

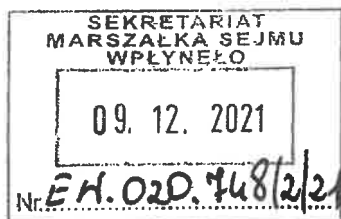
Łukasz Schreiber

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.154.2021.JS(15)

RM-0610-154-21

UC93



Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 8 grudnia 2021 r. projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw przesyłam projekty aktów wykonawczych oraz tabelę zbieżności i odwróconą tabelę zgodności.

Z poważaniem,

Łukasz Schreiber

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-WP.020.387.4.2021

Data wpływu 09.12.2021r.

niepodlega

POLSKA
RYDLEKIE ODEBRANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

gov.pl/premier

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie kart do tachografów cyfrowych

Na podstawie art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory kart do tachografów cyfrowych i ich opis;
- 2) wzory formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowe wymagania techniczne dotyczące załączników do wniosków;
- 3) wysokość opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

§ 2. 1. Wzór karty:

- 1) kierowcy – określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) przedsiębiorstwa – określa załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) warsztatowej – określa załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 4) kontrolnej – określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Opis wzorów kart do tachografów cyfrowych określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór formularza wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty:

- 1) kierowcy – określa załącznik nr 6 do rozporządzenia;
- 2) przedsiębiorstwa – określa załącznik nr 7 do rozporządzenia;
- 3) warsztatowej – określa załącznik nr 8 do rozporządzenia;
- 4) kontrolnej – określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

§ 4. 1. W przypadku wniosku składanego w postaci papierowej do wniosku dołącza się, o ile są wymagane:

- 1) fotografię osoby ubiegającej się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty o wymiarach 35 × 45 mm, wykonaną na jednolitym jasnym tle, z równomiernym oświetleniem, mającą dobrą ostrość, przedstawiającą twarz osoby, bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami; osoba z wrodzonymi lub nabytymi wadami narządu wzroku może dołączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w okularach z ciemnymi szklami, a osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania – fotografię przedstawiającą ją w nakryciu głowy, o ile wizerunek twarzy jest w pełni widoczny;
- 2) czytelną kopię awersu i rewersu prawa jazdy, wykonaną w skali 2:1;
- 3) czytelną kopię awersu i rewersu karty kierowcy, wykonaną w skali 2:1;
- 4) czytelną kopię świadectwa kierowcy, wykonaną w skali 1:1;
- 5) oświadczenie:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. p. z 2021 r. poz. 937).

- a) kierowcy o normalnym miejscu zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. d ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, zwanej dalej „ustawą” – według wzoru określonego w załączniku nr 10 do rozporządzenia,
- b) kierowcy o posiadaniu ważnego prawa jazdy, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. e ustawy – według wzoru określonego w załączniku nr 11 do rozporządzenia,
- c) przedsiębiorcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej o zatrudnieniu kierowcy, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. f ustawy – według wzoru określonego w załączniku nr 12 do rozporządzenia,
- d) podmiotu wykonującego przewozy drogowe o dysponowaniu pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w art. 44 ust. 3 pkt 2 ustawy – według wzoru określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia.

2. Fotografia, o której mowa w ust. 1 pkt 1, dołączana do wniosku składanego w postaci papierowej powinna być wykonana na papierze fotograficznym lub papierze fotograficznym przeznaczonym do drukarek.

3. W przypadku wniosku składanego w postaci elektronicznej do wniosku dołącza się, o ile są wymagane:

- 1) plik zawierający fotografię spełniającą wymogi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, o rozdzielczości co najmniej 492×633 piksele i wielkości nieprzekraczającej 2,5 MB, tak aby fotografia zachowywała proporcje odpowiadające fotografii o wymiarach 35×45 mm;
- 2) cyfrowe odwzorowanie dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2–4;
- 3) w przypadku oświadczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 5:
 - a) cyfrowe odwzorowanie oświadczenia albo
 - b) oświadczenie złożone w postaci elektronicznej opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym;
- 4) cyfrowe odwzorowanie wzoru podpisu do umieszczenia na karcie.

§ 5. 1. Wysokość opłaty za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty wynosi netto:

- 1) 140,00 zł – w przypadku karty kierowcy;
- 2) 230,00 zł – w przypadku karty przedsiębiorstwa;
- 3) 230,00 zł – w przypadku karty warsztatowej;
- 4) 195,00 zł – w przypadku karty kontrolnej.

2. Na opłatę, o której mowa w ust. 1, składa się opłata za:

- 1) rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty w wysokości netto:
 - a) 21,00 zł – w przypadku karty kierowcy,
 - b) 34,50 zł – w przypadku karty przedsiębiorstwa,
 - c) 34,50 zł – w przypadku karty warsztatowej,
 - d) 29,25 zł – w przypadku karty kontrolnej;
- 2) wydanie, przedłużenie lub wymianę karty w wysokości netto:
 - a) 119,00 zł – w przypadku karty kierowcy,
 - b) 195,50 zł – w przypadku karty przedsiębiorstwa,
 - c) 195,50 zł – w przypadku karty warsztatowej,
 - d) 165,75 zł – w przypadku karty kontrolnej.

3. Do opłaty za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty lub wydanie, przedłużenie lub wymianę karty dolicza się podatek od towarów i usług VAT, według stawki obowiązującej w dniu złożenia wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

§ 6. Wnioski o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatowej i kontrolnej, złożone, a nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, podlegają rozpatrzeniu na dotychczasowych zasadach.

§ 7. Karty do tachografów cyfrowych wydane, przedłużone lub wymienione przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane, przedłużone lub wymienione.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

KARTA KIEROWCY



WZÓR

KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA



WZÓR

KARTA WARSZTATOWA



WZÓR

KARTA KONTROLNA



OPIS WZORÓW KART DO TACHOGRAFÓW CYFROWYCH

I. Postanowienia ogólne

1. Karty do tachografów cyfrowych spełniają wymagania konstrukcyjne i funkcjonalne określone w załączniku 1C do 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, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 31, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 169 oraz Dz. Urz. UE L 85 z 28.03.2018, str. 1).
2. Karty do tachografów cyfrowych mają budowę warstwową i są wykonane w całości z poliwęglanu. Karty do tachografów cyfrowych składają się z nieprzezroczystych folii w środku i przezroczystych folii na zewnątrz.
3. Na kartach do tachografów cyfrowych drukuje się techniką offsetową i sitodrukową elementy graficzne i zabezpieczające oraz stosuje się farbę aktywną w promieniowaniu UV (dwuzakresową).

II. Karta kierowcy

1. Karta kierowcy ma dwie strony: przednią (awers) i tylną (rewers).
2. Tło karty kierowcy jest utrzymane w białoszarozielonej kolorystyce.
3. Awers karty kierowcy zawiera:
 - a) w górnej części karty obok siebie napisy o treści „KARTA KIEROWCY” oraz „RZECZPOSPOLITA POLSKA” – wykonane farbą o barwie czarnej,
 - b) napisy o treści „KARTA KIEROWCY” w różnych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w szarozielonym kolorze, tak aby stanowiły tło karty,
 - c) w lewym górnym rogu karty – symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony przez 12 gwiazdek o barwie żółtej, umieszczonych na niebieskim tle w kształcie prostokąta,
 - d) wzdłuż lewej krawędzi karty napis o treści „KARTA NIE JEST DOKUMENTEM STWIERDZAJĄCYM TOŻSAMOŚĆ POSIADACZA / NOT VALID AS ID-CARD”
– wykonany farbą o barwie czarnej,
 - e) w lewym dolnym rogu poniżej pola zdjęcia symbol „G2” – wykonany farbą o barwie czarnej,
 - f) cyfry i litery, które oznaczają:
 - 1 – nazwisko kierowcy,
 - 2 – imię (imiona) kierowcy,
 - 3 – datę urodzenia kierowcy (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4a – datę początku okresu ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4b – datę ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4c – nazwę podmiotu wydającego kartę,
 - 4d – numer PESEL kierowcy, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - 5a – numer prawa jazdy kierowcy,
 - 5b – numer karty,
 - 6 – zdjęcie kierowcy, 7 – podpis posiadacza karty.
4. Rewers karty kierowcy zawiera:
 - a) w górnej części karty napis o treści „KARTA KIEROWCY” – wykonany farbą o barwie czarnej,

- b) w dolnej części karty napisy o treści „Proszę zwrócić do:/Please return to:” oraz „POLSKA WYTWÓRNIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH S.A. (PWPW S.A.) ul. Karczunkowska 30, 02-871 Warszawa, tel. +48 22 33 29 290” – wykonane farbą o barwie czarnej,
 - c) w lewym górnym rogu karty element graficzny przedstawiający kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej z negatywowym wybraniem w kształcie liter „RP” – wykonany farbą zmienną optycznie (zmiana koloru z fioletowego do zielonego) w technice sitodruku,
 - d) z lewej strony karty mikroprocesor stykowy,
 - e) objaśnienia numerowanych pozycji, które pojawiają się na awersie karty – wykonane farbą o barwie czarnej:
 - 1 Nazwisko
 - 2 Imię (imiona)
 - 3 Data urodzenia
 - 4a. Data początku okresu ważności karty
 - 4b. Data ważności karty
 - 4c. Podmiot wydający kartę
 - 4d. Numer PESEL
 - 5a. Numer prawa jazdy
 - 5b. Numer karty
 - 6. Zdjęcie 7.
 - Podpis.
5. Karta kierowcy zawiera następujące elementy zabezpieczające przed sfałszowaniem:
- a) materiał, z którego wykonano kartę, nie wykazuje luminescencji w świetle UV,
 - b) wzór zabezpieczający tło jest odporny na podrabianie metodą skanowania i kopiowania, jest wykonany techniką druku irysowego z wykorzystaniem tła giloszowego i zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze,
 - c) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA KIEROWCY RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu pod nazwą karty i napisem o treści „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
 - d) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA KIEROWCY RZECZPOSPOLITA

POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu karty wokół niebieskiego prostokąta zawierającego symbol „PL” otoczony żółtymi gwiazdkami,

- e) zastosowany element zmienny optycznie (wykonany farbą OVI) – negatywowe litery „RP” wpisane w kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej, który zapewnia ochronę przed kopiowaniem,
- f) w miejscu, gdzie znajduje się fotografia oraz wzór zabezpieczający tło, wzór oraz fotografia nachodzą na siebie.

III. Karta przedsiębiorstwa

- 1. Karta przedsiębiorstwa ma dwie strony: przednią (awers) i tylną (rewers).
- 2. Tło karty przedsiębiorstwa jest utrzymane w kolorystyce żółtej.
- 3. Awers karty przedsiębiorstwa zawiera:
 - a) w górnej części karty obok siebie napisy o treści „KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA” oraz „RZECZPOSPOLITA POLSKA” – wykonane farbą o barwie brązowej,
 - b) napisy o treści „KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA” w różnych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze żółtym, tak aby stanowiły tło karty,
 - c) w lewym górnym rogu karty – symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony przez 12 gwiazdek o barwie żółtej, umieszczonych na niebieskim tle w kształcie prostokąta,
 - d) w lewym dolnym rogu symbol „G2” – wykonany farbą o barwie brązowej,
 - e) cyfry i litery, które oznaczają:
 - 1 – nazwę przedsiębiorstwa,
 - 4a – datę początku okresu ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4b – datę ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4c – nazwę podmiotu wydającego kartę,
 - 5b – numer karty,
 - 8 – adres pocztowy przedsiębiorstwa.
- 4. Rewers karty przedsiębiorstwa zawiera:
 - a) w górnej części karty napis o treści „KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA” – wykonany farbą o barwie brązowej,
 - b) w dolnej części karty napisy o treści „Proszę zwrócić do:/Please return to:” oraz

„POLSKA WYTWÓRNA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH S.A. (PWPW S.A.)
ul. Karczunkowska 30, 02-871 Warszawa, tel. +48 22 33 29 290” – wykonane farbą
o barwie brązowej,

- c) w lewym górnym rogu karty element graficzny przedstawiający kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej z negatywowym wybraniem w kształcie liter „RP” – wykonany farbą zmienną optycznie (zmiana koloru z fioletowego do zielonego) w technice sitodruku,
- d) z lewej strony karty mikroprocesor stykowy,
- e) objaśnienia numerowanych pozycji, które pojawiają się na awersie karty – wykonane farbą o barwie brązowej:
 - 1 Nazwa przedsiębiorstwa
 - 4a. Data początku okresu ważności karty
 - 4b. Data ważności karty
 - 4c. Podmiot wydający kartę
 - 5b. Numer karty 8. Adres.

5. Karta przedsiębiorstwa zawiera następujące elementy zabezpieczające przed sfałszowaniem:

- a) materiał, z którego wykonano kartę, nie wykazuje luminescencji w świetle UV,
- b) wzór zabezpieczający tło jest odporny na podrabianie metodą skanowania i kopiowania, jest wykonany techniką druku irysowego z wykorzystaniem tła giloszowego i zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze,
- c) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu pod nazwą karty i napisem o treści „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- d) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA PRZEDSIĘBIORSTWA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu karty wokół niebieskiego prostokąta zawierającego symbol „PL” otoczony żółtymi gwiazdkami,
- e) zastosowany element zmienny optycznie (wykonany farbą OVI) – negatywowe litery „RP” wpisane w kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej, który zapewnia ochronę przed kopiowaniem.

IV. Karta warsztatowa

1. Karta warsztatowa ma dwie strony: przednią (awers) i tylną (rewers).
2. Tło karty warsztatowej jest utrzymane w kolorystyce czerwonopomarańczowej.
3. Awers karty warsztatowej zawiera:
 - a) w górnej części karty obok siebie napisy o treści „KARTA WARSZTATOWA” oraz „RZECZPOSPOLITA POLSKA” – wykonane farbą o barwie bordowej,
 - b) napisy o treści „KARTA WARSZTATOWA” w różnych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze czerwonopomarańczowym, tak aby stanowiły tło karty,
 - c) w lewym górnym rogu karty – symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony przez 12 gwiazdek o barwie żółtej, umieszczonych na niebieskim tle w kształcie prostokąta,
 - d) wzdłuż lewej krawędzi karty napis o treści „KARTA NIE JEST DOKUMENTEM STWIERDZAJĄCYM TOŻSAMOŚĆ POSIADACZA / NOT VALID AS ID-CARD”
– wykonany farbą o barwie bordowej,
 - e) w lewym dolnym rogu poniżej pola zdjęcia symbol „G2” – wykonany farbą o barwie bordowej,
 - f) cyfry i litery, które oznaczają:
 - 1 – nazwę warsztatu,
 - 2 – nazwisko posiadacza karty,
 - 3 – imię (imiona) posiadacza karty,
 - 4a – datę początku okresu ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4b – datę ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4c – nazwę podmiotu wydającego kartę,
 - 4d – numer PESEL technika warsztatu, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - 5b – numer karty,
 - 6 – zdjęcie technika warsztatu, 7
– podpis posiadacza karty,
 - 8 – adres pocztowy warsztatu.
4. Rewers karty warsztatowej zawiera:

- a) w górnej części karty napis o treści „KARTA WARSZTATOWA” – wykonany farbą o barwie bordowej,
 - b) w dolnej części karty napisy o treści „Proszę zwrócić do:/Please return to:” oraz „POLSKA WYTWÓRNIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH S.A. (PWPW S.A.) ul. Karczunkowska 30, 02-871 Warszawa, tel. +48 22 33 29 290” – wykonane farbą o barwie bordowej,
 - c) w lewym górnym rogu karty element graficzny przedstawiający kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej z negatywowym wybraniem w kształcie liter „RP” – wykonany farbą zmienną optycznie (zmiana koloru z fioletowego do zielonego) w technice sitodruku,
 - d) z lewej strony karty mikroprocesor stykowy,
 - e) objaśnienia numerowanych pozycji, które pojawiają się na awersie karty – wykonane farbą o barwie bordowej:
 - 1 Nazwa warsztatu
 - 2 Nazwisko
 - 3 Imię (imiona)
 - 4a. Data początku okresu ważności karty
 - 4b. Data ważności karty
 - 4c. Podmiot wydający kartę
 - 4d. Numer PESEL
 - 5b. Numer karty
 - 6. Zdjęcie
 - 7. Podpis
 - 8. Adres warsztatu.
5. Karta warsztatowa zawiera następujące elementy zabezpieczające przed sfalszowaniem:
- a) materiał, z którego wykonano kartę, nie wykazuje luminescencji w świetle UV,
 - b) wzór zabezpieczający tło jest odporny na podrabianie metodą skanowania i kopiowania, jest wykonany techniką druku irysowego z wykorzystaniem tła giloszowego i zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze,
 - c) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA WARSZTATOWA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu pod nazwą karty i napisem o treści „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,

- d) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA WARSZTATOWA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu karty wokół niebieskiego prostokąta zawierającego symbol „PL” otoczony żółtymi gwiazdkami,
- e) zastosowany element zmienny optycznie (wykonany farbą OVI) – negatywowe litery „RP” wpisane w kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej, który zapewnia ochronę przed kopiowaniem,
- f) w miejscu, gdzie znajduje się fotografia oraz wzór zabezpieczający tło, wzór oraz fotografia nachodzą na siebie.

V. Karta kontrolna

- 1. Karta kontrolna ma dwie strony: przednią (awers) i tylną (rewers).
- 2. Tło karty kontrolnej jest utrzymane w kolorystyce niebieskiej.
- 3. Awers karty kontrolnej zawiera:
 - a) w górnej części karty obok siebie napisy o treści „KARTA KONTROLNA” oraz „RZECZPOSPOLITA POLSKA” – wykonane farbą o barwie granatowej,
 - b) napisy o treści „KARTA KONTROLNA” w różnych językach Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze niebieskim, tak aby stanowiły tło karty,
 - c) w lewym górnym rogu karty – symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony przez 12 gwiazdek o barwie żółtej, umieszczonych na niebieskim tle w kształcie prostokąta,
 - d) wzdłuż lewej krawędzi karty napis o treści „KARTA NIE JEST DOKUMENTEM STWIERDZAJĄCYM TOŻSAMOŚĆ POSIADACZA / NOT VALID AS ID-CARD”
– wykonany farbą o barwie granatowej,
 - e) w lewym dolnym rogu poniżej pola zdjęcia symbol „G2” – wykonany farbą o barwie granatowej,
 - f) cyfry i litery, które oznaczają:
 - 1 – skróconą nazwę organu kontrolnego,
 - 2 – nazwisko kontrolera,
 - 3 – imię (imiona) kontrolera,
 - 4a – datę początku okresu ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4b – datę ważności karty (w formacie „dd.mm.rrrr”),
 - 4c – nazwę podmiotu wydającego kartę,
 - 5b – numer karty,

- 6 – zdjęcie kontrolera,
- 7 – podpis posiadacza karty,
- 8 – adres pocztowy organu kontrolnego.

4. Rewers karty kontrolnej zawiera:

- a) w górnej części karty napis o treści „KARTA KONTROLNA” – wykonany farbą o barwie granatowej,
- b) w dolnej części karty napisy o treści „Proszę zwrócić do:/Please return to:” oraz „POLSKA WYTWÓRNIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH S.A. (PWPW S.A.) ul. Karczunkowska 30, 02-871 Warszawa, tel. +48 22 33 29 290” – wykonane farbą o barwie granatowej,
- c) w lewym górnym rogu karty element graficzny przedstawiający kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej z negatywowym wybraniem w kształcie liter „RP” – wykonany farbą zmienną optycznie (zmiana koloru z fioletowego do zielonego) w technice sitodruku,
- d) z lewej strony karty mikroprocesor stykowy,
- e) objaśnienia numerowanych pozycji, które pojawiają się na awersie karty – wykonane farbą o barwie granatowej:
 - 1. Organ kontrolny
 - 2. Nazwisko
 - 3. Imię (imiona)
 - 4a. Data początku okresu ważności karty
 - 4b. Data ważności karty
 - 4c. Podmiot wydający kartę
 - 5b. Numer karty
 - 6. Zdjęcie
 - 7. Podpis
 - 8. Adres organu kontrolnego.

5. Karta kontrolna zawiera następujące elementy zabezpieczające przed sfalszowaniem:

- a) materiał, z którego wykonano kartę, nie wykazuje luminescencji w świetle UV,
- b) wzór zabezpieczający tło jest odporny na podrabianie metodą skanowania i kopiowania, jest wykonany techniką druku irysowego z wykorzystaniem tła giloszowego i zawiera rysunki o skomplikowanym wzorze,

- c) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA KONTROLNA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu pod nazwą karty i napisem o treści „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- d) pozytywowe mikrodruki o treści „KARTA KONTROLNA RZECZPOSPOLITA POLSKA” w językach polskim, angielskim i francuskim po stronie awersu karty wokół niebieskiego prostokąta zawierającego symbol „PL” otoczony żółtymi gwiazdkami,
- e) zastosowany element zmienny optycznie (wykonany farbą OVI) – negatywowe litery „RP” wpisane w kontur mapy Rzeczypospolitej Polskiej, który zapewnia ochronę przed kopiowaniem,
- f) w miejscu, gdzie znajduje się fotografia oraz wzór zabezpieczający tło, wzór oraz fotografia nachodzą na siebie.

