulujemy wykreślenie tego zapisu. (komentarz nr 26)	Uwaga nieuwzględniona Podmiot zlecający przewóz drogowy powinien znać przepisy i wiedzieć, jakie uprawnienie jest wymagane przy wykonywaniu danego rodzaju przewozu drogowego.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
103.	Załącznik nr 3 lp. 1.13	Podmiot nieposiadający uprawnień to także taki, który nie posługuje się dokumentami sfalszowanymi (podrobionymi, przerobionymi). W tym przypadku zlecający zostaje wprowadzony w błąd i może nie mieć możliwości weryfikacji uprawnień np. w powszechnie dostępnej bazie danych. Trzeba rozdzielić te dwie sytuacje jako podstawy nałożenia kary.	Uwaga nieuwzględniona W przypadku posłużenia się przez podmiot sfalszowanymi uprawnieniami podmiot zlecający przewóz nie ponosi odpowiedzialności.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
104.	Załącznik nr 3 lp. 1.14	Naruszenie lp. 1.14 powinno otrzymać brzmienie „Wykonywanie przewozu drogowego bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej, szkolenia okresowego lub uzyskania orzeczenia lekarskiego bądź psychologicznego o braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy”	Uwaga nieuwzględniona Naruszenie zostało zredagowane zgodnie z treścią rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
105.	Załącznik nr 3 lp. 5.4, 5.8 i 5.9	Zaproponowane progi są zbyt wysokie	Uwaga nieuwzględniona Naruszenie zostało zredagowane zgodnie z treścią rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
106.	Załącznik nr 3 lp. 5.13	Naruszenie lp. 5.13 powinno otrzymać brzmienie „Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych w przypadku gdy było to dopuszczalne”	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna – niezgodność z rozporządzeniem 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
107.	Załącznik nr 3 lp. 6.1.1	Naruszenie lp. 6.1.1 powinno otrzymać brzmienie „Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w tachograf lub homologowany tachograf”	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezgodna z zasadami techniki prawodawczej. Każdy tachograf zainstalowany zgodnie z przepisami musi podlegać homologacji.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
108.	Załącznik nr 3	Naruszenie lp. 6.1.3 powinno otrzymać brzmienie „Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia	Uwaga nieuwzględniona	Ogólnopolskie

	lp. 6.1.3	lub korzystanie z urządzenia lub innego instrumentu, którego działanie powoduje zmianę zapisów tachografu”	Uwaga nie jest zasadna. Pojęcie „instrument” to nie to samo co „urządzenie”, ponadto propozycja wyklucza sankcjonowanie przypadków instalacji niedozwolonych elementów, które nie zostały uruchomione lub nie mogą spełnić swojego zabronionego działania.	Porozumienie Związków Zawodowych
109.	Załącznik nr 3 lp. 6.1.6	Naruszenie lp. 6.1.6 powinno otrzymać brzmienie „Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat lub którego przegląd został wykonany w sposób nieprawidłowy”	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna – „nieprawidłowy przegląd” oznacza w świetle przepisów brak stosownego sprawdzenia okresowego, badania kontrolnego lub kalibracji.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
110.	Załącznik nr 3 lp. 6.1.7 i 6.3.1	Opis naruszenia zbyt ogólnikowy co skutkować będzie wątpliwościami interpretacyjnymi	Uwaga nieuwzględniona Opis naruszenia został zaczerpnięty z rozporządzenia 2016/403.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
111.	Załącznik nr 3 lp. 6.3.19	Naruszenie lp. 6.3.19 powinno otrzymać brzmienie „Nieudostępnienie lub odmowa udostępnienia ...”.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna – proponowana zmiana nie modyfikuje zakresu stosowania normy prawnej.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
112.	Załącznik nr 3 lp. 6.3.20 i 6.3.21	Naruszenia opisane pod lp. 6.3.20 i pl. 6.3.21 powinny mieć zastosowanie tylko podczas kontroli w przedsiębiorstwie. Dlatego w opisie naruszenia powinno się dodać „podczas kontroli przedsiębiorstwa”.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna, ponieważ możliwość badania terminowości wczytywania danych podczas kontroli drogowych zwiększa oddziaływanie dyscyplinujące w zakresie terminowości pobierania danych.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
113.	Załącznik nr 3 lp. 10.1	Nie podważamy zasadności tych zapisów, zwracamy jednak uwagę na liczne i rażące naruszenia jakich dopuszczają się osoby świadczące usługi pojazdami do 3,5 tony (tzw. busy), za które jedyną karę ponosi kierujący w postaci mandatu karnego. (komentarz nr 27)	Uwaga nieuwzględniona Przepisy rozporządzenia 2016/403 nie dotyczą pojazdów do 3,5 t, tylko pojazdów kategorii N2 i N3. Wobec powyższego uwaga poza zakresem projektu ustawy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu ustawy. Uwaga zostanie rozpatrzona w	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			kolejnej, przygotowywanej przez resort, zmianie przepisów m.in. z obszaru ruchu pojazdów nienormatywnych.	
114.	Załącznik nr 3 lp. 10.1, 10.2, 10.3 i 10.4	W obecnym brzmieniu naruszenia te mogą powodować, że za złamanie przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym stosowane będą podwójne sankcje co jest niezgodne z konstytucją. Rozwiązania te wymagają znacznego udoskonalenia i poświecenia pewnego wkładu pracy.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna (por. stanowisko do uwagi nr 65)	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
115.	Załącznik nr 3 lp. 10.2	Bubel prawny i totalitaryzm. Przewoźnik otrzyma karę za brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, wynikającą z ustawy o ruchu drogowym, oraz dotatkowo karę z ustawy o transporcie drogowym. Polska wkracza na niebezpieczną drogę zmierzającą ku unicestwieniu najlepiej rozwijającej się polskiej branży gospodarczej, jaką jest transport drogowy. Żądamy systemowego uregulowania kar za przekroczenia norm w zakresie wymiarów, masy całkowitej i nacisków osi. Aktualna propozycja to pozbawione logiki „kopiuj – wklej” europejskich przepisów. (komentarz nr 28)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna (por. stanowisko do uwagi nr 65)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
116.	Załącznik nr 3 lp. 10.3	Analogicznie jak w przypadku komentarza 28. Celem ustawodawcy powinno być dążenie do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz dbaniu o poszanowanie zdrowej konkurencji wśród przedsiębiorców. Tymczasem rzeczywiste siły kładzione są na nabijanie kasy do Skarbu Państwa – niezależnie od dystrybucji środków finansowych pomiędzy instytucjami państwowymi. Żądamy usunięcia tego przepisu. (komentarz nr 29)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna (por. stanowisko do uwagi nr 65)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
117.	Załącznik nr 3 lp. 10.4	Analogicznie do komentarzy 28 i 29. Proszę przewidzieć co się stanie w następującym stanie faktycznym – przewoźnik uzyskał zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym właściwym dla wymiarów i masy ładunku wskazanego przez zleceniodawcę w zleceniu. Okazało się jednak, że zleceniodawca oszukał przewoźnika w zakresie wymiarów lub masy ładunku. Pomimo, że przewoźnik nie mógł zbadać masy ładunku, to zgodnie z proponowanymi przepisami będzie musiał zapłacić: - karę za brak zezwolenia - karę za przekroczenie długości - karę za przekroczenie szerokości - karę za przekroczenie masy całkowitej - „karę” w postaci kosztów holowania pojazdów - „karę” w postaci unieruchomienia pojazdu przez kilka dni. Żądamy, aby ustawodawca tworzył „prawo”, a nie tylko skupiał się na nękanii przedsiębiorców poprzez nakładanie nowych kar. (komentarz nr 30)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna (por. stanowisko do uwagi nr 65)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
118.	Załącznik nr 4 lp. 2.1	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 10000.	Stanowisko w zakresie uwag nr: 118 – do 127. Uwaga nieuwzględniona OPZZ nie wyjaśnia, na czym polegać ma ta „nieadekwatność” do stopnia zagrożenia. Należy przypomnieć, że kategoryzacja naruszeń względem stopnia stwarzanego przez nie naruszenia została już dokonana w przepisach rozporządzenia 2016/403. Projekt ustawy dostosowuje	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych

			wysokość sankcji własnie z uwzględnieniem tej regulacji.	
119.	Załącznik nr 4 lp. 2.2	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 5000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
120.	Załącznik nr 4 lp. 2.3	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 3000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
121.	Załącznik nr 4 lp. 2.4	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 8000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
122.	Załącznik nr 4 lp. 2.5	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 5000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
123.	Załącznik nr 4 lp. 2.5	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 3000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
124.	Załącznik nr 4 lp. 3.8	Użyte w opisie naruszenia pojęcie „Stopień stwarzający bezpośrednie zagrożenie dla ludzi i środowiska” nie jest zdefiniowane w Umowie Europejskiej ADR i powinno być zastąpione określeniem „reakcja niebezpieczna” lub jego logicznego rozwinięcia	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
125.	Załącznik nr 4 lp. 3.30	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 5000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
125.	Załącznik nr 4 lp. 4.1	Naruszenie 4.1 powinno otrzymać brzmienie „Przewóz towaru niebezpiecznego nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek, napisów lub innych oznaczeń)”.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
126.	Załącznik nr 4 lp. 4.2	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 1500.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
127.	Załącznik nr 4 lp. 5.2	Wysokość kary nieproporcjonalnie niska w stosunku do zagrożenia generowanego taką nieprawidłowością. proponowana wysokość kary to 3000.	j.w.	Ogólnopolskie Porozumienie

				Związków Zawodowych
128.	Załącznik nr 4 lp. 6.8	Naruszenie 4.1 powinno otrzymać brzmienie „Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jednostką transportową składającą się z więcej niż jednej naczepy lub przyczepy”.	Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z definicją zawartą w Umowie ADR <i>Jednostka transportowa oznacza pojazd samochodowy bez przyczepy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i dołączonej do niego przyczepy.</i> Zgodnie z ww. definicją, jednostką transportową nie jest zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i więcej niż jednej przyczepy/naczepy.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
129.	Załącznik nr 4	Nie rozumiemy kogo ma dotyczyć załącznik Nr 4, tj. naruszenia podczas „wykonywania przewozu towarów niebezpiecznych i innych czynności związanych z tym przewozem” – czy to dotyczy kierowców, zarządzających czy przedsiębiorców, nigdzie w ustawie o transporcie drogowym nie znajdujemy odniesienia do tego załącznika. Ponieważ w Załączniku nr I do Rozporządzenia 2016/403, przewozy towarów niebezpiecznych zdefiniowane zostały w Grupie nr 9, więc uważamy, że należy proponowany zał. nr 4 zlikwidować a naruszenia określić w sposób opisany w punkcie 19 naszego pisma;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nieuzasadniona. Odniesienia do tego załącznika nie należy szukać w UTD, lecz w UPTN tak jak ma to miejsce obecnie, albowiem to jest właściwy akt prawny do jego zamieszczenia. Przepisy UPTN jednoznacznie określają kogo dotyczy załącznik przewidujący kary pieniężne za naruszenie jej unormować, i nie są to kierowcy, zarządzający transportem, lecz uczestnicy przewozu towarów niebezpiecznych, a po raz kolejny należy przypomnieć, że o tym, kogo należy uznać za takowego „uczestnika” wyjaśniają precyzyjnie przepisy Umowy ADR i UPTN.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
130.	Załączniki	Zwiększenie wysokości kar pieniężnych w ramach przepisów Projektu i Załączników. Projekt zmienia w sposób znaczący przepisy dotyczące nakładanych kar pieniężnych, w tym zwiększa się maksymalny pułap jednej kary do kwoty 15 000 PLN (obecnie 10 000 PLN) oraz wprowadza się nową kategorię kar dla osób zarządzających przedsiębiorstwem (od 200 do 2000 PLN; łącznie suma kar maksymalnie 5000). Tak drastyczne zwiększenie stawek jest nieproporcjonalne i niewspółmierne w stosunku do wagi potencjalnie naruszonych przepisów. Należy wskazać, iż Projektodawca ustanawia możliwość karania przedsiębiorców sankcjami aż o 30% większymi niż dotychczas. Tego typu posunięcie może skutkować negatywnymi konsekwencjami finansowymi dla przedsiębiorców, ich rodzin i gospodarstw domowych a w konsekwencji nawet doprowadzić do upadłości części z nich, szczególnie w ramach jednoosobowych działalności gospodarczych. Należy w tym zakresie wziąć również pod uwagę fakt, iż branża transportowa	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna. Uzasadnienie jak do poz. 131.	Federacja Przedsiębiorców Polskich

		jest już w sposób znaczący obciążona nadmierną ilością regulacji prawnych a Projektodawca proponuje wzmocnienie sankcji za niespełnianie przez przedsiębiorców transportowych części tychże regulacji. Dlatego w imieniu Federacji Przedsiębiorców Polskich wnioskujemy o wykreślenie również tej propozycji przepisu z Projektu.		
131.	Załączniki	Zwiększenie wysokości kar pieniężnych w ramach przepisów Projektu i Załączników. Projekt zmienia w sposób znaczący przepisy dotyczące nakładanych kar pieniężnych, w tym zwiększa się maksymalny pułap jednej kary do kwoty 15 000 PLN (obecnie 10 000 PLN) oraz wprowadza się nową kategorię kar dla osób zarządzających przedsiębiorstwem (od 200 do 2000 PLN; łącznie suma kar maksymalnie 5000). Tak drastyczne zwiększenie stawek jest nieproporcjonalne i niewspółmierne w stosunku do wagi potencjalnie naruszonych przepisów. Należy wskazać, iż Projektodawca ustanawia możliwość karania przedsiębiorców sankcjami aż o 30% większymi niż dotychczas. Tego typu posunięcie może skutkować negatywnymi konsekwencjami finansowymi dla przedsiębiorców, ich rodzin i gospodarstw domowych a w konsekwencji nawet doprowadzić do upadłości części z nich, szczególnie w ramach jednoosobowych działalności gospodarczych. Należy w tym zakresie wziąć również pod uwagę fakt, iż branża transportowa jest już w sposób znaczący obciążona nadmierną ilością regulacji prawnych a Projektodawca proponuje wzmocnienie sankcji za niespełnianie przez przedsiębiorców transportowych części tychże regulacji. Dlatego wnioskujemy o wykreślenie również tej propozycji przepisu z Projektu.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna. Stowarzyszenie zwróciło uwagę tylko na jeden aspekt, tj. zwiększenie górnej wysokości limitu kar administracyjnych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej. Zwiększenie tego limitu do 15 000 zł ma na celu oddziaływanie prewencyjne.	Pracodawcy RP
132.	Załączniki	Załączniki do projektu ustawy oprócz oznaczenia kolejnym numerem załącznika do projektu ustawy powinny być opatrzone właściwym numerem wraz z podaniem odniesienia do właściwej ustawy zmienianej w ramach projektowanej nowelizacji.	Uwaga nieuwzględniona Uwaga niezasadna, sprzeczna z zasadami techniki prawodawczej.	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
133.	Załączniki	obecnie proponowane załączniki Nr 1, Nr 2 i Nr 3 do ustawy o transporcie drogowym oraz zał. nr 4 do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych powinny zostać wszystkie zlikwidowane i zastąpione jednym załącznikiem będącym dokładnym odwzorowaniem: „podstawy prawnej wg. przepisów UE i/lub krajowych”, „rodzaju naruszenia” oraz „poziomu naruszenia” jakie zostały ogłoszone w – obowiązującym już od 1 stycznia 2017 r. na obszarze całej UE, a więc także w Polsce - <i>rozporządzeniu Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE. L 74 z 19.03.2016, str. 8) w załącznikach I i II, np.: „ZAŁĄCZNIKA I Kategorie poważnych naruszeń” – w tak przygotowanym [odwzorowanym] projekcie załącznika do ustawy o transporcie drogowym zawierającym dokładne odwzorowanie treści z kolumn: „Podstawa prawnej wg. przepisów UE gdzie należy dodać odniesienia także do podstawy określonej w przepisach krajowych”, „Rodzaj naruszenia” oraz „Poziomu naruszenia” należy tylko dodać trzy nowe kolumny odnoszące się do odpowiedzialności za poszczególne naruszenia przez: kierującego, zarządzającego i przedsiębiorcę. W tych nowych kolumnach winna być określona kwota grzywny w złotych za poszczególne naruszenia dla poszczególnych winnych ich powstania.</i>	Uwaga nieuwzględniona Rozporządzenie unijne nie wymaga od Państw Członkowskich ujednolicenia naruszeń w sposób wskazany w załączniku do niego, lecz jedynie skategoryzowania występujących w prawodawstwie krajowym naruszeń w sposób wskazany w tym rozporządzeniu. Rozporządzenie to służyć ma bowiem kategoryzacji naruszeń i wprowadzeniu algorytmu uruchamiania krajowej procedury oceny dobrej reputacji, a nie ustanowieniu katalogu całkiem nowych naruszeń na terenie Unii. Nie można zgodzić się również z uwagą polegającą na tym, że nie powinno się karać przedsiębiorcy (przewoźnika) za naruszenia popełnione przez kierowcę – np. w zakresie norm socjalnych kierowców. Przedmiotowa uwaga ma charakter	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		<p>wykresówek/karty kierowcy” jest opisany aż w pięciu pozycjach w polskiej propozycji, tj. dla kierowcy w poz. 10.7 „Niezasadne użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu – za każdy dzień” – 100 zł, w poz. 10.13 „Używanie tej samej wykresówki przez kilku kierowców” – 2.000 zł, w poz. 10.14 „Jednoczesne używanie kilku wykresówek albo cudzej wykresówki” – 2.000 zł oraz dla przedsiębiorcy w poz. 6.3.1. „Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy” – 3.000 zł oraz w poz. 6.3.5. „Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę” – 3.000 zł. Kto więc i na postawie jakiego „widzi mi się” będzie decydował, którą z tych pięciu kar zastosować? Jedną z nich tylko dla kierowcy, czy kilka dla kierowcy i obie z nich dla przedsiębiorcy, ponieważ stwierdzenia „jednoczesne użycie kilku wykresówek” zawsze można traktować także jako „niepoprawne stosowanie wykresówek” i nakładać kary z obydwu tytułów jednocześnie. Ponadto nie rozumiemy, dlaczego za w/w trzy różne naruszenia kierowców miałby odpowiadać także dodatkowo przedsiębiorca, który o takim fakcie może się dowiedzieć dopiero po powrocie kierowcy do zajezdni i zdaniu wykresówek do rozliczenia! Ewentualną odpowiedzialność przedsiębiorcy za takie przypadki można by piętnować, gdyby tolerował takie praktyki kierowców lub gdyby przedsiębiorca był jednocześnie kierowcą. Natomiast, gdyby przedsiębiorca zastosował wobec takiego kierowcy powodującego takie naruszenia odpowiedzialność dyscyplinarną przewidzianą w przepisach Kodeksu Pracy, to taki przedsiębiorca powinien być zwolniony z odpowiedzialności karnej określonej w zał. Nr 3. Uważamy, że należałoby to doprecyzować w stosownych zapisach w treści ustawy. Podobnie jest także w wielu innych pozycjach polskiej propozycji trzech załączników i gdyby zrobić jeden załącznik, w sposób opisany powyżej, to dopiero wtedy byłoby wyraźnie widać brak logiki w nakładaniu kar za te same przewinienia.</p> <p>„ZAŁĄCZNIKA II Częstotliwość występowania poważnych naruszeń” – jest przywołany w zmienianym art. 7d. [w ust. 1 pkt 2 lit. a oraz w dodawanym nowym ust. 1a] – uważamy, że taka regulacja będzie wystarczająca;</p>	<p>systemowy i na tym etapie prac, w ramach procedowanego projektu ustawy, nie może zostać uwzględniona.</p>	
134.	Załączniki	<p>Postulujemy obniżenie kar pieniężnych dla kierowców z 2000 zł do maksymalnego pułapu 500 zł. tj. ponad 1/3 płacy netto większości kierowców w 2017 r. pozwoli to urealnić wysokość kar, które obowiązują w transporcie drogowym. Podobnie powinna być zmniejszona kara dla osób zarządzających transportem, gdyż wykonują one polecenia pracodawcy, którzy kierując się jedynie czynnikiem ekonomicznym często uniemożliwiają zaplanowanie przejazdów tak aby gwarantowały one wykonanie przewozu nie naruszając przepisów w zakresie czasu pracy czy też masy dopuszczonych ładunków. Dobrym rozwiązaniem powinno być też drastyczne zwiększenie kar dla przedsiębiorców za wykorzystywanie w samochodach wyłączników tachografów, które powodują że kierowcy są zmuszani do prowadzenia pojazdów po 12-15 godzin, gdy tymczasem płaci im się za 8 godzin pracy. Ponadto pojazdy przy stosowaniu wyłączników przekraczają prędkość 70km/h (ADR) i 80 km/h co jest praktycznie standardem na drogach, czego powodem jest zbyt niska kara dla przewoźnika jak i znikoma ilość kontroli drogowych. Działanie takie pozwoli zwiększyć też bezpieczeństwo na drogach, gdyż wyeliminuje się z ruchu ciężarówki poruszające się 90-110 km co jest również standardem na polskich drogach.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 1071/2009 przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W opinii MIB wysokość kary pieniężnej za wykonywanie przewozu pojazdem, do którego tachografu podłączone jest niedozwolone urządzenie (np. wyłącznik) na poziomie 10 000 zł jest adekwatne, gdyż jest to kwota stanowiąca 2/3 łącznej wysokości kar, jakie można nałożyć podczas jednej kontroli drogowej.</p>	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”
135.	Załączniki	<p>W zakresie maksymalnych kar dla przewoźników drogowych postulujemy ujednoczenie tych kar w ustawie o transporcie drogowym i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych w ten sposób aby kara maksymalna była identyczna za przewóz np. odpadów jak i odpadów niebezpiecznych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Zmiany wysokości sankcji podyktowane były koniecznością</p>	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ

			dostosowania prawa krajowego do kategoryzacji naruszeń wprowadzonej rozporządzeniem 2016/403 i koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszać charakter sankcji.	„Solidarność”
136.	Załączniki	<p>Jednocześnie, postulujemy wprowadzenie sankcji dla kierowców stosujących urządzenia zakłócające prawidłową pracę tachografu w postaci zakazu prowadzenia pojazdu przez okres 3 miesięcy.</p> <p>Wydaje się, że projektodawcy konstruując nowy kształt załączników nie dokonali należytej staranności przy ocenie sytuacji na rynku przewozów drogowych. Przykłady można by mnożyć, skupimy się jednak jedynie na kilku. W załączniku nr 3, bez żadnego uzasadnienia, pojawiły się zmiany, które trudno zaakceptować, jak chociażby zmniejszenie do 1 000 zł (z 8 000zł) sankcji za wykonywanie przewozu na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia.</p> <p>Niezrozumiałym jest również dodanie w zał. 3 pozycji 1.3 „zlecenie przewozu drogowego podmiotowi nieposiadającemu uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, w tym w szczególności uprawnień wymaganych odpowiednio do rodzaju wykonywanego przewozu.” Przewoźnik podzlecający przewóz drogowy nie ma możliwości pełnej weryfikacji uprawnień przedstawianych mu przez podwykonawcę. Absurdalnym jest, aby musiał odpowiadać za zostanie wprowadzonym w błąd przez podmiot.</p> <p>Jednocześnie, na stosunkowo niskim poziomie – 3 tys. zł pozostawiono sankcję za fałszowanie rejestrów pracy przez przedsiębiorców, co jest ewidentnym naruszeniem zasad uczciwej konkurencji.</p> <p>Projektodawcy zdecydowali również o dodaniu sekcji 9 dot. naruszeń przepisów o zdatności technicznej pojazdów, co w naszej ocenie powoduje dublowanie się sankcji za tego rodzaju naruszenia. Włączenie tych naruszeń do załącznika ustawy o transporcie drogowym nie znajduje żadnego uzasadnienia, wprowadza jedynie chaos prawny.</p>	<p>Uwagi wyjaśnione</p> <p>Sankcjonowanie braku zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne karą pieniężną w wysokości 8 000 zł stanowiło nieproporcjonalną sankcję do wagi tego naruszenia w stosunku do podmiotu, który przewozy wykonuje jedynie pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej.</p> <p>Odnosnie uwagi dotyczącej lp. 1.3 należy wskazać, że od podmiotów profesjonalnie zajmujących się operacjami transportowymi należy wymagać, aby dokonywali sprawdzenia uprawnień do wykonywania określonej działalności gospodarczej przez swoich kontrahentów, co nie powinno im, jako profesjonalistom nasręczać kłopotów i powinno przyczynić się do zwiększenia przestrzegania prawa.</p> <p>Odnosnie wprowadzenia w załączniku nr 3 sekcji dot. naruszeń przepisów o zdatności technicznej pojazdów – uwaga jest niezasadna ponieważ przepisy ustawy o transporcie drogowym w sposób wyraźny rozgraniczają odpowiedzialność poszczególnych podmiotów za naruszenia ujęte w załącznikach. Ponadto przepisy ustawy przewidują sytuacje kiedy kierującym pojazdem jest</p>	Transport i Logistyka Polska