WNIOSEK O WYDANIE, PRZEDŁUŻENIE LUB WYMIANĘ KARTY KIEROWCY

WYPEŁNIJ CZYTELNICIE WIELKIMI LITERAMI

Pole wyboru zaznaczaj x

1. Powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty- wybierz jeden

- ☐ Pierwsze wydanie karty
- ☐ Zbliżający się termin upływu ważności karty
- ☐ Utrata karty
- ☐ Kradzież karty
- ☐ Uszkodzenie lub wadliwe działanie karty
- ☐ Zmiana danych osobowych lub administracyjnych
- ☐ Zmiana kraju zamieszkania

Jeśli masz już kartę kierowcy podaj jej numer.

2. Fotografia osoby, która ma otrzymać kartę

Do wniosku dołącz jedną fotografię oraz złóż podpis.

Wzór podpisu do umieszczenia na karcie
Podpis należy złożyć w czarnym kolorze, bez wykraczania za ramkę.



3. Dane wnioskodawcy

Imię (Imiona)

Nazwisko

Data urodzenia

 - -

dd-mm-rrrr

Miejsce urodzenia

PESEL

Jeśli nie masz numeru PESEL, podaj nazwę i nr dokumentu (np. paszportu) oraz nazwę organu wydającego.

4. Prawo jazdy

Numer

Data wydania

 - -

dd-mm-rrrr

Data ważności

 - -

dd-mm-rrrr

☐ Ważne bezterminowo

Organ wydający

Kraj wydania

5. Dane kontaktowe

Nr telefonu

Nr telefonu nie jest obowiązkowy.

Adres e-mail

E-mail nie jest obowiązkowy, ale jego podanie umożliwi przesłanie e-faktury (zaznacz poniżej).

☐ Wyrażam zgodę na przesłanie faktury w wersji elektronicznej na podany wyżej adres e-mail

[illegible]

7. Adres do korespondencji

Adres do korespondencji nie jest obowiązkowy. Wskazuje się go, jeżeli jest inny niż adres zamieszkania.

Firma																				
	Pole firma wypełnij tylko w przypadku, gdy chcesz otrzymać kartę na adres firmy.																			
Ulica																				
Nr budynku					Nr lokalu					Kod pocztowy			-							
Miejscowość																				

8. Nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej
Nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej nie jest obowiązkowy, ale ich podanie umożliwi zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty, jeżeli zajdzie potrzeba takiego zwrotu. W przypadku niepodania nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty następuje na adres do korespondencji, a w przypadku jego niewskazania- adres zamieszkania.

[illegible]

Data _____ Podpis wnioskodawcy _____

W przypadku gdy kierowca podaje nieprawdę lub zataja prawdę w oświadczeniu, że:

- 1) posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania, w rozumieniu art. 26 ust. 2 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), na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub
 - 2) posiada ważne prawo jazdy
- podlega odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywych oświadczeń na podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

WNIOSEK O WYDANIE, PRZEDŁUŻENIE LUB WYMIANĘ KARTY PRZEDSIĘBIORSTWA

WYPEŁNIJ CZYTELNICIE WIELKIMI LITERAMI

Pole wyboru zaznaczaj x

1. Powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty - wybierz jeden

- ☐ Pierwsze wydanie karty
- ☐ Zbliżający się termin upływu ważności karty
- ☐ Utrata karty
- ☐ Kradzież karty
- ☐ Uszkodzenie lub wadliwe działanie karty
- ☐ Zmiana danych administracyjnych

Jeśli masz już kartę przedsiębiorstwa podaj jej numer.

2. Dane wnioskodawcy

Imię (imiona)
i nazwisko albo
firma
wnioskodawcy

NIP

Wpisz nr NIP, jeżeli dotyczy

Nr KRS albo CEIDG

3. Miejsce i adres zamieszkania albo siedziba i adres wnioskodawcy

Ulica

Nr budynku

Nr lokalu

Kod pocztowy

Miejscowość

4. Adres do korespondencji

Adres do korespondencji nie jest obowiązkowy. Wskazuje się go, jeżeli jest inny niż adres zamieszkania albo siedziby.

Ulica

Nr budynku

Nr lokalu

Kod pocztowy

Miejscowość

5. Dane kontaktowe

[illegible]

Nr telefonu nie jest obowiązkowy.

[illegible]

E-mail nie jest obowiązkowy, ale jego podanie umożliwi przesłanie e-faktury (zaznacz poniżej).

☐ Wyrażam zgodę na przesłanie faktury w wersji elektronicznej na podany wyżej adres e-mail

Maksymalnie 35 znaków łącznie ze spacjami.

[illegible]

Na rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej nie jest obowiązkowy, ale ich podanie umożliwi zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty, jeżeli zajdzie potrzeba takiego zwrotu. W przypadku niepodania nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty następuje na adres do korespondencji, a w przypadku jego niewskazania- adres zamieszkania.

[illegible]

Data _____ Podpis wnioskodawcy _____

W przypadku gdy podmiot wykonujący przewozy drogowe podaje nieprawdę lub zataja prawdę w oświadczeniu, że dysponuje pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego podlega odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia na podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

WNIOSEK O WYDANIE, PRZEDŁUŻENIE LUB WYMIANĘ KARTY WARSZTATOWEJ

WYPEŁNIJ CZYTELNICIE WIELKIMI LITERAMI

Pole wyboru zaznaczaj x

1. Powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty- wybierz jeden

- ☐ Pierwsze wydanie karty
 - ☐ Zbliżający się termin upływu ważności karty
 - ☐ Utrata karty
 - ☐ Kradzież karty
 - ☐ Uszkodzenie lub wadliwe działanie karty
 - ☐ Unieważnienie karty wskutek pięciokrotnego wprowadzenia błędnego numeru PIN lub utraty numeru PIN
 - ☐ Zmiana danych osobowych lub administracyjnych

Jeśli masz już kartę warsztatową podaj jej numer.

2. Fotografia technika, który ma otrzymać kartę

Do wniosku dołącz jedną fotografię oraz złóż podpis.

Wzór podpisu do umieszczenia na karcie

--

Podpis należy złożyć w czarnym kolorze, bez wykraczania za ramkę.



3. Dane personalne technika warsztatu

Imię (Imiona)

[illegible]

Nazwisko

[illegible]

PESEL

[illegible]

Jeżeli nie masz numeru PESEL, podaj nazwę i nr dokumentu (np. paszportu) oraz nazwę organu wydającego.

[illegible][illegible]

Numer certyfikatu
technika warsztatu

[illegible]

4. Miejsce i adres zamieszkania technika warsztatu

Na adres zamieszkania technika warsztatu zostanie przesłany nr PIN do karty warsztatowej, o ile nie zostanie wskazany adres technika warsztatu do korespondencji

Ulica

[illegible]

Nr budynku

--	--	--	--	--

Nr lokalu

--	--	--	--	--

Kod pocztowy

$$\begin{array}{|c|c|} \hline & \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|c|c|} \hline & & \\ \hline \end{array}$$

Miejscowość

[illegible]

5. Adres technika do korespondencji

Adres do korespondencji nie jest obowiązkowy. Wskazuje się go, jeżeli jest inny niż adres zamieszkania.

Ulica

Nr budynkuNr lokaluKod pocztowy -

Miejscowość

6. Dane wnioskodawcy- warsztatu

Imię (imiona)
i nazwisko albo
firma
wnioskodawcy

NIP

Nr zezwolenia
na prowadzenie
warsztatu

7. Miejsce i adres zamieszkania albo siedziba i adres wnioskodawcy- warsztatu

Ulica

Nr budynkuNr lokaluKod pocztowy -

Miejscowość

8. Dane kontaktowe

Nr telefonu warsztatu

Adres e-mail warsztatu

Nr telefonu technika warsztatu

Numer nie jest obowiązkowy.

Adres e-mail technika warsztatu

E-mail nie jest obowiązkowy.

☐ Wyrażam zgodę na przesłanie faktury w wersji elektronicznej na podany wyżej adres e-mail warsztatu

9. Skrócona nazwa wnioskodawcy- do umieszczenia na karcie warsztatowej:

Maksymalnie 35 znaków łącznie ze spacjami.

[illegible]

Data _____

Podpis wnioskodawcy _____

Wypełnia przyjmujący wniosek

WNIOSEK O WYDANIE, PRZEDŁUŻENIE LUB WYMIANĘ KARTY KONTROLNEJ

WYPEŁNIJ CZYTELNICIE WIELKIMI LITERAMI

Pole wyboru zaznaczaj x

1. Powód ubiegania się o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty- wybierz jeden

- ☐ Pierwsze wydanie karty
- ☐ Zbliżający się termin upływu ważności karty
- ☐ Utrata karty
- ☐ Kradzież karty
- ☐ Uszkodzenie lub wadliwe działanie karty
- ☐ Zmiana danych administracyjnych

Jeśli masz już kartę kontrolną podaj jej numer.

2. Fotografia osoby, która ma otrzymać kartę (w przypadku karty imiennej)

Do wniosku dołącz jedną fotografię oraz złóż podpis.

Wzór podpisu do umieszczenia na karcie

Podpis należy złożyć w czarnym kolorze, bez wykraczania za ramkę.



3. Dane osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli- w przypadku karty imiennej

Imię (Imiona)

Nazwisko

PESEL

Jeśli nie masz numeru PESEL, podaj nazwę i nr dokumentu (np. paszportu) oraz nazwę organu wydającego.

4. Dane organu upoważnionego do kontroli tachografów cyfrowych

Nazwa

NIP

5. Siedziba i adres

Ulica

Nr budynku

Nr lokalu

Kod pocztowy

-

Miejscowość

6. Dane kontaktowe

Nr telefonu

Adres e-mail

☐

Wyrażam zgodę na przesłanie faktury w wersji elektronicznej na podany wyżej adres e-mail

7. Dane osoby uprawnionej do złożenia wniosku

Imię (imiona)

Nazwisko

8. Skrócona nazwa organu upoważnionego do kontroli - do umieszczenia na karcie

Maksymalnie 35 znaków łącznie ze spacjami.

5. Nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej

Nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej nie jest obowiązkowy, ale ich podanie umożliwi zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty, jeżeli zajdzie potrzeba takiego zwrotu. W przypadku niepodania nr rachunku bankowego lub nr rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej zwrot opłaty za wydanie, przedłużenie lub wymianę karty następuje na adres do korespondencji, a w przypadku jego niewskazania- adres zamieszkania.

Data Podpis wnioskodawcy

WZÓR

OŚWIADCZENIE KIEROWCY O NORMALNYM MIEJSCU ZAMIESZKANIA
NA TERYTORIUM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Ja, niżej podpisany(-na), nr PESEL
.....^{*)}, oświadczam, że na dzień
złożenia wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy posiadam swoje
miejsce normalnego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i spełniam
jeden z poniższych warunków:

- przebywam zwykle na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, to znaczy przez co
najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na więzi osobiste
i zawodowe, a w przypadku braku więzi zawodowych – ze względu na więzi
osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych związków między mną a miejscem,
w którym mieszkam,
- przebywam regularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na
swoje więzi osobiste, a jednocześnie ze względu na swoje więzi zawodowe
przebywam na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch albo więcej
państwach członkowskich Unii Europejskiej,
- przebywam nieregularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na
swoje więzi osobiste, ponieważ przebywam w innym państwie członkowskim Unii
Europejskiej w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.

Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia na
podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

.....
(miejsce i data oraz podpis)

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej nr PESEL należy wpisać nr i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz
nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR

OŚWIADCZENIE KIEROWCY O POSIADANIU WAŻNEGO PRAWA JAZDY

Ja, niżej podpisany(-na), nr PESEL
.....^{*)}, oświadczam, że na
dzień złożenia wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy posiadam
ważne prawo jazdy, odpowiadające co najmniej jednej z kategorii: B, B+E, C1, C, D1,
D, C1+E, C+E, D1+E, D+E.

Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia
na podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

.....
(miejsce i data oraz podpis)

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej nr PESEL należy wpisać nr i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz
nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR

OŚWIADCZENIE PRZEDSIĘBIORCY MAJĄCEGO SIEDZIBĘ NA TERYTORIUM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ O ZATRUDNIENIU KIEROWCY

Ja, niżej podpisany(-na), nr PESEL
.....^{*)}, oświadczam, że na dzień złożenia
wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty kierowcy
Pan(i),
urodzony(-na)
w dniu w,
nr PESEL
.....
.....^{*)}, jest zatrudniony(-na) na stanowisku
kierowcy w
.....
.....
.....

(pełna nazwa oraz siedziba i adres podmiotu wykonującego przewozy drogowe)

Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia na
podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

.....
(miejsce i data oraz podpis)

.....
(stanowisko osoby uprawnionej do złożenia oświadczenia)

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej nr PESEL należy wpisać nr i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR

OŚWIADCZENIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWOZY DROGOWE
O DYSPONOWANIU POJAZDEM OBJĘTYM OBOWIĄZKIEM INSTALACJI
I UŻYTKOWANIA TACHOGRAFU CYFROWEGO

Ja, niżej podpisany(-na), nr PESEL

.....^{*)}, oświadczam, że na dzień

złożenia wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty przedsiębiorstwa podmiot

wykonujący przewozy drogowe

.....

.....

.....

.....

(pełna nazwa oraz siedziba i adres)

dysponuje pojazdem objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego.

Jestem świadomy(-ma) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia na podstawie art. 233 § 6 w związku z art. 233 § 1 Kodeksu karnego.

.....

(miejsce i data oraz podpis)

.....

(stanowisko osoby uprawnionej do złożenia oświadczenia)

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej nr PESEL należy wpisać nr i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 45 ust. 1 ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) do wydania w drodze rozporządzenia:

- 1) wzorów kart do tachografów cyfrowych i ich opisów;
- 2) wzorów wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowych wymogów technicznych dotyczących załączników do wniosków;
- 3) wysokości opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w ustawie przy wydawania przedmiotowego rozporządzenia wzięto pod uwagę:

- 1) konieczność zapewnienia jednolitej i przejrzystej formy wniosków oraz tryb i terminy rozpatrywania wniosków i wydawania kart, w tym prowadzenia spraw w postaci elektronicznej;

Wnioski o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart wraz z załącznikami są składane w postaci papierowej lub elektronicznej. Wniosek w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP. Zakres wymaganych danych osobowych i administracyjnych zawartych we wnioskach zgodny jest z art. 44 ust. 2 ustawy o tachografach.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia uwzględnia zmiany wynikające ze zmiany art. 44 ust. 2 ustawy o tachografach.

W art. 44 ust. 2 pkt 1 lit. g ww. ustawy wprowadzono zmianę we wniosku o wydanie przedłużenie lub wymianę karty kierowcy, polegającą na możliwości podania numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Zmiana jest zawarta we wzorze wniosku o kartę kierowcy, określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

W art. 44 ust. 2 pkt 2 lit. f ww. ustawy wprowadzono zmianę we wniosku o wydanie przedłużenie lub wymianę karty przedsiębiorstwa, polegającą na możliwości podania numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Zmiana jest zawarta we wzorze wniosku o kartę kierowcy, określonym w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

W art. 44 ust. 2 pkt 3 lit. e ww. ustawy wprowadzono zmianę we wniosku o wydanie przedłużenie lub wymianę karty warsztatowej, polegającą na możliwości podania numeru

rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Zmiana jest zawarta we wzorze wniosku o kartę kierowcy, określonym w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

W art. 44 ust. 2 pkt 4 lit. e ww. ustawy wprowadzono zmianę we wniosku o wydanie przedłużenie lub wymianę karty kontrolnej, polegającą na możliwości podania numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Zmiana jest zawarta we wzorze wniosku o kartę kierowcy, określonym w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

Upowszechnienie oraz dystrybucja informacji dotyczących formularzy wniosków wymaganych do wydania, wznowienia lub wymiany kart oraz materiałów informacyjnych o warunkach stosowania i użytkowania kart będzie realizowane przez podmiot wydający karty na podstawie ustawy o tachografach.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem 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, z późn. zm.) 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 lobbiningowej 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.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie kart do tachografów cyfrowych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 16.11.2021 r. Źródło Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900)
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przedmiotowy projekt stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu, zawartego w art. 45 ust. 1 ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach. (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) do wydania w drodze rozporządzenia:

- 1) wzorów kart do tachografów cyfrowych i ich opisów;
- 2) wzorów wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę kart oraz szczegółowych wymogów technicznych dotyczących załączników do wniosków;
- 3) wysokości opłat za rozpatrzenie wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty i wydanie, przedłużenie lub wymianę karty.

Przedmiotowy projekt zapewnia jednolitą i przejrzystą formę wniosków oraz dostosowuje formularze wniosków do wymagań określonych w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

Przedmiotowy projekt ma na celu wprowadzenie do rozporządzenia zmiany wynikającej z art. 44 ust. 2 ustawy o tachografach.

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

Jedynym rozwiązaniem, jakie może być zastosowane jest wydanie aktu wykonawczego do ustawy o tachografach.

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

Na terenie Unii Europejskiej tachografy zostały uznane za obowiązkowe wyposażenie na podstawie rozporządzenia 3821/85 z 20 grudnia 1985 r., które weszło w życie 29 września 1986 r., natomiast tachografy cyfrowe są obowiązkowo instalowane w pojazdach po raz pierwszy rejestrowanych po 1 maja 2006 r. Konwencja AETR regulująca używanie tachografów weszła natomiast w życie 31 lipca 1985. W Polsce, jak zresztą w większości państw członkowskich UE, kompetencje w zakresie tachografów rozdzielone są pomiędzy różne resorty i urzędy. Podmiot wydający karty został wskazany wprost w ustawie o tachografach, jako jednoosobowa spółka Skarbu Państwa, której przedmiotem działalności jest wytwarzanie blankietów dokumentów publicznych i druków zabezpieczonych przed podrobieniem lub przerobieniem, mająca siedzibę oraz zakład produkcyjny, w którym są wytwarzane blankiety dokumentów publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, co jest zgodne z ustawą.

Brak danych w zakresie rozwiązań przyjętych w innych państwach OECD/UE w regulowanym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe pojazdami wyposażonymi w tachografy cyfrowe	390 131	Dane własne MI	W ustawie o tachografach wprowadzono zmianę we wniosku o wydanie przedłużenie lub wymianę karty kierowcy polegającą na możliwości podania numer rachunku w

			spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Zmiana jest zawarta we wzorze wniosku o kartę kierowcy, określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia.
Warsztaty prowadzące działalność w zakresie tachografów cyfrowych	511 podmiotów	Główny Urząd Miar	We wzorze wniosku o kartę warsztatową dodano możliwość podania numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej.
Przewoźnicy drogowi	ok. 63 700 – krajowy przewóz rzeczy, ok. 7 500 – krajowy przewóz osób, 36 513 – międzynarodowy przewóz rzeczy, 3 307 - międzynarodowy przewóz osób	Dane statystyczne dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji zapisu art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz sprawozdanie dot. ważnych w obrocie prawnym licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r.)	We wzorze wniosku o kartę przedsiębiorstwa dodano możliwość podania numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej.
Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa		Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	We wzorze wniosku o kartę kontrolną dodano możliwość podania numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej.
Podmiot wydający karty do tachografu cyfrowego	1	Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach	We wzorach wniosków o kartę kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatową i kontrolną dodano możliwość podania numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej.

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

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji następującym organizacjom i stowarzyszeniom pracobiorców i pracodawców transportu drogowego:

1. Niezależnemu Samorządnemu Związkowi Zawodowemu „Solidarność”;
2. Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
3. Forum Związków Zawodowych;
4. Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
6. Polskiemu Stowarzyszeniu Przewoźników Autokarowych;
7. Związkowi Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
8. Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
9. Polskiej Izba Spedycji i Logistyki;
10. Polskiej Unii Transportu;
11. Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2016 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		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Źródła finansowania		Rozporządzenie nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.											
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 sytuację ekonomiczną i społeczną i rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych													
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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
	(dodaj/usuń)												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
	(dodaj/usuń)												
Niemierzalne	(dodaj/usuń)												
	(dodaj/usuń)												
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													
☐ nie dotyczy													

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

W projektowanych przepisach proponuje się wprowadzenie zasady składania oświadczeń dotyczących spełniania określonych wymagań, bez konieczności składania zaświadczeń wydawanych przez określone podmioty. Wniosek wraz z załącznikami w postaci elektronicznej opatruje się kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: przepisy socjalne dotyczące transportu drogowego	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Przedmiotowy projekt zapewnia jednolitą i przejrzystą formę wniosków oraz dostosowuje formularze wniosków do wymagań określonych w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach. Wydanie projektowanego rozporządzenia ma na celu także wprowadzenie przepisów wpływających na zapewnienie odpowiedniego zabezpieczenia kart przed ich podrobieniem lub przerobieniem.
------------------	---

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.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie przeprowadzenia szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu tego szkolenia lub złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego

Na podstawie art. 16b ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy zakres wiedzy, warunki, sposób przeprowadzania i minimalną liczbę godzin szkolenia, o którym mowa w 16b ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 1 ustawy;
- 3) wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 2 ustawy;
- 4) maksymalną wysokość opłaty za przeprowadzenia szkolenia, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 1 ustawy.

§ 2. 1. Szkolenie w celu przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, zwane dalej „szkoleniem” prowadzi przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie ośrodka szkolenia, o którym mowa w art. 39g ust. 1 ustawy.

2. Podmiot, o których mowa w ust. 1:

a) określa szczegółowy program szkolenia wraz z planem jego wykonania oraz metodami nauczania;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

b) zapewnienia prowadzenie szkolenia zgodnie z programem przez wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia;

c) posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne;

d) nie został, jako osoba fizyczna lub członek organu osoby prawnej, prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

§ 3. 1. Szkolenie zapewnia zakres wiedzy niezbędnej do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, określonej w załączniku I 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.²⁾), zwane dalej: „rozporządzenie (WE) nr 1071/2009”.

2. Szkolenie musi obejmować co najmniej dziedziny wymienione w ust. 4, dotyczące transportu drogowego.

3. Szkolenie trwa minimum 78 godzin, z podziałem na następujące bloki:

- a) prawa cywilnego – minimum 12 godzin,
- b) prawa handlowego – minimum 12 godzin,
- c) prawa socjalnego – minimum 12 godzin,
- d) prawa podatkowego – minimum 12 godzin,
- e) działalności gospodarczej i zarządzania finansami w przedsiębiorstwie – minimum 12 godzin,
- f) dostępu do rynku – minimum 6 godzin,
- g) norm technicznych i technicznych aspektów działalności – minimum 6 godzin,
- h) bezpieczeństwa drogowego – minimum 6 godzin.

4. Szczegółowy zakres bloków tematycznych określonych w ust. 3 znajduje się w załączniku nr 1 pkt I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

²⁾ 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.

§ 4. 1. Szkolenie może być w połowie wymiaru czasu prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

2. Szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia nieprzerwanie od co najmniej 3 lat.

3. Uczestnik szkolenia zobowiązany jest do obecności w wymiarze co najmniej 80% godzin przewidzianych w § 3 ust. 3, potwierdzonej za pośrednictwem listy obecności.

§ 5. Maksymalna opłata za przeprowadzenie szkolenia nie może przekroczyć 1 500 złotych.

§ 6. Ośrodek szkolenia wydaje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 2 ustawy, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 7. Jednostka, o którym mowa w art. 38 ust. 2 ustawy wydaje zaświadczenie, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 3, zaświadczenie o złożeniu egzaminu z wynikiem pozytywnym, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

.....

(pieczęć ośrodka szkolenia)

....., dnia

(miejscowość)

ZAŚWIADCZENIE nr/.....

(numer) (rok)

Zaświadcza się, że.....,

(imię i nazwisko)

ukończył trzymiesięczne szkolenie, o którym mowa w art. 16b ust. 4a pkt 1 ustawy
z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005),
w wymiarze godzin.

.....

(czytelny podpis osoby upoważnionej)

WZÓR



INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

.....

(pieczęć Instytutu Transportu Samochodowego)

....., dnia

(miejscowość)

ZAŚWIADCZENIE nr/.....

(numer) (rok)

Zaświadcza się, że.....,

(imię i nazwisko)

w dniu zdał z wynikiem pozytywnym egzamin, o którym mowa
w art. 16b ust. 4a pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005).

.....

(podpis osoby upoważnionej)

UZASADNIENIE

Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 16b ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997), które zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu m.in. do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego zakresu wiedzy, warunków, sposobu prowadzenia i minimalnej liczby godzin zajęć szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu wskazanego szkolenia. Ponadto poprzez wskazane rozporządzenie zostanie określony wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego w celu przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi.

Szkolenie mające na celu przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi prowadzi ośrodek szkolenia kierowców, o którym mowa w art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.). Wybór takiego podmiotu daje rękojmię należyście przeprowadzonego procesu szkolenia zarządzających transportem, którzy wybiorą ten sposób odzyskania zdolności do kierowania operacjami transportowymi. Należy wskazać, że działalność ośrodków szkolenia kierowców jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.

Ośrodek szkolenia kierowców będzie obowiązany określić szczegółowy program szkolenia wraz z planem jego wykonania oraz metodami nauczania, zapewnić prowadzenie szkolenia zgodnie z programem przez wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia oraz posiadać warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne. Ponadto podmioty przeprowadzające szkolenia będącą osobą fizyczną lub członkiem organu osoby prawnej, nie będą mogły być prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Szkolenie ma na celu zapewnienie zdobycia wiedzy niezbędnej do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, określonej w załączniku I 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.¹⁾), zwane dalej: „rozporządzenie (WE) nr 1071/2009. Projekt rozporządzenia zakłada, że szkolenie będzie musiało trwać minimum 78 godzin z podziałem na określone bloki.

Szkolenie może być w połowie wymiaru czasu prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, jednakże decyzja w tym zakresie będzie należała do ośrodka szkolenia kierowców, jako organizatora szkolenia. Maksymalna opłata za przeprowadzenie szkolenia nie będzie mogła przekroczyć 1 500 złotych. Po ukończeniu szkolenia, ośrodek szkolenia kierowców wyda stosowne zaświadczenie, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Jednocześnie poprzez projekt rozporządzenia określi się wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym. Egzamin w tym zakresie będzie przeprowadzał Instytut Transportu Samochodowego, jako jednostka wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu przeprowadzające egzaminy na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Szczegółowy tryb przeprowadzenia wskazanego egzaminu określony został w art. 16b ustawy o transporcie drogowym.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Nie jest wymagane przedstawienie projektowanego rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

¹⁾ 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.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz art. 52 § 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie przeprowadzenia szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu tego szkolenia lub złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych, tel. 22 630 12 68; e-mail: Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 16.11.2021 Źródło Upoważnienie ustawowe Nr w Wykazie prac
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 16b ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.), które zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu m.in. do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego zakresu wiedzy, warunków, sposobu prowadzenia i minimalnej liczby godzin szkolenia mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz określenia wzoru zaświadczenia o odbyciu wskazanego szkolenia. Ponadto poprzez wskazane rozporządzenie zostanie określony wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego w celu przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi.

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

Szkolenie mające na celu przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi prowadzi ośrodek szkolenia kierowców, o którym mowa w art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.). Wybór takiego podmiotu daje rękojmię należyte przeprowadzonego procesu szkolenia zarządzających transportem, którzy wybiorą ten sposób odzyskania zdolności do kierowania operacjami transportowymi. Należy wskazać, że działalność ośrodków szkolenia kierowców jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.

Ośrodek szkolenia kierowców będzie obowiązany określić szczegółowy program szkolenia wraz z planem jego wykonania oraz metodami nauczania, zapewnić prowadzenie szkolenia zgodnie z programem przez wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia oraz posiadać warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne. Ponadto podmioty przeprowadzające szkolenia będącą osobą fizyczną lub członkiem organu osoby prawnej, nie będą mogły być prawomocnie skazane za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Szkolenie ma na celu zapewnienie zdobycia wiedzy niezbędnej do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, określonej w załączniku I 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. Projekt rozporządzenia zakłada, że szkolenie będzie musiało trwać minimum 78 godzin z podziałem na określone bloki.

Szkolenie może być w połowie wymiaru czasu prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, jednakże decyzja w tym zakresie będzie należała do ośrodka szkolenia kierowców, jako organizatora szkolenia. Maksymalna opłata za przeprowadzenie szkolenia nie będzie mogła przekroczyć 1 500 złotych. Po ukończeniu szkolenia, ośrodek szkolenia kierowców wyda stosowne zaświadczenie, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Jednocześnie poprzez projekt rozporządzenia określi się wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu mającego na celu przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 16b ust. 6 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym. Egzamin w tym zakresie będzie przeprowadzał Instytut Transportu Samochodowego, jako jednostka wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu przeprowadzające egzaminy na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Szczegółowy tryb przeprowadzenia wskazanego egzaminu określony został w art. 16b ustawy o transporcie drogowym.

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

Każde państwo członkowskie odrębnie reguluje wskazane zagadnienie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie

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

Projekt zostanie szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD), organizacjami społecznymi, zrzeszającymi przewoźników drogowych. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 14 dni od dnia otrzymania pisma.

Podmioty do których zostanie przekazany przedmiotowy projekt rozporządzenia:

1. Konfederacja Lewiatan;
2. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
3. Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
4. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
5. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
7. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
10. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
12. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
13. Pracodawcy RP;
14. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
15. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
16. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
17. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
18. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
19. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
20. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
21. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
22. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST (PIT)												
ZUS												
NFZ												
Fundusz Pracy												
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych												

Źródła finansowania	
---------------------	--

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							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	przedsiębiorstwa							

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

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

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie kontroli przewozu drogowego²⁾

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 2-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do kontroli przewozu drogowego, zwanej dalej „kontrolą”;
- 2) sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy, podczas kontroli drogowych i kontroli w przedsiębiorstwie, a także wymagane standardowe wyposażenie osób dokonujących tej kontroli i wykaz podstawowych elementów, które jej podlegają;
- 3) rodzaj danych statystycznych gromadzonych w wyniku kontroli i rejestrowanych przez organy kontrolne, a także tryb, sposób i wzory dokumentów do ich przekazywania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

§ 2. 1. Wzór protokołu kontroli:

- 1) w przypadku kontroli drogowej określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) w przypadku kontroli w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45 i Dz. Urz. L 256 z 29.09.2009, str. 38, Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020 str. 49).

2. W przypadku kontroli w czasie odprawy granicznej lub celno-skarbowej protokół kontroli sporządza się w sytuacji stwierdzenia naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub grzywny.

3. Wzór pokwitowania za pobranie kaucji w formie gotówkowej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. Wzór pisemnego oświadczenia w sprawie zdjęcia lub zerwania plomby tachografu do celów kontroli, zgodnie z art. 22 ust. 5 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) określa załącznik nr 4.

§ 3. Podczas kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy sprawdzeniu podlegają podstawowe elementy określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia, przy czym:

- 1) w przypadku kontroli drogowej - sprawdzeniu podlegają podstawowe elementy określone w części A tego załącznika;
- 2) w przypadku kontroli w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy - sprawdzeniu podlegają podstawowe elementy określone w części B tego załącznika.

§ 4. Kontrole w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy przeprowadza się w taki sposób, aby obejmowały one:

- 1) co najmniej 3% dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz

zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.³⁾);

- 2) nie mniej niż 30% z ogólnej liczby kontrolowanych dni roboczych - w przypadku kontroli drogowych, i nie mniej niż 50% z ogólnej liczby kontrolowanych dni roboczych - w przypadku kontroli w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy.

§ 5. 1. Podczas kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy osoba dokonująca kontroli jest wyposażona w urządzenia umożliwiające:

- 1) pobieranie danych z tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego w rozumieniu art. 2 pkt 7 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.⁴⁾), zainstalowanego w pojeździe oraz z karty kierowcy;
- 2) odczyt pobranych danych i ich analizę lub przekazywanie wyników odczytu do siedziby organu, w imieniu którego działa ta osoba, w celu ich analizy;
- 3) sprawdzanie wykresówek;
- 4) dokonywanie kontroli i szczegółowej analizy potwierdzenia podpisu cyfrowego dołączonego do danych;
- 5) analizę danych w celu określenia szczegółowego profilu prędkości.

2. Podczas kontroli, o której mowa w ust. 1, osoba dokonująca kontroli może być wyposażona w urządzenia umożliwiające sporządzanie:

- 1) kopii dokumentów lub danych;
- 2) dokumentacji fotograficznej lub audiowizualnej.

§ 6. 1. Organy kontrolne gromadzą w wyniku kontroli i rejestrują następujące rodzaje danych statystycznych dotyczących kontroli:

- 1) drogowych:

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. 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.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 31, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02. 2017, str. 169 oraz Dz. Urz. UE L 85 z 28.03.2018, str. 1.

- a) w toku których nie stwierdzono naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub grzywny:
- liczbę skontrolowanych pojazdów,
 - rodzaj przewozu,
 - rodzaj tachografu,
 - kategorię drogi,
 - kraj rejestracji pojazdu,
- b) w toku których stwierdzono naruszenia uzasadniające nałożenie kary pieniężnej lub grzywny:
- kategorię pojazdu,
 - kraj rejestracji pojazdu,
 - numer rejestracyjny pojazdu,
 - firmę przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwę podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy,
 - rodzaj przewozu,
 - datę kontroli,
 - miejsce kontroli,
 - kategorię drogi,
 - rodzaj tachografu,
 - liczbę skontrolowanych dni pracy kierowcy,
 - organ kontrolny,
 - wysokość kary pieniężnej lub grzywny,
 - rodzaj naruszenia,
 - naruszone przepisy;
- 2) w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy:
- a) w toku których nie stwierdzono naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub grzywny:
- liczbę skontrolowanych przedsiębiorstw lub podmiotów wykonujących przewóz drogowy,
 - liczebność taboru skontrolowanych przedsiębiorstw lub podmiotów wykonujących przewóz drogowy,
 - liczbę skontrolowanych pojazdów,
 - liczbę skontrolowanych kierowców,

- rodzaj przewozu,
 - rodzaj tachografu,
- b) w toku których stwierdzono naruszenia uzasadniające nałożenie kary pieniężnej lub grzywny:
- firmę przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwę podmiotu wykonującego przewóz drogowy,
 - liczbę skontrolowanych kierowców,
 - liczebność taboru przedsiębiorstwa lub podmiotu wykonującego przewóz drogowy,
 - rodzaj tachografu,
 - liczbę skontrolowanych dni pracy kierowcy,
 - rodzaj przewozu,
 - datę kontroli,
 - organ kontrolny,
 - wysokość kary pieniężnej lub grzywny,
 - rodzaj naruszenia,
 - naruszone przepisy.

2. Dane statystyczne zgromadzone w wyniku kontroli są przekazywane do Głównego Inspektora Transportu Drogowego przez Komendanta Stołecznego Policji, właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Policji, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Głównego Straży Granicznej i Głównego Inspektora Pracy, w formie zbiorczej informacji, jednorazowo, nie później niż do końca pierwszego kwartału roku następującego po roku, w którym kontrole te były prowadzone.

3. Wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazuje dane statystyczne zgromadzone w wyniku kontroli do Głównego Inspektora Transportu Drogowego niezwłocznie po zakończeniu kontroli za pośrednictwem centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 80 ustawy.

4. Komendant Stołeczny Policji oraz właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji przekazuje do Głównego Inspektora Transportu Drogowego wyłącznie informacje o kontrolach, w trakcie których nie stwierdzono naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub grzywny, oraz o kontrolach, w trakcie których funkcjonariusz Policji ujawnił naruszenie

popelnione przez zagranicznego przewoźnika drogowego, za które ustawa przewiduje karę pieniężną.

5. Informację o kontrolach, o których mowa w art. 93 ust. 4 ustawy, przekazuje do Głównego Inspektora Transportu Drogowego wojewódzki inspektor transportu drogowego.

6. Wzór formularza do przekazywania danych statystycznych zgromadzonych w wyniku kontroli, w toku których:

- 1) nie stwierdzono naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub grzywny, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia;
- 2) stwierdzono naruszenia uzasadniające nałożenie kary pieniężnej lub grzywny, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 7. Do kontroli przewozu drogowego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

PROTOKÓŁ KONTROLI DROGOWEJ			
Na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.)			
nr protokołu kontroli:		data i godzina rozpoczęcia kontroli:	
		miejsce przeprowadzenia kontroli:	
miejsce zatrzymania:		kategoria drogi ¹⁾ :	
firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy		adres przedsiębiorcy/podmiotu wykonującego przewóz drogowy ^{*)} :	
NIP:	nr zezwolenia:	kraj:	nr licencji/zaświadczenia ^{*)}
imię i nazwisko kierowcy:		adres zamieszkania 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 zamieszkania kierowcy:	
PESEL ²⁾ :	nazwa dokumentu tożsamości:	mandat karny: szt.	
	seria i numer:	seria i numer mandatu karnego:	
	nazwa organu wydającego:		
obywatelstwo:			
	POJAZD SILNIKOWY	PRZYCZEPA (NACZEPA) 1	PRZYCZEPA (NACZEPA) 2
nr rejestracyjny:			
marka:			
kategoria ³⁾ :			
dmc [kg]:			
dopuszczalna ładowność [kg]:			
masa własna [kg]:			
liczba miejsc ⁴⁾ :			
liczba osi:			
data pierwszej rejestracji:			
☐ zespół pojazdów o skrzynnych osiach			

imię i nazwisko (nazwa) właściciela pojazdu silnikowego:		adres właściciela pojazdu silnikowego:	
miejsce rozpoczęcia przewozu:		miejsce zakończenia przewozu (docelowe):	
rodzaj przewozu na potrzeby własne ⁵⁾ :			
rodzaj transportu ⁶⁾ :			
imię, nazwisko (nazwa) i adres siedziby załadowcy:			
liczba skontrolowanych dni pracy kierowcy:		kontrolowany okres pracy kierowcy: od do	
tachograf analogowy: ☐	tachograf cyfrowy: ☐	tachograf inteligentny: ☐	
naruszenia: tak ☐ nie ☐ W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 92a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jego opis znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszego protokołu.		liczba stwierdzonych naruszeń:	
naruszenia: tak ☐ nie ☐ W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 92a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jego opis znajduje się w załączniku nr 2 do niniejszego protokołu.		liczba stwierdzonych naruszeń:	
Do protokołu kierowca wnosi zastrzeżenia/nie wnosi zastrzeżeń: ^{*)}			
Niniejszy protokół sporządzono w ^{**)} 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:			

☐ odmowa przyjęcia mandatu karnego przez kierowcę zatrzymano dowód rejestracyjny: ☐ pojazdu silnikowego ☐ przyczepy (naczepy) ☐ usunięto pojazd na parking strzeżony ☐ kaucję w wysokości zł (słownie złotych) pobrano w gotówce/uiszczono kartą płatniczą*) ☐ kaucję w wysokości zł (słownie złotych) należy wpłacić na rachunek bankowy nr*)
..... (miejscowość, 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 osób/rzeczy, niezarobkowy przewóz drogowy krajowy/międzynarodowy. 6) Wpisać odpowiednio: transport drogowy osób/rzeczy, transport drogowy krajowy/międzynarodowy. *) Niepotrzebne skreślić. **) Wpisać liczbę egzemplarzy.

Załącznik nr 1 do protokołu kontroli nr z dnia

Opis stwierdzonych naruszeń

Stwierdzono:		
Opis stanu faktycznego:		
Lp.	Naruszony przepis ¹⁾	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⁾ Należy podać także liczbę porządkową z tabeli w załączniku nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.		

Załącznik nr 2 do protokołu kontroli nr z dnia

Opis stwierdzonych naruszeń

Stwierdzono:		
Opis stanu faktycznego:		
Lp.	Naruszony przepis ¹⁾	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) Należy podać także liczbę porządkową z tabeli w załączniku nr 4 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.		