			<p>jednocześnie jego właściciel lub prawny użytkownik, tj. przewoźnik drogowy podlegający odpowiedzialności administracyjnej. Wówczas zgodnie z art. 92a ust. 5: „Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej”.</p> <p>Tego rodzaju przepis znajduje się także w projekcie UC90. W art. 92a ust. 9 projektu wskazano bowiem, że: „Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1 lub 2, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej”.</p> <p>Tym samym w sytuacji, kiedy pojazdem nieposiadającym aktualnego badania technicznego, bądź posiadającym usterkę lub usterki niebezpieczne, kieruje osoba niebędąca jednocześnie przewoźnikiem drogowym, kierujący podlega sankcji nakładanej na podstawie ustawy-Prawo o ruchu drogowym w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia. Natomiast przewoźnik drogowy podlega sankcji administracyjnej nakładanej w oparciu o przepisy ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>Z kolei w sytuacji, kiedy pojazdem nieposiadającym aktualnego badania technicznego, bądź posiadającym usterkę lub usterki niebezpieczne, kieruje sam przewoźnik drogowym, nie podlega on sankcji nakładanej na</p>	
--	--	--	---	--

			<p>podstawie ustawy -Prawo o ruchu drogowym w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia, lecz podlega jedynie sankcji administracyjnej nakładanej w oparciu o przepisy ustawy o transporcie drogowym – na podstawie przepisu art. 92a ust. 9 tej ustawy wykluczającego podwójną odpowiedzialność tej samej osoby za to samo naruszenie przepisów.</p> <p>Uwaga dotycząca wysokości kary za naruszenie polegające na fałszowaniu rejestrów pracy przedsiębiorców zostanie uwzględniona.</p>	
137.	Załączniki	<p>Dobrym rozwiązaniem powinno być też drastyczne zwiększenie kar dla przedsiębiorców za wykorzystywanie w samochodach wyłączników tachografów, które powodują że kierowcy są zmuszani do prowadzenia pojazdów po 12-12 godzin, gdy tymczasem płaci im się za 8 godzin pracy. Ponadto pojazdy przy stosowaniu wyłączników przekraczają prędkość 70 km/h (ADR) i 80 km/h co jest praktycznie standardem na drogach, czego powodem jest zbyt niska kara dla przewoźnika jak i znikoma ilość kontroli drogowych. Działanie takie pozwoli zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, gdyż wyeliminuje się z ruchu ciężarówki poruszające się 90-110 km co jest również standardem na polskich drogach.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zmiany wysokości sankcji podyktowane były koniecznością dostosowania prawa krajowego do kategoryzacji naruszeń wprowadzonej rozporządzeniem 2016/403.</p>	<p>Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”</p>
138.	Załączniki	<p>W zakresie maksymalnych kar dla przewoźników drogowych postulujemy ujednoczenie tych kar w ustawie o transporcie drogowym i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych w ten sposób, aby kara maksymalna była identyczna za przewóz np. odpadów, jak i odpadów niebezpiecznych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Zmiany wysokości sankcji podyktowane były koniecznością dostosowania prawa krajowego do kategoryzacji naruszeń wprowadzonej rozporządzeniem 2016/403 i koniecznością ochrony rynku przewoźników krajowych przed nieuczciwą konkurencją, stąd też wzmocniono odstraszący charakter sankcji.</p>	<p>Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”</p>
139.	Dodatkowe zmiany	<p>Poza przewidzianymi zmianami proponujemy jeszcze dokonać kolejnych nowych – naszym zdaniem - koniecznych zmian:</p> <p>Proponujemy dodać nową zmianę 3aa dotyczącą art. 39j ust. 5 – Proponujemy w art. 39j skreślić ust. 5</p> <p>W proponowanej zmianie <i>chodzi o skreślenie wymagań, aby kierowcy wykonujący kolejne szkolenia okresowe nie musieli przedstawiać orzeczeń z badań lekarskich i psychologicznych przed terminem wydania kolejnego świadectwa kwalifikacji, [było to już procedowane w Sejmie w 2016 r. i zostało usunięte na wniosek legislatorów, ponieważ wtedy zmieniano przepisy odnoszące się do regulacji unijnych</i></p> <p>Proponujemy dodać nową zmianę 3b dotyczącą art. 39k ust. 4 – proponujemy w art. 39k skreślić ust. 4;</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Uwaga poza zakresem projektu ustawy. Mając na uwadze konieczność dokonania pilnej transpozycji rozporządzenia 2016/403 uwaga niemożliwa do uwzględnienia na tym etapie prac legislacyjnych w ramach przedmiotowego projektu</p>	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</p>

		<p>W proponowanej zmianie <i>chodzi o skreślenie wymagań, aby kierowcy wykonujący kolejne szkolenia okresowe nie musieli przedstawiać orzeczeń z badań lekarskich i psychologicznych przed terminem wydania kolejnego świadectwa kwalifikacji, [było to już procedowane w Sejmie w 2016 r. i zostało usunięte na wniosek legislatorów, ponieważ wtedy zmieniano przepisy odnoszące się do regulacji unijnych.</i></p> <p>W zał. nr 3 [przedsiębiorcy] proponujemy nadać nowe brzmienie w punkcie 2.3.2, na brzmienie: „2.3.2. – ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków – 3.000 zł; powyższa kara nie będzie nakładana, jeżeli na drogach publicznych jednojezdniowych, poza obszarem miast, zarządca drogi nie wyznaczył odrębnego miejsca przeznaczonego do wsiadania i wysiadania pasażerów w kierunku przeciwnym a więc na danej linii komunikacyjnej musi być dopuszczalne zatrzymywanie się autobusów realizujących publiczny transport zbiorowy po przeciwnej stronie jezdni, pomimo formalnego braku wyznaczonego przystanku komunikacyjnego.”</p> <p>Naszym zdaniem jest to konieczne, ponieważ głównie przy drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych brakuje nawet ok. 30-40% wyznaczonych przystanków, ponieważ przystanek jest tylko po jednej stronie drogi a autobusy jadące w przeciwnym kierunku „zwyczajowo” od 70 lat zatrzymują się „naprzeciwko” takiego przystanku. Dzieje się tak, ponieważ Zarządcy tych dróg nie wyznaczyli i nie oznakowali znakami D-15, pomimo że 20 lat temu taki obowiązek został na nich nałożony – wtedy nową – ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [Dz. U. z 2017 r., poz. 128] w art. 2 poprzez określenie, że „13) przystanek - miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi; Skoro przez 20 lat zarządcy dróg nie wyznaczyli 30-40% przystanków, nie można w takiej sytuacji nakładać kar na przewoźników. Gdyby te przepisy były rygorystycznie przestrzegane, to zostały na obszarach, głównie wiejskich publiczny przewóz osób zostałby sparaliżowany.</p>	ustawy.	
140.	Uzasadnienie	<p>Ustawodawca dba, aby kontrole państwowe były jak najbardziej surowe, nieuniknione i właściwie umocowane w ustawach. Dlaczego ten sam ustawodawca jest głuchy na sygnały społeczeństwa, które wprost wskazują, że czas niezbędny na uzyskanie decyzji administracyjnej – jaką jest zezwolenie na przejazd pojazdem nienormatywnym, dla np. żurawia samojezdnego lub pomy do betonu trwa 7 do 30 dni, podczas gdy firmy budowlane wykonują zadania publiczne (budowa dróg i mostów) oczekując, że firma wykona usługę z dnia na dzień.</p> <p>Ustawodawca uniemożliwia legalne świadczenie usług, a zarazem potęguje ilość kar za naruszenia wynikające z wadliwie uchwalonego prawa. (komentarz nr 31)</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego niezasadna. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego</p>

			związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).	
141.	Uzasadnienie	Żądamy zaprzestania traktowania przedsiębiorców jak złodziei i kłamców. Przykład – budowa bloków energetycznych, ogromna inwestycja na potrzeby publiczne. Jedyną możliwą formą dostarczenia transformatorów na plac budowy są drogi publiczne. Niestety zarządcy tych dróg, nie wydają zgód na przejazd pojazdami powyżej ca 100 ton masy całkowitej. Inwestor publiczny wymaga dochowania terminów budowy, firma budowlana zamawia transport nie dbając o legalność, ani zezwolenia, zarządca drogi odmawia wydania zezwoleń, a od przewoźnika oczekuje się terminowego, profesjonalnego i bezpiecznego dostarczenia ładunku do miejsca odbioru. Żądamy, aby „oprawo” i „sprawiedliwość” szły w parze, a nie przeciwko sobie. (komentarz nr 32)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
142.	Uzasadnienie	W trakcie konsultacji społecznych projektu ustawy dotyczącego badań technicznych, OSPTN jednoznacznie wskazywało, że ta regulacja uniemożliwi legalne poruszanie się pojazdami modułowymi, także bez ładunku. 9 maja 2017 roku wystosowałem kolejne pismo (e-mail) do przedstawicieli Departamentu Transportu Drogowego przy MiiB, niestety chyba nikt nie czyta naszych pism i nie szanuje naszych argumentów, o poświęconym czasie nie wspominając. Żądamy usunięcia tego zapisu i przystąpienia do kompleksowej nowelizacji reguł „o gabarytach”. (komentarz nr 33)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
143.	Uzasadnienie	Autor posługuje się pozaustawowymi, nieprofesjonalnymi zwrotami i definicjami, które budzą poważne wątpliwości dotyczące kwalifikacji tej osoby (względnie osób), która ma tak duży wpływ na nowelizację ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o ruchu drogowym. (komentarz nr 34)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest nieprecyzyjna i brak możliwości odniesienia się do niej z tego powodu.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
144.	Uzasadnienie	Aktualny stan prawny uniemożliwia prawidłowe zarejestrowanie przyczep specjalistycznych lub modułowych. Proponowany przepis prawa jest potrzebny co do zasady, ale musi być wprowadzony wraz z kompleksową nowelizacją przepisów o zezwoleniach. Na chwilę obecną przedsiębiorca, który zainwestował 1 mln EURO w najnowszy sprzęt na świecie, nie może go zarejestrować z powodu braku stosownych przepisów. Jednocześnie ustawodawca z niezwykłym zaangażowaniem i przesadnym zakresem wprowadza kary, które w praktyce, są karami wynikającymi wyłącznie z braku odpowiedniego prawa, które umożliwiłoby legalne korzystanie ze specjalistycznego sprzętu. Żądamy usunięcia tego przepisu. Zwracamy uwagę na faworyzowanie zagranicznych firm transportowych, które świadczą usługi takim samym sprzętem, ale legalnie zarejestrowanym w ich lokalnych wydziałach komunikacji. (komentarz nr 35)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
145.	Uzasadnienie	Pomijając argumenty prawne dochodzimy do przekonania, iż dla polskiego ustawodawcy „kara to za mało”. Cytując uzasadnienie projektu, musi być jeszcze „dodatkowa kara”. Proponujemy więc nowelizację kodeksu karnego, w którym karane będzie „myślenie o przestępstwie”, „przygotowanie do przestępstwa”, „usiłowanie przestępstwa” oraz „dokonanie przestępstwa”, każde z osobna. W ten sposób orzeczona będzie „potrójna kara śmierci” wraz z dodatkową „karą śmierci”, gdyby trzy poprzednie okazały się nieskuteczne. Proszę wybaczyć emocjonalny ton oraz kolokwialny język, ale 3 lata pracy, argumenty prawne i techniczne	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego niezasadna. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

		nie przyniosły żadnych efektów. (komentarz nr 36)	bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).	
146.	Uzasadnienie	Nieprawdą jest jakoby Parlament Europejski lub Komisja Europejska nakazywała podwójnie karać za to samo naruszenie, a w konsekwencji niszczyć własnych przedsiębiorców. (komentarz nr 37)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego niezasadna. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).	
147.	Uzasadnienie	Zgadzamy się co do zasady, że penalizacja nieprawidłowego wykonania pilotażu pojazdów nienormatywnych powinna być doprecyzowana, ale nie w oderwaniu od licznych innych potrzeb w tym zakresie. Projekt nakłada kary, nie prostując żadnych istniejących wad. OSPTN od miesięcy próbuje przekonać osoby władne w DTD do kompleksowego znowelizowania praw i obowiązków o pilotażu, niestety jak się okazuje, możemy mieć przestarzałe normy, ważne żeby kary były wysokie. Żądamy usunięcia tego przepisu i zaprzestania działań, które wykończą polskich pilotów. (komentarz nr 38)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest nieprecyzyjna i brak możliwości odniesienia się do niej z tego powodu.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
148.	Uzasadnienie	W 2016 roku OSPTN przesłało obszerny projekt zmian cytowanego rozporządzenia. Polskie przepisy można określić mianem „pośmiewiska” w porównaniu chociażby z takimi krajami jak Litwa, Austria, a o Niemczech nie wspominając. Nadal FIAT 126p z dwoma „kogutami” na dachu będzie mógł pilotować kilkudziesięciotonowe ciężarówki, nadal szkolenie i certyfikowanie pilotów będzie mrzonką, nadal pilot nie będzie miał narzędzi niezbędnych do bezpiecznego sterowania ruchem drogowym, ale dla Ministerstwa ważne jest, aby nakładać kary. (komentarz nr 39)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy, który nie reguluje zasad pilotowania określonych w obecnym porządku prawnym.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
149.	Uzasadnienie	OSPTN proponowało doprecyzowanie przepisów dotyczących edukowania i certyfikowania pilotów w celu znormalizowania procedur i zmaksymalizowania bezpieczeństwa. Potrzeby rynku zostały odrzucone, prace ustawodawcze skupiają się wyłącznie na karach. Jeśli mamy wymagać „zapewnienia bezpieczeństwa”, to najpierw ustalmy jak ma zachować się osoba-pilot na drodze, jakimi wzorcami ma się kierować, aby później oceniać, i ewentualnie penalizować, niewłaściwe zachowanie. Na dzień dzisiejszy regulacje prawne dotyczące pilotażu można określić mianem „wolnej amerykanki”, za to kary doprecyzowane są z aptekarską precyzją. (komentarz nr 40)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
150.	Uzasadnienie	Treść uzasadnienia, którego w żaden sposób nie da się zmienić ani ocenić w obiektywny sposób. Ustawodawca nie pofatygował się ustalić zasad ani norm pilotowania, ale z uporem maniaka chce oceniać dynamiczne zachowanie ludzi na drodze względem „właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego”. (komentarz nr 41 i 42)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga opiniującego poza zakresem projektu ustawy, który nie reguluje zasad pilotowania określonych w obecnym porządku prawnym.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

151.	Uzasadnienie	BEZWARUNKOWO żądamy usunięcia tego przepisu. Projektodawca próbuje obarczać np. firmy dźwigowe całym ryzykiem transportu drogowego. Firma ładująca towar na naczepę nie ma żadnego wpływu, ani żadnego interesu w tym, aby „nieprawidłowo” ładować ładunki. Jeśli jedynym celem jest bezgraniczne karanie niewinnych przedsiębiorców, projektodawca nie mógł wymyślić lepszej propozycji. Jednocześnie informujemy, iż skala bezprecedensowego ataku na branżę transportu ponadgabarytowego, zmaterializowana w tym projekcie, jest tak ogromna, że nie pozostaje nam nic jak tylko korzystać z krajowych i międzynarodowych środków odwoławczych i zazaleń. (komentarz nr 43)	Uwaga nieuwzględniona Uwaga nie jest zasadna (por. stanowisko do uwag nr 67-68).	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
152.	Uzasadnienie	Uzasadnienie wadliwe w samej formie. Literalne brzmienie oznacza, że pojazd o dopuszczalnej ładowności np. 40 ton, przewożący ładunek o masie 80 ton, nie będzie podlegał karze. Absurd. Druga część zdania odwołuje się do niedotrzymania warunków pilotowania, podczas gdy kilka akapitów wcześniej, projektodawca proponuje nowe kary za niewłaściwe pilotowanie. Rozumiemy, że analogicznie jak przewoźnik, pilot także musi otrzymać „karę 3000 zł” oraz „dodatkową karę 2000 zł”. (komentarz nr 44)	Uwaga uwzględniona Projektodawca przereaguje odpowiednio uzasadnienie.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
153.	Uzasadnienie	W uzasadnieniu do projektu ustawy wskazano na nowelizację art. 4 pkt 21 ustawy o transporcie drogowym; jak wynika z treści przedmiotowego projektu ustawy pkt 21 nie ulega zmianie.	Uwaga uwzględniona (powinno być art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym).	Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich
154.	OSR	Nieprawdą jest jakoby efektem wprowadzenia zmian „będzie umożliwienie właściwego stosowania przez Rzeczpospolitą Polską rozporządzenia (UE) 2016/403, w szczególności skuteczne wdrożenie ustanowionego przez nie algorytmu służącego do wszczęcia postępowania w sprawie badania dobrej reputacji”. Efektem tych zmian będzie dyskryminacja własnych krajowych firm transportowych, którzy karani będą zgodnie z rozporządzeniem 2016/403 oraz dodatkowo z ustawy o ruchu drogowym. Efektem będzie rosnąca korupcja na drodze, ponieważ tylko takie zachowanie da możliwość kontynuowania dostarczania przesyłek dla publicznych inwestycji. Wreszcie efektem będzie zmasowane składanie skarg i zażeń do europejskich instytucji, jako krzyku rozpacz polskiej branży transportu ponadgabarytowego, która będąc poważnym konkurentem na rynkach europejskich, jest unicestwiana przez przedstawicieli własnego rządu . Namacalnym efektem z kolei, będą problemy w dostarczaniu i podnoszeniu ładunków, które dowieźć na place budów mają przewoźnicy, a załadować firmy dźwigowe. Nieprawdą jest także ocena w ujęciu niepieniężnym, jakoby wprowadzenie tej ustawy doprowadziło do lepszego nadzoru „nad rynkiem usług przewozowych w Polsce, eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszemu ochronie rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE. Faktem będzie szerząca się korupcja, szkalowanie i niszczenie rodzinnych firm transportowych, pilotujących oraz dźwigowych, zachęcanie do nieuczciwej konkurencji oraz bezprecedensowe uprzywilejowanie zagranicznych przewoźników, pilotów i firm dźwigowych. (komentarz do OSR).	Uwaga nieuwzględniona Uwaga jest nieprecyzyjna i brak możliwości odniesienia się do niej z tego powodu. Negując kary opiniujący sugeruje, iż przewoźnicy wykonują przewozy niezgodnie z przepisami i ma to bezpośredni wpływ na ich kondycję finansową. Dodatkowa kara ma mieć przede wszystkim charakter prewencyjny. Zmiana ma na celu zapewnienie wykonania rozporządzenia nr 2016/403. Kara pieniężna z ustawy - Prawo o ruchu drogowym nakładana jest na wykonującego przejazd za brak zezwolenia, a kara dodatkowa z ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej szerokości lub długości pojazdu lub zespołu pojazdów. W związku z powyższym występują różne przyczyny nałożenia ww. kar. Ponadto polski porządek prawny zawiera rozwiązania, w których za	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			naruszenie przepisów nakładana jest więcej niż jedna sankcja (np. kierujący pojazdem: punkty karne, grzywna pieniężna w drodze mandatu karnego i zatrzymanie prawa jazdy).	
--	--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw				
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		<p>1) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady</p> <p>2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalnie dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym</p>				
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ						
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)	
Art. 1 ust. 1	Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólny wykaz kategorii, rodzajów i stopni poważnych naruszeń przepisów unijnych w komercyjnym transporcie drogowym, jak określono w załączniku I do niniejszego rozporządzenia, które, oprócz naruszeń określonych w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego.	N				
Art. 1 ust. 2	Niniejsze rozporządzenie przewiduje maksymalną częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się poważne naruszenia uznaje się za	N				

	poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem, jak określono w załączniku II.				
Art. 1 ust. 3	Państwa członkowskie uwzględniają informacje na temat poważnych naruszeń, o których mowa w ust. 1 i 2, przy przeprowadzaniu krajowego postępowania administracyjnego w sprawie oceny dobrej reputacji.	N			
Art. 2	W załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 3	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2017 r.	N			
Załącznik I		T		Załączniki nr 1-4 do projektu ustawy	
Załącznik II		N			
Załącznik III		T		Dostosowanie nastąpi w drodze zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. poz. 462).	

1. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (czas prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku)				
1.1.	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku konduktorów	Załącznik 3 lp. 4.8.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: nie posiada wieku wymaganego dla wykonywanego przewozu	
1.2	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone: $10h \leq \dots < 11h$	Załącznik 2 lp. 5.1. pkt 2	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin: o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	
1.3	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone: $11h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.1. pkt 3	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin: za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	
1.4	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	Załącznik 2 lp. 5.1. pkt 4	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin: za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut, w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	
1.5	Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone: $11h \leq \dots < 12h$	Załącznik 2 lp. 5.2. pkt 2	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone: o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	
1.6	Przekroczenie przedłużonego dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone: $12h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.2. pkt 3	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone: za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	
1.7	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwających co najmniej 4,5 godz.	Załącznik 2 lp. 5.2. pkt 4	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone: za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin, w przypadku braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	
1.8	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: $60h \leq \dots < 65h$	Załącznik 2 lp.	Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	

		5.3. pkt 2		
1.9	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: $65h \leq \dots < 70$	Załącz. 2 lp. 5.3. pkt 3	Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	
1.10	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej: $70h \leq \dots$	Załącz. 2 lp. 5.3. pkt 4	Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	
1.11	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni: $100h \leq \dots < 105h$	Załącz. 2 lp. 5.4. pkt 2	Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	
1.12	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni: $105h \leq \dots < 112h30$	Załącz. 2 lp. 5.4. pkt 3	Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	
1.13	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej: $112h30 \leq \dots$	Załącz. 2 lp. 5.4. pkt 4	Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu: za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	
1.14	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu o 4,5 godz. przed zrobieniem sobie przerwy: $5h \leq \dots < 6h$	Załącz. 2 lp. 5.11. pkt 2	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: o czas od 30 minut do mniej niż 1 godziny i 30 minut	
1.15	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu o 4,5 godz. przed zrobieniem sobie przerwy: $6h \leq \dots$	Załącz. 2 lp. 5.11. pkt 3	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	
1.16	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: $8h30 \leq \dots < 10h$	Załącz. 2 lp. 5.5. pkt 2	Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego: o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	
1.17	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: $\dots < 8h30$	Załącz. 2 lp. 5.5.	Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego: za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	

		pkt 3	
1.18	Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone: $7h \leq \dots < 8h$	Załącz. 2 lp. 5.7. pkt 2	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej: o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin
1.19	Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone: $\dots < 7h$	Załącz. 2 lp. 5.7. pkt 3	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej: za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin
1.20	Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku: $3h + [7h \leq \dots < 8h]$	Załącz. 2 lp. 5.6. pkt 2	Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku: skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin
1.21	Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku: $3h + [\dots < 7h]$	Załącz. 2 lp. 5.6. pkt 3	Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku: za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin
1.22	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej: $7h \leq \dots < 8h$	Załącz. 2 lp. 5.7. pkt 2	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej: o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin
1.23	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej: $\dots < 7h$	Załącz. 2 lp. 5.7. pkt 3	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej: za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin
1.24	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku: $20h \leq \dots < 22h$	Załącz. 2 lp. 5.9. pkt 2	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego: o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin
1.25	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku: $\dots < 20h$	Załącz. 2 lp. 5.9. pkt 3	Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego: o czas powyżej 4 godzin
1.26	Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: $36h \leq \dots < 42h$	Załącz. 2 lp. 5.8. pkt 2	Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin

1.27	Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: ... < 36h	Załącznik 2 lp. 5.8. pkt 3	Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone: za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	
1.28	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim tygodniowym okresie odpoczynku: $3h \leq \dots < 12h$ lub $12h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.10. pkt 2	Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku: o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	
		Załącznik 2 lp. 5.10. pkt 3	Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku: o czas od 12 godzin	
1.29	Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku: $3h \leq \dots < 12h$ lub $12h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.14. pkt 2	Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku: o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	
		Załącznik 2 lp. 5.14. pkt 3	Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku: za każdą godzinę od 12 godzin	
1.30	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczerogodzinnych: $65h < \dots \leq 67h$ lub $\dots \leq 65h$	Załącznik 2 lp. 5.13. pkt 2	Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych: o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	
		Załącznik 2 lp. 5.13. pkt 3	Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych: za każdą godzinę powyżej 4 godzin	
1.31	Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazd nie obsługuje kilku kierowców: $3h < \dots < 4,5h$ lub $4,5h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.11. pkt 4	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22.00 do 6.00 gdy pojazd obsługuje jeden kierowca: - o czas do mniej niż 1 godzina i 30 minut - o czas od 1 godziny i 30 minut	
1.32	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy	Załącznik 2 lp.	Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to zagrażać	

		1.8	bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006	
1.33	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu przestrzegania przepisów prawa	Załącznik 3 lp. 19	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy – w zakresie umożliwienia kierowcom przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006	
2. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (tachograf)				
2.1	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu (np.: brak tachografu zainstalowanego przez instalatorów, warsztaty lub producentów pojazdów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich; korzystanie z tachografu bez niezbędnych plomb założonych lub wymienionych przez zatwierdzonego instalatora, zatwierdzonego warsztat lub zatwierdzonego producenta pojazdów lub używanie tachografu bez tabliczki kalibracyjnej)	Załącznik 3 lp. 15.3	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	
		Załącznik 2 lp. 6.1.1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	
		Załącznik 2 lp. 6.1.2	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, urządzenie zewnętrzne GNSS lub urządzenie wczesnego wykrywania na odległość, nie posiadające homologacji typu lub tachograf lub powyżej wymieniony element składowy tachografu, który został podrobiony lub przerobiony	
2.2	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzonego warsztat	Załącznik 2 lp. 6.1.5	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	
2.3	Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi	Załącznik 2 lp. 6.3.2	Posiadanie lub posługiwanie się przez kierowcę więcej niż jedną własną, ważną kartą kierowcy	
		Załącznik 1 lp. 7.2	Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi	
2.4	Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	Załącznik 3 lp. 4.5	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: nie posiada ważnej karty kierowcy	
		Załącznik 2 lp. 6.3.1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	

2.5	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	Załącznik 2 lp. 6.3.3	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą	
		Załącznik 1 lp. 7.18	Używanie cudzej karty kierowcy	
2.6	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfalszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	Załącznik 1 lp. 7.19	Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	
		Załącznik 3 lp. 4.7	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: posługuje się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	
2.7	Niepoprawne działanie tachografu (np.: tachograf, który nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)	Załącznik 2 lp. 6.1.6	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.1.1.-6.1.5.	
2.8	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (np.: niewłaściwe używanie tachografów w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.)	Załącznik 2 lp. 6.2.1	Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub na karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	
		Załącznik 1 lp. 7.6	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony	
		Załącznik 1 lp. 7.16	Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	
2.9	Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	Załącznik 3 lp. 16	Korzystanie przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf	
		Załącznik 2 lp. 6.1.3	Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu	

2.10	Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	Załącznik 2 lp. 6.2.2	Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie podrobienie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy	
2.11	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych	Załącznik 2 lp. 6.3.1 5	Nieprzechowywanie przez co najmniej rok wykresówek, wydruków oraz pobranych danych lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	
2.12	Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok	Załącznik 2 lp. 6.3.1 5	Nieprzechowywanie przez co najmniej rok wykresówek, wydruków oraz pobranych danych lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	
		Załącznik 2 lp. 6.3.1 6	Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówek oraz pobranych i przechowywanych danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego - za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	
2.13	Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy	Załącznik 1 lp. 7.7	Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinne okresu - za każdy dzień	
		Załącznik 1 lp. 7.13	Jednoczesne używanie kilku wykresówek	
		Załącznik 1 lp. 7.18	Używanie cudzej wykresówki	
		Załącznik 2 lp. 6.3.4	Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	
		Załącznik 2 lp. 6.3.1 9	Niepoprawne stosowanie wykresówek lub karty kierowcy, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.3.1-6.3.10 i 6.3.14	
2.14	Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych	Załącznik 2 lp. 6.3.5	Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację danych	

2.15	Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych	Zał. 1 lp. 7.8	Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych - za każdą wykresówkę	
		Zał. 2 lp. 6.3.6	Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, skutkujące utratą danych zapisanych na wykresówce lub na karcie kierowcy, bądź uniemożliwiające odczyt aktywności zapisanych na wykresówce	
2.16	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi	Zał. 1 lp. 7.10	Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za kartę lub każdą wykresówkę	
		Zał. 2 lp. 6.3.7	Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za każdą kartę lub każdą wykresówkę	
2.17	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach	Zał. 1 lp. 7.11	Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych - za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk	
		Zał. 2 lp. 6.3.8	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy - za każdy wpis	
		Zał. 2 lp. 6.3.1 4	Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych	
2.18	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)	Zał. 1 lp. 7.9	Zastosowanie wykresówki nieposiadającej świadectwa homologacji typu lub nieprzeznaczonej dla danego typu tachografu - za każdą wykresówkę	
		Zał. 1 lp. 7.20	Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	
		Zał. 2 lp. 6.3.1	Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	

		0		
2.19	Niepoprawne stosowanie przełączników	Zał. 1 lp. 7.3	Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	
		Zał. 2 lp. 6.3.1 1	Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	
2.20	Odmowa poddania się kontroli	Zał. 2 lp. 1.6	Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w całości lub w części	
2.21	Brak możliwości okazania zapisów z bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni	Zał. 1 lp. 1.4	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	
2.22	Brak możliwości okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	Zał. 1 lp. 1.4	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	
2.23	Niemożność okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni	Zał. 1 lp. 1.4	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	
		Zał. 1 lp. 7.12	Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni - za każdy dzień	
2.24	Brak możliwości okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	Zał. 1 lp. 1.4	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni	
2.25	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego	Zał. 2	Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym	

	instalatora lub warsztat	lp. 6.3.1 2	zezwolenie	
2.26	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie	Załącznik 1 lp. 7.15	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego wymaganych zapisów odręcznych i wydruków z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub nieposiadania - za każdy brakujący wydruk	
		Załącznik 2 lp. 6.3.9	Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączonej karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie - za każdy dzień	
3. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (przepisy dotyczące czasu pracy)				
3.1	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godz., jeżeli możliwość jego wydłużenia do 60 godz. została już wykorzystana: $56h \leq \dots \leq 60h$	Załącznik 2 lp. 5.15. pkt 2	Przekroczenie maksymalnego 48-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w przypadku, gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin: o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	
3.2	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godz., jeżeli możliwość jego wydłużenia do 60 godz. została już wykorzystana: $60h \leq \dots$	Załącznik 1 lp. 5.6. pkt 3	Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy drogowe lub osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz: od 10 godzin	
		Załącznik 2 lp. 5.15. pkt 3	Przekroczenie maksymalnego 48-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w przypadku, gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin: za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	
3.3	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godz., jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8: $65 \leq \dots < 70h$	Załącznik 2 lp. 5.16. pkt 2	Przekroczenie maksymalnego 60-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 2 i art. 26c ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców: o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	

3.4	Przekroczenie maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godz., jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8: $70h \leq \dots$	Załącznik 1 lp. 5.6. pkt 3	Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców, przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy drogowe lub osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz: od 10 godzin	
		Załącznik 2 lp. 5.16. pkt 3	Przekroczenie maksymalnego 60-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 2 i art. 26c ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców: za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	
3.5	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godz.: $10 < \dots \leq 20$ min	Załącznik 2 lp. 5.17. pkt 2	Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin: o czas od 10 minut do mniej niż 20 minut	
3.6	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godz.: $\dots \leq 10$ min	Załącznik 2 lp. 5.17. pkt 3	Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin: o czas od 20 minut	
3.7	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godz.: $20 < \dots \leq 30$ min	Załącznik 2 lp. 5.18. pkt 2	Skrócenie obowiązującej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin: o czas od 15 minut do mniej niż 25 minut	
3.8	Niewystarczająca obowiązkowa przerwa, w przypadku gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godz.: $\dots \leq 20$ min	Załącznik 2 lp. 5.18. pkt 3	Skrócenie obowiązującej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin: o czas od 25 minut	
3.9	Dobowy czas pracy w każdym okresie 24 godz., kiedy wykonywana była praca w porze nocnej, jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8: $11h \leq \dots < 13h$	Załącznik 2 lp. 5.12. pkt 1	Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej: o czas od 1 godziny do mniej niż 3 godzin	
3.10	Dobowy czas pracy w każdym okresie 24 godz., kiedy wykonywana była praca w porze nocnej, jeżeli nie zostało przyznane odstępstwo na podstawie art. 8: $13h \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 5.12. pkt 2	Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej: za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin	
3.11	Fałszowanie rejestrów czasu pracy przez pracodawców lub odmowa udostępnienia dokumentacji kontrolerom	Załącznik 2 lp. 5.21	Fałszowanie ewidencji czasu pracy lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom	

3.12	Zatrudnieni/prowadzący działalność na własny rachunek kierowcy fałszujący dokumentację lub odmawiający udostępnienia jej kontrolerom	Załącznik 2 lp. 5.22	Falszowanie dokumentacji lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom – w przypadku przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe	
4. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE (przepisy dotyczące masy i wymiarów)				
4.1	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3: $5\% \leq \dots < 10\%$	Załącznik 2 lp. 10.2. pkt 2	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 5 % i mniej niż 10%	
4.2	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3: $10\% \leq \dots < 20\%$	Załącznik 2 lp. 10.2. pkt 3	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 10% i mniej niż 20%	
4.3	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3: $20\% \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 10.2. pkt 4	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 20%	
4.4	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N2: $5\% \leq \dots < 15\%$	Załącznik 2 lp. 10.1. pkt 2	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 5 % i mniej niż 15%	
4.5	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N2: $15\% \leq \dots < 25\%$	Załącznik 2 lp. 10.1. pkt 3	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 15% i mniej niż 25%	
4.6	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N2: $25\% \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 10.1. pkt 4	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczone: co najmniej 25%	
4.7	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej długości: $2\% < \dots < 20\%$	Załącznik 2 lp. 10.3. pkt 2	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna długość została przekroczone: powyżej 2% do mniej niż 20%	
4.8	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej długości: $\dots \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 10.3. pkt 3	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna długość została przekroczone: od 20%	

4.9	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej szerokości: $2,65 \leq \dots < 3,10$ m	Załącznik 2 lp. 10.4. pkt 2	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, których dopuszczalna szerokość została przekroczona: od wartości 2,65 do wartości mniejszej niż 3,10 m	
4.10	Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej szerokości: $3,10 \text{ m} \leq \dots$	Załącznik 2 lp. 10.4. pkt 3	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, którego dopuszczalna szerokość została przekroczona: od wartości 3,10 m	
5. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2014/45/UE (okresowe badania zdatności do ruchu drogowego) i dyrektywa 2014/47/UE (drogowa kontrola techniczna)				
5.1	Kierowanie pojazdem bez ważnego poświadczenia przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego wymaganego przez prawo UE	Załącznik 3 lp. 15.1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego	
		Załącznik 2 lp. 9.1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem nieposiadającym aktualnego okresowego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego – za każdy pojazd	
5.2	Nieutrzymywanie pojazdu w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego powodujące bardzo poważną usterkę układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia lub innego wyposażenia mogącą spowodować bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	Załącznik 3 lp. 15.2	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne	
		Załącznik 2 lp. 9.2	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne – za każdy pojazd	
6. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 92/6/EWG (urządzenia ograniczenia prędkości)				
6.1	Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało zamontowane	Załącznik 3 lp. 15.4	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: który nie posiada ogranicznika prędkości lub w którym ogranicznik prędkości został odłączony	
6.2	Urządzenie ograniczenia prędkości nie spełnia stosownych wymogów technicznych	Załącznik 3 lp. 15.5	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: z zainstalowanym ogranicznikiem prędkości niespełniającym stosownych wymogów technicznych, określonych w procedurze homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części	
6.3	Urządzenie ograniczenia prędkości nie zostało	Załącznik 3	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: z	

	zamontowane przez zatwierdzony warsztat	lp. 15.6	zainstalowanym ogranicznikiem prędkości, który nie został zamontowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną	
6.4	Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może sfałszować dane w urządzeniu ograniczenia prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia ograniczenia prędkości	Załącznik 3 lp. 15.7	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem: z zainstalowanym nielegalnym urządzeniem, które może fałszować dane w ograniczniku prędkości lub z zainstalowanym niehomologowanym ogranicznikiem prędkości	
7. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (wstępna kwalifikacja i okresowe szkolenia kierowców)				
7.1	Przewóz towarów lub pasażerów bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia okresowego	Załącznik 2 lp. 1.15	Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy lub osób bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia okresowego kierowcy	
		Załącznik 3 lp. 4.1	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: nie uzyskał kwalifikacji wstępnej lub nie ukończył szkolenia okresowego	
7.2	Kierowca nie może przedstawić ważnej karty kwalifikacji lub ważnego prawa jazdy z oznakowaniem, wymaganych w przepisach prawa krajowego (np.: zgubił, zapomniał, jest ono uszkodzone, nieczytelne)	Załącznik 1 lp. 3	Wykonywanie przewozu drogowego bez okazania dokumentu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub ukończenie szkolenia okresowego (wymaganego wpisu do prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy)	
8. Grupy naruszeń dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (wymogi w zakresie praw jazdy)				
8.1	Przewóz pasażerów lub towarów bez posiadania ważnego prawa jazdy	Załącznik 3 lp. 4.4	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: nie posiada ważnego prawa jazdy odpowiedniej kategorii wymaganego dla danego rodzaju pojazdu lub zespołu pojazdów	
8.2	Korzystanie z prawa jazdy, które jest uszkodzone lub nieczytelne lub niezgodne ze wspólnym wzorem	Załącznik 3 lp. 4.6	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który: korzysta z prawa jazdy, które jest uszkodzone lub nieczytelne lub niezgodne ze wspólnym wzorem	
9. Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE (transport drogowy towarów niebezpiecznych)				
9.1	Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany	Załącznik 4 lp. 3.1	Napełnienie towarem niebezpiecznym, którego przewóz jest zakazany, lub nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego, którego przewóz jest zakazany	
		Załącznik 3 lp. 17	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu towarów lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne	
9.2	Transport towarów niebezpiecznych w sposób zakazany lub przy użyciu niezatwierdzonych środków zabezpieczających, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby	Załącznik 4 lp. 3.3	Napełnienie cysterny towarem niebezpiecznym, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie, lub nadanie lub przewóz towaru niebezpiecznego w cysternie, który nie jest dopuszczony do przewozu w cysternie	

	to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	Załącznik 4 lp. 3.5	Napełnienie cysterny towarami reagującymi ze sobą niebezpiecznie lub przewóz takich towarów umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny	
		Załącznik 4 lp. 3.7	Napełnienie cysterny lub przewóz produktów żywnościowych w cysternach używanych do przewozu towarów niebezpiecznych bez zastosowania środków zapobiegających zagrożeniom zdrowia	
		Załącznik 4 lp. 3.9	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem, który nie jest dopuszczony do przewozu luzem	
		Załącznik 4 lp. 3.15	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towarów niebezpiecznych w niecertyfikowanym opakowaniu	
		Załącznik 4 lp. 3.21	Przekroczenie wartości granicznych wskaźnika transportowego lub wskaźnika bezpieczeństwa krytycznościowego w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych klasy 7	
		Załącznik 4 lp. 3.22	Naruszenie zasad przewozu na warunkach używania wyłącznego w przypadku towarów niebezpiecznych klasy 7	
		Załącznik 3 lp. 18	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu towarów lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne	
9.3	Transport towarów niebezpiecznych bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu	Załącznik 4 lp. 3.2	Napełnienie towarem niebezpiecznym w sposób niepozwalający na jego identyfikację lub nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w sposób niepozwalający na jego identyfikację	
		Załącznik 3 lp. 17	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu towarów lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne	
9.4	Ubytek niebezpiecznych substancji	Załącznik 4 lp. 3.4	Uwolnienie się towaru niebezpiecznego z opakowania, jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR, cysterny lub kontenera	

9.5	Przewóz luzem w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych	Załącznik 4 lp. 3.10	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem w kontenerze lub nadwoziu pojazdu niedopuszczonych do przewozu luzem	
		Załącznik 4 lp. 3.11	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego luzem w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu przepisów ADR	
9.6	Przewóz pojazdem bez odpowiedniego świadectwa homologacji	Załącznik 4 lp. 2.9	Nieuzyskanie wymaganego świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR	
9.7	Pojazd nie spełnia już standardów homologacji i stwarza bezpośrednie zagrożenie	Załącznik 4 lp. 3.20	Stworzenie bezpośredniego zagrożenia dla ludzi lub środowiska poprzez załadunek lub napełnienie towarem niebezpiecznym nieodpowiedniego środka transportu, cysterny lub kontenera lub przewóz towaru niebezpiecznego nieodpowiednim do takiego przewozu środkiem transportu, cysterną lub kontenerem	
9.8	Nieprzestrzeganie reguł rządzących zabezpieczeniem i rozmieszczeniem ładunku	Załącznik 4 lp. 3.27	Załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	
9.9	Nieprzestrzeganie reguł rządzących mieszanym załadunkiem opakowań	Załącznik 4 lp. 3.23	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego z naruszeniem przepisów dotyczących zakazu ładowania razem	
9.10	Nieprzestrzeganie postanowień ograniczających ilości przewożone w jednej jednostce transportowej, w tym dopuszczalnych stopni napełnienia zbiorników lub opakowań	Załącznik 4 lp. 3.6	Napełnienie lub przewóz towaru niebezpiecznego z przekroczeniem dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny lub opakowania	
		Załącznik 4 lp. 3.24	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w ilości przekraczającej dopuszczalne limity na jednostkę transportową w rozumieniu przepisów ADR	
9.11	Brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie poziomu wagi wykroczenia (np. brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania)	Załącznik 4 lp. 2.4	Przewóz towaru niebezpiecznego bez dokumentu przewozowego	
		Załącznik 4 lp. 2.5	Przewóz towaru niebezpiecznego z dokumentem przewozowym, w którym nie są zawarte: numer UN lub grupa pakowania (o ile została przyporządkowana) lub prawidłowa nazwa przewozowa towaru niebezpiecznego	
		Załącznik 4 lp. 2.6	Przewóz towaru niebezpiecznego z dokumentem przewozowym, w którym nie jest zawarta wymagana informacja inna niż wskazana w lp. 2.5	

9.12	Kierowca nie posiada ważnego świadectwa przeszkolenia zawodowego	Załącznik 4 lp. 2.8	Dopuszczenie do przewozu towaru niebezpiecznego kierowcy, który nie uzyskał wymaganego zaświadczenia ADR	
9.13	Korzystanie z ognia lub niezabezpieczonego źródła światła	Załącznik 4 lp. 3.28	Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w pojeździe przewożącym towary niebezpieczne klasy 1, a także w jego pobliżu oraz podczas załadunku lub rozładunku tych towarów	
9.14	Nieprzestrzeganie zakazu palenia	Załącznik 4 lp. 3.29	Naruszenie zakazu palenia w trakcie manipulowania ładunkiem lub wykonywania czynności ładunkowych towarów niebezpiecznych, w pobliżu lub wewnątrz pojazdu lub kontenera	
9.15	Pojazd jest niewłaściwie nadzorowany lub zaparkowany	Załącznik 4 lp. 1.2	Dopuszczenie do pozostawienia środka transportu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru lub niewłaściwe jego zaparkowanie	
9.16	Jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy	Załącznik 4 lp. 6.8	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zespołem pojazdów składającym się z więcej niż jednej naczepy lub przyczepy	
9.17	Pojazd nie spełnia już standardów homologacji, ale nie stwarza bezpośredniego zagrożenia	Załącznik 4 lp. 3.25	Załadunek, napełnienie lub przewóz towaru niebezpiecznego nieodpowiednim do takiego przewozu środkiem transportu, cysterną lub kontenerem	
9.18	W wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic	Załącznik 4 lp. 5.2	Niewyposażenie jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR przewożącej towary niebezpieczne w wymagane gaśnice lub wyposażenie tej jednostki w gaśnice niespełniające warunków określonych w przepisach ADR	
9.19	W pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego w ADR lub pisemnych instrukcjach	Załącznik 4 lp. 5.1	Niewyposażenie jednostki transportowej w rozumieniu przepisów ADR przewożącego towary niebezpieczne w wymagane wyposażenie ochronne lub awaryjne określone w przepisach ADR lub pisemnych instrukcjach	
9.20	Przewóz uszkodzonych opakowań, pojemników DPPL lub dużych opakowań, lub opakowań zepsutych, zanieczyszczonych i pustych	Załącznik 4 lp. 3.19	Zapakowanie, nadanie, załadunek lub przewóz towarów niebezpiecznych w opakowaniu uszkodzonym lub opakowaniu z pozostałościami towaru niebezpiecznego na jego zewnętrznej powierzchni	
9.21	Przewóz zapakowanych towarów w kontenerze, który nie nadaje się do użytku ze względów konstrukcyjnych	Załącznik 4 lp. 3.12	Nadanie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego w sztukach przesyłki w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu przepisów ADR	
9.22	Zbiorniki/zbiorniki kontenerowe (włączając puste i zanieczyszczone) nie są odpowiednio zamknięte	Załącznik 4 lp. 3.8	Wykonywanie przewozu towaru niebezpiecznego w cysternie, która nie jest odpowiednio zamknięta	

9.23	Niewłaściwe etykietowanie, oznaczenie lub umieszczenie tablic w pojeździe lub niewłaściwe zabezpieczenie	Załącznik 4 lp. 4.1	Przewóz towaru niebezpiecznego nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek, znaków i napisów)	
		Załącznik 4 lp. 4.3	Nadanie, napełnienie, załadunek lub przewóz towaru niebezpiecznego nieprawidłowo oznakowanym środkiem transportu, w cysternie, pojeździe-baterii, kontenerze	
		Załącznik 4 lp. 4.5	Nieuzasadnione oznakowanie środka transportu tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami ostrzegawczymi	
9.24	Brak pisemnych instrukcji zgodnych z ADR lub pisemne instrukcje nie dotyczą przewożonych towarów	Załącznik 4 lp. 2.7	Niewyposażenie załogi pojazdu w wymagane instrukcje pisemne	

10. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych)