WZÓR

PROTOKÓŁ KONTROLI W PRZEDSIĘBIORSTWIE ALBO W SIEDZIBIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWÓZ DROGOWY, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 UST. 2 USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM			
Na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.)			
upoważnienie nr z dnia, wydane przez			
data doręczenia przedsiębiorcy zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli: __/__/____			
DD/MM/RRRR			
Przedsiębiorca wnosił/nie wnosił ^{*)} o podjęcie kontroli przed upływem 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli.			
..... nr legitymacji służbowej: (imię i nazwisko osoby dokonującej kontroli)			
..... nr legitymacji służbowej: (imię i nazwisko osoby dokonującej kontroli)			
nr protokołu:		data rozpoczęcia kontroli: __/__/____ DD/MM/RRRR data zakończenia kontroli: __/__/____ DD/MM/RRRR czas trwania kontroli: dni	
firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy:		adres przedsiębiorcy/podmiotu wykonującego przewóz drogowy ^{*)} :	
nr zezwolenia:	nr licencji:	nr zaświadczenia:	
NIP:			
imię i nazwisko zarządzającego transportem/osoby, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ^{*)} :		adres zamieszkania:	
		certyfikat kompetencji zawodowych nr, wydany przez, w..... dnia.....	
PESEL ¹⁾ :		nazwa dokumentu tożsamości:	
		seria i numer:	
		nazwa organu wydającego:	
obywatelstwo:			
przedsiębiorca wskazał jako osobę upoważnioną do reprezentowania go w czasie kontroli, w szczególności w czasie jego nieobecności, Panią/Pana ^{*)}, zamieszkałą(-łego) legitymującą(-cego) się			

zakres kontroli obejmował okres od do (wypełnić zgodnie z upoważnieniem)	
przedsiębiorca udostępnił/nie udostępnił ^{*)} książkę/książki ^{*)} kontroli	
przedsiębiorca wyraził zgodę/nie wyraził zgody ^{*)} na przeprowadzenie kontroli/czynności ^{*)} w siedzibie organu kontroli	
USTALENIA OGÓLNE	
I. Informacje o przedsiębiorstwie	
Decyzja w sprawie nadania numeru NIP wydana przez w w dniu (karta nr).	
II. Personel	
Zgodnie z okazanymi dokumentami przedsiębiorca zatrudniał w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli kierowców.	
W okresie objętym kontrolą, tj. w miesiącu/miesiącach ^{*)}, zatrudnionych było pracowników (karta nr).	
Wykaz kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli:	
1. (karta nr);	
2. (karta nr).	
W okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli w zakresie wykonywania przewozu drogowego przedsiębiorca korzystał/nie korzystał ^{*)} z usług kierowców wykonujących osobiście przewozy drogowe na jego rzecz.	
W okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli przedsiębiorca korzystał z usług następujących kierowców wykonujących osobiście przewozy drogowe na jego rzecz:	
1. (karta nr);	
2. (karta nr).	
W toku czynności poddano kontroli następujących kierowców:	
1. (karta nr);	
2. (karta nr).	
Pobrano wykresówki (-wek), z okresu od dnia do dnia	
Szczegółowy wykaz pobranych wykresówek stanowi karta pobranych wykresówek (karta nr).	
Pliki z danymi z tachografów cyfrowych, z wyłączeniem tachografów inteligentnych	
Pliki z danymi z tachografów inteligentnych	
Pliki z danymi z kart kierowcy	
III. Liczebność taboru przedsiębiorstwa	
Zgodnie z okazanymi wykazami pojazdów ustalono, że przedsiębiorca w poszczególnych rodzajach przewozów dysponuje następującymi pojazdami:	
Dane dotyczące pojazdów znajdujących się w prawnej dyspozycji przedsiębiorcy	
pojazdy samochodowe	liczba
pojazdy do przewozu rzeczy o dmc nieprzekraczającej 3,5 t	
pojazdy do przewozu rzeczy o dmc większej niż 3,5 t	
pojazdy przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą	
autobusy	
taksówki	
w tym wyżej wskazane pojazdy są wyposażone w:	

.....tachografy (-fów) analogowych, (należy podać dokładną liczbę) co stanowi % taboru pojazdów, co do których istnieje obowiązek wyposażenia w tachograf	 tachografy (-fów) cyfrowe (-wych), z wyłączeniem tachografów inteligentnych (należy podać dokładną liczbę) co stanowi % taboru pojazdów, co do których istnieje obowiązek wyposażenia w tachograf	 tachografy (-fów) inteligentne (-nych), (należy podać dokładną liczbę) co stanowi % taboru pojazdów, co do których istnieje obowiązek wyposażenia w tachograf
Pojazdy zgłoszone do licencji wspólnotowej nr – wykaz stanowi karta nr		
Pojazdy objęte zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nr – wykaz stanowi karta nr		
Pojazdy zgłoszone do wykonywania przewozu drogowego rzeczy na potrzeby własne – wykaz stanowi karta nr		
Pojazdy zgłoszone do wykonywania przewozu drogowego osób na potrzeby własne – wykaz stanowi karta nr		
Pojazdy niezgłoszone do posiadanych uprawnień przewozowych – wykaz stanowi karta nr		
USTALENIA SZCZEGÓŁOWE		
IV. Uprawnienia z zakresu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym		
W zakresie przewozów na potrzeby własne przedsiębiorca posiada:		
zaświadczenie nr na przewozy drogowie rzeczy na potrzeby własne – wydane przez, w dniu, do którego zgłoszono pojazdy (-dów) (karta nr);		
zaświadczenie nr na przewozy drogowie osób na potrzeby własne – wydane przez, w dniu, do którego zgłoszono pojazdy (-dów) (karta nr).		
Wykonywanie transportu drogowego stanowi/nie stanowi^{*)} dodatkowy (-wego)/główny (-nego)^{*)} przedmiot (-u) działalności przedsiębiorcy.		
W zakresie transportu drogowego przedsiębiorca posiada uprawnienia/nie posiada uprawnień^{*)}:		
zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego²⁾ nr, wydane przez, w dniu, z ważnością do (karta nr);		
licencję wspólnotową nr na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy, wydaną w dniu, z ważnością na okres od do (karta nr); do niniejszej licencji wydano wypisy (-sów) ważne (-nych) na okres (karta nr);		
licencję wspólnotową nr dotyczącą międzynarodowego autobusowego i autokarowego zarobkowego przewozu osób, wydaną w dniu, z ważnością na okres od do (karta nr); do niniejszej licencji wydano wypisy (-sów) ważne (-nych) na okres (karta nr);		
zezwolenie nr na wykonywanie przewozów regularnych/specjalnych/wahadłowych^{*)}, wydane przez, w dniu, z ważnością do, do którego zgłoszono pojazdy (-dów) (karta nr).		

V. Uregulowania prawne z zakresu czasu pracy kierowców, okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowcy oraz stosowania tachografów

zawarte w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającym 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), rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.) lub Umowie 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).

Ustalono, że przedsiębiorca dopełnia/nie dopełnia^{*)} obowiązku przechowywania danych pobranych z tachografu, karty kierowcy lub wykresówek lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu przez kierowcę.

Przedsiębiorca dla ewidencji czasu pracy dysponuje/nie dysponuje^{*)} systemem nadzoru.

Przedmiotem kontroli były regulacje:

1) związane z przestrzeganiem przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy;

2) inne³⁾

.....

Przyjęto następującą metodologię kontroli:

W celach kontrolnych pobrano zapisy tachografu, w tym: kartę kierowcy/wykresówki/ wydruk z tachografu cyfrowego/inteligentnego/inne^{*)} oraz dokumenty potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu przez kierowców wykonujących przewozy drogowe w ramach działalności przedsiębiorcy za okres od do

Pobrano łącznie za pokwitowaniem:

..... pliki (-ów) danych z karty kierowcy;

..... pliki (-ów) danych z tachografu cyfrowego, z wyłączeniem tachografu inteligentnego;

..... pliki (-ów) danych z tachografu inteligentnego;

..... sztuki (sztuk) wykresówek;

..... wydruki (-ków) z tachografu cyfrowego, z wyłączeniem tachografu inteligentnego;

..... wydruki (-ków) z tachografu inteligentnego;

..... inne (-nych)

..... dokumenty (-ów) potwierdzające (-ych) fakt nieprowadzenia pojazdów

(karta nr).

Według wyjaśnień Pani/Pana^{*)} następujący kierowcy prowadzą pojazdy, co do których nie ma wymogu instalowania i użytkowania tachografu:

.....

.....

(karta nr).

☐ Dokonano chronologicznej selekcji zapisów tachografu.

☐ Ustalono trasy przejazdów, sprawdzając kompletność zapisów tachografu.

☐ Dokonano analizy norm związanych z przestrzeganiem przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy zidentyfikowanych na pobranych zapisach tachografu.

VI. STWIERDZONE NARUSZENIA Z PUNKTÓW IV i V

W opisie naruszenia wskazano:

- kolejny numer naruszenia,
- wskazanie imienia i nazwiska kierowcy, z którym jest związane naruszenie,
- wskazanie naruszonego przepisu,
- wskazanie naruszenia ujętego w załącznikach do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – opis stwierdzonego naruszenia (data, okres rozliczeniowy, dokładne określenie czasu, w którym popełniono naruszenie).

naruszenia: tak ☐ nie ☐

W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 92a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jego opis znajduje się w załączniku nr 1 do niniejszego protokołu.

liczba stwierdzonych naruszeń:

naruszenia: tak ☐ nie ☐

W przypadku stwierdzenia naruszenia, o którym mowa w art. 92a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jego opis znajduje się w załączniku nr 2 do niniejszego protokołu.

liczba stwierdzonych naruszeń:

VII. UWAGI I ZALECENIA POKONTROLNE

Do protokołu kontrolowany wnosi zastrzeżenia/nie wnosi zastrzeżeń.^{*)}

.....
.....
.....

Niniejszy protokół sporządzono w^{**)} jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden po przeczytaniu i podpisaniu przekazano kontrolowanemu.

.....
(podpis z podaniem imienia i nazwiska, stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli
oraz daty sporządzenia protokołu)

.....
(podpis kontrolowanego)

Uwagi do protokołu, w tym dotyczące odmowy podpisania protokołu, omówienie przyczyn, dla których odmówiono podpisania protokołu:

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

O b j a ś n i e n i a:

UWAGA: Za przedsiębiorcę uważa się także podmiot wykonujący przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

1)

Jeśli został nadany.

2)

Wpisać rodzaj zezwolenia.

3)

Wpisać właściwe, a w przypadku gdy dokonano wyłącznie kontroli w zakresie, o którym mowa w pkt 1 – skreślić.

*)

Niepotrzebne skreślić.

**)

Wpisać liczbę egzemplarzy.

Załącznik nr 1 do protokołu kontroli nr z dnia

Opis stwierdzonych naruszeń

Stwierdzono:		
Opis stanu faktycznego:		
Lp.	Naruszony przepis ¹⁾	Opis stwierdzonego naruszenia
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
..... (podpis kontrolowanego) (podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli)		
¹⁾ W przypadku ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym należy podać także liczbę porządkową z tabeli w załączniku nr 3.		

Załącznik nr 2 do protokołu kontroli nr z dnia

Opis stwierdzonych naruszeń

Stwierdzono:		
Opis stanu faktycznego:		
Lp.	Naruszony przepis ¹⁾	Opis stwierdzonego naruszenia
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
..... (podpis kontrolowanego) (podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli)		
¹⁾ W przypadku ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym należy podać także liczbę porządkową z tabeli w załączniku nr 4.		

WZÓR

POKWITOWANIE ZA POBRANIE KAUCJI W FORMIE GOTÓWKOWEJ	
..... (stempel nagłówekowy jednostki)	, dnia (miejscowość)
Seria AA Nr 000000^{*)}	
Pan(i) (imię, nazwisko i adres)	
wpłacił(a)zł/słownie złotych	
tytułem kaucji, stosownie do stwierdzonych naruszeń opisanych w protokole kontroli nr, z dnia	
..... (podpis z podaniem imienia, nazwiska i stanowiska służbowego osoby dokonującej kontroli)	
^{*)} Druk ścisłego zarachowania.	

Opis pokwitowania:

- 1) bloczek formatu A-6, okładka usztywniona;
- 2) druk pokwitowania jednostronny, wykonany na papierze samokopiującym;
- 3) kolorystyka:
 - a) oryginał: tło koloru białego, tekst w kolorze czarnym,
 - b) kopia: tło koloru żółtego, tekst w kolorze czarnym,
 - c) seria i numer koloru czerwonego;
- 4) bloczek zawiera 25 pokwitowań.

WZÓR

PISEMNEGO OŚWIADCZENIA W SPRAWIE ZDJĘCIA LUB ZERWANIA PLOMBY TACHOGRAFU DO
CELÓW KONTROLI

PL

.....
(Organ kontrolny)

Pisemne oświadczenie w sprawie zdjęcia lub zerwania plomby tachografu

1. Numer rejestracyjny pojazdu
2. Numer identyfikacyjny pojazdu
3. Imię i nazwisko kierowcy
4. Licencja wspólnotowa przewoźnika *)
5. Dane podmiotu wykonującego przewóz
6. Imię i nazwisko pracownika organu przeprowadzającego kontrolę
7. Numer karty kontrolnej
8. Numer zdjętej lub zerwanej plomby
9. Data i godzina usunięcia plomby
10. Numer nowej plomby, w przypadku gdy pracownik organu przeprowadzającego kontrolę
założył nową plombę
11. Uwagi

--

Miejsce i data

.....
(Podpis pracownika organu
przeprowadzającego kontrolę)

.....
(Podpis kierowcy)

*) Jeśli ma to zastosowanie, zgodnie z art. 4 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.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72) lub z art. 4 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 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, str. 88).

Podstawowe elementy podlegające sprawdzeniu podczas kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy w przypadku kontroli drogowej i kontroli w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Część A. PODSTAWOWE ELEMENTY PODLEGAJĄCE SPRAWDZENIU W PRZYPADKU KONTROLI DROGOWEJ.

1 Dienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku; również wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z przepisami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku.

2 Wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 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) lub z art. 12 ust. 7 załącznika do 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), lub dane z tego samego okresu na karcie kierowcy lub w pamięci tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego, albo na wydruku z tego urządzenia albo dokumenty potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu.

3 Dokumentacja potwierdzająca fakt prowadzenia lub nieprowadzenia pojazdu, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.) lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

4 Przypadki przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu.*)

5 Prędkości chwilowe osiągnięte przez pojazd, zapisane przez tachograf cyfrowy, w tym tachograf inteligentny, przez czas nie dłuższy niż poprzednie 24 godziny użytkowania pojazdu.

6 Prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

7 Urządzenie rejestrujące zainstalowane w pojeździe w celu wykrycia instalacji lub stosowania dowolnego urządzenia lub urządzeń służących do niszczenia lub ukrywania dowolnych danych, manipulowania nimi lub ich zmiany albo do zakłócania dowolnego etapu elektronicznej wymiany danych między elementami urządzenia rejestrującego lub służących do zatrzymania przesyłu danych lub do zmiany danych przed ich zakodowaniem.

8 W sytuacji, o której mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, sprawdzeniu podlegają wyciąg z planu pracy i kopia rozkładu jazdy.

9. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE;

*) Element, który może być objęty kontrolą w przypadku stwierdzenia naruszenia 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 lub rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.

Część B. PODSTAWOWE ELEMENTY PODLEGAJĄCE SPRAWDZENIU W PRZYPADKU KONTROLI W PRZEDSIĘBIORSTWIE ALBO W SIEDZIBIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWÓZ DROGOWY, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 UST. 2 USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM.

1 Dienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy orazienne i tygodniowe okresy odpoczynku; również wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z przepisami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku.

2 Wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 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) lub z art. 12 ust. 7 załącznika do 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), lub dane z tego samego okresu na karcie kierowcy lub w pamięci tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego, albo na wydruku z tego urządzenia albo dokumenty potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu.

3 Dokumentacja potwierdzająca fakt prowadzenia lub nieprowadzenia pojazdu, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.) lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

4 Prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

5 Urządzenie rejestrujące zainstalowane w pojeździe w celu wykrycia instalacji lub stosowania dowolnego urządzenia lub urządzeń służących do niszczenia lub ukrywania dowolnych danych, manipulowania nimi lub ich zmiany albo do zakłócania dowolnego etapu elektronicznej wymiany danych między elementami urządzenia rejestrującego lub służących do zatrzymania przesyłu danych lub do zmiany danych przed ich zakodowaniem.

6 W sytuacji, o której mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, sprawdzeniu podlegają wyciąg z planu pracy i kopia rozkładu jazdy.

7 Tygodniowe okresy odpoczynku kierowcy oraz okresy prowadzenia pojazdu między tymi okresami.

8 Przestrzeganie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni (norma: 90 godzin).

9 Wykresówki, dane pobrane z tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego, i z karty kierowcy oraz wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami wydruki z tachografu cyfrowego, w tym tachografu inteligentnego, oraz dokumentacja potwierdzająca fakt prowadzenia lub nieprowadzenia pojazdu, w tym pojazdu, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

10 Umowy na usługi transportowe pod względem zawartych w nich postanowień uniemożliwiających przestrzeganie 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, rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych

przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. *)

11. Przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.

12. Przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE;

13. Spełnianie obowiązków przedsiębiorstw w zakresie płacenia za zakwaterowanie kierowców oraz organizacji pracy kierowców, zgodnie z art. 8 ust. 8 i 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”;

*) Element, który może być objęty kontrolą w przypadku stwierdzenia naruszenia 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, rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

**FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA DANYCH STATYSTYCZNYCH ZGROMADZONYCH W WYNIKU KONTROLI, W TOKU
KTÓRYCH NIE STWIERDZONO NARUSZEŃ UZASADNIAJĄCYCH NAŁOŻENIE KARY PIENIĘŻNEJ LUB GRZYWNY**

Lp.	Nazwa organu przekazującego formularz:				
1. KONTROLA DROGOWA					
	RODZAJ DANYCH	LICZBA POJAZDÓW PODDANYCH KONTROLI	KRAJ REJESTRACJI POJAZDU		
			RZECZPOSPOLITA POLSKA	INNE PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE UE	PAŃSTWO SPOZA UE

1.1.A	krajowy niezarobkowy przewóz drogowy osób				
1.1.B	krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy				
1.2.A	międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy osób				
1.2.B	międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy				
1.3.A	międzynarodowy transport drogowy osób				
1.3.B	międzynarodowy transport drogowy rzeczy				
1.4.A	krajowy transport drogowy osób				
1.4.B	krajowy transport drogowy rzeczy				
1.5	inny przewóz drogowy				
1.6.A	tachograf analogowy				
1.6.B	tachograf cyfrowy, z wyłączeniem tachografu inteligentnego				
1.6.C	tachograf inteligentny				
1.7.A	autostrada				
1.7.B	droga krajowa				
1.7.C	droga wojewódzka				

1.7.D	droga powiatowa				
1.7.E	droga gminna				
1.8	¹⁾ RAZEM				
2. KONTROLA W PRZEDSIĘBIORSTWIE ALBO W SIEDZIBIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWÓZ DROGOWY, O KTÓRYM MOWA W ART. 3 UST. 2 USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM					
	RODZAJ DANYCH		LICZBA		

2.1	liczba skontrolowanych przedsiębiorstw lub podmiotów	
2.2.A	liczebność taboru skontrolowanych przedsiębiorstw lub podmiotów	
2.2.B	liczba skontrolowanych kierowców	
2.2.C	liczba skontrolowanych pojazdów	
2.3.A	krajowy niezarobkowy przewóz drogowy osób	
2.3.B	krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy	
2.4.A	międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy osób	
2.4.B	międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy	
2.5.A	międzynarodowy transport drogowy osób	
2.5.B	międzynarodowy transport drogowy rzeczy	
2.6.A	krajowy transport drogowy osób	
2.6.B	krajowy transport drogowy rzeczy	
2.7.A	tachograf analogowy	
2.7.B	tachograf cyfrowy, z wyłączeniem tachografu inteligentnego	
2.7.C	tachograf inteligentny	
2.8	²⁾ RAZEM	
Objaśnienia:		

1)
Suma lp. od 1.1.A do 1.5 albo suma lp. od 1.7.A do 1.7.E.

2)
Suma lp. od 2.3.A do 2.6.B.

WZÓR

**FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA DANYCH STATYSTYCZNYCH ZGROMADZONYCH W WYNIKU KONTROLI, W TOKU KTÓRYCH
STWIERDZONO NARUSZENIA UZASADNIAJĄCE NAŁOŻENIE KARY PIENIĘŻNEJ LUB GRZYWNY**

Nazwa organu przekazującego formularz:

1. KONTROLA DROGOWA

Lp.	kategoria ¹⁾ pojazdu	Kraj rejestracji pojazdu	Numer rejestracyjny pojazdu	Firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy, adres i NIP	Rodzaj przewozu (krajowy/ międzynarodowy; osób/rzeczy; niezarobkowy przewóz drogowy/transport drogowy/inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006) ²⁾	Data kontroli	Miejsce kontroli	Kategoria drogi (autostrada/ droga krajowa/wojewódzka/powiatowa, gminna)	Rodzaj tachografu (analogowy/ cyfrowy /inteligentny)	Liczba kontrolowanych dni pracy	Organ kontrolny	Wysokość kary pieniężnej/ grzywny	Naruszony przepis oraz rodzaj naruszenia ³⁾
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Objaśnienia:

1) Kategoria pojazdu określona zgodnie z przepisami o homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep.

2) 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, z późn. zm.).

3) W przypadku ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym należy podać także liczbę porządkową z tabeli oraz numer załącznika.

**2. KONTROLA W PRZEDSIĘBIORSTWIE ALBO W SIEDZIBIE PODMIOTU WYKONUJĄCEGO PRZEWÓZ DROGOWY, O KTÓRYM MOWA
W ART. 3 UST. 2 USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM**

Lp.	Firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko albo nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy, adres i NIP	Liczba kontrolowanych kierowców	Liczebność taboru przedsiębiorstwa/ podmiotu wykonującego przewóz ¹⁾ drogowy	Liczba kontrolowanych dni pracy	Rodzaj przewozu (osób/ rzeczy)	Rodzaj przewozu (krajowy/ międzynarodowy; osób/rzeczy; niezarobkowy przewóz drogowy/transport drogowy/inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006) ²⁾	Data kontroli	Organ kontrolny	Wysokość kary pieniężnej/grzywny	Naruszony przepis oraz rodzaj ³⁾ naruszenia
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Objaśnienia:

1)
A – 1 pojazd, B – 2–5 pojazdów, C – 6–10 pojazdów, D – 11–20 pojazdów, E – 21–50 pojazdów, F – 51–200 pojazdów, G – 201–500 pojazdów, H – ponad 500 pojazdów.

2)
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, z późn. zm.).

3)
W przypadku ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym należy podać także liczbę porządkową z tabeli oraz numer załącznika.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.). Wydanie nowego aktu wykonawczego jest związane ze zmianą części wspólnej w art. 89 ust. 5 powyższej ustawy, które zostało wprowadzone w art. 1 pkt 33 ustawy z dnia o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Powyższa zmiana wynika z wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów Unii Europejskiej tworzących tzw. Pakiet Mobilności I, w skład którego wchodzi:

1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów;

2) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym;

3) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, zwana dalej: dyrektywą (UE) 2020/1057.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka ma pozwolić właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Mając zatem na uwadze nowe brzmienie art. 9 dyrektywy 2006/22, zmieniono delegację ustawową w art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do określenia w drodze rozporządzenia systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, poprzez

rozszerzenie tego systemu o naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

Zgodnie z art. 15 ustawy z dnia o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) wchodzi ona w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Niniejszy projekt rozporządzenia w zasadniczej mierze opiera się na dotychczasowych regulacjach. W stosunku do obowiązującego obecnie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145) wprowadzono poniższe zmiany:

- 1) dodanie w załączniku nr 4 wzoru pisemnego oświadczenia o zerwaniu lub usunięciu plomby z tachografu;
- 2) zmiana w załączniku 5 polegająca na dostosowaniu jego brzmienia do zmiany załącznika I dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, z późn. zm.) wprowadzonej dyrektywą (UE) 2020/1057.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem 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.), 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, z późn. zm.) 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.

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) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych. Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w OSR.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie kontroli przewozu drogowego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwem Finansów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 15.11.2021 r. Źródło art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym Nr w Wykazie prac
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.). Wydanie nowego aktu prawnego jest związane ze zmianą części wspólnej w art. 89 ust. 5 powyższej ustawy, które zostało wprowadzone w art. 1 pkt 34 ustawy z dnia 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Powyższa zmiana wynika z wdrożenia do polskiego porządku prawnego przepisów Unii Europejskiej tworzących tzw. Pakiet Mobilności I, w skład którego wchodzi:

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

Zgodnie z art. 15 ustawy z dnia o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw wchodzi ona w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia wprowadza nowy załącznik - wzór pisemnego oświadczenia o zerwaniu lub usunięciu plomby z tachografu oraz zmiany do załącznika nr 5 określającego podstawowe elementy podlegające sprawdzeniu podczas kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy w przypadku kontroli drogowej i kontroli w przedsiębiorstwie albo w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, o którym

mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, polegające na dostosowaniu jego brzmienia do zmiany załącznika I dyrektywy 2006/22/WE wprowadzonej dyrektywą (UE) 2020/1057.

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

Z uwagi na treść art. 1 pkt 34 ustawy z dnia o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.), zamieniającego część wspólną w delegacji do wydania przedmiotowego rozporządzenia, w celu zachowania ciągłości obowiązywania przepisów wykonawczych dotyczących kontroli przewozu drogowego, niezbędne jest wydanie nowego rozporządzenia. Nowe rozporządzenie będzie w zasadniczej mierze opierać się na dotychczasowych regulacjach.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż działania legislacyjne.

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

W państwach członkowskich UE dąży się do harmonizacji zasad dotyczących działalności w transporcie drogowym.

Pakiet Mobilności I został ogłoszony 31 lipca 2020 r. Państwa członkowskie są na etapie jego wdrożenia, dlatego też na chwilę obecną nie ma możliwości wskazania jakie rozwiązania w przedmiotowym zakresie zostały przez nie zastosowane.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja; Inspekcja Transportu Drogowego; Służba Celno-Skarbowa; Straż Graniczna	4	Art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	bezpośrednie – stosowanie podczas kontroli uczestników przewozu drogowego protokołów określonych w projektowanym rozporządzeniu.
Podmioty wykonujące przewóz drogowy;	ok. 7,5 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 63,7 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy 36 511–międzynarodowy transport drogowy oraz	Dane statystyczne (stan na dzień 31.12.2019 r.) dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz dane statystyczne (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.) dot.	Pośrednie – stosowanie wobec uczestników przewozu drogowego podczas kontroli protokołów określonych w projektowanym rozporządzeniu.

(w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Nie dotyczy						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Nie są wprowadzane obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.				☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak				

		☐ nie ☐ nie dotyczy
Przedmiotowa regulacja nie będzie powodowała zmiany obciążeń regulacyjnych, w tym obowiązków informacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na obszary, takie jak środowisko naturalne, sytuacja i rozwój regionalny, demografia, mienie państwowe, informatyzacja czy zdrowie. W zasadniczej mierze projektowana regulacja w powyższym zakresie opiera się na dotychczas obowiązujących przepisach rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy²⁾

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących:

- 1) czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 2) stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

§ 2. 1. System oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), tworzony na podstawie informacji i danych zgromadzonych w centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45 i Dz. Urz. L 256 z 29.09.2009, str. 38, Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020 str. 49);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą”;

- 2) wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, określony w załączniku do rozporządzenia, przy czym:
 - a) w tabeli 1 jest określony wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez kierowcę,
 - b) w tabeli 2 jest określony wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy,
 - c) w tabeli 3 jest określony wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy;
- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

2. System oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, tworzony na podstawie informacji i danych zgromadzonych w centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o której mowa w art. 80 ustawy;

- 2) wykaz kategorii usterek określony w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1450, z późn. zm.³⁾);
- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄.

§ 3. 1. Ustalenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, następuje na podstawie analizy wyników kontroli drogowych przeprowadzanych przez podmioty, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy.

2. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, uwzględnia się naruszenia popełnione przez podmiot wykonujący przewóz drogowy stwierdzone podczas kontroli drogowej.

3. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, przez:

- 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, albo
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, uwzględnia się odpowiednio naruszenia osób, o których mowa w pkt 1 albo 2.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997 i 2165.

4. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzono popełnienie naruszenia dotyczącego czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, przez:

- 1) zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy, wyznaczonych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, oraz
- 2) kierowcę wykonującego przewóz na rzecz podmiotu wykonującego przewóz drogowy – a nie stwierdzono popełnienia danego naruszenia przez podmiot wykonujący przewóz drogowy - przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, uwzględnia się naruszenia zarządzającego transportem albo osoby, o której mowa w art. 7c ustawy.

5. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, uwzględnia się naruszenia stwierdzone na podstawie ostatecznej decyzji o nałożeniu kary lub mandatu karnego, według stanu na dzień ustalenia tego współczynnika.

6. Współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(n_1 \times w_1) + (n_2 \times w_2) + (n_3 \times w_3) + (n_4 \times w_4)}{m}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

wr - współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów,

n₁ - łączną liczbę NMW,

n₂ - łączną liczbę PN,

n₃ - łączną liczbę BPN,

n₄ - łączną liczbę NN,

w₁ - wartość punktową dla NMW wynoszącą 1,

w₂ - wartość punktową dla PN wynoszącą 3,

w₃ - wartość punktową dla BPN wynoszącą 5,

w₄ - wartość punktową dla NN wynoszącą 7,

m - liczbę kontroli drogowych podmiotu wykonującego przewóz drogowy w roku kalendarzowym,

NMW - naruszenie mniejszej wagi,

PN - poważne naruszenie,

BPN - bardzo poważne naruszenie,

NN - najpoważniejsze naruszenie.

§ 4. 1. Przy ustalaniu współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ uwzględnia się:

- 1) całkowitą liczbę drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, przeprowadzonych w danym roku kalendarzowym w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy;
- 2) liczbę stwierdzonych usterek i współczynnik ich wagi, w danym roku kalendarzowym w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

2. Współczynnik wagi usterek dla:

- 1) usterki niebezpiecznej (UN) wynosi 40;
- 2) usterki poważnej (UP) wynosi 10;
- 3) usterki drobnej (UD) wynosi 1.

3. Współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(\#UN \times 40) + (\#UP \times 10) + (\#UD \times 1)}{C}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

wr - współczynnik ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄,

C- całkowitą liczbę drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, o której mowa w ust. 1 pkt 1,

UN - liczbę usterek niebezpiecznych,

UP - liczbę usterek poważnych,

UD - liczbę usterek drobnych.

§ 5. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych podczas kontroli drogowych naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego określa wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania tych naruszeń, dla danego roku, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

2. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4, ustala się na podstawie wyników kontroli drogowych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

3. Podmiot wykonujący przewóz drogowy ujęty w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4, podlega kontroli w siedzibie tego podmiotu.

§ 6. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych podczas drogowych kontroli technicznych naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄, w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego

określa wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania tych naruszeń, dla danego roku, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

2. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 4, ustala się na podstawie wyników drogowych kontroli technicznych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

3. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 4, Główny Inspektor Transportu Drogowego udostępnia wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej i Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej.

4. Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczepy kategorii O₃ i O₄ użytkowane przez podmioty, o których mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 lub ust. 2 pkt 4, są typowane do drogowych kontroli technicznych w pierwszej kolejności.

§ 7. Podmioty ujęte w wykazie podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, ustalonym na podstawie przepisów dotychczasowych, podlegają kontroli w roku następującym po roku, dla którego został określony wysoki współczynnik ryzyka występowania naruszeń.

§ 8. Sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, stosuje się po raz pierwszy do określenia wartości wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń w odniesieniu do naruszeń stwierdzonych w 2022 r.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów.

1)

Tabela 1

Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez kierowcę		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez kierowcę	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (NMW - naruszenie mniejszej wagi, PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie)
1.	Nieokazanie wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni - za każdy dokument	I2 - BPN I5 - BPN
2.	Nieokazanie danych z karty kierowcy	I3 - BPN
3.	Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku	
	3.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu:	
	1) o czas do 1 godziny	B1 - NMW, B5 - NMW
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	B2 - PN, B3 - BPN, B6 - PN, B7 - BPN

	3.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:	
	1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut	C1 - NMW
	2) za każde następne rozpoczęte 30 minut	C2 - PN, C3 - BPN
	3.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:	
	1) o czas do 1 godziny	D1 - NMW, D4 - NMW, D7 - NMW, D10 - NMW
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	D2 - PN, D3 - BPN, D5 - PN, D6 - BPN, D8 - PN, D9 - BPN, D11 - PN, D12 - BPN
	3.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:	
	1) o czas do 1 godziny	D13 - NMW
	2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	D13 - NMW, D14 - PN, D15 - BPN, D16 - NMW, D17 - PN, D18 - BPN
	3.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę	B9 - NMW, B10 - PN, B11 - BPN, B12 - NN
4.	Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców	
	4.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	H13 - BPN
	4.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi	H2 - BPN
	4.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy -	H18 - BPN

	za każdy dzień	
	4.4. 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 ³⁾	J1 - BPN
	4.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony	H7 - BPN
	4.6. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień	H12 - BPN
	4.7. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych - za każdą wykresówkę	H14 - BPN
	4.8. Zastosowanie wykresówki nieposiadającej świadectwa homologacji typu lub nieprzeznaczonej dla danego typu tachografu - za każdą wykresówkę	H17 - PN
	4.9. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi -za kartę lub każdą wykresówkę	H15 - BPN
	4.10. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych - za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk	H16 - BPN

4.11. 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	I4 - BPN
4.12. Jednoczesne używanie kilku wykresówek	H12 - BPN
4.13. 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	J2 - BPN
4.14. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	H7 - BPN
4.15. Używanie cudzej karty kierowcy	H4 - NN
4.16. Używanie cudzej wykresówki	H12 - BPN
4.17. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie	H5 - NN

	falszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	
	4.18. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	H17 - PN

Tabela 2

Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (NMW - naruszenie mniejszej wagi, PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie)
1.	NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY WŁASNE	
	1.1. Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w całości lub w części	I1 - BPN
	1.2. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania	F1 - BPN

	przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁴⁾	
2.	NARUSZENIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CZASU PRACY KIEROWCÓW	
2.1.	Okresy prowadzenia pojazdu	
	2.1.1. 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	B1 - NMW
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	B2 - PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	B3 - 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	B4 - NN
	2.1.2. 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	B5 - NMW
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	B6 - PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	B7 - BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin, w przypadku B8 - NN braku jakiegokolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	
	2.1.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:	
	1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin	B9 - NMW
	2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	B10 - PN
	3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	B11 - BPN

	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	B12 - NN
	2.1.4. Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:	
	1) o czas do mniej niż 10 godzin	B13 - NMW
	2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	B14 - PN
	3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	B15 - BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	B16 - NN
2.2.	Okresy odpoczynku	
	2.2.1. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:	
	1) o czas do 1 godziny	D1 - NMW
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	D2 - PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	D3 - BPN
	2.2.2. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:	
	1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny	D7 - NMW
	2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	D8 - PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	D9 - BPN
	2.2.3. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego - zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej:	
	1) o czas do 1 godziny	D4 - NMW, D10 - NMW
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	D5 - PN, D11 - PN
	3) za każdą rozpoczętą	D6 - BPN, D12 - BPN

	godzinę powyżej 2 godzin	
	2.2.4. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:	
	1) o czas do 3 godzin	D16 - NMW
	2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin	D17 - PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	D18 - BPN
	2.2.5. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:	
	1) o czas do 2 godzin	D13 - NMW
	2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	D14 - PN
	3) o czas powyżej 4 godzin	D15 - BPN
	2.2.6. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:	
	1) o czas do mniej niż 3 godzin	D19 - NMW
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	D20 - PN
	3) o czas od 12 godzin	D21 - BPN
2.3.	Przerwy	
	2.3.1. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:	
	1) o czas do mniej niż 30 minut	C1 - NMW
	2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut	C2 - PN
	3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	C3 - 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	E6 - PN
	b) o czas od 1 godziny i 30 minut	E7 - BPN
2.4.	Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24-godzinnych	

	2.4.1. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:	
	1) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	E4 - PN
	2) za każdą godzinę powyżej 4 godzin	E5 - BPN
	2.4.2. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:	
	1) o czas do mniej niż 3 godzin	E1 - NMW
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	E2 - PN
	3) za każdą godzinę od 12 godzin	E3 - BPN
3.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW	
3.1.	Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w tachograf	
	3.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	G1 - NN
	3.1.2. 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	G1 - NN
	3.1.3. Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu	H8 - NN

	wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu	
	3.1.4. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	H1 - BPN
	3.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 3.1.1-3.1.4	H6 - BPN
3.2.	Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w działanie tachografu lub dane rejestrowane przez tachograf	
	3.2.1. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub na karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	H7 - BPN
	3.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy	H9 - NN
3.3.	Naruszenie zasad i warunków użytkowania tachografu	
	3.3.1. Wykonywanie przewozu	H3 - NN

	drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	
	3.3.2. Posiadanie lub posługiwanie się przez kierowcę więcej niż jedną własną, ważną kartą kierowcy	H2 - BPN
	3.3.3. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą	H4 - NN
	3.3.4. Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	H12 - BPN
	3.3.5. Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację danych	H13 - BPN
	3.3.6. 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	H14 - BPN
	3.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za każdą kartę lub każdą wykresówkę	H15 - BPN
	3.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy - za każdy wpis	H16 - BPN
	3.3.9. Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączanej do	J2 - BPN

	karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie - za każdy dzień	
	3.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkusobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	H17 - PN
	3.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	H18 - BPN
	3.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie	J1 - BPN
	3.3.13. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie po upływie dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ³⁾ okresu prowadzenia pojazdu	J1 - BPN
	3.3.14. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych	H16 - BPN
	3.3.15. Niepoprawne stosowanie wykresówek lub karty kierowcy, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 3.3.1-3.3.10 i 3.3.14	H12 - BPN

Tabela 3

Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ⁵⁾		
Lp.	Wykaz naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, popełnionych przez zarządzającego transportem lub osobę, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ⁵⁾	Nr grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE ²⁾ (PN - poważne naruszenie, BPN - bardzo poważne naruszenie, NN - najpoważniejsze naruszenie)
1.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który:	
	1.1. nie posiada ważnej karty kierowcy	H3 - NN
	1.2. posługuje się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	H5 - NN
	1.3. nie posiada wieku wymaganego dla wykonywanego przewozu	A1 - PN
2.	Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 14 godzin	B12 - NN
3.	Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 23 godziny	B16 - NN

4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	G1 - NN
5.	Korzystanie przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf	H8 - NN
6.	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⁾	F2 - BPN

Objaśnienia:

¹⁾ Przypisując wagę naruszenia, bierze się pod uwagę opis rodzaju naruszenia określony w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45, Dz. Urz. UE L 256 z 29.09.2009, str. 38, Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020 str. 49).

²⁾ Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG .

³⁾ 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 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020 str. 1).

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, Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020 str. 1).

⁵⁾ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997).

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego art. 2 pkt 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, zwanej dalej: dyrektywą (UE) 2020/1057, stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I¹⁾.

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

¹⁾ W skład tzw. Pakietu Mobilności I wchodzi:

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

rozdz. 5, t. 4, str. 224), rozszerzenie współpracy i wymiany informacji między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerzenie wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka.

Konieczność wydania nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie wynika ze zmiany delegacji ustawowej dokonanej na podstawie ustawy z dnia r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów oraz naruszeń przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), a także naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w delegacji ustawowej w art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym system oceny ryzyka powinien zostać opracowany z uwzględnieniem wspólnego wzoru, określonego przez Komisję Europejską na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22 służącego obliczaniu stopnia ryzyka podmiotu wykonującego przewóz drogowy, względną liczbę, wagę i częstotliwość popełnianych naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz wyniki kontroli w przypadku, których nie stwierdzono naruszeń, stosowanie inteligentnego tachografu, że kontrole drogowe przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego, a kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów tej dyrektywy może być przeprowadzana wyłącznie w przedsiębiorstwie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, stwierdzone podczas kontroli stanu technicznego usterek oraz potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.

Przepisy rozporządzenia dotychczas obowiązującego określały wyłączenie system oceny ryzyka w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ uwzględniając względną liczbę i wagę popełnianych naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz stwierdzonych podczas kontroli stanu technicznego usterek, a także potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.

Jednak zgodnie ze zmienionym art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE, w brzmieniu nadanym przez art. 2 pkt 9 dyrektywy (UE) 2020/1057: „*Państwa członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach. Do dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach.*”.

Dotąd Komisja nie ustanowiła jednak przedmiotowego rozporządzenia. Do 18 października 2021 r. trwały konsultacje publiczne przygotowanego w tym zakresie projektu aktu wykonawczego i do Komisji wpływały uwagi poszczególnych interesariuszy, krajowych służb kontrolnych i państw członkowskich.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 1 ust. 9 lit. a rozporządzenia (UE) 2020/1055, w którym dokonano zmiany art. 12 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 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.): „*(...), państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez siebie na podstawie art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.*”. Dotąd jednak Komisja Europejska nie potwierdziła jakie naruszenia państwa członkowskie powinny brać pod uwagę przy obliczaniu współczynnika ryzyka przedsiębiorstw transportowych. Ponadto w dodanym przez rozporządzenie (UE) 2020/1055 - art. 16 ust. 2 lit. i rozporządzenia (WE) 1071/2009 wskazano, że Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego ma zawierać ocenę ryzyka przedsiębiorstwa na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE, nie wskazując, czy przepis dotyczy rozszerzonego systemu oceny ryzyka o naruszenia z art. 6 tego rozporządzenia.

Z uwagi na poważne zastrzeżenia i wątpliwości do czasu wydania powyższej regulacji unijnej nie jest możliwe pełne i prawidłowe wdrożenie przepisów unijnych w zakresie systemu oceny ryzyka, ponieważ to właśnie nowy akt wykonawczy UE określi wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. Dlatego też projektowane rozporządzenie zostało oparte na obowiązujących przepisach unijnych i zawiera dotychczasowy wzór obliczania

współczynnika ryzyka oraz naruszenia dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów. W przypadku przyjęcia przez Komisję Europejską aktu wykonawczego określającego wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw projekt przedmiotowego rozporządzenia zostanie niezwłocznie dostosowany do nowych przepisów.

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

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 39 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.) 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 i art. 6 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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: bogdan.oleksiak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 15.11.2021 Źródło Prawo UE Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, str. 35, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wdrożenie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2006/22/WE”, zgodnie z którym państwa członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach.

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

Projektowane przepisy zwiększą efektywność egzekwowania przepisów socjalnych, przepisów dotyczących stosowania tachografów w transporcie drogowym, czasu pracy kierowców oraz utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym, poprzez fakt, iż do kontroli będą w pierwszej kolejności typowani przedsiębiorcy transportowi o wysokim stopniu ryzyka, stanowiący szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ponadto, projektowane przepisy w związku zapewnieniem efektywniejszych kontroli przedsiębiorców transportowych o wysokim stopniu ryzyka, przyczynią się do zwiększenia przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Korzyści płynące dla przedsiębiorców transportowych przestrzegających przepisów wiążą się z tym, iż w mniejszym stopniu narażani są na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością stopnia ryzyka przypisanego do konkretnie określonego przewoźnika drogowego.

W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE powierzono Komisji uprawnienia wykonawcze w celu ustanowienia wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. Szczególnie przy przyjmowaniu aktów wykonawczych dotyczących opracowania wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa Komisja powinna zapewnić równe traktowanie przedsiębiorstw przy uwzględnianiu kryteriów określonych w dyrektywie 2006/22/WE. Dotąd Komisja nie ustanowiła jednak przedmiotowego rozporządzenia. Do 18 października 2021 r. trwały konsultacje publiczne przygotowanego w tym zakresie projektu aktu wykonawczego i do Komisji wpływały uwagi poszczególnych interesariuszy, krajowych służb kontrolnych i państw członkowskich. Dlatego też projektowane rozporządzenie zostało oparte na obowiązujących przepisach unijnych i zawiera dotychczasowy wzór obliczania współczynnika ryzyka oraz naruszenia dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów. W przypadku przyjęcia przez Komisję Europejską aktu wykonawczego określającego wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw projekt przedmiotowego rozporządzenia zostanie niezwłocznie dostosowany do nowych przepisów.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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

Z uwagi na brak wydania przez Komisję rozporządzenia określającego wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa – przedmiotowe zagadnienie nie zostało w pełni wdrożone w pozostałych państwach członkowskich UE. W takim wspólnym wzorze Komisja uwzględni liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze zostaną przyjęte zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 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.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja; Inspekcja Transportu Drogowego; Krajowa Administracja Skarbowa; Straż Graniczna	4	Art. 89 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.)	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli, poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka.
Podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,5 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 63,7 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy 36 511–międzynarodowy transport drogowy oraz niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy	Dane statystyczne (stan na dzień 31.12.2019 r.) dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz dane statystyczne (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.) dot. transportu międzynarodowego z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego	Zapewnienie dokładniejszych i częstszych kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka przełoży się na zwiększenie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Podmioty wykonujące przewóz drogowy przestrzegające przepisów będą w mniejszym stopniu narażone na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością współczynnika ryzyka określonego dla konkretnego przedsiębiorcy.
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	ok. 870 tys. – liczba kierowców zawodowych posiadających prawo jazdy kategorii C; D z kodem 95	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	Poprawa egzekwowania przepisów socjalnych i stosowania tachografów w transporcie drogowym pozytywnie wpłynie na przestrzeganie obowiązujących przepisów.