10.1	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfałszowana, wycofana, wygasła itp.)	Załącznik 2 lp. 1.1	Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji	
10.2	Przewoźnik lub kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnej licencji wspólnotowej lub ważnego uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj.: licencja wspólnotowa lub uwierzytelniony wypis z licencji zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)	Załącznik 1 lp. 1.2	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wypisu z licencji	
		Załącznik 3 lp. 1.2	Niewyposażenie kierowcy w: wypis z licencji	
10.3	Przewóz towarów bez ważnego świadectwa kierowcy (tzn. brak świadectwa kierowcy, jego sfałszowanie, wycofanie, utrata ważności itp.)	Załącznik 2 lp. 3.3	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy przez kierowcę nieposiadającego ważnego świadectwa kierowcy	
10.4	Kierowca lub przewoźnik nie jest w stanie przedstawić ważnego świadectwa kierowcy lub ważnego uwierzytelnionego wypisu ze świadectwa kierowcy funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. zaświadczenie lub uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy, zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)	Załącznik 1 lp. 1.3	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: świadectwa kierowcy	
		Załącznik 3 lp. 1.6	Niewyposażenie kierowcy w: świadectwo kierowcy	

11. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 (dostęp do rynku usług autokarowych)

i autobusowych)				
11.1	Przewóz towarów bez posiadania ważnej licencji wspólnotowej (np.: brak licencji, licencja została sfałszowana, wycofana, wygasła itp.)	Załącznik 2 lp. 1.1	Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji	
11.2	Przewoźnik lub kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnej licencji wspólnotowej lub ważnego uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. licencja lub uwierzytelniony wypis z licencji zostały zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)	Załącznik 1 lp. 1.2	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: wypisu z licencji	
		Załącznik 3 lp.1.2	Niewyposażenie kierowcy w: wypis z licencji	
11.3	Usługi regularne bez ważnego zezwolenia (tj.: brak zezwolenia, zezwolenie zostało sfałszowane, wycofane, niewłaściwie stosowane lub straciło ważność itp.)	Załącznik 2 lp. 2.1. pkt 1	Wykonywanie przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego bez wymaganego: zezwolenia	
11.4	Kierowca nie jest w stanie przedstawić zezwolenia funkcjonariuszowi służb kontrolnych (tj. zezwolenie zostało zgubione, uszkodzone, zapomniano je zabrać itp.)	Załącznik 3 lp. 1.4	Niewyposażenie kierowcy w: wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym	
		Załącznik 1 lp. 1.5	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów - za każdy dokument: zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypisów z tych zezwoleń	
11.5	Przystanki regularnych usług w państwie członkowskim nie odpowiadają wydanemu zezwoleniu	Załącznik 2 lp. 2.2. pkt 3	Wykonywanie przewozu regularnego lub przewozu regularnego specjalnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzeniu zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym dotyczących: ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	
11.6	Kierowanie pojazdem bez posiadania wymaganego formularza przejazdu (tj. brak formularza przejazdu, został on sfałszowany, nie zawiera wymaganych informacji itp.)	Załącznik 2 lp. 2.13	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego osób bez posiadania w pojeździe ważnego wymaganego formularza jazdy	
		Załącznik 2 lp.	Okazanie przez kierowcę formularza jazdy podczas wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego osób,	

		2.14. pkt 1	który nie zawiera: wpisanych wszystkich kierowców	
		Załącz. 2 lp. 2.14. pkt 2	Okazanie przez kierowcę formularza jazdy podczas wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego osób, który nie zawiera: prawidłowej liczby przewożonych pasażerów	
12. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 (transport zwierząt)				
12.1	Elementy dzielące nie są wystarczająco mocne, aby wytrzymać ciężar zwierząt.	Załącz. 2 lp. 8.7. pkt 4	Wykonywanie przewozu zwierząt z naruszeniem warunków dotyczących obsługiwanego środka transportu i urządzeń ładunkowych, określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005, w zakresie: stosowania podziałów i przegród dla zwierząt	
		Załącz. 1 lp. 9.3 pkt 3	Niezapewnienie transportowanym zwierzętom warunków, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 w zakresie przestrzegania warunków przewozu zwierząt, w tym: niestosowanie rozdzielania zwierząt	
12.2	Używanie ramp do załadowywania i rozładowywania, mających śliskie powierzchnie, bez bocznych zabezpieczeń lub rampy zbyt strome	Załącz. 2 lp. 8.7. pkt 7	Wykonywanie przewozu zwierząt z naruszeniem warunków dotyczących obsługiwanego środka transportu i urządzeń ładunkowych, określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005, w zakresie: niespełnienia obowiązujących wymogów dla urządzeń ładunkowych	
12.3	Używanie platform podnoszących lub górnych podłóg, które nie są wyposażone w barierki zabezpieczające przed wypadaniem lub uciekaniem zwierząt podczas załadowywania i rozładowywania	Załącz. 2 lp. 8.7. pkt 7	Wykonywanie przewozu zwierząt z naruszeniem warunków dotyczących obsługiwanego środka transportu i urządzeń ładunkowych, określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2005, w zakresie: wymogów dla urządzeń ładunkowych	
12.4	Środki transportu, które nie zostały zatwierdzone do długotrwałego transportu lub nie zostały zatwierdzone dla danego rodzaju transportowanych zwierząt	Załącz. 2 lp. 8.6	Transport zwierząt środkiem transportu nieprzystosowanym do przewozu danego gatunku zwierząt lub niedopuszczonym przez właściwy organ	
		Załącz. 1 lp. 9.3 pkt 4	Niezapewnienie transportowanym zwierzętom warunków, o których mowa w załączniku I do rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 w zakresie przestrzegania warunków przewozu zwierząt, w tym: niezapewnienie wymaganej dla poszczególnych gatunków zwierząt wielkości powierzchni ładunkowej lub gęstości ładunku	
12.5	Transport bez ważnej wymaganej dokumentacji, dziennika podróży lub zezwolenia przewoźnika lub	Załącz. 3 lp. 8	Długotrwały przewóz domowych gatunków nieparzystokopytnych innych niż zarejestrowane	

licencji		nieparzystokopytne, bydła, owiec, kóz i świń bez sporządzenia dziennika podróży	
	Załącznik 3 lp. 2	Niewyposażenie kierowcy lub osoby obsługującej w rozumieniu art. 2 lit. c rozporządzenia rady WE 1/2005 w dokumenty wymagane przy przewozie danego gatunku zwierząt określone w przepisach tego rozporządzenia – za każdy dokument	
	Załącznik 2 lp. 8.1	Wykonywanie przewozu zwierząt przez przewoźnika nieposiadającego odpowiedniego zezwolenia	
	Załącznik 1 lp. 1.6	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów – za każdy dokument: wymaganych przy przewozie zwierząt określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005	

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym

Art. 1 pkt.1	W dyrektywie 96/53/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) art. 1 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie: „(a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M2 i M3 oraz przyczep samochodowych kategorii 0 oraz pojazdów silnikowych kategorii N2 i N3 oraz ich przyczep kategorii 03 i 04, zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE (*);	T		
Art. 1 pkt.2 lit. a tiret pierws ze	w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) w akapicie pierwszym dodaje się definicje w brzmieniu: „— »paliwa alternatywne« oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące: a) energię elektryczną zużytą we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych, b) wodór, c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony	T		Wdrożenie przepisu nastąpi w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)

	<p>gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG),</p> <p>d) gaz płynny (LPG),</p> <p>e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie/ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,</p>				
Art. 1 pkt.2 lit. a tiret drugie	<p>— »pojazd napędzany paliwem alternatywnym« oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami dyrektywy 2007/46/WE,</p>	T			<p>Wdrożenie przepisu nastąpi w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p>
Art. 1 pkt.2 lit. a tiret trzecie	<p>— »operacja transportu intermodalnego« oznacza:</p> <p>a) szereg operacji transportowych zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG (*) związanych z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, lub</p> <p>b) operacje transportowe związane z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, wykorzystujące transport wodny, o ile długość pierwszego lub ostatniego odcinka drogowego nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km, o której mowa powyżej, można przekroczyć w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminala transportowego dla planowanej usługi w przypadku:</p> <p>(i) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. a) lub b), lub</p> <p>(ii) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. c) lub d), w przypadku gdy taka odległość jest dozwolona w danym państwie członkowskim.</p> <p>W przypadku operacji transportu intermodalnego najbliższy odpowiedni terminal transportowy świadczący usługi może znajdować się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przesyłkę załadowano lub wyładowano,</p>	T	Art. 1 pkt 1 lit. a	<p>1) w art. 4:</p> <p>a) po pkt 14 dodaje się pkt 14a i 14b w brzmieniu: „14a) operacja transportu intermodalnego – operacje:</p> <p>a) transportu kombinowanego albo międzynarodowego transportu kombinowanego,</p> <p>b) transportowe obejmujące żeglugę śródlądową lub transport morski, których częścią jest transport drogowy o długości początkowego lub końcowego odcinka drogowego nieprzekraczającego 150 km na terytorium Unii Europejskiej, przy czym gdy jest to niezbędne w celu dotarcia do najbliższego miejsca umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego, przewoźnik może przekroczyć długość odcinka drogowego;”,</p>	
Art. 1 pkt.2 tiret czwarte	<p>— »wysyłający« oznacza podmiot prawny lub osobę fizyczną lub prawną, które są wymienione w konosamencie lub w równoważnym dokumencie transportowym, takim jak konosament bezpośredni, jako wysyłający, lub które zawarły umowę przewozu z przewoźnikiem lub w których imieniu tę umowę zawarto.</p>	T	Art. 1 pkt 1 lit. a	<p>1) w art. 4:</p> <p>a) po pkt 14 dodaje się pkt 14a i 14b w brzmieniu: „14a) operacja transportu intermodalnego – operacje:</p> <p>a) transportu kombinowanego albo międzynarodowego transportu kombinowanego,</p> <p>b) transportowe obejmujące żeglugę śródlądową lub</p>	

	b) w akapicie drugim odesłanie do „dyrektywy 70/156/EWG” zastępuje się następującym odesłaniem: „dyrektywa 2007/46/WE”;			transport morski, których częścią jest transport drogowy o długości początkowego lub końcowego odcinka drogowego nieprzekraczającego 150 km na terytorium Unii Europejskiej, przy czym gdy jest to niezbędne w celu dotarcia do najbliższego miejsca umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego, przewoźnik może przekroczyć długość odcinka drogowego; 14b) wysyłający – uczestnik operacji transportu intermodalnego będący: a) załadownicą wskazanym w konosamencie lub innym dokumencie, na podstawie którego odbywa się przewóz – w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego obejmującej, oprócz odcinka przewozu drogowego, transport morski, b) nadawcą – w przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego obejmującej, oprócz odcinka przewozu drogowego, transport kolejowy lub żeglugę śródlądową.”	
Art. 1 pkt 3	3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 4 uchyla się akapity trzeci i czwarty; b) uchyla się ust. 6;	N			
Art. 1 pkt 4	4) art. 5 otrzymuje brzmienie: „ <i>Artykuł 5</i> Pojazdy przegubowe dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1991 r., które nie spełniają specyfikacji zawartych w załączniku I pkt 1.6 i 4.4, uznawane są za spełniające te specyfikacje do celów art. 3, jeżeli ich łączna długość nie przekracza 15,50 m.”;	N			
Art. 1 pkt 5	5) uchyla się art. 8, 8a i 9;	N			
Art. 1 pkt 6	6) dodaje się artykuły w brzmieniu: „ <i>Artykuł 8b</i> 1.W celu poprawy ich efektywności energetycznej pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i 3 i które są zgodne z dyrektywą 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, aby umożliwić instalację takich urządzeń w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w	T		Art. 8b ust. 1, ust. 2 zdanie pierwsze i ust. 3 - wdrożenie przepisów nastąpi w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) oraz w drodze nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) – projekt UC65	

<p>takie urządzenia muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładowania tych pojazdów lub zespołów pojazdów.</p> <p>2. Przed wprowadzeniem do obrotu urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, których długość przekracza 500 mm, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.</p> <p>Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę przyjęcia lub zmiany wymogów technicznych dotyczących homologacji typu urządzeń aerodynamicznych, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwa operacji transportu intermodalnego, w szczególności:</p> <p>a) bezpiecznego zamontowania urządzeń, aby ograniczyć ryzyko ich odłączenia się z czasem, w tym w trakcie operacji transportu intermodalnego;</p> <p>b) bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, zwłaszcza szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, zapewniając, między innymi, widoczność oznakowania konturowego przy mocowaniu urządzeń aerodynamicznych, dostosowując wymogi dotyczące widzenia pośredniego oraz, w przypadku zderzenia z tyłem pojazdu lub zespołu pojazdów, nie zmniejszając skuteczności ochrony przed wjechaniem pod tył pojazdu. W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.</p> <p>3. Urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, muszą spełniać następujące wymogi operacyjne:</p> <p>a) w okolicznościach, w których narażone jest bezpieczeństwo innych użytkowników drogi lub kierowcy, urządzenia te zostają złożone, wsunięte lub zdjęte przez kierowcę;</p> <p>b) stosowanie ich w infrastrukturze drogowej w obszarach miejskich i na trasach międzymiastowych uwzględnia specyfikę obszarów, na których maksymalna prędkość nie przekracza 50 km na godzinę i na których mogą być obecni szczególnie zagrożeni użytkownicy drogi; oraz</p>		<p>Ust. 2 zdanie drugie oraz ust. 4 i 5 – nie wymagają wdrożenia</p>	
--	--	--	--

<p>c) ich stosowanie jest kompatybilne z operacjami transportu intermodalnego, w szczególności urzędzenia te nie zwiększają maksymalnej dozwolonej długości o więcej niż 20 cm, gdy są wsunięte lub złożone.</p> <p>4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.</p> <p>5. Ust. 1 stosuje się od dnia transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, oraz po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 4, zależnie od przypadku.</p> <p><i>Artykuł 9a</i></p> <p>1. W celu poprawy efektywności energetycznej, w szczególności w odniesieniu do aerodynamicznych własności kabin, a także bezpieczeństwa na drodze, pojazdy lub zespoły pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i wymogi dyrektywy 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze własności aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.</p> <p>2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE. Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę opracowania wymogów technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów wyposażonych w takie kabiny, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem następujących kwestii:</p> <p>a) poprawa aerodynamicznych własności pojazdów lub zespołów pojazdów;</p> <p>b) szczególnie zagrożeni użytkownicy dróg oraz poprawa ich widoczności dla kierowców, szczególnie przez zmniejszenie martwych pól w polu widzenia kierowcy;</p> <p>c) zmniejszenie szkód lub obrażeń spowodowanych u innych użytkowników dróg w razie zderzenia;</p>			<p>Art. 9a ust. 1 i ust. 2 zdanie pierwsze – wdrożenie przepisów nastąpi w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>Ust. 2 zdanie drugie i ust. 3 – nie wymagają wdrożenia</p>	
--	--	--	--	--

	<p>d) bezpieczeństwo i komfort kierowców.</p> <p>W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.</p> <p>3.Ust. 1 stosuje się po upływie trzech lat po dniu transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, zależnie od przypadku.”;</p>				
Art. 1 pkt 7	7) uchyla się art. 10a;	N			
Art. 1 pkt 8	<p>8) dodaje się artykuły w brzmieniu:</p> <p><i>„Artykuł 10b</i> Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym zostały określone w załączniku I pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.4. Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w załączniku I pkt 3. Dodatkowa masa, której wymagają pojazdy napędzane paliwem alternatywnym, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie wydania dla danego pojazdu homologacji. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dowodzie wymaganym zgodnie z art. 6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu aktualizowania na potrzeby niniejszej dyrektywy wykazu paliw alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy. Szczególnie ważne jest, aby przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i przeprowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami państw członkowskich.</p> <p><i>Artykuł 10c</i> Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.</p>	T		<p>Wdrożenie przepisu nastąpi w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>Nie zachodzi konieczność implementacji do przepisów o rejestracji pojazdów art. 10b akapitu 3 dyrektywy, gdyż w obecnym stanie prawnym dla każdego pojazdu organ rejestrujący jest zobowiązany podać wymagane masy pojazdu, w tym dopuszczalną masę całkowitą pojazdu. Dodatkowa masa dla pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym będzie określana w momencie wydania dla pojazdu homologacji. Nowe punkty pkt. 2.3.1, pkt. 2.3.2 i 2.4 Załącznika I do zmienianej dyrektywy wskazują, że dopuszczalna masa całkowita pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym będzie odpowiednio powiększana o maksymalnie 1 tonę – zakłada się więc, że dokumenty homologacyjne takich pojazdów pozwolą organom rejestrującym określić ich całościowe DMC.</p> <p>Dostosowano rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) – zmiany w § 2 ust. 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p>	

<p><i>Artykuł 10d</i></p> <p>1.Do dnia 27 maja 2021 r. państwa członkowskie przyjmują szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę; należy je zatem poddać kontroli ich właściwych organów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy. Te środki mogą być przyjmowane za pomocą automatycznych systemów ustanawianych w ramach infrastruktury drogowej lub za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4.</p> <p>Państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.</p> <p>Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzenia naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.</p>	N		<p>Dostosowano w art. 20a i art. 40a ust. 3 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.), w art. 1, i art. 55 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) oraz w art. 129 ust. 2 pkt 9 i art. 129d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.). Obowiązujące obecnie przepisy zapewniają tworzenie w ramach infrastruktury drogowej miejsc do ważenia pojazdów, które najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę pojazdu.</p>	
<p>2.Każde państwo członkowskie przeprowadza w każdym roku kalendarzowym odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów będących w użytkowaniu, proporcjonalną do całkowitej liczby pojazdów poddawanych każdego roku kontroli na swoim terytorium.</p>	T	Art. 1 pkt 11	<p>po art. 90b dodaje się art. 90c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 90c. 1. Wojewódzki inspektor planuje i organizuje kontrole dotyczące mas pojazdów lub zespołów pojazdów w taki sposób, aby obejmowały one co najmniej 5% ogólnej liczby kontroli w zakresie przewozu drogowego, realizowanych w każdym roku kalendarzowym.</p> <p>2. Kontrole dotyczące mas pojazdów lub zespołów pojazdów, przy wykonywaniu swoich zadań ustawowych, przeprowadzają również funkcjonariusze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Policji; 2) Straży Granicznej; 3) Służby Celno-Skarbowej.”; 	
<p>3.Państwa członkowskie, zgodnie z art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (1)*, zapewniają, aby ich właściwe organy wymieniały się informacjami o naruszeniach prawa i sankcjach związanych z niniejszym artykułem.</p>	N		<p>Dostosowano w art. 82h ust. 2 pkt 4 i ust. 5 oraz art. 82i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.)</p>	

<p>4. Pokładowe urządzenia ważące, o których mowa w ust. 1, muszą być precyzyjne i niezawodne, w pełni interoperacyjne i zgodne z wszystkimi typami pojazdów.</p> <p>5. Do dnia 27 maja 2016 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.</p> <p>Aby zapewnić interoperacyjność, szczegółowe przepisy muszą pozwalać na przekazywanie w dowolnym momencie właściwym organom i kierowcy pojazdu informacji o masie z poruszającego się pojazdu. Przekazywanie to odbywa się za pośrednictwem interfejsu zdefiniowanego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego: EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 oraz ISO14906. Przekazywanie to powinno ponadto pozwalać właściwym organom państw członkowskich na komunikowanie się i wymianę informacji w taki sam sposób z pojazdami i zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim i stosującymi pokładowe urządzenia ważące.</p> <p>W celu zapewnienia zgodności z wszystkimi typami pojazdów systemy pokładowe pojazdu silnikowego muszą mieć możliwość odbioru i przetwarzania wszelkich danych pochodzących z każdego typu przyczepy lub naczepy przymocowanej do pojazdu silnikowego.</p> <p>Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.</p> <p><i>Artykuł 10e</i></p> <p>Państwa członkowskie ustanawiają przepisy o sankcjach mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszej dyrektywy i stosują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Sankcje te muszą być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i zniechęcające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję.</p>	T	Art. 1 pkt 16	<p>po art. 92c dodaje się art. 92d i art. 92e w brzmieniu:</p> <p>„Art. 92d. Kto, będąc wysyłającym, nie przekazuje przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego albo przekazuje deklarację zawierającą dane niezgodne ze stanem rzeczywistym, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony, podlega karze pieniężnej w wysokości 1.000 złotych.</p> <p>Art. 92e. Kto, będąc przewoźnikiem drogowym wykonującym operacje transportu intermodalnego, nie okazuje uprawnionym organom kontroli deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego przekazanej przez wysyłającego podlega karze pieniężnej</p>	
--	---	---------------	--	--

			<p>Art. 2 pkt 3</p> <p>w wysokości 1 000 złotych.”</p> <p>po art. 64e dodaje się art. 64ea w brzmieniu: „Art. 64ea. W przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, kategorii innej niż wymagana albo na podstawie zezwolenia kategorii VII z przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się jako wykonywany bez zezwolenia.”</p> <p>Art. 2 pkt 5</p> <p>w art. 140aa:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: 1a. W przypadku braku: 1) wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, 2) wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie, 3) wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a, przez pilota - nakłada się karę pieniężną w drodze decyzji administracyjnej.”,</p> <p>b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i 1a, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego lub zarządca drogi. 3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na: 1) podmiot wykonujący przejazd; 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnej lub wartości określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1;</p>	
--	--	--	---	--

	<p><i>Artykuł 10f</i> 1.W przypadku transportu kontenerów i nadwozi wymiennych państwa członkowskie ustanawiają przepisy,</p>	T	Załącznik nr 2 do projektowanej ustawy	<p>3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.”, c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1a, nakłada się na: 1) podmiot wykonujący przejazd - w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 1; 2) podmiot wykonujący pilotowanie - w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2 i 3.”, d) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli: 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot: a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem, b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub 2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.”, 5) po art. 31 dodaje się art. 31a w brzmieniu: „Art. 31a. 1. W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego wysyłający obowiązany jest</p>	
--	---	---	--	--	--

<p>które wymagają, aby:</p> <p>a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz</p> <p>b) przewoźnik zapewnił dostęp do całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego.</p> <p>2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące odpowiedzialności zarówno wysyłającego, jak i przewoźnika, zależnie od przypadku, w sytuacjach, w których brak jest informacji, o których mowa w ust. 1, lub gdy informacje takie są niepoprawne, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony.</p> <p><i>Artykuł 10g</i></p> <p>Co dwa lata i najpóźniej do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu danego okresu dwóch lat państwa członkowskie przesyłają Komisji niezbędne informacje dotyczące:</p> <p>a) liczby kontroli przeprowadzonych w dwóch ubiegłych latach kalendarzowych; oraz</p> <p>b) liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie. Informacje te mogą być częścią informacji przedkładanych zgodnie z art. 17 rozporządzenia Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 (2)*. Komisja analizuje informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu i zamieszcza je w sprawozdaniu, które ma zostać przekazane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.</p>	T	Art. 1 pkt 10	<p>sporządzić i przekazać przewoźnikowi drogowemu deklarację określającą masę kontenera albo nadwozia wymiennego określoną w sposób zgodny ze stanem rzeczywistym.</p> <p>2. W przypadku wykonywania operacji transportu intermodalnego przewoźnik drogowy jest obowiązany okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, deklarację, o której mowa w ust. 1.”;</p> <p>16) po art. 92c dodaje się art. 92d i art. 92e w brzmieniu: „Art. 92d. Kto, będąc wysyłającym, nie przekazuje przewoźnikowi drogowemu deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego albo przekazuje deklarację zawierającą dane niezgodne ze stanem rzeczywistym, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony, podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 złotych.</p> <p>Art. 92e. Kto, będąc przewoźnikiem drogowym wykonującym operacje transportu intermodalnego nie okazuje uprawnionym organom kontroli deklaracji określającej masę kontenera albo nadwozia wymiennego przekazanej przez wysyłającego podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 złotych.” ;</p> <p>w art. 90a:</p> <p>a) w ust. 1w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu: „4) mas pojazdów lub zespołów pojazdów, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego obejmującego okres 2 lat kalendarzowych poprzedzających rok, w którym organy, o których mowa w ust. 2b, są obowiązane przedłożyć Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, zgodnie z formularzem, o którym mowa w ust. 5, w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby pojazdów lub zespołu pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia.”;</p>	
--	---	------------------	--	--