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

Projekt rozporządzenia został przekazany w ramach konsultacji społecznych następującym organizacjom i stowarzyszeniom przewoźników drogowych, pracodawców i pracobiorców transportu drogowego:

1. Krajowej Sekcji Transportu Drogowego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”,
2. Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych,
3. Forum Związków Zawodowych,
4. Ogólnopolskiemu Związkowi Pracodawców Transportu Drogowego,

5. Polskiemu Stowarzyszeniu Przewoźników Autokarowych,
6. Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
7. Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki,
8. Polskiej Unii Transportu,
9. Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
10. Związkowi Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
11. Radzie Dialogu Społecznego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Ewentualne koszty związane z wejściem w życie projektowanej regulacji z zakresu zadań Inspekcji Transportu Drogowego zostaną sfinansowane w ramach środków przewidzianych w ustawie budżetowej na rok 2022 w części nr 39 „Transport”.

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	Zwiększenie częstotliwości kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie częstotliwości kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Przedmiotowy projekt pośrednio wpływa na sytuację społeczną ww. osób, wzrośnie bezpieczeństwo obywateli poprzez ogólną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.						

Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw. Regulacja zapewni dokładniejsze i częstsze kontrole podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka. Proponowany system wprowadzi do transportu drogowego przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji i jednocześnie ich egzekwowanie.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy. Nie jest przewidywany wzrost zatrudnienia, zaś realizacja zadań wynikających z projektu odbędzie się w ramach posiadanych zasobów kadrowych.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☒ inne: poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określenia położenia za pomocą tachografów 2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym 3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012			
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 (**)
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określenia położenia za pomocą tachografów					

Art. 1 pkt. 1	W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu: „aa) od dnia 1 lipca 2026 r. – rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub”;	N			
Art. 1 pkt. 2	2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany: a) lit. aa) otrzymuje brzmienie: „aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do: (i) przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, lub (ii) dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi, wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego;”; b) dodaje się literę w brzmieniu: „ha) pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej – wraz z przyczepą lub naczepą – przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego i jest wykonywany na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie	N			

	pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby prowadzącej pojazd.”;				
Art. 1 pkt. 3	3) w art. 4 dodaje się literę w brzmieniu: „r) »niehandlowy przewóz« oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.”;	N			
Art. 1 pkt. 4	4) art. 6 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*). Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego. (*) 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.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1)”;	N		Przepis obecnie jest sankcjonowany w prawie krajowym w zał. nr 1 w lp. 7.1 i lp. 7.3	
Art. 1 pkt 5	w art. 7 dodaje się akapit w brzmieniu:	N			

	„W przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;				
Art. 1 pkt 6	6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej: a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku. Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.”; b) dodaje się ustęp w brzmieniu:	T	Art. 1 pkt 35 lit. c) Art. 1 pkt 36 lit. c) tiret trzeci Art. 1 pkt 37 lit. a)	37) z załączniku nr 1: c) w lp. 5 dodaje się pkt 5.7 w brzmieniu: 5.7. Wykorzystywanie w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku 38) w załączniku nr 3: c) w lp. 5: - po pkt 5.10 dodaje się pkt 5.10a w brzmieniu: 5.10a. Dopuszczenie do wykorzystywania przez kierowcę w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku 39) w załączniku nr 4: a) po lp. 14 dodaje się lp. 14a w brzmieniu: Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego	

„6b. Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 akapit trzeci, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.”; c) ust. 8 otrzymuje brzmienie: „8. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną. Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.”; d) dodaje się ustęp w brzmieniu: „8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres		Art. 1 pkt 36 lit. a) tiret trzeci	tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną 38) w załączniku nr 3: a) w lp. 1: - po pkt 1.7 dodaje się pkt 1.7.1 w brzmieniu: 1.7.1. Niedokumentowanie, nieprzechowywanie w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazanie do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 – za każdego kierowcę 39) w załączniku nr 4: c) dodaje się lp. 20 w brzmieniu: Niedokumentowanie, nieprzechowywanie w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazanie do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o	
---	--	---	---	--

	odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku. Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata. Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.”; e) dodaje się ustęp w brzmieniu: „10. W terminie do dnia 21 sierpnia 2022 r. Komisja przeprowadza ocenę i poinformuje Parlament i Radę, czy można przyjąć bardziej odpowiednie przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.”;		Art. 1 pkt 37 lit. c)	którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 – za każdego kierowcę	
Art. 1 pkt 7	7) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 8a 1. Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Komisja publikuje wykaz wszystkich parkingów, które zostały certyfikowane, tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie: - wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im, - oświetlenie i widoczność, - awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,	N			

- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci, - możliwości zakupu żywności i napojów, - łączność umożliwiającą komunikację, - zasilanie elektryczne. Wykaz takich parkingów jest udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i jest regularnie aktualizowany. 2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 23a akty delegowane w celu ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów. 3. Wszystkie parkingi, które uzyskały certyfikację, mogą podawać informację, że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi normami i procedurami. Zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (*) państwa członkowskie mają zachęcać do tworzenia parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg. 4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów, a także na temat tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W sprawozdaniu tym można wymienić środki służące zwiększeniu liczby i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju				
---	--	--	--	--

	transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).”;				
Art. 1 pkt 8	8) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. W drodze odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę. W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli: a) podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.”; b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, w którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.”;	N			

Art. 1 pkt 9	9) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 9a Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja sporządzi i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na potencjalny wpływ tych systemów na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.”;	N			
Art. 1 pkt 10	10) art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.”;	T	Art. 1 pkt 36 lit. a) tiret czwar ty Art. 2 pkt 6	38) w załączniku nr 3: a) w lp. 1: - pkt 1.8 otrzymuje brzmienie: 1.8. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezonego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 - od każdego kierowcy Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412 i 1180) wprowadza się następujące zmiany: 6) art. 26 otrzymuje brzmienie: „Art. 26. 1. Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezonego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub	

				zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006. 2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1a i 1b.”;	
Art. 1 pkt 11	11) w art. 12 dodaje się akapity w brzmieniu: „Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku. Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju. Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.”;	N			
Art. 1 pkt 12	12) w art. 13 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:	N			

	a) lit. e) otrzymuje brzmienie: „e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach lub po regionach oddalonych od pozostałej części terytorium kraju, o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim.”; b) dodaje się litery w brzmieniu: „q) pojazdami lub zespołami pojazdów wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwo budowlane do przewozu maszyn budowlanych w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy; r) pojazdami wykorzystywanymi do dostarczania betonu towarowego.”;				
Art. 1 pkt 13	13) art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W pilnych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwalać, w wyjątkowych okolicznościach, na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, które to odstępstwa muszą być należycie uzasadniane i niezwłocznie zgłaszane Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje na ogólnodostępnej stronie internetowej.”;	N			
Art. 1 pkt 14	14) art. 15 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 15 Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a), przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku.	N			

	Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców.”;				
Art. 1 pkt 15	15) art. 16 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 2, co najmniej dla okresu obejmującego dzień kontroli i poprzedzające go 56 dni; dane te muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, które nie mogą być dłuższe niż miesiąc;”;	N			
Art. 1 pkt 16	16) art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne i proporcjonalne do wagi naruszeń, jak wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), a także odstraszające oraz niedyskryminujące. Żadne naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może podlegać więcej niż jednej karze lub więcej niż jednemu postępowaniu. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych przepisach i środkach, a także o metodach i kryteriach oceny ich proporcjonalności ustalonych na szczeblu krajowym. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o wszelkich późniejszych ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o tych przepisach i środkach oraz o wszelkich ich zmianach. Komisja zapewnia, by informacje te zostały opublikowane we wszystkich językach urzędowych Unii na specjalnej ogólnodostępnej stronie internetowej zawierającej szczegółowe informacje na temat takich kar stosowanych w państwach członkowskich.	T		Art. 1 pkt 37-39 (zmiany w zakresie załącznika nr 1, 3 i 4) polegające na zmianie wysokości sankcji, aby sankcje te były skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia. Zmiany te zostały szczegółowo wskazane w załączniku do tabeli.	

	(*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).”;				
Art. 1 pkt 17	17) w art. 22 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa członkowskie ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy bez zbędnej zwłoki w celu ułatwienia spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego skutecznego egzekwowania, zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy 2006/22/WE.”; b) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu: „c) innych szczegółowych informacji, w tym stopnia ryzyka przedsiębiorstwa mogącego mieć wpływ na zgodność z niniejszym rozporządzeniem.”; c) dodaje się ustępy w brzmieniu: „3a. Do celów wymiany informacji w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie zwracają się do organów ds. kontaktów wewnątrzwspólnotowych wyznaczonych zgodnie z art. 7 dyrektywy 2006/22/WE. 3b. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są bezpłatne.”;	N			
Art. 1 pkt 18	18) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 23a	N			

	1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2020 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. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8a, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*). 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.				
--	---	--	--	--	--

	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, 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. (*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;				
Art. 1 pkt 19	19) art. 24 ust. 2 zastępuje się tekstem w brzmieniu: „2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*). 2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;	N			
Art. 1 pkt 20	20) art. 25 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.”.	N			
Art. 2 pkt 1	W rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 wprowadza się następujące zmiany:	N			

1) art. 1 ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: „1. W niniejszym rozporządzeniu określono obowiązki i wymogi w odniesieniu do budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów stosowanych w transporcie drogowym w celu weryfikacji zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (*), (WE) nr 1072/2009 (**), (WE) nr 1073/2009 (***), dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/15/WE (****), dyrektywami Rady 92/6/EWG (*****) i 92/106/EWG (*****) oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodności z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE (*****), 2014/67/UE (*****) oraz (UE) 2020/1057 (*****). (*) 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.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51). (**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72). (***) Rozporządzenie 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88). (****) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w				
--	--	--	--	--

	trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35). (*****) Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27). (******) Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38). (******) Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1). (******) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (»rozporządzenie w sprawie IMI«) (Dz.U. L 159 z 28.5.2014, s. 11). (******) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).”;				
Art. 2 pkt 2	2) art. 3 ust. 4 otrzymuje brzmienie:	N			

„4. Nie później niż trzy lata od końca roku wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, następujące kategorie pojazdów użytkowanych w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia: a) pojazdy wyposażone w tachograf analogowy; b) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi do dnia 30 września 2011 r.; c) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2011 r.; oraz d) pojazdy wyposażone w tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2012 r. 4a. Nie później niż cztery lata od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, pojazdy wyposażone w inteligentny tachograf zgodny z załącznikiem IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 (*) użytkowane w państwie członkowskim innym niż ich państwo członkowskie rejestracji muszą zostać wyposażone w inteligentny tachograf zgodnie z art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia. (*)Rozporządzenie wykonawcze 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.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).”				
Art. 2 pkt 3	3) w art. 4 ust. 2 po tiret czwarte dodaje się tiret w brzmieniu: „— posiadają pamięć o pojemności wystarczającej do przechowywania wszystkich danych wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia,”;	N			
Art. 2 pkt 4	4) art. 7 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 7 Ochrona danych 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się wyłącznie do celów kontroli zgodności z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniami (WE) nr 561/2006, (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009, (WE) nr 1073/2009, dyrektywami 2002/15/WE, 92/6/EWG i 92/106/EWG oraz w zakresie delegowania pracowników w transporcie drogowym – zgodnie z dyrektywami 96/71/WE, 2014/67/UE i (UE) 2020/1057. 2. W szczególności państwa członkowskie zapewniają ochronę danych osobowych przed wykorzystaniem w inny sposób niż w ścisłym związku z unijnymi aktami prawnymi, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do: a) użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących położenia, o czym mowa w art. 8; b) wykorzystywania zdalnej komunikacji na potrzeby kontroli, o których mowa w art. 9, wykorzystywania tachografów posiadających interfejs, o którym mowa w art. 10, elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowcy, o której mowa w art. 31, w szczególności	T	Art. 4 pkt. 2	Art. 4. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) wprowadza się następujące zmiany: 2) art. 49 otrzymuje brzmienie: „Art. 49. Przetwarzanie danych osobowych w zakresie realizacji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 odbywa się wyłącznie do celów kontroli oraz w zakresie i w sposób określony w art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.” .	

	transgranicznej wymiany takich informacji z państwami trzecimi; oraz c) przechowywania zapisów przez przedsiębiorstwa transportowe, o czym mowa w art. 33. 3. Tachografy cyfrowe projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarzane mogą być wyłącznie dane niezbędne do celów, o których mowa w ust. 1. 4. Właściciele pojazdów, przedsiębiorstwa transportowe oraz inne zainteresowane podmioty spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.”;				
Art. 2 pkt 5	5) art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Aby ułatwić sprawdzanie zgodności z odpowiednimi przepisami, położenie pojazdu jest zapisywane automatycznie w następujących punktach lub w punkcie położonym najbliżej tych miejsc, w którym dostępny jest sygnał satelitarny: — punkt początkowy dziennego okresu pracy, — za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego, — za każdym razem, kiedy wykonywany jest załadunek lub rozładunek pojazdu, — co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu, oraz — punkt końcowy dziennego okresu pracy. Aby ułatwić weryfikację zgodności przez organy kontrolne, inteligentny tachograf rejestruje również, czy pojazd był wykorzystywany do przewozu rzeczy lub osób, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006. W tych celach pojazdy rejestrowane po raz pierwszy po upływie 36 miesięcy od wejścia w życie szczegółowych	N			

	przepisów, o których mowa w art. 11 akapit pierwszy, są wyposażane w tachograf podłączony do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej. Jednak rejestrowanie przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w akapicie pierwszym tiret drugie i trzecie oraz w akapicie drugim, dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, bez uszczerbku dla obowiązku późniejszej wymiany w niektórych pojazdach zgodnie z art. 3 ust. 4.”;				
Art. 2 pkt 6	6) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Trzy lata od daty wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, państwa członkowskie wyposażają w odpowiednim zakresie swoje organy kontrolne w urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania, niezbędne do umożliwienia przekazywania danych, o których mowa w niniejszym artykule, uwzględniając ich szczegółowe wymogi i strategię w zakresie egzekwowania prawa. Do tego czasu państwa członkowskie mogą decydować o tym, czy wyposażać swoje organy kontrolne w takie urządzenia do wczesnego zdalnego wykrywania.”; b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Łączność z tachografem, o której mowa w ust. 1, jest nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urządzenia organów kontrolnych. Musi być ona zabezpieczona w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy kontrolne upoważnione do kontroli naruszeń unijnych	N			

	aktów prawnych, o których mowa w art. 7 ust. 1, i niniejszego rozporządzenia oraz warsztaty w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu.”; c) w ust. 4 dodaje się tiret w brzmieniu: „— przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu.”;				
Art. 2 pkt 7	7) w art. 10 dodaje się akapit w brzmieniu: „Tachografy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w jednym z państw członkowskich po upływie dwóch lat od wejścia w życie szczegółowych przepisów, o których mowa w art. 11 akapit drugi, zostają wyposażone w interfejs, o którym mowa w ust. 1.”;	N			
Art. 2 pkt 8	8) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany: a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: „W celu zapewnienia zgodności inteligentnych tachografów z zasadami i wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, Komisja, w drodze aktów wykonawczych, przyjmuje szczegółowe przepisy konieczne do jednolitego stosowania art. 8, 9 i 10, z wyłączeniem wszelkich przepisów, które przewidywałyby rejestrowanie przez tachograf dodatkowych informacji. Do dnia 21 sierpnia 2021 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące jednolitego stosowania obowiązku rejestrowania i przechowywania danych dotyczących każdego przekroczenia granicy przez pojazd oraz czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tiret drugie i trzecie oraz art. 8 ust. 1 akapit drugi.	N			

	Do dnia 21 lutego 2022 r. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy niezbędne do jednolitego stosowania przepisów dotyczących wymogów w zakresie danych i funkcji, w tym art. 8, 9 i 10 niniejszego rozporządzenia, oraz instalacji tachografów w pojazdach, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 3.”; b) w akapicie drugim część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „Szczegółowe przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, drugim i trzecim niniejszego artykułu.”;				
Art. 2 pkt 9	9) w art. 22 ust. 5 akapity trzeci i czwarty otrzymują brzmienie: „Zdjęte lub zerwane plomby są zastępowane przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat bez nieuzasadnionej zwłoki, a najpóźniej w ciągu siedmiu dni od ich zdjęcia lub zerwania. Gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez nieuzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak. W przypadku zdjęcia plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia kontroli, również w przypadku zakładania nowej plomby. Funkcjonariusz służb kontrolnych wydaje pisemne oświadczenie zawierające co najmniej następujące informacje: — numer identyfikacyjny pojazdu, — imię i nazwisko funkcjonariusza,	T	Art. 1 pkt 26 lit. a	26) w art. 55 w ust. 1: a) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych i tachografu, w tym zdjęcia lub zerwania plomby tachografu do celów kontroli zgodnie z art. 22 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;”;	

	— organ kontrolny i państwo członkowskie, — numer karty kontrolnej, — numer zdjętej plomby, — data i czas zdjęcia plomby, — numer nowej plomby, w przypadku gdy funkcjonariusz służb kontrolnych założył nową plombę. Przed ponownym założeniem plomb zatwierdzony warsztat sprawdza i kalibruje tachograf, z wyjątkiem przypadku, gdy plomba została zdjęta lub zerwana do celów kontroli i została wymieniona przez funkcjonariusza służb kontrolnych.”;				
Art. 2 pkt 10	10) w art. 26 dodaje się ustęp w brzmieniu: „7a. Właściwy organ w państwie członkowskim, które wydało kartę kierowcy, może zobowiązać kierowcę do wymiany tej karty na nową, jeżeli jest to konieczne w celu zapewnienia zgodności z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi.”;	N			
Art. 2 pkt 11	11) w art. 34 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejęcia pojazdu. Wykresówki ani karty kierowcy nie wyjmują się z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów lub jest konieczne do wprowadzenia symbolu państwa po przekroczeniu granicy. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.”; b) w ust. 5 lit. b) wprowadza się następujące zmiany: (i) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:	T	Art. 1 pkt 35 lit d tiret drugi (pkt 7.12)	37) z załącznika nr 1: d) w lp. 7: - pkt 7.10-7.12 otrzymują brzmienie: (...) 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 lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył – za każdy dzień podlegający kontroli	

„(iv) pod symbolem : przerwy, odpoczynek, urlop wypoczynkowy lub zwolnienie lekarskie,”; (ii) dodaje się literę w brzmieniu: „(v) pod symbolem na oznaczenie »promu/pociągu«: dodatkowo oprócz symbolu : okres odpoczynku spędzany na promie lub w pociągu zgodnie z wymogami art. 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; c) w ust. 6 dodaje się literę w brzmieniu: „f) symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Na początku pierwszego postoju kierowcy w tym państwie członkowskim kierowca wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał, po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia.”; d) ust. 7 otrzymuje brzmienie: „7. Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Od dnia 2 lutego 2022 r. kierowca na początku pierwszego postoju po przekroczeniu granicy państwa członkowskiego wprowadza również symbol państwa, do którego wjechał. Ten pierwszy postój odbywa się w najbliższym możliwym miejscu postoju na granicy lub po jej przekroczeniu. W przypadku gdy przekraczanie granicy państwa członkowskiego odbywa się na promie				
---	--	--	--	--

	lub w pociągu, kierowca wprowadza symbol państwa w porcie lub na stacji przybycia. Państwa członkowskie mogą wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na ich terytorium dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że te państwa członkowskie powiadomiły Komisję o wymogach dotyczących szczegółowych danych geograficznych przed dniem 1 kwietnia 1998 r. Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, o których mowa w akapicie pierwszym, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji zgodnie z art. 8.”;				
Art. 2 pkt 12	12) w art. 36 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: i) ppkt (i) otrzymuje brzmienie: „(i) wykresówki z bieżącego dnia i z poprzednich 56 dni;”; (ii) ppkt (iii) otrzymuje brzmienie: „(iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni.”; b) ust. 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie: „(ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni;”.	T	Art. 1 pkt 35 lit a (lp. 1.4, 1.4a, 1.4b, 1.4c) oraz lit d tiret drugi (pkt 7.12)	37) w załączniku nr 1: a) w lp. 1 otrzymuje brzmienie: 1.4. zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę 1.4a. 1 wykresówki za dzień podlegający kontroli^{2a)} 1.4b. od 2 do 15 wykresówek za dni podlegające kontroli^{2a)} 1.4c. powyżej 15 wykresówek za dni podlegające kontroli^{2a)} 37) z załączniku nr 1: d) w lp. 7: - pkt 7.10-7.12 otrzymują brzmienie: (...) 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 lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył – za każdy dzień podlegający kontroli	
Art. 3	Artykuł 3 Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Art. 1 pkt 15 i art. 2 pkt 12 stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich	N			
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym					
Art. 1 pkt 1	W rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 1 ust. 4 wprowadza się następujące zmiany: a) lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, wykonujących wyłącznie przewozy krajowe w państwie członkowskim siedziby danego przedsiębiorcy;”; b) dodaje się literę w brzmieniu:	T	Art. 1 pkt 3	w art. 3 w ust. 1: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony: a) w krajowym transporcie drogowym rzeczy, w przypadku, gdy przedsiębiorca wykonuje wyłącznie krajowy transport drogowy rzeczy, b) w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;”; b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy;”;	