	<p><i>Artykuł 10h</i></p> <p>1.Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2.Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10b, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 maja 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3.Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10b, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących</p>	N	<p>b) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów w zakresie liczby przeprowadzonych kontroli oraz liczby pojazdów lub zespołu pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenia – co dwa lata, w terminie do dnia 31 lipca po upływie okresu sprawozdawczego, o którym mowa w ust. 1 pkt 4 - na formularzu, o którym mowa w ust. 5”,</p> <p>c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2b, uwzględniając zakres danych niezbędnych do przekazania Komisji Europejskiej na podstawie przepisów prawa Unii Europejskiej.”;</p>	
--	--	---	---	--

	<p>aktów delegowanych.</p> <p>4.Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego. Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>5.Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10b wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p> <p><i>Artykuł 10i</i></p> <p>1.Komisję wspomaga komitet ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 42 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (3)*. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (4)*. 2.W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 3.W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p><i>Artykuł 10j</i></p> <p>Do dnia 8 maja 2020 r. Komisja przedłoży, w razie potrzeby, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania zmian do niniejszej dyrektywy wprowadzonych przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 (5)*, uwzględniając w nim szczególne cechy niektórych segmentów rynku. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi, w razie potrzeby, wniosek ustawodawczy należycie uzupełniony o ocenę skutków. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem wniosku ustawodawczego.</p>	<p>N</p> <p>N</p>			
<p>Art. 1 pkt 9</p>	<p>w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) pkt 1.2 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w lit. b): 2,55 m”;</p> <p>b) pkt 1.2 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów</p>	<p>T</p>		<p>lit. a - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie</p>	

<p>chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy: 2,60 m”;</p> <p>c) pkt 2.2.2 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp: 42 tony”;</p> <p>d) w pkt 2.2.2 dodaje się literę w brzmieniu: „d) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp: 44 tony”;</p> <p>e) pkt 2.3.1 otrzymuje brzmienie: „2.3.1. Dwuosiove pojazdy silnikowe inne niż autobusy: 18 ton Dwuosiove pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym inne niż autobusy: maksymalna dopuszczalna masa 18 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę Autobusy dwuosiove: 19,5 tony”;</p> <p>f) pkt 2.3.2 otrzymuje brzmienie: „2.3.2. Trójosiowe pojazdy silnikowe: 25 ton lub 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony Trójosiowe pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 25 ton lub 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony, jest powiększona o dodatkową</p>			<p>warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>lit. b - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>lit. c - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 3 ust. 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>lit. d - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 3 ust. 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.)</p> <p>lit. e - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - częściowo § 3 ust. 1 pkt 8 i 9 - rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia</p>	
---	--	--	--	--

	<p>masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę”;</p> <p>g) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie: „2.4. Trójosiowe autobusy przegubowe: 28 ton Trójosiowe autobusy przegubowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 28 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę”.</p>			<p>2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) Akapit pierwszy i drugi – zmiana rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>lit. f akapit 1 - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) Akapit drugi – zmiana rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>lit. g akapit 1 - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 858) - § 3 ust. 1 pkt 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) Akapit drugi – zmiana rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p>	
Art. 2	<p>1.Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 7 maja 2017 r. Niezwłocznie informują one Komisję o tych przepisach. Te przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania</p>	N			

	<p>takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>				
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU

Jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 1 lit. b	<p>pkt 22 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„22) obowiązki lub warunki przewozu drogowego – obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy oraz:</p> <p>a) rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, z późn. zm.),</p> <p>b) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,</p> <p>c) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1, z późn. zm.),</p> <p>d) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.),</p>	<p>W porównaniu z obecnym stanem prawnym rozszerzono katalog aktów prawnych dotyczących obowiązków lub warunków przewozu drogowego, poprzez dodanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 wraz z aktami wykonawczymi, rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010, decyzji Komisji z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym, ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o ochronie zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1855, z późn. zm.), ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376) oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z późn. zm.), w której określono m.in. warunki wykonywania transportu odpadów. Należy przy tym nadmienić, że w załącznikach do utd przewidziano sankcje za naruszenie przepisów o odpadach.</p> <p>Powyższe zmiany mają na celu m.in. dostosowanie uprawnień kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego do obowiązujących przepisów wspólnotowych regulujących konstrukcję i zasady działania urządzeń rejestrujących stosowanych w przewozie drogowym, pod kątem możliwości kontroli szczegółowych warunków technicznych, które powyższe urządzenia winny spełniać. Ponadto z katalogu aktów prawnych dotyczących obowiązków lub warunków przewozu drogowego wykreślono rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85. Ponadto uaktualniono dane dotyczące ogłoszenia w dziennikach urzędowych poszczególnych aktów prawnych i ich zmian.</p>

	<p>e) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, Dz. Urz. UE L 178, z późn.zm.),</p> <p>f) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006,</p> <p>g) rozporządzenia Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. U. L168 z 02.07.2010, str. 16),</p> <p>h) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014” lub aktów wykonawczych do rozporządzenia (UE) nr 165/2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE L 139 z 	
--	--	--

	<p>26.05.2016, str. 1, z późn. zm.) ,</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiającego standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz. Urz. UE L 79 z 24.3.2017, s. 1), i) decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.), j) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, k) ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2017 r. poz.1289, 2056, 2361 i 2422 oraz z 2018 r. poz. 650), l) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, m) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1840 oraz z 2018 r. poz. 650 i 663), n) ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2018 r. poz. 376 i 650), o) ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o ochronie zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt (Dz. U. z 2017 r. poz. 1855 oraz z 2018 r. poz. 50 i 650) , p) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z 2013 r. poz. 567 oraz z 2016 r. poz. 2206), q) ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2017 r. poz. 149 i 60), r) ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. z 2018 r. poz. 296), s) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym 	
--	---	--

	<p>transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317 i 650),</p> <p>t) ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978 i 2418 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650),</p> <p>u) ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650),</p> <p>w) ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r. poz. 21, z 2017 r. poz. 2422 oraz z 2018 r. poz. 650),</p> <p>x) ustawy z dnia ...o tachografach (Dz. U. poz. ...)</p> <p>y) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego;”</p>	
Art. 1 pkt 2	<p>w art. 7d:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, jeżeli wobec:</p> <p>1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 5 ust. 2a;</p> <p>2) przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:</p> <p>a) wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z</p>	<p>Zmiana brzmienia art. 7d ust. 1 ma na celu dostosowanie przepisu do projektowanych zmian, w tym m.in. wskazanie zależności pomiędzy naruszeniami określonymi w załącznikach nr 3 lub 4 do utd lub w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych a naruszeniami określonymi w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2016/403. Proponowane brzmienie art. 7d ust. 1 odnosi się również do orzeczonej lub nałożonej prawomocnie kary w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (pkt 2 lit. c). Ustawa z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935) nie zmodyfikowała brzmienia załączników do utd. Zgodnie z dokumentem „Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym – konsultacje publiczne” załączonym do pisma z dnia 25 kwietnia 2016 r. (druk 459) skierowanym do Marszałka Sejmu, zrezygnowano z wprowadzenia jakichkolwiek zmian w załącznikach do utd – lp. 53 - 126. Wobec powyższego projektowana zmiana załączników do ww. ustaw dostosowanych do regulacji wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2016/403 pociąga za sobą konieczność odpowiedniej zmiany treści art. 7d ust. 1 utd. Ponadto projektowane brzmienie art. 7d ust. 1 precyzuje podmioty, które będą mogły być stronami w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie spełnienia wymogu dobrej reputacji. Obecna treść ww. artykułu nie reguluje tej kwestii.</p> <p>Nowe brzmienie art. 7d utd precyzuje, które podmioty są odpowiedzialne za wystąpienie naruszeń mogących skutkować utratą dobrej reputacji. Brzmienie art. 7d ust. 1a utd przesądza natomiast o tym, że za najpoważniejsze, poważne lub bardzo poważne naruszenia, popełnione przez kierowcę, odpowiadać będzie każdorazowo przewoźnik drogowy.</p> <p>Zaproponowana konstrukcja przepisów, zwłaszcza w zakresie projektowanego art. 7d utd</p>

	<p>załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”, zostało zakwalifikowane jako poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji,</p> <p>b) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie, lub</p> <p>c) orzeczono lub nałożono prawomocnie karę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenie, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - najpoważniejsze naruszenie, - poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.”, <p>b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, jeżeli</p> 	<p>oraz załączników do tej ustawy, ma na celu precyzyjne określenie podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia popełniane w transporcie drogowym. Nie budzi zatem wątpliwości, iż projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym będzie miał realne przełożenie na ograniczenie negatywnych praktyk w transporcie na rynku wspólnotowym oraz rynku krajowym, będącym jego częścią. Zmiany dokonane nowelizacją pozwolą na łatwiejszą wymianę informacji pomiędzy Polską a pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie stwierdzonych naruszeń określonych w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403 i ewentualnych sankcji nakładanych przez poszczególne państwa członkowskie Unii Europejskiej.</p> <p>Projekt zmiany zakładający rezygnację w art. 7d ust. 1 utd wskazania naruszeń z załącznika nr IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.) nie będzie miał wpływu na przedsiębiorców, bowiem najpoważniejsze naruszenia zostały wskazane w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403. Wprowadzenie przepisu art. 7d ust. 1a do utd będzie miał istotny wpływ na przedsiębiorców, bowiem naruszenia w związku z którymi zostały wystawione mandaty karne na kierowców będą podlegać obliczeniom częstotliwości występowania poważnych naruszeń zgodnie z załącznikiem nr II do rozporządzenia (UE) 2016/403. W obecnym stanie prawnym, pomimo popełniania przez kierowców naruszeń wskazanych w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) 2016/403, nie jest możliwe wszczęcie ewentualnego postępowania w przedmiocie zbadania dobrej reputacji przedsiębiorcy. Przedmiotowa zmiana nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację kierowców.</p>
--	---	---

	<p>wobec kierowcy wykonującego przewóz na rzecz tego przewoźnika drogowego orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego lub mandatów karnych prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące naruszenie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) najpoważniejsze naruszenie, 2) poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość ich występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.”; 	
Art. 1 pkt 3	<p>w art. 7e w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) upływ roku od dnia orzeczenia lub nałożenia prawomocnie kary w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenia określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.”;</p>	Zmiana o charakterze wynikowym.
Art. 1 pkt 4	<p>w art. 15a ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w przeliczeniu na kierowcę na rok w danym przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury, o której mowa w ust. 1.”;</p>	Zmiana brzmienia art. 15a ust. 3 ma na celu wprowadzenie prawidłowego odwołania do przepisu art. 7 ust. 4 pkt 1. Przepis art. 15a ust. 1 dotyczy możliwości wszczęcia procedury cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej, w związku z czym właściwym w tych sprawach jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. W obecnym brzmieniu przepis art. 15a ust. 3 odwołuje się do art. 7 ust. 2, co powoduje, że przepis ten odnosi się również do starosty, wskazanego w art. 7 ust. 2 pkt 1, który nie jest kompetentny w tego rodzaju sprawach. Przepis art. 7 ust. 4 pkt 1 dotyczy licencji wspólnotowych i wskazuje Głównego Inspektora Transportu Drogowego jako organ właściwy w tych sprawach.

<p>Art. 1 pkt 6</p>	<p>w art. 82h: a) w ust. 1: - pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) rodzaj i numer posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;”, - po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) datę udzielenia posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;”, - po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu: 6a) datę zmiany statusu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 6b) datę utraty dobrej reputacji;”, - w pkt 17: -- po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu: ”ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”, -- w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu: „f) datę utraty dobrej reputacji;” , - w pkt 18: -- po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu: ”ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”, -- w lit. e kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu: „f) datę utraty dobrej reputacji.”, b) w ust. 2: - w pkt 2 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu: ”ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”, - w pkt 3 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu: ”ba) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”, - po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) imię i nazwisko kierowcy, o którym mowa w art. 7d ust. 1a, oraz jego: a) datę i miejsce urodzenia,</p>	<p>Projektowane zmiany brzmienia art. 82h (ust. 1, 2, 3 i 6), art. 82i ust. 1 (pkt 1 i 2), art. 82j (ust. 1 i 3) mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Przewiduje się uzupełnienie lub doprecyzowanie obowiązujących w tym zakresie przepisów.</p>
---------------------	---	--

	<p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer PESEL albo rodzaj, serię, numer oraz państwo wydania dokumentu potwierdzającego tożsamość - w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL;”,</p> <p>c) w ust 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu: „1a) rodzaj posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych;”,</p> <p>d) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z innymi organami administracji publicznej lub jednostkami, o których mowa w art. 38 ust. 2 porozumienia w sprawie uzyskania dostępu do danych, o których mowa w ust. 1-3, gromadzonych przez te podmioty.”</p>	
Art. 1 pkt 7	<p>w art. 82i w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:</p> <p>„1) art. 82h ust. 1 i ust. 2 pkt 8 - odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym, jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia albo cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej bądź decyzja stwierdzająca utratę dobrej reputacji albo stwierdzająca, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona, stała się ostateczna;</p> <p>2) art. 82h ust. 2 pkt 1-7 - odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, naczelnicy urzędów celno-skarbowych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;”</p>	Projektowane zmiany brzmienia art. 82h (ust. 1, 2, 3 i 6), art. 82i ust. 1 (pkt 1), art. 82j ust. 1 i 3 mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Przewiduje się uzupełnienie lub doprecyzowanie obowiązujących w tym zakresie przepisów.
Art. 1 pkt 8	<p>w art. 82j:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 6b, pkt 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f oraz pkt 18 lit. a, b i f, są jawne i publicznie dostępne.”</p>	Projektowane zmiany brzmienia art. 82h (ust. 1, 2, 3 i 6), art. 82i ust. 1 (pkt 1), art. 82j ust. 1 i 3 mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Przewiduje się uzupełnienie lub doprecyzowanie obowiązujących w tym zakresie przepisów.

	<p>b) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „3. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1 pkt 6b, pkt 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f oraz pkt 18 lit. a, b i f, a także ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, naczelnikom urzędów celno-skarbowych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie.”</p>	
Art. 1 pkt12	<p>tytuł rozdziału 11 otrzymuje brzmienie: „Przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych”</p>	Zmiana o charakterze wynikowym
Art. 1 pkt13	<p>w art. 92: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, wysokości grzywien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE 2016/403, określa załącznik nr 1 do ustawy.”, b) uchyla się ust. 3 i 4, c) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie: „5. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia. 6. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionego za granicą, chyba że sprawca wykaże, iż za naruszenie została już nałożona kara.”;</p>	W proponowanym przepisie uchyla się odpowiedzialność wykroczeniową osoby zarządzającej transportem lub wykonującej inne czynności związane z transportem drogowym.
Art. 1 pkt 14	<p>„Art. 92a. 1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50</p>	Nowelizacja art. 92a ustawy wprowadza odpowiedzialność administracyjną zarządzającego transportem, osoby o której mowa w art. 7c, a także każdej innej osoby wykonującej czynności związane z przewozem drogowym. Umożliwi to osiągnięcie skuteczniejszego efektu prewencyjnego i zapobiegnie naruszaniu przepisów prawa przez

<p>złotych do 15 000 złotych za każde naruszenie.</p> <p>2. Zarządzający transportem, osoba, o której mowa w art. 7c, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 złotych do 2 000 złotych za każde naruszenie.</p> <p>3. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 15 000 złotych.</p> <p>4. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 2, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli, nie może przekroczyć kwoty 5 000 złotych.</p> <p>5. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy, nie może przekroczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 15 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 2) 20 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 10 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 3) 25 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 50 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 4) 30 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 5) 40 000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym. <p>6. Za kierowców, o których mowa w ust. 5 pkt 1–4, uważa się również osoby niezatrudnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz.</p> <p>7. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu</p>	<p>ww. osoby, co przełoży się na zwiększenie poprawy konkurencyjności w transporcie drogowym. Jednocześnie doprowadzi to do równego traktowania podmiotów krajowych i zagranicznych, poprzez urealnienie możliwości prowadzenia kontroli i ściągania należności z podmiotów zagranicznych. W obecnym stanie prawnym dochodzi do faktycznej dyskryminacji polskich podmiotów, ponieważ tryb wykroczeniowy uniemożliwia faktyczne ukaranie podmiotów zagranicznych. Zaproponowane zmiany w art. 92a w ust. 2, ust. 4, a także w ust. 7, mają na celu uporządkowanie regulacji dotyczących wysokości kar nakładanych na zarządzającego transportem, osobę o której mowa w art. 7c, a także inną osobę wykonującą czynności związane z przewozem drogowym tak, aby kary pieniężne za poszczególne naruszenia, określone w załączniku do ustawy o transporcie drogowym były odpowiednie do kategorii naruszeń, określonych rozporządzeniem (UE) 2016/403. Ponadto podwyższenie wysokości niektórych kar pieniężnych za naruszenia w transporcie drogowym jest podyktowane koniecznością ochrony rodzimego rynku przewozów drogowych i wzmocnieniem przeciwdziałania tzw. „szarej strefie” w przewozach drogowych (najwyższe wysokości kar pieniężnych przewidziano za brak uprawnień w transporcie drogowym czy niepoddanie się kontroli). Jednocześnie w ust. 7 art. 92a przewiduje się rozgraniczenie wymienionych w wykazie załącznika nr 3 do ustawy naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego i wysokości kar pieniężnych za te naruszenia, przewidzianych dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy – lp. 1-9 wykazu oraz dla przewoźnika drogowego – lp. 10 wykazu (nakładanej na podstawie art. 140aa ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym).</p> <p>W ust. 9 przewiduje się, że jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 i 4 do ustawy, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia albo przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej. Niniejszy przepis, stanowi propozycję realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 20 czerwca 2017 r., sygn. P 124/15 (sentencja została ogłoszona w dniu 24 czerwca 2017 r. w Dz. U. poz. 1214), w którym orzeczono, że art. 271 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny oraz art. 92a ust. 1 utd w zakresie, w jakim dopuszczają stosowanie wobec tej samej osoby fizycznej, za ten sam czyn, odpowiedzialności za przestępstwo i kary pieniężnej są niezgodne z zasadą ne bis in idem oraz zasadą proporcjonalnej reakcji państwa za naruszenia prawa, wynikającymi z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Niniejszy przepis będzie miał zastosowanie w szczególności w przypadku popełnienia naruszeń określonych w lp. 5.21, 5.22 lub 6.2.2 załącznika nr 3 do utd, które zaczerpują jednocześnie znamiona przestępstw określonych w art. 270 § 1 i art. 276 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.</p> <p>Ponadto przewiduje się nadanie nowego brzmienia art. 92b. Projektowana zmiana jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 92a.</p>
---	--

	<p>drogowego, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403:</p> <ol style="list-style-type: none">1) popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy określa lp. 1 – 9,2) popełnionych przez przewoźnika drogowego w związku z wykonywaniem transportu drogowego określa lp. 10 <p>- załącznika nr 3 do ustawy.</p> <p>8. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 2, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik nr 4 do ustawy.</p> <p>9. Jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 i 4 do ustawy, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia albo przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej.</p> <p>10. Jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w załączniku nr 3 do ustawy, stanowi jednocześnie naruszenie, o którym mowa w załączniku nr 4 do ustawy, w przypadku podmiotu wykonującego przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem będącego jednocześnie osobą, o której mowa w ust. 2, nakłada się wyłącznie karę pieniężną, o której mowa w ust. 1.</p> <p>11. Przepisy ust. 1, ust. 5 pkt 5, ust. 7 pkt 1 i ust. 9 stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności do:</p> <ol style="list-style-type: none">1) spedytora,2) nadawcy,3) odbiorcy,4) podmiotu wykonującego czynności ładunkowe,5) organizatora wycieczki,6) organizatora transportu,7) operatora publicznego transportu zbiorowego	
--	---	--

	<p>– jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.</p> <p>12. Przepisy ust. 1, 3, 5–7 oraz 9 i 10 stosuje się do podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a.</p> <p>Art. 92b. 1. Nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach odpoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz drogowy zapewnił:</p> <p>1) właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców przepisów:</p> <p>a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, b) rozporządzenia (UE) nr 165/2014, c) Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), d) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców;</p> <p>2) prawidłowe zasady wynagradzania, niezawierające składników wynagrodzenia lub premii zachęcających do naruszania przepisów rozporządzenia, o którym mowa w pkt 1 lit. a, lub do działań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.</p> <p>2. Przepis ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio w sprawach o nałożenie kary pieniężnej wobec osób, o których mowa w art. 92a ust. 2.”;</p>	
Art. 1 pkt 15	<p>w art. 92c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio w sprawach o nałożenie kary pieniężnej wobec osób, o których mowa w art. 92a ust. 2.”;</p>	Zmiana brzmienia art. 92c polegająca na dodaniu ust. 1a jest zmianą o charakterze wynikowym
Art. 1 pkt 17	<p>w art. 93 ust. 1–3 otrzymują brzmienie: „1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 92a ust. 1 i 2, art. 92d oraz w art. 92e, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organ, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust.</p>	Proponowana nowelizacja art. 93 dostosowuje dotychczasowe przepisy regulujące zasady nakładania kar pieniężnych do proponowanych powyżej zmian. Zmiana brzmienia przepisu ust. 2 ww. art. 93 wynika z konieczności jednoznacznego określenia wykonalności decyzji administracyjnych, co bezpośrednio ma bardzo duży wpływ na inne postępowania administracyjne, wszczynane przede wszystkim w przedmiocie utraty dobrej reputacji. Zaproponowane brzmienie przepisu zostało zaczerpnięte z art. 140ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Takie uregulowanie

	<p>4–6. 2. Decyzja ostateczna podlega wykonaniu po upływie 30 dni od jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Organ kontroli, który wydał decyzję ostateczną, z urzędu wstrzymuje jej wykonanie, w drodze postanowienia, na które nie przysługuje zażalenie, w razie wniesienia skargi do sądu administracyjnego. 3. Organ, o którym nowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej w przypadku stwierdzenia okoliczności, o których mowa w art. 92b ust. 1 lub art. 92c.”;</p>	<p>spowoduje ujednoczenie przepisów w ww. ustawie oraz w utd w zakresie wykonalności decyzji administracyjnych, będących podstawą orzekania w przedmiocie utraty dobrej reputacji. Zmiana polegająca na dodaniu ust. 3 jest zmianą o charakterze wynikowym.</p>
<p>Art. 1 pkt 18</p>	<p>w art. 94 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. W przypadku gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, funkcjonariusz lub pracownik organu przeprowadzającego kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, określonej w załączniku nr 3 lub 4 do ustawy.”;</p>	<p>Proponowana zmiana art. 94 ust. 3 ma na celu doprecyzowanie obowiązującego przepisu w zakresie wskazania, że w przypadku określonym w tym przepisie kaucję pobiera się w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, przewidzianej w załącznikach nr 3 lub 4 do utd.</p>
<p>Art. 2 pkt 1</p>	<p>w art. 62 ust. 4b otrzymuje brzmienie: „4b. Przejazd zespołu pojazdów: 1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d; 2) o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa odpowiednio w art. 64c albo art. 64d.”;</p>	<p>Nowe brzmienie art. 62 ust. 4b rozgranicza zespoły pojazdów złożonych z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, których przejazd wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d (kategorii VII) oraz zespoły pojazdów o długości większej niż określona w ust. 4a, których przejazd wymaga odpowiedniego zezwolenia, o którym mowa w art. 64c lub art. 64d (kategorii III, IV, V, VI albo VII – w zależności od ich rzeczywistej długości). Przepis w obecnym brzmieniu, nawet przy minimalnym przekroczeniu dopuszczalnej długości zespołu pojazdów, nakłada obowiązek uzyskania zezwolenia kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego. Obecne brzmienie tego przepisu jest sprzeczne zarówno z art. 64 ust. 3, tabelą „Kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego”, jak i, przede wszystkim, z art. 64d ust. 1, który jednoznacznie wskazuje, że zezwolenie kategorii VII „wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I-VI”. Tymczasem ruch zespołu pojazdów o przekroczonej dopuszczalnej długości jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii III-VI (23 m lub 30 m dla zespołu pojazdów</p>

		<p>o skrętnych osiach). Ponadto obecny przepis art. 62 ust. 4b w nieuprawniony sposób dyskryminuje zespoły pojazdów w stosunku do pojazdów nie tworzących zespołów, których ruch, przy przekroczonej dopuszczalnej wartości długości, możliwy jest na podstawie zezwoleń kategorii III-VI.</p> <p>Art. 62 ust. 4b wskazuje, że przejazd zespołu pojazdów złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4 (...) wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64d. Tym samym przejazd każdego „niestandardowego” zespołu pojazdów wymaga zezwolenia kategorii VII, przy czym zespół ten nie musi charakteryzować się wcale parametrami pojazdu nienormatywnego - tym bardziej, że warunki techniczne pojazdów nie określają np. dopuszczalnych mas całkowitych, dopuszczalnych długości i dopuszczalnych szerokości takich nietypowych zespołów pojazdów (ponieważ nie są one dopuszczone do ruchu drogowego na ogólnych zasadach). Dlatego przejazd takiego „niestandardowego” zespołu pojazdów każdorazowo wymaga uzyskania zezwolenia kategorii VII (z wyznaczeniem trasy przejazdu), a wcześniej złożenia wniosku o wydanie tego zezwolenia z podaniem wszystkich parametrów takiego zespołu pojazdów. W sytuacji stwierdzenia przez organy uprawnione do kontroli braku zezwolenia odpowiedniej kategorii (III-VI), kara będzie nakładana jak za brak zezwolenia.</p>
Art. 2 pkt 2	<p>w art. 64 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego na warunkach i w sposób określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami;”;</p>	<p>Nowe brzmienie art. 64 ust. 1 pkt 3 stanowi przepis materialny dla przepisów o administracyjnych karach pieniężnych w art. 140aa ust. 1a pkt 1 i 2 oraz upoważnienia z art. 64i ust. 2, które przestanie być blankietowe. Wydane na tej podstawie przepisy <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych</i> (Dz. U. poz. 629), regulują kwestie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu a także sposób pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego. Nowe brzmienie art. 64 ust. 1 pkt 3 wskazuje, że ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego na warunkach i w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie 64i ust. 2, w tym przez wymaganą liczbę pojazdów wyposażonych i oznakowanych zgodnie z tymi przepisami.</p> <p>Dodane przepisy w art. 140aa ust. 1a i 3a oraz art. 140ab ust. 3 pozwalają nałożyć karę pieniężną za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie oraz wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu. Natomiast za sposób pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego niezapewniający bezpieczeństwa w ruchu drogowym odpowiedzialny jest pilot i na podstawie innych przepisów będzie karany (w drodze mandatu karnego).</p>
Art. 2 pkt 3	<p>po art. 64e dodaje się art. 64ea w brzmieniu: „Art. 64ea. W przypadku wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, kategorii innej niż wymagana albo na podstawie zezwolenia kategorii VII z</p>	<p>Zmiana polegająca na dodaniu art. 64ea została wprowadzona na etapie Komisji Prawniczej. Projekt ustawy przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów przewidywał, że w art. 140aa dodaje się ust. 1a, który wskazuje, że przejazd pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem, które nie odpowiada rzeczywistym parametrom technicznym pojazdu nienormatywnego lub zespołu pojazdów wykonującego ten przejazd, jest przejazdem</p>

	<p>przekroczonymi parametrami technicznymi pojazdu lub zespołu pojazdów wskazanymi w tym zezwoleniu, przejazd pojazdu nienormatywnego uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.”;</p>	<p>pojazdu nienormatywnego bez zezwolenia. Dotyczy to sytuacji, gdy podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym posiada zezwolenie, ale rzeczywiste parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów wykonującego przejazd nie mieszczą się w danej kategorii zezwolenia. Szczególne znaczenie ma ten przepis w przypadku wykonywania przejazdu pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem kategorii VII. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego jest wykonywany na podstawie zezwolenia kategorii VII (tj. jego przekroczone parametry techniczne wskazane są w zezwoleniu), to w sytuacji gdy podczas kontroli drogowej zostanie stwierdzone, że przekroczone parametry techniczne tego pojazdu lub zespołu pojazdów są wyższe od tych wskazanych w zezwoleniu, to jego przejazd zostanie uznany za przejazd pojazdu nienormatywnego bez wymaganego zezwolenia. Niniejsza zmiana zostanie wprowadzona poprzez dodanie do ustawy art. 64ea. Tym samym zrezygnowano z dodania w art. 140aa ust. 1a.</p>
<p>Art. 2 pkt 4</p>	<p>w art. 130a: a) ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt wykonującego przejazd drogowy w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7.”, b) ust. 5c otrzymuje brzmienie: „5c. Pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w ust. 1 i 2 oraz art. 140ad ust. 7 umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie, z zastrzeżeniem ust. 7.”, c) ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Wydanie pojazdu następuje po: 1) okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c; 2) w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7 – po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c, oraz dowodu uiszczenia kaucji, a także po usunięciu przyczyny umieszczenia pojazdu na parkingu.”, d) po ust. 10l dodaje się ust. 10m w brzmieniu: „10m. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 7, pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia nałożenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.”;</p>	<p>W art. 130a przewiduje się zmianę przepisów dotyczących usunięcia pojazdu z drogi i skierowania go na parking strzeżony. W art. 130a nadaje się nowe brzmienie ust. 1a, 5c i 7 oraz dodaje się ust. 10m. Powyżej wprowadzane zmiany są konsekwencją zmian wprowadzonych w art. 140ad. Ponadto doprecyzowują dotychczasowe przepisy zobowiązujące do usunięcia pojazdu.</p>

<p>Art. 2 pkt 5</p>	<p>w art. 140aa:</p> <p>a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W przypadku braku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, 2) wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie, 3) wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a, przez pilota – nakłada się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.”, <p>b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i 1a, wydaje właściwy ze względu na miejsce przeprowadzanej kontroli organ Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, naczelnik urzędu celno-skarbowego lub zarządca drogi.</p> <p>3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podmiot wykonujący przejazd; 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnych lub wartości określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1; 3) podmiot wykonujący inne niż wymienione w pkt 2 czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.”, <p>c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1a, nakłada się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podmiot wykonujący przejazd – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 1; 	<p>W obecnie obowiązujących przepisach dotyczących systemu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych brak jest możliwości nałożenia kary z tytułu niewykonania lub niewłaściwego wykonywania obowiązku pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego, niewłaściwego oznakowania i wyposażenia tego pojazdu, a także braku odpowiednich kwalifikacji dla pilota dającego polecenia lub sygnały uczestnikom ruchu lub innym osobom znajdującym się na drodze. Dodany ust. 1a w art. 140aa daje możliwość nałożenia kary pieniężnej w drodze decyzji administracyjnej za naruszenie przepisów wydanych na podstawie art. 64i ust. 2 ustawy. Wydane na tej podstawie przepisy <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 czerwca 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych</i>, regulują kwestie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie oraz wymaganego wyposażenia i oznakowania tego pojazdu.</p> <p>Dodany art. 140aa ust. 1a w pkt 1 określa, że w przypadku wykonywania przejazdu pojazdu nienormatywnego bez wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie, tj. gdy nie zostanie spełnione wymaganie pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie w przypadku przekroczeń parametrów technicznych, o których mowa w § 2 ust. 1 ww. <i>rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.</i>, b) przez dwa pojazdy wykonujące pilotowanie, poruszające się z przodu i z tyłu pojazdu w przypadku przekroczeń parametrów technicznych, o których mowa w § 2 ust. 2 ww. <i>rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.</i>, c) w sytuacji wykonywania pilotowania pojazdu nienormatywnego przez jeden pojazd wykonujący pilotowanie, gdy przekroczone byłyby parametry techniczne, o których mowa w § 2 ust. 2 ww. <i>rozporządzenia z dnia 5 czerwca 2012 r.</i> <p>- kara nakładana będzie zgodnie z dodanym w art. 140aa ust. 3a na podmiot wykonujący przejazd. Zgodnie z dodanym w art. 140ab ust. 3 pkt 1 kara w przypadku naruszenia obowiązku pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego w zakresie wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie wynosi 3000 zł i będzie nakładana zgodnie z dodanym ust. 3a pkt 1 na podmiot wykonujący przejazd.</p> <p>Dodany art. 140aa ust. 1a pkt 2 wskazuje, że kara pieniężna nakładana będzie za naruszenia przepisów wydanych na podstawie art. 64i ust. 2, tj. zawartych w ww. <i>rozporządzeniu z dnia 5 czerwca 2012 r.</i>, dotyczących wymaganego wyposażenia i oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie. Zgodnie z dodanym art. 140ab ust. 3 pkt 2 wysokość kary za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie wynosi 2000 zł i nakładana będzie na podmiot wykonujący pilotowanie na podstawie dodanego w art. 140aa ust. 3a pkt 2.</p> <p>Dodany art. 140aa ust. 1b pkt 3 pozwala nałożyć karę za brak wymaganego szkolenia uprawniającego do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym przez pilota. Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nakładają obowiązek szkolenia i posiadania zaświadczenia wydanego przez</p>
---------------------	--	---

	<p>2) podmiot wykonujący pilotowanie – w przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2 i 3.”,</p> <p>d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Nie wszczynają się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:</p> <p>1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot:</p> <p>a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,</p> <p>b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia, lub</p> <p>2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku przewozu ładunków sypkich oraz drewna.”;</p>	<p>dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego potwierdzającego ukończenie szkolenia uprawniającego do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym przez pilota zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 12 oraz art. 6 ust. 3a i 3b ww. ustawy. Kara nakładana będzie zgodnie z dodanym art. 140ab ust. 3 pkt 3 w wysokości 2 000 zł na podmiot wykonujący pilotowanie wskazany w dodanym art. 140aa ust. 3a pkt 2.</p> <p>Prawidłowe wykonywanie ustawowych obowiązków dotyczących pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego gwarantuje właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast ich naruszenie bezpośrednio zagraża innym uczestnikom ruchu, dlatego zasadnym jest uregulowanie możliwości nakładania kar za naruszenia wymagań przepisów w tym zakresie. Wysokość sankcji za naruszenie przepisów o pilotowaniu jest uzależniona od zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Nowe brzmienie art. 140aa ust. 2 daje możliwość nałożenia kary pieniężnej dotychczas uprawnionym podmiotom również za naruszenie przepisów o pilotowaniu pojazdu nienormatywnego w przypadku określonym w art. 140aa ust. 1a.</p> <p>Proponowana zmiana art. 140aa ust. 3 pkt 2 w sposób jednoznaczny reguluje odpowiedzialność podmiotu wykonującego czynności ładunkowe, który to podmiot – zgodnie z art. 43 ust. 1-2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1983) - odpowiada za te czynności i w związku z tym ma obowiązek wykonać je w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. W pkt 3 wskazano odpowiedzialność podmiotów wykonujących inne czynności niż czynności przewoźnika i załadowcy, związane z przejazdem po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego z naruszeniem przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Nowe brzmienie art. 140aa ust. 4 wprowadza wyłączenie odpowiedzialności dla podmiotu wykonującego przejazd nie tylko w sprawie nałożenia kary za brak zezwolenia, ale również za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie.</p>
<p>Art. 2 pkt 6</p>	<p>w art. 140ab:</p> <p>a) w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„7) 2 000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII lub podanych w tym dokumencie, innych niż parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów.”,</p> <p>b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Karę pieniężną, o której mowa w art. 140aa ust. 1a, ustala się w wysokości:</p> <p>1) 3 000 zł – za brak wymaganej liczby pojazdów wykonujących pilotowanie;</p> <p>2) 2 000 zł – za brak wymaganego wyposażenia lub oznakowania pojazdu wykonującego pilotowanie;</p>	<p>W art. 140ab ust. 1 pkt 7 otrzymuje nowe brzmienie, które umożliwi nałożenie kary pieniężnej w wysokości 2000 zł – za niedotrzymanie warunków przejazdu określonych dla zezwolenia kategorii VII lub podanych w tym dokumencie, innych niż parametry techniczne pojazdu lub zespołu pojazdów. Oznacza to, że nie będzie można nałożyć tej kary w przypadku przejazdu pojazdu nienormatywnego z zezwoleniem kategorii VII, który będzie miał rzeczywiste parametry techniczne większe niż wskazane w zezwoleniu tej kategorii (w części wymiary zespołu wraz z ładunkiem/bez ładunku: długość, szerokość, wysokość, masa ładunku, masa całkowita). Kara pieniężna z wyżej wymienionego tytułu (art. 140ad ust. 1 pkt 7) będzie nakładana więc za niedotrzymanie warunków przejazdu lub sposobu pilotowania określonych dla pojazdu nienormatywnego w zezwoleniu kategorii VII.</p> <p>Dodany art. 140ab ust. 3 określa wysokość kar, o których mowa w art. 140aa ust. 1a ustawy.</p>

	3) 2 000 zł – za brak wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 6 ust. 3a.”;	
Art. 2 pkt 7	w art. 140ac ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Od decyzji o wymierzeniu kary pieniężnej, o której mowa w art. 140aa ust. 1 i 1a, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który tę karę wymierzył, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.”;	W art. 140ac ust. 1 nowe brzmienie uwzględnia możliwość odwołania się do organu nadrzędnego od decyzji wydanej na podstawie art. 140aa ust. 1a ustawy.
Art. 2 pkt 8	w art. 140ad dodaje się ust. 7 w brzmieniu: „7. W przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzone naruszenie, o którym mowa w art. 140aa ust. 1 lub 1a, przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty dotyczące przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) pojazdu i usuwa pojazd, na koszt podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, na parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c, a jeżeli ze względu na wymiary lub masę pojazdu umieszczenie pojazdu na tym parkingu jest niemożliwe – na inny, w miarę możliwości najbliższy parking strzeżony, jeżeli: 1) nie pobrano kaucji lub 2) nie usunięto stwierdzonego naruszenia.”;	W art. 140ad dodaje się ust. 7, który doprecyzowuje – w przypadku braku możliwości uiszczenia kaucji przez zagraniczny podmiot lub osobę niemającą miejsca stałego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – dotychczasowe przepisy zobowiązujące do usunięcia na parking strzeżony (prowadzony przez starostę) pojazd nienormatywny, wobec którego stwierdzono: – brak zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, – wykonywanie przejazdu pojazdu nienormatywnego niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu, – naruszenie przepisów o pilotowaniu przejazdu pojazdu nienormatywnego. Dodany ust. 7 wskazuje, jakie dokumenty zostaną zatrzymane za pokwitowaniem w przypadku usunięcia pojazdu z drogi.
Art. 2 pkt 9	w art. 140ae ust.1 otrzymuje brzmienie: „1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140aa ust. 1 i 1a, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”.	Nowe brzmienie art. 140ae ust. 1, wskazuje, że kary pieniężne, o których mowa w art. 140aa ust. 1a ustawy będą przekazywane tak jak kary, o których mowa w art. 140aa ust. 1, odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
Art. 3	Art. 3. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475) w art. 96 w § 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650), w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji,”.	Zmiana wynikowa.

Art. 4 pkt 1	w art. 101 uchyla się ust. 3;	Projektowana zmiana ma na celu wskazanie odrębności kontroli w zakresie przestrzegania obowiązków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, postępowania administracyjnego prowadzonego wskutek stwierdzenia naruszeń w tym zakresie oraz autonomicznego charakteru decyzji o nałożeniu kary. Konieczność wprowadzenia ww. zmiany wynika z postanowień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 18 kwietnia 2011 r. w sprawie przekazania rozpoznawania innym wojewódzkim sądom administracyjnym niektórych spraw z zakresu działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Dz. U. poz. 506, z późn. zm.), które przewiduje, że sprawy z zakresu naruszeń ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych podlegają właściwości innego sądu administracyjnego, niż sprawy dotyczące kar nakładanych na podstawie ustawy o transporcie drogowym.
Art. 4 pkt 2	w art. 106 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) wzór formularza listy kontrolnej oraz wzór formularza protokołu kontroli, stosowane przy kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, odpowiednio dla przewozu drogowego, przewozu koleją i przewozu żeglugą śródlądową, a także sposób i zakres ich wypełniania, uwzględniając konieczność ujednoczenia zakresu kontroli;”;	Projektowana zmiana ma na celu wskazanie odrębności kontroli w zakresie przestrzegania obowiązków przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, postępowania administracyjnego prowadzonego wskutek stwierdzenia naruszeń w tym zakresie oraz autonomicznego charakteru decyzji o nałożeniu kary. Konieczność wprowadzenia ww. zmiany wynika z postanowień rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 18 kwietnia 2011 r. w sprawie przekazania rozpoznawania innym wojewódzkim sądom administracyjnym niektórych spraw z zakresu działania Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Dz. U. poz. 506, z późn. zm.), które przewiduje, że sprawy z zakresu naruszeń ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych podlegają właściwości innego sądu administracyjnego, niż sprawy dotyczące kar nakładanych na podstawie ustawy o transporcie drogowym.
Art. 4 pkt 3	w art. 107: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w tabeli 9 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), w zakresie przewozu drogowego, określa załącznik nr 1 do ustawy.”, b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:	Projektowana zmiana ma na celu usunięcie istniejących wątpliwości co do autonomicznego charakteru sankcji. Ponadto przepis został doprecyzowany poprzez wskazanie, że postępowanie w zakresie oceny dobrej reputacji przewoźnika w przypadku stwierdzenia naruszeń określonych w załączniku do tej ustawy, prowadzone jest w trybie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i ustawy o transporcie drogowym.

	<p>„2a. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, w zakresie przewozu kolejną i żegluga śródlądową, określa załącznik nr 2 do ustawy.”;</p>	
<p>Art. 4 pkt 4</p>	<p>art. 110 otrzymuje brzmienie: „Art. 110. 1. Suma kar pieniężnych nałożonych na każdego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych za naruszenia określone w załączniku nr 1 do ustawy, stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 10 000 zł. 2. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli w podmiocie będącym uczestnikiem przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, nie może przekroczyć: 1) 15 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej do 10 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 2) 20 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 10 do 50 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 3) 25 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej powyżej 50 do 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 4) 30 000 zł – dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych i zatrudniającego kierowców w średniej liczbie arytmetycznej większej niż 250 w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli; 5) 40 000 zł – dla innego uczestnika przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. 3. Za kierowców, o których mowa w ust. 2 pkt 1–4, uważa się również osoby niezatrudnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy towarów niebezpiecznych, wykonujące osobiście przewozy</p>	<p>Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie ograniczenia wysokości nakładanych kar za naruszenia przepisów ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych podczas jednej kontroli na poszczególnych uczestników przewozu. Analogiczny przepis określa art. 92a ustawy o transporcie drogowym.</p>

	drogowe na jego rzecz.”;	
Art. 3 pkt 5	w art. 111 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kierujący pojazdem, osoba prowadząca inny środek transportu, członek załogi środka transportu lub inna osoba fizyczna wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, która narusza obowiązki lub warunki przewozu towarów niebezpiecznych, podlega grzywnie do 1 000 zł.”;	Zmiana wynikowa, będąca konsekwencją wcześniej wprowadzonych zmian.
Art. 5	Art. 5. 1. Do spraw dotyczących naruszeń: 1) obowiązków lub warunków przewozu drogowego określonych w załączniku nr 3 do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, 2) o których mowa w art. 140aa ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, 3) określonych w załączniku do ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy - sankcjonowanych administracyjnymi karami pieniężnymi, powstałych i ujawnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. 2. W przypadku gdy postępowanie administracyjne prowadzone w sprawach dotyczących naruszeń, o których mowa w ust. 1, zostało wszczęte po wejściu w życie niniejszej ustawy, a naruszenie lub naruszenia powstały przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i zostały ujawnione po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy nowe, chyba że przepisy dotychczasowe są względniejsze dla strony. 3. W przypadku gdy w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w ust. 2, ujawniono naruszenia powstałe przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz naruszenia powstałe po dniu jej wejścia w życie do ustalenia sumy administracyjnych kar pieniężnych stosuje się przepisy nowe.	Przepis przejściowy

Art. 6	<p>Art. 6.1. Do postępowań administracyjnych w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ustawy zmienianej w art. 1 wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z uwzględnieniem art. 3 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935).</p> <p>2. Do postępowań, o których mowa w ust. 1, wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy w związku z naruszeniami powstałymi wyłącznie przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe, z uwzględnieniem art. 3 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>3. Do postępowań, o których mowa w ust. 1, wszczętych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w związku z naruszeniami powstałymi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz powstałymi po dniu jej wejścia w życie stosuje się przepisy nowe, chyba że przepisy dotychczasowe są względniejsze dla strony.</p>	Przepis przejściowy
Art. 7	Art. 7. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o których mowa w załączniku nr 1 do ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.	Przepis przejściowy
Art. 8	Art. 8. Do czynów popełnionych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.	Przepis przejściowy
Art. 9	<p>Art. 9. 1. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego przekażą Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego pierwszą zbiorczą informację dotyczącą kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów, o której mowa w art. 90a ust. 2b ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 lipca 2020 r.</p> <p>2. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekaże do</p>	Przepis przejściowy

	Komisji Europejskiej po raz pierwszy dane dotyczące przeprowadzonych kontroli mas pojazdów lub zespołów pojazdów nie później niż do dnia 30 września 2020 r.	
Art. 10	Art. 10. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Przepis przejściowy
Art. 11	Art. 11. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2018 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 6–8, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.	Przepis o wejściu ustawy w życie

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

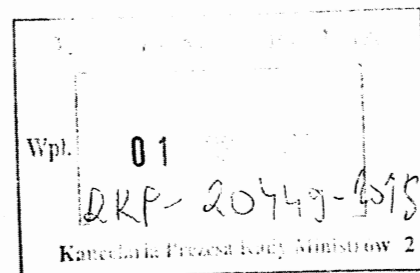


Warszawa, 28 lutego 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1011.2017 / 23/JS

dot.: RM-10-32-18 z 23.02.2018 r.



Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów


Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem


z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzorów formularzy do przekazywania danych dotyczących kontroli masy
pojazdów lub zespołów pojazdów**

Na podstawie art. 90a ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138 i 650) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór formularza do przekazywania:

- 1) przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zbiorczej informacji dotyczącej kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) przez organy uprawnione do przeprowadzania kontroli zbiorczej informacji dotyczącej kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**WZÓR
FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA PRZEZ GŁÓWNEGO INSPEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO ZBIORCZEJ
INFORMACJI DOTYCZĄCEJ KONTROLI MASY POJAZDÓW LUB ZESPOŁÓW POJAZDÓW**

Organ przekazujący zbiorczą informację dotyczącą kontroli masy pojazdów: za okres od do

Kategoria pojazdu	N ₂ ¹⁾		N ₃ ²⁾		O ₃ ³⁾		O ₄ ⁴⁾		M ₂ ⁵⁾		M ₃ ⁶⁾		Inna kat. pojazdu		RAZEM	
	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów, w których stwierdzono przeciążenie

Osoba odpowiedzialna za sporządzenie zbiorczej informacji	
Imię i nazwisko	
Stanowisko	
Adres służbowy	
Telefon	
Adres e-mail	
Data	Podpis

Objaśnienia:

- 1) Pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 tony, ale nieprzekraczającą 12 ton.
- 2) Pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 ton.
- 3) Przyczepy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 10 ton.
- 4) Przyczepy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 ton.
- 5) Pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 ton.
- 6) Pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 ton.

WZÓR
FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA PRZEZ ORGANY UPRAWNIONE DO PRZEPROWADZANIA KONTROLI DANYCH
DOTYCZĄCYCH KONTROLI MASY POJAZDÓW LUB ZESPOŁÓW POJAZDÓW

Organ przekazujący formularz:

SPRAWOZDANIE Z KONTROLI DROGOWEJ ZAWIERAJĄCEJ WYKAZ KONTROLNY	OGÓŁEM		Państwo, w którym pojazdy są zarejestrowane:
RODZAJ INFORMACJI	LICZBA SKONTROLOWANYCH POJAZDÓW	LICZBA POJAZDÓW, W KTÓRYCH STWIERDZONO PRZECIĄŻENIE	
KATEGORIA POJAZDU			
a) samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5–12 ton ¹⁾			
b) przyczepa ^{2)**)}			
c) zespół pojazdów ³⁾			
d) autobus ⁴⁾			
e) samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton ⁵⁾			
f) naczepa ^{6)**)}			
g) pojazd członowy ⁷⁾			
RAZEM^{***)}			
*) Zaznacza się tylko w przypadku kontroli pojazdu pojedynczego.			
***) Łączna liczba kontroli pojazdów wszystkich kategorii.			

Objaśnienia:

- 1) Pojazdy samochodowe, mające co najmniej cztery koła, zaprojektowane i wykorzystywane do przewozu ładunków, kategorii N₂.
- 2) Przyczepy (z wyłączeniem naczep) kategorii O₃ lub kategorii O₄.
- 3) Pojazdy samochodowe przeznaczone do przewozu rzeczy kategorii N₂ lub kategorii N₃ złączone z przyczepą kategorii O₃ lub kategorii O₄.
- 4) Pojazdy samochodowe, mające co najmniej cztery koła, zaprojektowane i wykorzystywane do przewozu osób, kategorii M₂ lub kategorii M₃.
- 5) Pojazd samochodowy, o co najmniej czterech kołach, zaprojektowany i wykorzystywany do przewozu ładunków, kategorii N₃.
- 6) Naczepa kategorii O₃ lub kategorii O₄.
- 7) Zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego kategorii N₂ lub kategorii N₃, złączonego z naczepą kategorii O₃ lub kategorii O₄.

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 90a ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2b, uwzględniając zakres danych niezbędnych do przekazania Komisji Europejskiej na podstawie przepisów prawa Unii Europejskiej.

W załączniku nr 1 określony został wzór formularza do przekazywania zbiorczej informacji dotyczącej kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów.

W załączniku nr 2 określony został wzór formularza do przekazywania przez organy uprawnione do przeprowadzania kontroli danych dotyczących kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów.

Termin wejścia w życie rozporządzenia określony zostanie przed przekazaniem projektu do uzgodnień.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji

Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy
Proces Legislacyjny.

Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów <i>ex-post</i> .		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli

Na podstawie art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór formularza:
 - a) listy kontrolnej,
 - b) protokołu kontroli– stosowane przy kontroli przewozów niebezpiecznych odpowiednio dla przewozu drogowego, przewozu koleją i przewozu żeglugą śródlądową;
- 2) sposób i zakres wypełniania listy kontrolnej i protokołu kontroli.

§ 2. 1. Wzór formularza listy kontrolnej w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Wzór formularza listy kontrolnej w przewozie żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Wzór formularza listy kontrolnej w przewozie koleją towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Wzór formularza protokołu kontroli w przewozie koleją i żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Wzór formularza protokołu kontroli w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Listę kontrolną i protokół kontroli wypełnia się w całości poprzez wpisanie odpowiednich danych w rubrykach oraz poprzez zakreślenie odpowiednich pól, zgodnie z określonymi wzorami.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

2. Listę kontrolną i protokół kontroli wypełnia się w sposób czytelny, niebieskim lub czarnym kolorem.

3. Lista kontrolna i protokół kontroli mogą być wypełnione w formie elektronicznej, jeżeli ich wydruk oraz podpisanie nastąpi nie później niż w momencie zakończenia kontroli.

§ 5. 1. Wypełnioną listę kontrolną i protokół kontroli podpisuje osoba przeprowadzająca kontrolę, podając w sposób czytelny swoje imię i nazwisko, stanowisko służbowe oraz nazwę organu lub jednostki, w imieniu którego lub której przeprowadziła kontrolę.

2. W przypadku gdy kontrola jest przeprowadzana przez kilka osób reprezentujących ten sam organ lub tę samą jednostkę, listę kontrolną i protokół kontroli podpisuje każda z tych osób, w sposób określony w ust. 1.

3. W przypadku gdy kontrola jest przeprowadzana przez co najmniej dwa organy lub co najmniej dwie jednostki, listę kontrolną i protokół kontroli podpisuje przedstawiciel każdego z tych organów lub każdej z tych jednostek, w sposób określony w ust. 1. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. Wypełniony protokół kontroli podpisuje osoba, która podczas prowadzonych działań kontrolnych reprezentuje kontrolowany podmiot.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie formularza listy kontrolnej i formularza protokołu kontroli (Dz. U. poz. 655), które zgodnie z art. 10 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR FORMULARZA LISTY KONTROLNEJ W PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Organ kontrolujący		
LISTA KONTROLNA w przewozie drogowym towarów niebezpiecznych		
1.	Miejsce kontroli:	2. Data:
3.	Godzina:	
4.	Numer rejestracyjny/kraj rejestracji pojazdu samochodowego:	
5.	Numer rejestracyjny/kraj rejestracji pojazdu przyczepy:	
6.	Imię i nazwisko lub nazwa przedsiębiorcy lub innego podmiotu wykonującego przewóz / adres:	
7.	Imię i nazwisko kierowcy i innych członków załogi pojazdu:	
8.	Imię i nazwisko lub nazwa nadawcy, adres, miejsce załadunku:	
9.	Imię i nazwisko lub nazwa odbiorcy, adres, miejsce rozładunku:	
10.	Sposób przewozu <input type="checkbox"/> w sztukach przesyłki <input type="checkbox"/> w cysternie <input type="checkbox"/> luzem	
11.	Towary niebezpieczne pakowane są w ilościach ograniczonych, określonych pod 3.4 ADR <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Ilość towarów pakowanych w ilościach ograniczonych, zgodnie z przepisami działu 3.4 ADR: <input type="checkbox"/> do 8 ton brutto w jednostce transportowej lub kontenerze <input type="checkbox"/> powyżej 8 ton brutto w jednostce transportowej lub kontenerze	
	Towary niebezpieczne pakowane są w ilościach wyłączonych, określonych pod 3.5 ADR <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
12.	Łączna ilość towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej (dla każdego nr UN):	
	UN	Łączna ilość
13.	Łączna ilość towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej przekracza limit określony pod 1.1.3.6 ADR <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
OCHRONA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH		
14.	<input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat*
	<input type="checkbox"/> przewóz pasażerów	II
	<input type="checkbox"/> brak dokumentu tożsamości członka załogi pojazdu	II
	<input type="checkbox"/> brak nadzoru nad jednostką transportową	II
DOKUMENTACJA		
15.	Dokument przewozowy <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat*
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego dokumentu przewozowego	I
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego numeru UN, prawidłowej nazwy przewozowej lub grupy pakowania (jeżeli występuje)	I
	<input type="checkbox"/> brak innych wymaganych informacji w dokumencie przewozowym	III
16.	Instrukcje pisemne zgodne z ADR <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat*
	<input type="checkbox"/> brak wymaganych instrukcji pisemnych zgodnych z ADR	II
17.	Zaświadczenie ADR <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat*
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego zaświadczenia ADR	I
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego zaświadczenia ADR w jednostce transportowej	III
18.	Świadectwo zatwierdzenia pojazdu <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego świadectwa dopuszczenia (zatwierdzenia) pojazdu	I

19.	Inne dokumentu <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> brak wymaganej kopii świadectwa dopuszczenia przez właściwą władzę	III
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego certyfikatu pakowania kontenera lub pojazdu	III
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego świadectwa dopuszczenia przedziału ładunkowego lub osłony	III
	<input type="checkbox"/> brak innego wymaganego dokumentu	III
OPERACJE TRANSPORTOWE		
20.	Dopuszczenie towaru do przewozu <input type="checkbox"/> sprawdzono	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> przewóz towaru niebezpiecznego, którego przewóz jest zakazany	I
	<input type="checkbox"/> przewóz towaru niebezpiecznego w sposób niepozwalający na jego identyfikację	I
	<input type="checkbox"/> przewóz nieodpowiednim środkiem transport (bezpośrednie zagrożenie)	I
21.	Szczelność jednostek ładunkowych <input type="checkbox"/> sprawdzono	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> uwolnienie się towaru niebezpiecznego z opakowania, jednostki transportowej, cysterny lub kontenera	I
	<input type="checkbox"/> uszkodzenie opakowania, jednostki transportowej, cysterny lub kontenera, w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska	I
	<input type="checkbox"/> uszkodzenie opakowania, jednostki transportowej, cysterny lub kontenera, w stopniu niestwarzającym bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska	II
22.	Jednostka transportowa, kontener lub cysterna <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> jednostka transportowa lub cysterna nie spełnia wymagań ADR w stopniu stwarzającym bezpośrednie zagrożenie dla ludzi lub środowiska	I
	<input type="checkbox"/> przewóz luzem w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu ADR	I
	<input type="checkbox"/> przewóz luzem w kontenerze niedopuszczonym do przewozu luzem	I
	<input type="checkbox"/> przewóz sztuk przesyłki w kontenerze niezdatnym do użytku w rozumieniu ADR	II
	<input type="checkbox"/> jednostka transportowa, kontener lub cysterna nie spełnia wymagań ADR w stopniu niestwarzającym bezpośredniego zagrożenia dla ludzi i środowiska	II
	<input type="checkbox"/> jednostka transportowa składa się z więcej niż jednej przyczepy/naczepy	II
23.	Sposób przewozu <input type="checkbox"/> sprawdzono	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> towar przewożony w sposób niedozwolony (w sztukach przesyłki, w cysternie lub luzem)	I
	<input type="checkbox"/> przewóz środkiem transport zanieczyszczonym towarem niebezpiecznym	II
	<input type="checkbox"/> pozostawienie środka transportu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru lub niewłaściwe jego zaparkowanie	II
24.	Ładowanie i pakowanie razem <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> przewóz w jednej jednostce transportowej towarów, których ładowanie razem jest zabronione	I
	<input type="checkbox"/> przewóz w jednej sztuce przesyłki towarów, których pakowanie razem jest zabronione	I
25.	Załadunek i zamocowanie ładunku <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> przekroczenie dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny lub opakowania	I
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego zamocowania ładunku	I
	<input type="checkbox"/> przekroczenie dopuszczalnych ilości towarów niebezpiecznych na jednostkę transportową	I
	<input type="checkbox"/> niewłaściwe zamknięcie cysterny lub opakowania zewnętrznego w opakowaniu kombinowanym	II
	<input type="checkbox"/> używanie niewłaściwych urządzeń oświetleniowych	I
	<input type="checkbox"/> nieprzestrzeganie zakazu używania otwartego płomienia podczas czynności ładunkowych	I
	<input type="checkbox"/> przewóz towarów niebezpiecznych w niecertyfikowanym opakowaniu	
26.	Opakowanie <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> użycie opakowania niespełniającego wymagań ADR	I
	<input type="checkbox"/> użycie opakowania niezgodnie z instrukcją pakowania	I
	<input type="checkbox"/> nieprzestrzeganie terminów badań okresowych oraz okresów użytkowania opakowań	I
27.	Oznakowanie <input type="checkbox"/> sprawdzono	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat.*
	<input type="checkbox"/> przewóz towaru niebezpiecznego nieoznakowanym pojazdem (brak wymaganych tablic, nalepek, znaków i napisów)	I

	<input type="checkbox"/> przewóz towaru niebezpiecznego w nieoznakowanej sztuce przesyłki (brak wymaganych nalepek, znaków i napisów)	I
	<input type="checkbox"/> niewłaściwe oznakowanie jednostki transportowej, kontenera, cysterny lub pojazdu-baterii	II
	<input type="checkbox"/> niewłaściwe oznakowanie sztuki przesyłki lub opakowania zbiorczego	II
	<input type="checkbox"/> niewłaściwe wymiary tablic, napisów, nalepek lub znaków	III
	<input type="checkbox"/> nieuzasadnione oznakowanie środka transport tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami ostrzegawczymi	II
28.	Wyposażenie <input type="checkbox"/> sprawdzono <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
	Stwierdzono następujące nieprawidłowości:	Kat *
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego wyposażenia awaryjnego ogólnego stosowania	II
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego sprzętu do ochrony dróg oddechowych	II
	<input type="checkbox"/> brak innych wymaganych środków ochrony indywidualnej lub wyposażenia	II
	<input type="checkbox"/> brak wymaganego wyposażenia przeciwpożarowego	II
29.	Inne stwierdzone nieprawidłowości lub uwagi:	
30.	Imię, nazwisko, stanowisko służbowe, organ (jednostka), w imieniu którego została przeprowadzona kontrola, i podpis osoby (osób) przeprowadzającej (przeprowadzających) kontroli:	

* Kategoria zagrożenia związanego ze stwierdzoną nieprawidłowością:

- kategoria I obejmuje naruszenia przepisów ADR stwarzające duże zagrożenie dla ludzi lub środowiska; naruszenia takie wymagają natychmiastowego podjęcia środków zaradczych, np. unieruchomienia pojazdu;
- kategoria II obejmuje naruszenia przepisów ADR stwarzające umiarkowane zagrożenie dla ludzi lub środowiska; naruszenia takie wymagają podjęcia środków zaradczych w czasie kontroli lub po jej zakończeniu, nie pilniej jednak niż do momentu zakończenia przewozu;
- kategoria III obejmuje naruszenia przepisów ADR stwarzające małe zagrożenie dla ludzi lub środowiska; naruszenia takie nie wymagają podjęcia środków zaradczych w czasie trwania przewozu, ale pozwala na podjęcie kroków w późniejszym terminie na terenie przedsiębiorstwa (dyrektywa komisji 2004/112/WE).

Sposób wypełniania listy kontrolnej:

- przy wypełnianiu pola nr 10 należy zaznaczyć tylko jedną pozycję;
- przy wypełnianiu pola nr 12 można dodawać dodatkowe wiersze dla kolejnych UN.

WZÓR FORMULARZA LISTY KONTROLNEJ W PRZEWOZIE ŻEGLUGĄ
ŚRÓDLĄDOWĄ
TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

1

oznaczenie organu kontroli

data kontroli

LISTA KONTROLNA

w przewozie żeglugą towarów
niebezpiecznych

- Szczegóły dotyczące statku

.....
(nazwa statku)

Nr
(numer rejestracyjny)

.....
(typ statku)

- Szczegóły dotyczące operacji załadunkowych i wyladunkowych

.....
(instalacja brzegowa ładunkowa
) lub rozładunkowa)

.....
(miejsce

.....
(data)

.....
(czas)

- Szczegóły dotyczące ładunku

Ilość m ³	Nazwa produktu	Numer identyfikacyjny	Klasa
.....
.....
.....
.....

- Szczegóły dotyczące ostatniego ładunku*

Nazwa produktu	Numer identyfikacyjny	Klasa
.....
.....
.....
.....

*Wypełniać tylko przy załadunku statku.

2							
Szybkość załadunku/wyładunku (nie wypełniać, jeżeli statek ma być załadowany gazem)							
Nazwa materiału	Numer zbiornika ładunkowego	Uzgodniona szybkość załadunku/rozładunku					
		początek		środek		koniec	
		szybkość m ³ /h	ilość m ³	szybkość m ³ /h	ilość m ³	szybkość m ³ /h	ilość m ³
.....
.
.....
.
.....
.

Czy instalacja rurowa ładunku będzie po załadunku lub rozładunku drenowana przez resztkowanie czy przedmuchiwanie ilości resztkowych do instalacji brzegowej/na statek?*

przez

przedmuchiwanie*

przez resztkowanie*

Jeżeli drenowana przez przedmuchiwanie, to jak?

.....

.....

(np. powietrzem, gazem obojętnym, rękawem)

..... kPa
(dopuszczalne maksymalne ciśnienie w zbiorniku ładunkowym)

..... litrów
(szacowana ilość resztkowa)

Pytania do kapitana lub osoby przez niego upoważnionej oraz osoby odpowiedzialnej za miejsce załadunku/rozładunku

Ładowanie/rozładowanie można rozpocząć dopiero po sprawdzeniu wszystkich pytań na liście kontrolnej i oznaczeniu przez „X”, czyli „TAK”, a lista podpisana została przez obie osoby. Pytania nieistotne należy skreślić.

Jeżeli nie na wszystkie pytania odpowiedziano „TAK”, to załadunek/rozładunek można zacząć tylko za zgodą właściwej władzy.

*Niepotrzebne skreślić.

	Statek	3 Miejsce załadunku/wyładunku
1. Czy statek ma pozwolenie na przewóz tego ładunku?	<input type="checkbox"/> *	<input type="checkbox"/> *
2. (Zarezerwowany)		
3. Czy statek jest dobrze zacumowany, biorąc pod uwagę lokalne warunki?	<input type="checkbox"/> *	-
4. Czy na dziobie i rufie statku istnieją odpowiednie środki do wchodzenia na pokład i schodzenia z niego, także w sytuacji awaryjnej?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Czy drogi ewakuacji oraz miejsca ładunku i wyładunku są właściwie oświetlone?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Połączenie statek/brzeg		
6.1 Czy węże ładunkowe między statkiem a brzegiem są w zadowalającym stanie?	-	<input type="checkbox"/>
Czy węże te są właściwie połączone?	-	<input type="checkbox"/>
6.2 Czy wszystkie kołnierze łączące są wyposażone w odpowiednie uszczelki?	-	<input type="checkbox"/>
6.3 Czy wszystkie śruby łączące są zamontowane i dokręcone?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.4 Czy brzegowe ramiona ładunkowe mają swobodę poruszania się we wszystkich kierunkach oraz czy węże mają dosyć miejsca, by łatwo się poruszać?	-	<input type="checkbox"/>
7. Czy wszystkie kołnierze połączeń rurowych do załadunku i wyładunku oraz rury par, które nie są używane, są właściwie zaślepione?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Czy właściwe środki do zbierania przecieków są umieszczone pod połączeniami rurowymi, które są używane?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Czy ruchome łączniki rur balastowych i zęzowych z jednej strony, a rury do ładowania i wyładowania z drugiej strony, są rozłączone?	<input type="checkbox"/>	-
10. Czy ciągły i właściwy nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem jest zapewniony na cały okres operacji?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Czy jest zapewniona łączność między statkiem a brzegiem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Wypełniać tylko przy załadunku statku.

15.1	Czy ciśnienie robocze rozruchowe pompy wyładunkowej statku zostało dopasowane do dopuszczalnego ciśnienia roboczego instalacji brzegowej?	<input type="checkbox"/>	-
15.2	Czy robocze ciśnienie rozruchowe pompy brzegowej zostało dopasowane do dopuszczalnego ciśnienia roboczego instalacji na pokładzie?	-	<input type="checkbox"/>
16.	Czy instalacja alarmowa poziomu cieczy jest gotowa do pracy?	<input type="checkbox"/>	-

		Statek	5 Miejsce załadunku/wyładunku
17.	Czy poniższe systemy są włączone, gotowe do pracy i sprawdzone? Urządzenie zapobiegające przelaniu (tylko podczas załadunku) Urządzenie do odłączenia pompy statkowej od urządzeń brzegowych (tylko podczas rozładunku statku)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
18.	Wypełniać wyłącznie w przypadku załadunku lub wyładunku materiałów, do przewozu których wymagany jest statek typu zamkniętego lub statek typu otwartego, z przerywaczem płomieni. Czy włązy do zbiorników ładunkowych oraz otwory inspekcyjne, pomiarowe i probiercze w zbiornikach są zamknięte lub zabezpieczone sprawnymi technicznie przerywaczami płomieni?	<input type="checkbox"/>	-
<p>Sprawdził, wypełnił i podpisał za statek rozładunków</p> <p>.....</p> <p>(imię i nazwisko)</p> <p>.....</p> <p>(podpis)</p>		<p>za instalacje załadunków i</p> <p>.....</p> <p>(imię i nazwisko)</p> <p>.....</p> <p>(podpis)</p>	
<p>Przeprowadzający kontrolę: Imię, nazwisko, stanowisko służbowe, podpis:</p>			

Objaśnienia:

Pytanie 3

„Dobrze zacumowany” oznacza, że statek jest przycumowany do pirsu lub stacji przeładunkowej w taki sposób, że bez udziału trzeciej osoby nie może wykonywać w żadnym kierunku ruchów mogących utrudnić działanie sprzętu przeładunkowego. Pod uwagę należy wziąć ustalone lub przewidywane zmiany poziomu wody w danym miejscu

oraz inne czynniki specjalne.

Pytanie 4

Wejście na pokład oraz ewakuacja ze statku muszą być możliwe w dowolnym momencie. Jeżeli w sytuacji awaryjnej istnieje tylko jedna chroniona droga szybkiej ewakuacji ze statku na brzeg lub gdy takiej drogi w ogóle nie ma, to na statku konieczne jest zapewnienie odpowiednich środków ewakuacyjnych (np. opuszczanej łodzi).

Pytanie 6

Na statku musi znajdować się ważne świadectwo kontroli węży załadunkowych/rozładunkowych. Materiał węży musi mieć wytrzymałość pozwalającą na przenoszenie przewidywanych obciążeń oraz musi nadawać się do przeładunku danych materiałów. Pojęcie „węże ładunkowe” obejmuje węże oraz brzegowe ramiona załadunkowe/rozładunkowe. Węże do przeładunku pomiędzy statkiem a brzegiem muszą być tak umieszczone, aby niemożliwe było ich uszkodzenie wskutek zmian poziomu wody, ruchu innych statków i/lub operacji załadunkowych/rozładunkowych.

Wszystkie połączenia kołnierzowe muszą posiadać odpowiednie uszczelki i złącza śrubowe, wykluczające możliwość przecieku.

Pytanie 10

Załadunek/rozładunek musi być nadzorowany na pokładzie i na brzegu, tak aby możliwe było natychmiastowe wykrycie wszelkich zagrożeń mogących pojawić się w sąsiedztwie węży ładunkowych. Jeżeli nadzór jest wykonywany poprzez dodatkowe środki techniczne, to musi to być uzgodnione pomiędzy statkiem a służbami brzegowymi.

Pytanie 11

W celu zagwarantowania bezpiecznego przebiegu operacji załadunku/rozładunku konieczne jest zapewnienie dobrej komunikacji między statkiem a brzegiem. Można do tego celu wykorzystywać sprzęt telefoniczny i radiowy tylko wówczas, gdy jest on typu przeciwwybuchowego i znajduje się w zasięgu osoby nadzorującej operację.

Pytanie 13

Przed rozpoczęciem operacji załadunku/rozładunku przedstawiciel instalacji brzegowej i kapitan statku lub osoba przez niego upoważniona muszą wyrazić zgodę na zastosowanie odpowiedniej procedury. Konieczne jest uwzględnienie specyficznych właściwości materiału, który ma być przeładowywany.

WZÓR FORMULARZA LISTY KONTROLNEJ W PRZEWOZIE KOLEJĄ TOWARÓW
NIEBEZPIECZNYCH

<i>Oznaczenie organu kontroli</i>	LISTA KONTROLNA w przewozie kolejną towarów niebezpiecznych	<i>Data kontroli</i>
-----------------------------------	---	----------------------

I. 1. Nazwa i adres jednostki kontrolowanej:

NIP, REGON, KRS (rejestracja: Sąd Rejonowy, Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego).

2. Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej:
.....

3. Imiona i nazwiska osób obecnych przy kontroli oraz udzielających informacji:
.....
.....

4. Rodzaj podmiotu uczestniczącego w procesie przewozu towarów niebezpiecznych:

- 1) przewoźnik kolejowy
 - 2) zarządca infrastruktury kolejowej
 - 3) użytkownik bocznic kolejowej
 - 4) przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej
 - 5) spedytor
 - 6) przeładowca
 - 7) pakujący
 - 8) inny
- (wpisać właściwe określenie, np. operator kontenera-cysterny)

5. Bocznic:

- 1) położona na terenie: szlakowa - , stacyjna - ,
zakładu - , na torach stacyjnych -
- 2) posiada własne pojazdy trakcyjne: tak - , nie -
- 3) posiada własne wagony: tak - , nie -

6. Wykaz towarów niebezpiecznych, z którymi wykonywane są czynności ładunkowe lub przewóz:

nazwa towaru niebezpiecznego	nr UN	kod zagrożenia	grupa pakowania
.....
.....

II. 1. Posiadanie przez kontrolowany podmiot przepisów odnoszących się do bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych (dotyczy kontroli przeprowadzanych w siedzibie podmiotu lub w samodzielnej jednostce):

- 1) przepisy ogólne:
ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: tak - , nie -
- 2) przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych:
ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych: tak - , nie - ,
rozporządzenia wykonawcze: tak - , nie - ,
RID: tak - , nie - ,
załącznik 2 do SMGS¹: tak - , nie -

¹ Tylko jeżeli dotyczy.

2. Instrukcje wewnętrzne, regulaminy:

1) przewoźnik kolejowy:

Instrukcja o przewozie towarów niebezpiecznych zaakceptowana przez Prezesa UTK:

- opracowana, zaakceptowana i aktualna: tak - , nie -

2) zarządca infrastruktury kolejowej:

Instrukcja o przewozie towarów niebezpiecznych zaakceptowana przez Prezesa UTK:

- opracowana, zaakceptowana i aktualna: tak - , nie -

3) użytkownik bocznic kolejowej:

a) Instrukcja o przewozie towarów niebezpiecznych zatwierdzona przez Prezesa UTK:

- opracowana, zatwierdzona i aktualna: tak - , nie -

b) Regulamin pracy bocznic kolejowej (jeżeli brak instrukcji):

- czy zawiera część dot. udziału w przewozie towarów niebezpiecznych: tak - , nie -

3. Wyposażenie dodatkowe lokomotyw, prowadzących pociągi przewożące towary niebezpieczne lub wykonujących manewry z tymi wagonami:

1) lokomotywa pociągowa typ seria numer,
od pociągu nr, relacji, z wagonami
zawierającymi towary niebezpieczne klas(y) RID i/lub z wagonami próżnymi
nieoczyszczonymi po przewozie towarów niebezpiecznych: tak - , nie -

2) lokomotywa manewrowa typ seria numer
....., wykonująca prace manewrowe z wagonami zawierającymi towary
niebezpieczne klas(y) RID i/lub z wagonami próżnymi nieoczyszczonymi po przewozie
towarów niebezpiecznych: tak - , nie -

3) w lokomotywie znajduje się dodatkowe wyposażenie stanowiska maszynisty:

a) środki ochrony układu oddechowego (sprzęt uciezkowy oczyszczający) dla drużyny
trakcyjnej: tak - , nie - , nie jest wymagane , nieprawidłowości

b) kamizelki ostrzegawcze dla drużyny trakcyjnej: tak - , nie - ,
nieprawidłowości

c) latarka: tak - , nie - , nieprawidłowości

4) na stanowisku maszynisty znajduje się instrukcja pisemna zgodna z 5.4.3 RID:
tak - , nie -

4. Przestrzeganie wymagań w zakresie spełniania warunków technicznych dla kolejowych stanowisk przeładunkowych towarów niebezpiecznych oraz stacji paliw:

1) stanowisko przeładunkowe towarów niebezpiecznych:

a) sposób zabezpieczania wagonów na stanowisku przeładunkowym:

- hamulcem ręcznym: tak - , nie - ,

- klinami hamulcowymi, gumowymi lub z tworzywa sztucznego: tak - , nie - ,

- płozami hamulcowymi: tak - , nie - ,

stwierdzone nieprawidłowości

b) czy podczas rozładunku uziemia się cysternę kolejową: tak - , nie - , uziemienie nie jest
wymagane - , nieprawidłowości

c) przerwy izolacyjne w tokach szynowych: tak - , nie - , nie są wymagane - ,
nieprawidłowości

d) oznakowanie bramy wjazdowej: brak - , tarcza D1 - , tarcza zaporowa z sygnałem
Z1 - , bez uwag - , nieprawidłowości

e) czy otwarcie bramy wjazdowej, zmiana sygnału na tarczy zaporowej albo zdjęcie tarczy D1
uniemożliwia pracę stanowiska nalewczego i powoduje otwarcie lub blokuje możliwość
zamknięcia obwodu uziemień: tak - , nie - , nie jest wymagane - , nieprawidłowości
.....

- f) czy stanowisko służące do przeładunku towarów niebezpiecznych zapalnych klasy 2 i klasy 3 wg RID z lub do cystern kolejowych spełnia wymogi dotyczące usytuowania (minimalnych odległości) określonego w obowiązujących przepisach: tak - , nie - , nieprawidłowości
- g) czy kolejowe stanowisko przeładunkowe posiada wykonane szczelne zabezpieczenie terenu przed przenikaniem przeładowywanych towarów niebezpiecznych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych: tak - , nie - , nie jest wymagane - , nieprawidłowości:
- h) czy kolejowe stanowisko przeładunkowe dla materiałów zapalnych, trujących i żrących posiada wyposażenie w instalację do odbioru par, uniemożliwiającą wydostawanie się ich do atmosfery: tak - , nie - , nie jest wymagane - ,
- i) czy na stanowiskach ładunkowych cystern kolejowych znajdują się instrukcje ładunkowe dla poszczególnych typów cystern: tak - , nie - ,
- j) czy pracownicy zatrudnieni przy pracach ładunkowych cystern zostali zapoznani z postanowieniami instrukcji ładunkowych dla poszczególnych typów cystern: tak - , nie - ,
- k) czy pracownicy zatrudnieni przy pracach ładunkowych posiadają wymagane uprawnienia (nadane przez Transportowy Dozór Techniczny) w zakresie obsługi urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych RID: tak - , nie - ,

2) kolejowe stacje paliw płynnych:

lokomotywy spalinowe kontrolowanego podmiotu są tankowane:

- z własnej stacjonarnej stacji paliw: tak - , nie - ,
- z własnej kontenerowej stacji paliw: tak - , nie - ,
- bezpośrednio z cysterny samochodowej: tak - , nie - ,
- bezpośrednio z wagonu-cysterny lub kontenera-cysterny: tak - , nie - ,

5. Prawidłowość wykonywania prac manewrowych:

- 1) prace manewrowe: nie były wykonywane - , bez uwag - , nieprawidłowości
- 2) stosowanie się do treści znaków dotyczących manewrowania i zakazu staczania wagonów z górki rozrządowej: bez uwag - , nieprawidłowości
- 3) wyposażenie drużyny manewrowej w upoważnienia do wykonywania czynności na zajmowanym stanowisku: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 4) posiadanie przez maszynistę obowiązującego dokumentu upoważniającego do prowadzenia pojazdu trakcyjnego: tak - , nie - , nieprawidłowości

6. Prawidłowość zestawiania pociągu:

- 1) stosowanie wymaganej odległości ochronnej: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 2) posiadanie przez maszynistę obowiązującego dokumentu upoważniającego do prowadzenia pojazdu trakcyjnego: tak - , nie - , nieprawidłowości

7. Stan techniczny i wyposażenie toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne:

- 1) czy wyznaczono tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne: tak - , nie - , nie jest wymagane - , przyczyna niewyznaczenia
- 2) czy tor wyznaczony do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne spełnia wszystkie wymogi techniczne: tak - , nie - , stwierdzone nieprawidłowości
- 3) czy tor wyznaczony do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne posiada wymagane wyposażenie techniczne: tak - , nie - , stwierdzone nieprawidłowości

8. Stan techniczny i oznakowanie wagonów/kontenerów/innych jednostek transportowych:

- 1) stan techniczny wagonu/kontenera/innej jednostki transportowej: bez uwag - ,
nieprawidłowości ;
- 2) badania okresowe części jezdnych wagonu – aktualne: tak - , nie - , nie dotyczy - ;
- 3) badania okresowe cysterny/kontenera/innej jednostki transportowej – aktualne: tak - , nie -
, nie dotyczy - , niekompletne dane - , stwierdzone nieprawidłowości ;
- 4) oznakowania zbiornika wagonu/kontenera/innej jednostki transportowej: bez uwag - ,
niekompletne - , stwierdzone nieprawidłowości ;
- 5) tabliczka znamionowa zbiornika cysterny: czytelna - , nieczytelna - , brak - ,
niekompletne dane - , nieprawidłowości ;
- 6) tablica wagonowa: bez uwag - , nieprawidłowości ;
- 7) tablice identyfikacyjne towaru niebezpiecznego: brak - , bez uwag - , usterki: brudne - ,
uszkodzone - , nieczytelne - , nieprawidłowe - , inne uwagi ;
- 8) nalepki ostrzegawcze: brak - , bez uwag - , usterki: niewłaściwy wzór - / rozmiar - ,
kolorystyka - , źle widoczne - / rozmieszczone - , inne nieprawidłowości ;
- 9) linki uziemiające wymagane: tak - , nie - , brak - , uszkodzone - ;
- 10) stan techniczny zaworów nalewowo-spustowych: bez uwag - , nieprawidłowości ;
- 11) prawidłowość zamknięcia i zabezpieczenia zaworów nalewowo-spustowych: bez uwag - ,
nieprawidłowości ;
- 12) stan czystości powierzchni zewnętrznej:
 - a) ładownych zbiorników wagonów-cystern i kontenerów-cystern: bez uwag - ,
stwierdzone nieprawidłowości ,
 - b) próżnych nieoczyszczonych zbiorników wagonów-cystern i kontenerów-cystern: bez
uwag - , stwierdzone nieprawidłowości ,
 - c) ładownych wagonów i kontenerów do przewozu luzem: bez uwag - , stwierdzone
nieprawidłowości ,
 - d) próżnych nieoczyszczonych wagonów i kontenerów do przewozu luzem: bez uwag - ,
stwierdzone nieprawidłowości

9. Dokumenty przewozowe:

- 1) prawidłowość sporządzenia listów przewozowych:
 - a) krajowych na wagony:
 - ładowne: tak - , nie - , nieprawidłowości ,
 - próżne nieoczyszczone: tak - , nie - , nieprawidłowości ,
 - b) CIM na wagony:
 - ładowne: tak - , nie - , nieprawidłowości ,
 - próżne nieoczyszczone: tak - , nie - , nieprawidłowości ,
 - c) SMGS na wagony:
 - ładowne: tak - , nie - , nieprawidłowości ,
 - próżne nieoczyszczone: tak - , nie - , nieprawidłowości ;
- 2) wykazy pojazdów kolejowych w składzie pociągu: tak - , nie - , nieprawidłowości ;
- 3) wykazy zdawcze: tak - , nie - , nieprawidłowości ;
- 4) zawiadomienia o wagonach gotowych do zabrania: tak - , nie - , nieprawidłowości ;
- 5) rozkazy pisemne „O”: tak - , nie - , nieprawidłowości ;
- 6) inne (*wymienić jakie*) : tak - , nie - , nieprawidłowości
..... .

10. Personel:

szkolenia pracowników z zakresu określonego w RID:

a) szkolenie stanowiskowe:

- przeprowadzone: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka zgodna z RID: tak - , nie - , nieprawidłowości
- prowadzący posiadał wymagane kwalifikacje: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka odnotowana w dokumentacji szkolenia: tak - , nie - , nieprawidłowości

b) szkolenie specjalistyczne dla personelu wykonawczego uczestniczącego bezpośrednio w przewozach towarów niebezpiecznych:

- przeprowadzone: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka zgodna z RID: tak - , nie - , nieprawidłowości
- prowadzący posiadał wymagane kwalifikacje: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka odnotowana w dokumentacji szkolenia: tak - , nie - , nieprawidłowości

c) szkolenia z zakresu bezpieczeństwa – dział 1.10 RID²:

- przeprowadzone: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka zgodna z RID: tak - , nie - , nieprawidłowości
- prowadzący posiadał wymagane kwalifikacje: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka odnotowana w dokumentacji szkolenia: tak - , nie - , nieprawidłowości

d) szkolenia doskonalące:

- przeprowadzone: tak - , nie - , nieprawidłowości
- prowadzący posiadał wymagane kwalifikacje: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka zgodna z RID: tak - , nie - , nieprawidłowości
- tematyka odnotowana w dokumentacji szkolenia: tak - , nie - , nieprawidłowości

11. Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych:

- 1) wyznaczony: tak - , nie - , przyczyna niewyznaczenia
- 2) imię i nazwisko doradcy:, świadectwo doradcy nr z, dane kontaktowe doradcy: telefon, e-mail
- 3) sprawozdania roczne doradcy ds. bezpieczeństwa z działalności firmy w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych z ostatnich 5 lat: sporządzone w terminie - , , , , , przesłane do Prezesa UTK w terminie – , , , , , niesporządzone - , , , , , przyczyna niesporządzenia:, nieprawidłowo sporządzone
- 4) udział w przygotowaniu i organizacji oraz ewentualnym prowadzeniu szkoleń z zakresu przewidzianego w działach 1.3 i 1.10 RID oraz prawidłowość sporządzanej dokumentacji i wydanych zaświadczeń:
- 5) udział/współudział w opracowaniu/weryfikacji:
 - a) planu zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR): tak - , nie - , w jakim zakresie:
 - b) planu awaryjnego dla stacji rozrządowej: tak - , nie - , w jakim zakresie:

12. Plan zapewnienia bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (twr)²:

- 1) plan został opracowany: tak - , nie - , nie dotyczy -
- 2) imię, nazwisko, data i podpis osoby zatwierdzającej plan: tak - , nie -
- 3) plan zawiera szczegółowy przydział obowiązków w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa osobom posiadającym stosowne kompetencje, kwalifikacje i wymagane uprawnienia do ich wykonywania: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 4) plan zawiera wykaz towarów niebezpiecznych lub rodzajów towarów niebezpiecznych objętych planem: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 5) plan zawiera ocenę bieżących działań dla poszczególnych czynności ekspedycyjnych i wynikających z nich zagrożeń: tak - , nie - , nieprawidłowości

² Wypełniać, jeśli występują towary niebezpieczne wysokiego ryzyka (twr).

- 6) plan zawiera wyraźne wyszczególnienie przedsięwzięć, które powinny być podejmowane w celu zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa, w tym: szkolenia, politykę zapewnienia bezpieczeństwa, praktykę eksploatacyjną: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 7) plan zawiera skuteczne i aktualizowane procedury informowania i przeciwdziałania zagrożeniom, naruszeniom bezpieczeństwa lub incydentom z nimi związanym: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 8) plan zawiera procedury oceny i wypróbowywania planów zapewnienia bezpieczeństwa i procedury dla okresowego sprawdzania i aktualizacji planu: tak - , nie - , nieprawidłowości.....
- 9) plan uwzględnia działania zapewniające fizyczne bezpieczeństwo informacji przewozowej w nim zawartej: tak - , nie - , nieprawidłowości.....
- 10) plan zawiera działania mające na celu zapewnienie dostępu do informacji w nim zawartych wyłącznie osobom, którym informacje te są niezbędne, w szczególności zawiera imienny wykaz osób, które zostały upoważnione do dostępu do informacji zawartych w planie zapewnienia bezpieczeństwa: tak - , nie - , nieprawidłowości.....

13. Wewnętrzne plany awaryjne dla stacji rozrządowych:

- 1) plan opracowany zgodnie z wymogami określonymi w karcie UIC 201: tak - , nie - , nie dotyczy - , stwierdzone nieprawidłowości
- 2) plan uzgodniony z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami/organami: tak - , nie - , stwierdzone nieprawidłowości
- 3) praktyczne sprawdzanie procedur określonych w planie przeprowadza się z częstotliwością: raz na 3 lata - , inną - (*podać częstotliwość*), stwierdzone nieprawidłowości
- 4) dokonywano okresowej weryfikacji zapisów: tak - , nie - , nieprawidłowości
- 5) dokonywano okresowej aktualizacji zapisów : tak - , nie - , nieprawidłowości

14. Inne stwierdzone nieprawidłowości lub uwagi:

.....
.....

15. Przeprowadzający kontrolę

Imię, nazwisko, stanowisko służbowe, podpis:

WZÓR FORMULARZA PROTOKOŁU KONTROLI W PRZEWOZIE KOLEJĄ I ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ
TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

PROTOKÓŁ KONTROLI		
Na podstawie art. 101 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650)		
Nr protokołu:		Data kontroli: _ / _ / ____
Miejsce kontroli:		
Kontrola przewozu towarów niebezpiecznych: kolejną <input type="checkbox"/> , żeglugą śródlądową <input type="checkbox"/> *		
Nazwa przedsiębiorstwa:		Adres przedsiębiorstwa:
REGON:	NIP:	Kraj:
Imię i nazwisko osoby kontrolowanej:		Adres:
Charakterystyka kontrolowanej jednostki oraz inne ważne informacje:		<input type="checkbox"/> kolej/ <input type="checkbox"/> statek*
Imię i nazwisko kierownika jednostki kontrolowanej:		
Zakres kontroli wg poniższego zestawienia:		
Skontrolowane dokumenty:		
Stwierdzone naruszenia	Stwierdzono	Naruszony przepis**
Ilość stwierdzonych naruszeń: _ _ _		
Integralną część protokołu stanowi załączona lista kontrolna z dnia.....		
Oświadczenie osoby kontrolowanej:		
Uwagi kontrolującego:		Nałożono karę pieniężną: tak/nie***
Podpis osoby kontrolowanej		Podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego kontrolującego

* Właściwe zaznaczyć.

** Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

*** Niepotrzebne skreślić.

PROTOKÓŁ KONTROLI DROGOWEJ PRZEWOZU TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH (ADR)			
Na podstawie art. 74 ust. 1 i art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) oraz art. 101 i art. 104 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650)			
nr protokołu kontroli:		data i godzina rozpoczęcia kontroli:	
		miejsce przeprowadzenia kontroli:	
miejsce zatrzymania:		kategoria drogi: ¹⁾	
Nazwa (imię i nazwisko) podmiotu wykonującego przewóz:		adres podmiotu wykonującego przewóz:	
REGON:	NIP:	kraj:	nr licencji/zaświadczenia* ¹⁾
imię i nazwisko kierowcy:		adres kierowcy:	
PESEL: ²⁾	nazwa dokumentu tożsamości:	mandat karny: szt.	
	seria i numer:	seria i numer mandatu karnego:	
	nazwa organu wydającego:		
obywatelstwo:			
imię i nazwisko kierowcy:		adres kierowcy:	
PESEL: ²⁾	nazwa dokumentu tożsamości:	mandat karny: szt.	
	seria i numer:	seria i numer mandatu karnego:	
	nazwa organu wydającego:		
obywatelstwo:			
	POJAZD SILNIKOWY	PRZYCZEPĄ (NACZEPĄ) 1	PRZYCZEPĄ 2
nr rejestracyjny:			
marka:			
kategoria: ³⁾			
dmc [kg]:			
dopuszczalna ładowność [kg]:			
masa bez ładunku [kg]:			
data pierwszej rejestracji:			
imię i nazwisko (nazwa) właściciela pojazdu silnikowego:		adres właściciela pojazdu silnikowego:	
miejsce rozpoczęcia przewozu:		miejsce zakończenia przewozu (docelowe):	
rodzaj przewozu ⁵⁾			

rodzaj transportu: ⁶⁾			
imię, nazwisko (nazwa) i adres załadowcy:			
imię, nazwisko (nazwa) i adres nadawcy:		naruszenia: tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/>	
imię, nazwisko (nazwa) i adres odbiorcy:		naruszenia: tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/>	
skontrolowane dokumenty:	wypis z licencji ^{*)}	<input type="checkbox"/>	skontrolowane przepisy:
	wypis z zezwolenia ^{*)}	<input type="checkbox"/>	
	wypis z zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne ^{*)}	<input type="checkbox"/>	
		przewóz towarów niebezpiecznych*	<input type="checkbox"/>
		ruch drogowy*	<input type="checkbox"/>
		przewóz odpadów niebezpiecznych *	<input type="checkbox"/>
naruszenia: tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> W przypadku stwierdzenia naruszenia jego opis znajduje się w załączniku do niniejszego protokołu.		liczba stwierdzonych naruszeń: _ _ _	
Do protokołu kontroli kierowca wnosi zastrzeżenia/nie wnosi zastrzeżeń: ^{*)}			
Niniejszy protokół sporządzono w dwóch/trzech ^{*)} jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden po przeczytaniu i podpisaniu przekazano kierowcy.			
..... (podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli)	 (podpis kierowcy)	
Uwagi do protokołu, w tym dotyczące odmowy podpisania protokołu, omówienie przyczyn, dla których odmówiono podpisania protokołu:			
<input type="checkbox"/> odmowa przyjęcia mandatu karnego przez kierowcę zatrzymano dowód rejestracyjny: <input type="checkbox"/> pojazdu silnikowego <input type="checkbox"/> przyczepy (naczepy) <input type="checkbox"/> usunięto pojazd na parking strzeżony <input type="checkbox"/> kaucję w wysokości zł (słownie złotych) pobrano w gotówce/uiszczono kartą płatniczą ^{*)} <input type="checkbox"/> kaucję w wysokości zł (słownie złotych) należy wpłacić na rachunek bankowy nr ^{*)}			

.....
(miejsowość, data, podpis osoby
dokonującej kontroli)

O b j a ś n i e n i a:

- 1) Wpisać odpowiednio: krajowa (w tym: autostrada), wojewódzka, powiatowa, gminna.
 - 2) Jeśli został nadany.
 - 3) Kategoria pojazdu określona zgodnie z przepisami o homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep.
 - 4) Dotyczy przewozu osób.
 - 5) Wpisać odpowiednio: niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy, niezarobkowy przewóz drogowy krajowy/międzynarodowy.
 - 6) Wpisać odpowiednio: transport drogowy rzeczy, transport drogowy krajowy/międzynarodowy.
- *³) Niepotrzebne skreślić.

Uwaga: W przypadku kontroli w czasie odprawy granicznej protokół sporządza się tylko w sytuacji stwierdzenia naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej.

Załącznik do protokołu kontroli nr z dnia

Opis stwierdzonych naruszeń

Stwierdzono:		
Lp.	naruszony przepis¹⁾	opis stwierdzonego naruszenia
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
..... (podpis kierowcy)	 (podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli)

¹⁾ W przypadku ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650) należy podać liczbę porządkową z tabeli w załączniku nr 1.

UZASADNIENIE

Przedstawiany projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 106 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169 i 650).

Projektowane rozporządzenie określa wzór formularza: listy kontrolnej i protokołu kontroli stosowane przy kontroli przewozów niebezpiecznych odpowiednio dla przewozu drogowego, przewozu koleją i przewozu żeglugą śródlądową oraz sposób i zakres wypełniania listy kontrolnej i protokołu kontroli.

Termin wejścia w życie rozporządzenia określony zostanie przed przekazaniem projektu do uzgodnień.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji 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. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe w ujęciu pieniężnym.												
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
X nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).							<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:							<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:						
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.							<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy						

Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany prawa nie mają wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 powinno nastąpić po wejściu w życie proponowanych przepisów prawa.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przygotowania oceny funkcjonowania proponowanych przepisów ex-post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Bez załączników.		