	„aa) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony;”; c) lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) przedsiębiorców wykonujących usługi przewozów drogowych osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje przewozów drogowych osób.”; d) dodaje się akapit w brzmieniu: Do celów akapitu pierwszego lit. b) każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową, uznaje się za przewóz wyłącznie w celach niezarobkowych.				
Art. 1 pkt 2	2) uchyla się art. 3 ust. 2;	N			
Art. 1 pkt 3	3) art. 5 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 5 1. Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim siedziby: a) posiadać lokale, w których ma dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności – w formie elektronicznej lub w dowolnej innej formie – w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów	T	Art. 1 pkt 4	4) w art. 4 pkt 21a otrzymuje brzmienie: „21a) baza eksploatacyjna – miejsce przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły: a) którego wielkość jest dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika drogowego; w przypadku posiadania kilku baz eksploatacyjnych łączna ich wielkość powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika, b) w skład którego wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów;”;	

dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz do wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, w celu weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę warunków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu; b) organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia; c) być zarejestrowany w rejestrze spółek handlowych tego państwa członkowskiego lub w innym rejestrze tego rodzaju, gdy wymaga tego prawo krajowe; d) podlegać podatkowi od dochodów oraz, gdy wymaga tego prawo krajowe, posiadać ważny numer identyfikacyjny do celów podatku od wartości dodanej; e) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, niezależnie od tego, czy jest właścicielem tego pojazdu czy użytkownikiem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu; f) w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działania administracyjne i handlowe przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalach, o których mowa w lit. a), znajdującym się w tym państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać przewozami z wykorzystaniem pojazdów, o których mowa w lit. g), przy użyciu odpowiedniego		Art. 1 pkt 8	8) w art. 7b: a) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Wymóg, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie prowadzenia dokumentów księgowych uznaje się za spełniony, jeżeli przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 76a ust. 3 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości i oryginały dokumentacji przechowywane są na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.” b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „5. Dokumenty, o których mowa w ust. 4 na żądanie uprawnionych służb kontrolnych mogą być udostępniane również w formie elektronicznej.”;	
---	--	-------------------------	---	--

	sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim; g) na bieżąco i w sposób regularny dysponować liczbą pojazdów spełniających warunki określone w lit. e), i kierowcami umiejscowionymi zazwyczaj w bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów. 2. Oprócz wymogów określonych w ust. 1 państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorcy, by w państwie członkowskim siedziby miał: a) proporcjonalnie do skali swojej działalności – odpowiednio wykwalifikowany personel administracyjny w swoich lokalach lub zarządzającego transportem, z którym można skontaktować się w standardowych godzinach pracy; b) proporcjonalnie do skali swojej działalności – infrastrukturę operacyjną inną niż sprzęt techniczny, o którym mowa w ust. 1 lit. f), na terytorium tego państwa członkowskiego, w tym biuro czynne w standardowych godzinach pracy.				
Art. 1 pkt 4	4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) akapit drugi otrzymuje brzmienie: Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń dotyczy wyroków skazujących lub sankcji wobec samego przedsiębiorcy,	T	Art. 1 pkt 7 lit. b	b) w art. 7a: b) w ust. 3: – uchyla się pkt 4, – w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) będącej członkiem organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, dyrektora wykonawczego, o którym mowa w art. 30076 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych,”, – w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) oświadczenie osób, o których mowa w pkt 6, o nieskazaniu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie spełniania	

jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych oraz innych właściwych osób określonych przez dane państwo członkowskie lub naruszeń popełnionych przez wyżej wymienione osoby. (ii) w akapicie trzecim lit. a) ppkt (vi) skreśla się wyraz „oraz”; (iii) w akapicie trzecim lit. a) dodaje się punkt w brzmieniu: „(vii) prawo podatkowe; oraz”; (iv) w akapicie trzecim lit. b) dodaje się punkty w brzmieniu: „(xi) delegowania pracowników w transporcie drogowym; (xii) prawa właściwego dla zobowiązań umownych; (xiii) kabotażu.”; b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b) w przypadku gdy zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy został, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazany za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na niego sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów unijnych, określonych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego siedziby w odpowiedni i terminowy sposób przeprowadza i kończy postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę na miejscu w lokalach danego przedsiębiorcy. W toku postępowania administracyjnego zarządzający transportem lub inni przedstawiciele prawni przedsiębiorcy transportowego, stosownie do sytuacji, mają prawo do złożenia uwag i wyjaśnień.		wymogu dobrej reputacji, które znamionami odpowiadają przestępstwom wymienionym w art. 5 ust. 2a.”, Art. 1 pkt 9 lit. a a) w art. 7d w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, dyrektora wykonawczego, o którym mowa w art. 30076 ustawy – Kodeks spółek handlowych, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c , został wydany prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, wymienione w art. 5 ust. 2a i 2b;”; Art. 1 pkt 9 lit. b b) w pkt 2 w lit. c w tiret drugie kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu: „d) został wydany prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 popełnionych w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.”; Art. 1 pkt 5 lit. b tiret drugie – w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: „6) art. 54 § 1 i 2, art. 55 § 1 i 2, art. 60 § 1 i 2, art. 62 § 1–4, art. 65 § 1 - 2b, art. 67 § 1 i 2, art. 69a § 1, art. 69b § 1, art. 69c § 1, art. 73a, art. 76a § 1 i 2 ustawy z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2021 r. poz. 408, 694 i 2105).”;	
--	--	--	--

	W toku postępowania administracyjnego właściwy organ ocenia, czy ze względu na szczególne okoliczności utrata dobrej reputacji stanowiłaby w danym przypadku nieproporcjonalny środek. W ramach tej oceny właściwy organ bierze pod uwagę liczbę poważnych naruszeń przepisów krajowych i przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci, a także liczbę najpoważniejszych naruszeń przepisów unijnych, określonych w załączniku IV, w odniesieniu do których zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy został skazany lub nałożono na niego sankcje. Każda taka decyzja musi być należycie umotywowana i uzasadniona. Jeżeli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalny środek, podejmuje wówczas decyzję, że dobra reputacja danego przedsiębiorcy pozostaje nienaruszona. Uzasadnienie tej decyzji zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczbę takich decyzji podaje się w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1. W przypadku gdy właściwy organ nie uzna, że utrata dobrej reputacji będzie nieproporcjonalnym środkiem, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji. c) dodaje się ustęp w brzmieniu: 2a. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów unijnych, o których mowa w ust. 1 akapit trzeci lit. b), które – poza naruszeniami określonymi w załączniku IV – mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje				
--	---	--	--	--	--

	o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane od innych państw członkowskich. W tym celu Komisja: a) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń; b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu; c) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę pojazdów wykorzystywanych w operacjach transportowych, którymi zarządza zarządzający transportem. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 25 ust. 3.				
Art. 1 pkt 5	5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: 1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Przedsiębiorca wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że każdego roku dysponuje kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej: a) 9 000 EUR, na pierwszy wykorzystywany pojazd silnikowy;	N			

b) 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony; oraz c) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony. Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, wykazują co roku na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że na każdy rok dysponują kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej: a) 1 800 EUR na pierwszy wykorzystywany pojazd; oraz b) 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorców mających siedzibę na ich terytorium, by wykazali, że w odniesieniu do tych pojazdów dysponują takimi samymi kwotami kapitału i rezerw jak w przypadku pojazdów, o których mowa w akapicie pierwszym. W takim przypadku właściwy organ danego państwa członkowskiego informuje odpowiednio Komisję, która podaje te informacje do wiadomości publicznej. b) dodaje się ustęp w brzmieniu: 1a. Oprócz wymogów określonych w ust. 1 państwa członkowskie mogą wymagać, by przedsiębiorca, zarządzający transportem lub inna wskazana przez państwa członkowskie odpowiednia osoba nie mieli zaległych wierzytelności o charakterze nieosobistym				
---	--	--	--	--

	wobec podmiotów prawa publicznego i nie byli postawieni w stan upadłości ani nie podlegali postępowaniu upadłościowemu ani postępowaniu likwidacyjnemu. c) ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą poświadczenia określonego przez właściwy organ, takiego jak gwarancja bankowa lub polisa ubezpieczeniowa, w tym polisa ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, lub inny wiążący dokument stanowiący solidarną gwarancję za przedsiębiorcę na kwoty określone w ust. 1. d) dodaje się ustęp w brzmieniu: 2a. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku braku poświadczanego rocznego sprawozdania finansowego za rok rejestracji przedsiębiorcy właściwy organ zezwala, by przedsiębiorca wykazał zdolność finansową za pomocą poświadczenia, takiego jak gwarancja bankowa, dokument umożliwiający przedsiębiorcy uzyskanie kredytu, wydany przez instytucję finansową, lub inny, określony przez właściwy organ, wiążący dokument potwierdzający, że przedsiębiorca dysponuje kwotami określonymi w ust. 1.				
Art. 1 pkt 6	6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 5 otrzymuje brzmienie: 5. W celu zapewnienia odpowiedniej aktualizacji wiedzy przez osobę lub osoby, o których mowa w ust. 1, w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa	N			

	członkowskie mogą zachęcać do uczestnictwa w cyklicznych szkoleniach co trzy lata w dziedzinach wymienionych w załączniku I. b) ust. 9 otrzymuje brzmienie: 9. Komisja uprawniona jest do przyjmowania aktów delegowanych zmieniających załączniki I, II i III zgodnie z art. 24a w celu dostosowania ich do zmian na rynku i postępu technicznego.				
Art. 1 pkt 7	7) w art. 9 dodaje się akapit w brzmieniu: Na potrzeby przyznania licencji przedsiębiorcy zajmującemu się przewozem drogowym rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, osób, które wykazą, że przed dniem 20 sierpnia 2020 r. nieprzerwanie przez okres 10 lat zarządzały przedsiębiorstwem tego samego typu.	N			
Art. 1 pkt 8	8) w art. 11 ust. 4 uchyla się akapit trzeci;	N			
Art. 1 pkt 9	9) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: 1. Właściwe organy regularnie sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3 niniejszego rozporządzenia. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole – w tym, w stosownych przypadkach, kontrole na miejscu w lokalach danego przedsiębiorcy – w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa podwyższonego ryzyka. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez siebie na podstawie art. 9 dyrektywy Parlamentu	N		Art. 83 ust. 1 oraz art. 84 ust 1 i 2 zawierając przepisy czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3 niniejszego rozporządzenia.	

	Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*) o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia. b) w ust. 2 uchyla się akapit drugi; (*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).				
Art. 1 pkt 10	10) art. 13 ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku gdy wymóg zdolności finansowej nie został spełniony, aby wykazać, że wymóg ten jest ponownie spełniany w sposób ciągły.”;	N			
Art. 1 pkt 11	11) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany: b) w ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu: Właściwy organ nie potwierdza odzyskania dobrej reputacji przez zarządzającego transportem wcześniej niż w terminie jednego roku od daty utraty dobrej reputacji i w żadnym przypadku zanim zarządzający transportem nie wykaże, że odbył odpowiednie szkolenie trwające co najmniej trzy miesiące lub zdał egzamin obejmujący dziedziny wymienione w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia. b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i z ust. 1 niniejszego artykułu certyfikat kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 8 ust. 8, zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do	T	Art. 1 pkt 10	10) art. 7e otrzymuje brzmienie: „Art.7e. Przez środki rehabilitacyjne, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, należy rozumieć: 1) zatarcie skazania za przestępstwa określone w art. 5 ust. 2a; 2) zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym; 3) zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, popełnione poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 4) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403;	

	kierowania operacjami transportowymi nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.		5) upływ roku od dnia nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403; 6) sytuację, w której nałożone sankcje administracyjne za naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 staną się niebyłe, zgodnie z art. 94b; 7) 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.”; 14) w art. 16b: a) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Zarządzającemu transportem uznanemu za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi przywraca się na jego wniosek zdolność do kierowania operacjami transportowymi, w drodze decyzji administracyjnej, po ustaniu przesłanek będących podstawą do stwierdzenia niezdolności do kierowania operacjami transportowymi oraz po zastosowaniu środka rehabilitacyjnego, o którym mowa w art. 7e jednak nie wcześniej niż po upływie jednego roku od daty utraty zdolności do kierowania operacjami transportowymi.”, b) dodaje się ust. 4a-4c w brzmieniu: „4a. Warunkiem przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi jest: 1) odbycie trwającego co najmniej trzy miesiące szkolenia mającego na celu potwierdzenie kompetencji zawodowych zarządzającego transportem lub 2) złożenie, z wynikiem pozytywnym, egzaminu pisemnego przed komisją egzaminacyjną działającą przy jednostce określonej w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1, obejmującego dziedzinę	
--	--	--	---	--

h) liczbę osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, która jest wprowadzana do rejestru krajowego do dnia 31 marca każdego roku; i) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE.”; (iii) akapity drugi, trzeci i czwarty otrzymują brzmienie: Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–i), będą przechowywane w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f), są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio wszystkim właściwym organom w danym państwie członkowskim. Żądanych informacji udziela się w ciągu pięciu dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. g), h) oraz i), są dostępne właściwym organom podczas kontroli drogowych nie później niż 12 miesięcy od wejścia w życie aktu wykonawczego przyjętego na podstawie ust. 6, określającego funkcje, które umożliwią właściwym organom dostęp do danych podczas kontroli drogowych. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–i), dostępne są organom innym niż właściwe organy jedynie w przypadku, gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego, a urzędnicy zostali zobowiązani pod przysięgą lub w inny formalny sposób do zachowania tajemnicy. c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:		Art. 1 pkt 31	nieprzekraczającej 3,5 tony, w przypadku gdy zgłoszonym pojazdem będzie wykonywany wyłącznie tego rodzaju transport.”, 31) w art. 82j: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 4a, 4b, 6b i 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f, pkt 18 lit. a, b i f oraz pkt 19 - 21, są jawne i publicznie dostępne.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1 pkt 4a, 4b, 6b i 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, oraz pkt 19 – 21, a także ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, naczelnikom urzędów celno-skarbowych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom i prokuraturom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się niezwłocznie w terminie do 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.”, c) po ust. 3b dodaje się ust. 3c w brzmieniu: „3c. Główny Inspektor udostępnia organom uprawnionym do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wyniki oceny ryzyka, o której mowa w art. 82h ust. 1 pkt 21, jeżeli została sporządzona.”, d) w ust. 8 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiadają środki techniczne i organizacyjne umożliwiające odnotowanie w systemie teleinformatycznym	
--	--	--------------------------	---	--

	4. Państwa członkowskie przyjmują wszelkie niezbędne środki dla zapewnienia aktualizacji i zapewnienia dokładności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym. d) w ust. 6 dodaje się akapity w brzmieniu: Do dnia przypadającego 14 miesięcy po przyjęciu aktu wykonawczego w sprawie wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE, Komisja przyjmie akty wykonawcze określające funkcje pozwalające na to, by podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp do danych, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. g), h) oraz i). Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradcą, o której mowa w art. 25 ust. 2. e) uchyla się ust. 7.		Art. 1 pkt 35 lit. c	Rejestru lub systemie teleinformatycznym tego podmiotu, kto, kiedy i w jakim celu oraz jaki zakres danych uzyskał;”; 35) w art. 90a: c) w ust. 3 wyrazy „wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3” zastępuje się wyrazami „wzór formularza do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1”;	
Art. 1 pkt 13	13) art. 18 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 18 Współpraca administracyjna między państwami członkowskimi 1. Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia z innymi państwami członkowskimi. Do dnia 4 grudnia 2011 r. państwa członkowskie prześlą Komisji nazwy i adresy swoich punktów kontaktowych. Komisja sporządzi wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekaże go państwom członkowskim. 2. Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują i niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy oraz wszelkich innych niezbędnych informacji,	N		Obecnie obowiązujące przepisy art. 82h ust. 5 UTD zawierają organ odpowiedzialny w Polsce za krajowy punkt kontaktowy.	

aby ułatwić wdrożenie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia. 3. Właściwe organy państw członkowskich wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji związanych z poważnymi naruszeniami, o których mowa w art. 6 ust. 2. Państwo członkowskie, które otrzymuje powiadomienie o określonym w art. 6 ust. 2 poważnym naruszeniu, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji w innym państwie członkowskim w ciągu ostatnich dwóch lat, wpisuje to zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego. 4. Państwa członkowskie odpowiadają na wnioski o informacje otrzymane od wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich oraz przeprowadzają kontrole, inspekcje i postępowania wyjaśniające dotyczące przestrzegania przez przewoźników drogowych mających siedzibę na ich terytorium wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. a). Takie wnioski o informacje mogą obejmować dostęp do dokumentów wymaganych do wykazania, że warunki określone w art. 5 są spełnione. Wnioski o informacje składane przez właściwe organy państw członkowskich muszą być należycie uzasadnione i umotywowane. W tym celu wnioski muszą zawierać wiarygodne informacje dotyczące ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a), wskazywać cel wniosku i wystarczająco szczegółowo określać informacje i dokumenty będące przedmiotem wniosku. 5. Państwa członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 4, w ciągu 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. 6. W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym				
---	--	--	--	--

wnioskujące państwo członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnoskujące państwo członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnoskujące państwo członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek. 7. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione, państwo członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnoskujące państwo członkowskie w terminie dziesięciu dni roboczych od otrzymania wniosku, podając uzasadnienie tego utrudnienia. Zainteresowane państwa członkowskie omawiają ze sobą wszelkie występujące trudności w celu znalezienia rozwiązania. W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji wnoskującemu państwu członkowskiemu informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki. 8. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 3, odbywa się poprzez system wymiany informacji, tj. przez system europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), ustanowiony rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1213/2010 (*). Współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między właściwymi organami państw członkowskich przewidziane w ust. 4–7 jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 (**). W tym celu każde państwo członkowskie może wyznaczyć punkt kontaktowy jako właściwy organ, o którym mowa w ust. 1, i o jego wyznaczeniu informuje Komisję za pośrednictwem IMI. 9. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazywane im na podstawie niniejszego artykułu były				
---	--	--	--	--

	wykorzystywane jedynie w odniesieniu do celów określonych we wniosku. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych wykonywane jest wyłącznie na potrzeby przestrzegania niniejszego rozporządzenia i musi być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (**). 10. Działania w ramach wzajemnej współpracy i pomocy administracyjnej prowadzone są nieodpłatnie. 11. Wniosek o udzielenie informacji nie wyklucza podjęcia przez właściwe organy działań zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi i unijnymi w celu zbadania domniemyanych naruszeń niniejszego rozporządzenia i zapobiegania im. (*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 335 z 18.12.2010, s. 21). (**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE (»rozporządzenie w sprawie IMI«) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1). (***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).				
Art. 1 pkt 14	14) w art. 23 dodaje się akapity w brzmieniu:	N			

	W drodze odstępstwa od art. 1 ust. 2 do dnia 21 maja 2022 r. przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, są zwolnieni ze stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, o ile prawo państwa członkowskiego siedziby nie stanowi inaczej. W drodze odstępstwa od art. 16 ust. 2 wymóg wprowadzania do krajowych rejestrów elektronicznych oceny ryzyka przedsiębiorstwa zacznie być stosowany 14 miesięcy po wejściu w życie aktu wykonawczego dotyczącego wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE.				
Art. 1 pkt 15	15) uchyla się art. 24;	N			
Art. 1 pkt 16	16) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 24a Wykonywanie przekazanych uprawnień 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8 ust. 9, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 20 sierpnia 2020 r. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9, 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 Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	N			

	4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*) 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8 ust. 9 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w ciągu dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, 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. (*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.				
Art. 1 pkt 17	17) w art. 25 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*). b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).	N			
Art. 1 pkt 18	18) w art. 26 wprowadza się następujące zmiany:	N		Przepis ten został wdrożony w obowiązującej UTD w art. 90a ust. 1 pkt 2a.	

a) tytuł otrzymuje brzmienie: <i>Sprawozdania i przegląd</i> b) ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) liczbę zezwoleń wydanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, w podziale na rok i rodzaj, liczbę zezwoleń zawieszonych, liczbę cofniętych zezwoleń, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 21 maja 2022 r. zawierają wyszczególnienie tych pozycji również w podziale na: (i) przewoźników drogowych osób; (ii) przewoźników drogowych rzeczy, którzy wykorzystują wyłącznie pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony; oraz (iii) wszystkich pozostałych przewoźników drogowych rzeczy;”; c) dodaje się ustępy w brzmieniu: 3. Państwa członkowskie co dwa lata przekazują Komisji sprawozdanie na temat wniosków złożonych przez nie na podstawie art. 18 ust. 4–9 oraz odpowiedzi otrzymanych od innych państw członkowskich, a także działań podjętych na podstawie dostarczonych informacji. 4. Do dnia 21 sierpnia 2023 r. Komisja, na podstawie zebranych przez siebie zgodnie z ust. 3 informacji, a także na podstawie dodatkowych dowodów, przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie szczegółowe sprawozdanie na temat zakresu współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, ewentualnych niedociągnięć w tym względzie oraz możliwych sposobów usprawnienia współpracy. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków. 5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia do dnia 21 sierpnia 2023 r. i przedłoży				
--	--	--	--	--

	Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia. 6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.				
Art. 1 pkt 19	19) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany: a) tytuł otrzymuje brzmienie: „Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2” b) pkt 1 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 50 %.”; c) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości, lub posiadanie w pojeździe lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.”;	T	Art. 1 pkt 36 lit. d) tiret pierw szy	d) w lp. 6: – pkt 6.1.1, 6.1.2 i 6.1.3 otrzymują brzmienie: 6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu 12 000 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 12 000 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 12 000 2.9 NN	
Art. 2 pkt 1	W rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 1 ust. 5 wprowadza się następujące zmiany: a) lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) do dnia 20 maja 2022 r.: przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony;”; b) dodaje się literę w brzmieniu:	T	Art. 1 pkt 3	3) w art. 3 w ust. 1: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony: a) w krajowym transporcie drogowym rzeczy, w przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje wyłącznie krajowy transport drogowy rzeczy, b) w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;”; b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:	

	„ca) od dnia 20 maja 2022 r.: przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,5 tony;”;		Art.1 pkt 7 lit. e)	„2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy;”; w ust. 7 po pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 6 w brzmieniu: „6) dopuszczalną masę całkowitą.”;	
Art. 2 pkt 2	2) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 2 uchyla się akapit trzeci; b) ust. 4 otrzymuje brzmienie: 4. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione odpisy są zgodne ze wzorem określonym w załączniku II, który określa również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawierają one co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I. W przypadku pojazdów wykorzystywanych do przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i do których stosuje się niższe wymogi finansowe określone w art. 7 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, organ wydający zapisuje w sekcji »uwagi szczegółowe« licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnionego odpisu: » ≤ 3,5 t«. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14b aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu dostosowania ich do postępu technicznego.	N			
Art. 2 pkt 3	3) art. 5 ust. 4 otrzymuje brzmienie:	N			

	4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 14b aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu dostosowania go do postępu technicznego.				
Art. 2 pkt 4	4) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany: a) dodaje się ustęp w brzmieniu: 2a. Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim. b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: 3. Krajowe przewozy drogowe rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego. W przypadku gdy pojazd znajdował się na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego w okresie czterech dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, przewoźnik przedstawia również wyraźne dowody potwierdzające wszystkie przewozy wykonane w tym okresie. c) dodaje się ustęp w brzmieniu: 4a. Dowód, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej.	T	Art. 1 pkt 15	15) w art. 29a: a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. 2a. Ponowny przewóz kabotażowych tym samym pojazdem samochodowym lub w przypadku zespołu pojazdów - pojazdem samochodowym tego samego zespołu pojazdów może być wykonany po wykonaniu przewozu międzynarodowego oraz po upływie czterech dni od zakończenia poprzedniego przewozu kabotażowego, o którym mowa w ust. 1.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Kierujący pojazdem samochodowym, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionych osób dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1-2a, a w szczególności dokumenty przewozowe, faktury za wykonane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej usługi przewozowe, dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego.”, c) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Kierujący pojazdem samochodowym, o którym mowa w ust. 1, w przypadku gdy pojazd znajdował się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie czterech dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, przedstawia również dowody potwierdzające realizację wszystkich przewozów wykonanych w tym okresie, w postaci dokumentów, o których mowa w ust. 3.”;	

	Może on być przedstawiany lub przesyłany w formie elektronicznej, w umożliwiającym zmiany ustrukturyzowanym formacie, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania elektronicznego, jak np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na podstawie Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. Podczas kontroli drogowej kierowca może nawiązać kontakt z główną siedzibą przedsiębiorstwa, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem w celu przedstawienia wszelkich dowodów, o których mowa w ust. 3, przed zakończeniem kontroli drogowej. d) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany: 5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby, zgodnie z ustawodawstwem tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego przewozu drogowego rzeczy określonego w art. 1 ust. 5 lit. a)–ca), może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.				
Art. 2 pkt 5	5) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie: 3. Komisja analizuje sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem ustanowionym na podstawie art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*), podejmuje w terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa	T	Art. 1 pkt 34	34) w art. 89 w ust. 5 skreśla się część wspólną i dodaje się ust. 6 w brzmieniu: „6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5 należy uwzględnić 1) wspólny wzór określony przez Komisję Europejską na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE służący obliczaniu stopnia ryzyka podmiotu wykonującego przewóz drogowy; 2) okoliczność, że kontrole drogowe przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane	

członkowskiego decyzję o konieczności zastosowania środków ochronnych, i w razie potrzeby przyjmuje je. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 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.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1). b) dodaje się ustęp w brzmieniu: 7. W uzupełnieniu ust. 1–6 niniejszego artykułu, i w drodze odstępstwa od art. 4 dyrektywy 92/106/EWG, państwa członkowskie mogą – jeżeli jest to konieczne do uniknięcia nadużywania tego ostatniego przepisu poprzez świadczenie nieograniczonych i ciągłych usług obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe w przyjmującym państwie członkowskim, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi – przewidzieć, że art. 8 niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do przewoźników podczas wykonywania przez nich w tym państwie członkowskim takich początkowych lub końcowych odcinków drogowego przewozu rzeczy. W odniesieniu do takich odcinków drogowego przewozu rzeczy państwa członkowskie mogą przewidzieć okres dłuższy niż siedmiodniowy okres przewidziany w art. 8 ust. 2 niniejszego rozporządzenia i mogą przewidzieć okres krótszy niż czterodniowy okres przewidziany w art. 8 ust. 2a niniejszego rozporządzenia. Stosowanie art. 8 ust. 4 niniejszego rozporządzenia do takich przewozów pozostaje bez uszczerbku dla wymogów wynikających z			za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego a kompleksowa kontrola przestrzegania tych przepisów może być przeprowadzana wyłącznie w przedsiębiorstwie podmiotu wykonującego przewóz drogowy; 3) potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.”;	
---	--	--	--	--

	dyrektywy 92/106/EWG. Państwa członkowskie korzystające z odstępstwa przewidzianego w niniejszym ustępie powiadamiają o tym Komisję przed zastosowaniem odpowiednich środków krajowych. Dokonują przeglądu tych środków nie rzadziej niż co pięć lat i powiadamiają Komisję o wynikach tego przeglądu. W przejrzysty sposób udostępniają do wiadomości publicznej przepisy, w tym informacje o czasie trwania odpowiednich okresów.				
Art. 2 pkt 6	6) dodaje się artykuł w brzmieniu: <i>„Artykuł 10a</i> Kontrole 1. W celu dalszego egzekwowania obowiązków określonych w niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów. Strategia ta skupia się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE (*). 2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. 3. Co najmniej dwa razy do roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów krajowych działa na swoim własnym terytorium. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych krajowe punkty	T	Art. 1 pkt 23 i 24	23) w art. 54w ust. 2: a) pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym co najmniej dwa razy w roku w kontrolach drogowych przewozów kabotażowych, zgodnie z art. 10a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;”, b) po pkt 6a dodaje się pkt 6b w brzmieniu: „6b) podejmuje starania w celu uczestnictwa Inspekcji w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; kontrole takie są przeprowadzane w tym samym czasie i wykonywane odpowiednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego jednego lub większej liczby państw członkowskich oraz mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;”,	

	kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 wymieniają informacje na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń. (*) Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).		c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”, d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;”, 24) po art. 54a dodaje się art. 54aa w brzmieniu: „Art. 54aa. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, w indywidualnym przypadku na uzasadniony wniosek innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Główny Inspektor Transportu Drogowego może ustalić z państwem występującym z uzasadnionym wnioskiem o informację krótszy termin na jej udzielenie. 2. W pilnych przypadkach lub przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w terminie trzech dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. 3. W przypadku gdy złożony wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii	
--	--	--	---	--

				Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Jeżeli wnioskujące państwo nie przedstawi dodatkowego uzasadnienia wniosku, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o odmowie jego rozpatrzenia. 4. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku jest utrudnione lub niemożliwe, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku i przedstawia powody uzasadniające taką trudność lub brak możliwości udzielenia informacji. 5. Informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, są udostępniane za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.”;	
Art. 2 pkt 7	7) dodaje się artykuły w brzmieniu: <i>„Artykuł 14a</i> Odpowiedzialność Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów rozdziałów II i III, w przypadku gdy wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe	T	Art. 1 pkt 36	36) w art. 92a w ust. 11: a) dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) podwykonawcy”; b) część wspólna otrzymuje brzmienie: „– jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecone przez nich usługi transportowe wiążą się z powstaniem naruszenia.”;	

wiążą się z naruszaniem przepisów niniejszego rozporządzenia. <i>Artykuł 14b</i> Wykonywanie przekazanych uprawnień 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia 20 sierpnia 2020 r. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4, 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 Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (*). 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 4 i art. 5 ust. 4 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, 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. (*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.				
Art. 2 pkt 8	8) uchyla się art. 15;	N			
Art. 2 pkt 9	9) art. 17 otrzymuje brzmienie: <i>„Artykuł 17</i> Sprawozdawczość i przegląd 1. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat licencję wspólnotową oraz o liczbie uwierzytelnionych odpisów licencji odpowiadających pojazdom dopuszczonym do ruchu według stanu na ten dzień. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy. 2. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie świadectw kierowcy wydanych w każdym z dwóch poprzednich lat kalendarzowych, jak również o liczbie świadectw kierowcy będących w obiegu na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy.	N			

	3. Najpóźniej do dnia 21 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie egzekwowania przepisów przyjęte na podstawie art. 10a. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o działaniach kontrolnych w zakresie egzekwowania przepisów przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym na podstawie art. 10a, w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli. Informacje te obejmują liczbę skontrolowanych pojazdów. 4. Do dnia 21 sierpnia 2024 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz zmian w warunkach zatrudnienia w zawodzie. 5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia, w szczególności wpływu zmian art. 8 wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 (*), do dnia 21 sierpnia 2023 r. i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia. 6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja dokonuje regularnej oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 17).				
Art. 3	Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012	N			

	W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkt w brzmieniu: „15. 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 (*): Art. 18 ust. 8.”; (*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.				
Art. 4	Wejście w życie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się dnia 21 lutego 2022 r.	N			
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012					
Art. 1 ust. 1	Przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców 1. W niniejszym artykule ustanawia się przepisy szczególne w odniesieniu do niektórych aspektów dyrektywy 96/71/WE dotyczących delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz dyrektywy 2014/67/UE odnoszących się do wymogów administracyjnych i środków kontrolnych dotyczących delegowania tych kierowców.	N			
Art. 1 ust. 2	2. Te przepisy szczególne stosuje się do kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, które podejmują środek wybiegający poza granice państwowe, o którym mowa w art. 1 ust. 3 lit. a) dyrektywy 96/71/WE.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania	

				kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 3	3. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE. Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny rzeczy to przewożenie rzeczy, na podstawie umowy przewozowej, z państwa członkowskiego siedziby – zgodnie z art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 – do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby. Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące dwustronnego przewozu rzeczy określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku, gdy oprócz wykonywania dwustronnego przewozu kierowca wykonuje dodatkowo jedną czynność załadunku lub rozładunku w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, pod warunkiem że kierowca nie wykonuje załadunku i rozładunku rzeczy w tym samym państwie członkowskim.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	

	W przypadku gdy po przewozie dwustronnym, który rozpoczęto w państwie członkowskim siedziby i w czasie którego nie wykonywano żadnej dodatkowej czynności, następuje przewóz dwustronny do państwa członkowskiego siedziby, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim stosuje się do maksymalnie dwóch dodatkowych czynności załadunku lub rozładunku, na warunkach określonych w akapicie trzecim. Odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia odstępstwa dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim i czwartym niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do kierowców korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.				
Art. 1 ust. 4	4. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego przewozy dwustronne osób nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE. Do celów niniejszej dyrektywy przewóz dwustronny w ramach międzynarodowego okazjonalnego lub regularnego przewozu osób, w rozumieniu rozporządzenia WE) nr 1073/2009, ma miejsce, gdy kierowca wykonuje jedną z następujących czynności: a) zabiera pasażerów w państwie członkowskim siedziby i wysadza ich w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim;	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w	

b) zabiera pasażerów w państwie członkowskim lub państwie trzecim i wysadza ich w państwie członkowskim siedziby; lub c) zabiera i wysadza pasażerów w państwie członkowskim siedziby w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009. Od dnia 2 lutego 2022 r., od którego, zgodnie z art. 34 ust. 7 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, kierowcy są zobowiązani do ręcznego rejestrowania danych dotyczących przekroczenia granicy, państwa członkowskie stosują odstępstwo dotyczące przewozu dwustronnego osób określone w akapicie pierwszym i drugim niniejszego ustępu również w przypadku gdy, oprócz wykonywania przewozu dwustronnego, kierowca także jednokrotnie zabiera pasażerów lub jednokrotnie wysadza pasażerów w państwach członkowskich lub państwach trzecich, przez które przejeżdża, o ile kierowca nie oferuje usług przewozu osób między dwiema lokalizacjami w państwie członkowskim, przez które przejechał. To samo dotyczy przejazdu powrotnego. Odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu stosuje się wyłącznie do dnia, od którego pojazdy po raz pierwszy rejestrowane w państwie członkowskim, zgodnie z art. 8 ust. 1 akapit czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014, mają być wyposażone w inteligentne tachografy spełniające wymogi rejestrowania przekraczania granic i dodatkowych czynności, o których mowa w art. 8 ust. 1 akapit pierwszy tego rozporządzenia. Od tego dnia, odstępstwo dotyczące dodatkowych czynności określonych w akapicie trzecim niniejszego ustępu, stosuje się wyłącznie do kierowców			nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
--	--	--	---	--

	korzystających z pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy zgodnie z art. 8, 9 i 10 tego rozporządzenia.				
Art. 1 ust. 5	5. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy przejeżdżającego tranzytem przez terytorium państwa członkowskiego, który nie wykonuje załadunku ani rozładunku, ani nie zabiera ani nie wysadza pasażerów, nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 6	6. Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE kierowcy wykonującego początkowy lub końcowy odcinek drogowy przewozu kombinowanego zgodnie z definicją z dyrektywy Rady 92/106/EWG (20) nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE, jeżeli ten odcinek drogowy sam w sobie składa się z przewozów dwustronnych zgodnie z definicją w ust. 3 niniejszego artykułu.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 7	7. Kierowcę wykonującego przewóz kabotażowy w rozumieniu rozporządzeń (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009 uznaje się za pracownika delegowanego na podstawie dyrektywy 96/71/WE.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania	

				kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 8	8. Do celów art. 3 ust. 1a dyrektywy 96/71/WE delegowanie uznaje się za zakończone, gdy kierowca opuszcza przyjmujące państwo członkowskie, wykonując międzynarodowy przewóz rzeczy lub osób. Ten okres delegowania nie kumuluje się z poprzednimi okresami delegowania w kontekście takich międzynarodowych przewozów wykonywanych przez tego samego kierowcę lub innego kierowcę, którego on zastępuje.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 9	9. Państwa członkowskie zapewniają, aby – zgodnie z dyrektywą 2014/67/UE – warunki zatrudnienia, o których mowa w art. 3 dyrektywy 96/71/WE, określone w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych lub umowach zbiorowych lub orzeczeniach arbitrażowych uznanych, na ich terytorium, za powszechnie stosowane lub mające zastosowanie w innym przypadku zgodnie z art. 3 ust. 1 i 8 dyrektywy 96/71/WE, były udostępniane w sposób przystępny i przejrzysty przedsiębiorstwom transportowym z innych państw członkowskich oraz delegowanym kierowcom. Stosowne informacje obejmują w szczególności części	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną	

	składowe wynagrodzenia uznane za obowiązkowe na podstawie takich instrumentów, w tym, w stosownych przypadkach, na podstawie umów zbiorowych powszechnie stosowanych do wszystkich podobnych przedsiębiorstw na danym obszarze geograficznym.			wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 10	10. Przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 11	11. W drodze odstępstwa od art. 9 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/67/UE państwa członkowskie mogą w odniesieniu do delegowania kierowców wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne: a) obowiązek złożenia przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączanego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012; takie zgłoszenie delegowania zawiera następujące informacje:	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	

	(i) tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny; (ii) dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień; (iii) tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy; (iv) data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo; (v) przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania; (vi) numery rejestracyjne pojazdów silnikowych; (vii) informacja, czy świadczone usługi transportowe stanowią przewóz rzeczy, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy; b) obowiązek zapewnienia przez przewoźnika, aby kierowca dysponował – w postaci papierowej lub elektronicznej – wymienionymi poniżej dokumentami oraz obowiązek przechowywania przez kierowcę i udostępniania przez niego na żądanie podczas kontroli drogowej następujących dokumentów: (i) kopii zgłoszenia delegowania złożonego za pośrednictwem IMI; (ii) dowodów potwierdzających wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) lub dowodów, o których mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009; (iii) zapisy tachografu, a w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania				
--	---	--	--	--	--

	międzynarodowych przewozów transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z wymogami dotyczącymi rejestracji i prowadzenia dokumentacji na podstawie rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014; c) obowiązek przesłania przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI – na bezpośredni wniosek właściwych organów państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany – po okresie delegowania, kopii dokumentów, o których mowa w lit. b) ppkt (ii) i (iii) niniejszego ustępu, a także dokumentacji dotyczącej wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania, umowy o pracę lub dokumentu równoważnego w rozumieniu art. 3 dyrektywy Rady 91/533/EWG (21), ewidencji czasu pracy kierowców oraz dowodów zapłat. Przewoźnik przesyła tę dokumentację za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od dnia złożenia wniosku. Jeżeli przewoźnik nie przedłoży dokumentacji będącej przedmiotem wniosku w tym terminie, właściwe organy państwa członkowskiego, do którego kierowca został delegowany, mogą za pośrednictwem IMI zwrócić się o pomoc do właściwych organów państwa członkowskiego siedziby, zgodnie z art. 6 i 7 dyrektywy 2014/67/UE. Jeżeli taki wniosek o wzajemną pomoc został złożony, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mają dostęp do zgłoszenia delegowania i innych stosownych informacji przedłożonych przez przewoźnika za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby zapewniają dostarczenie dokumentacji będącej przedmiotem wniosku właściwym organom państwa członkowskiego, do którego kierowca został				
--	--	--	--	--	--

	delegowany, za pośrednictwem IMI w ciągu 25 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o wzajemną pomoc. W celu ustalenia, czy kierowcy nie uznaje się za pracownika delegowanego zgodnie z ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą wyłącznie nałożyć na niego, jako środek kontrolny, obowiązek przechowywania i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w postaci papierowej lub elektronicznej, dowodu wykonywania odpowiednich przewozów międzynarodowych, takiego jak elektroniczny list przewozowy (e-CMR) lub dowód, o którym mowa w art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, i zapisów tachografu, o których mowa w lit. b) ppkt (iii) niniejszego ustępu.				
Art. 12 ust. 12	12. Do celów kontroli przewoźnik na bieżąco aktualizuje zgłoszenia delegowania, o których mowa w ust. 11 lit. a), w publicznym interfejsie połączonym z IMI.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 13 ust. 13	13. Informacje zawarte w zgłoszeniach delegowania są przechowywane w repozytorium IMI do celów kontroli przez okres 24 miesięcy. Państwo członkowskie może zezwolić właściwemu organowi na przekazywanie krajowym partnerom społecznym z wykorzystaniem innych środków niż IMI	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół	

	stosownych informacji dostępnych w IMI w zakresie niezbędnym do celów sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących delegowania oraz zgodnie z prawem krajowym i krajowymi praktykami, pod warunkiem że: a) informacje dotyczą delegowania na terytorium danego państwa członkowskiego; b) informacje są wykorzystywane wyłącznie do celów zapewnienia stosowania przepisów dotyczących delegowania; oraz c) przetwarzanie danych odbywa się zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679.			zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 1 ust. 14	4. Do dnia 2 lutego 2021 r. Komisja określi w drodze aktu wykonawczego funkcjonalności publicznego interfejsu połączonego z IMI. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4 ust. 2.	N			
Art. 1 ust. 15	15. Państwa członkowskie unikają zbędnych opóźnień we wdrażaniu środków kontrolnych, które mogłyby mieć wpływ na czas trwania i daty delegowania.	N			
Art. 1 ust. 16	16. Właściwe organy w państwach członkowskich ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy oraz przekazują sobie wszelkie stosowne informacje, z zastrzeżeniem warunków określonych w dyrektywie 2014/67/UE i rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	

Art. 2 pkt 1	W dyrektywie 2006/22/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) tytuł otrzymuje brzmienie: „Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG”;	N			
Art. 2 pkt 2 Art. 1 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	2) art. 1 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 1 Przedmiot Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne warunki wykonania rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady”.	N			
Art. 2 pkt 3 lit a Art. 2 ust. 1 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	a) ust. 1 akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Kontrole te obejmują każdego roku szeroki i reprezentatywny przekrój pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Kontrole drogowe dotyczące przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.”	T		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	

				obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, wydane zgodnie z art. 89 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym.	
Art. 2 pkt 3 lit d Art. 2 ust. 4 dyrektywy 2006/22/W E	d) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Informacje przedkładane Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 13 dyrektywy 2002/15/WE zawierają liczbę kierowców poddanych kontrolom drogowym, liczbę kontroli na terenie przedsiębiorstw, liczbę skontrolowanych dni roboczych oraz liczbę i rodzaj ujawnionych naruszeń z zaznaczeniem, czy wykonywany był przewóz osób czy rzeczy.”	N		Przepis art. 2 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE jest realizowany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego na podstawie art. 54b w zw. z art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Art. 54b 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem odpowiedzialnym za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe. 2. Główny Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy prowadzą rejestry danych statystycznych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe, według następujących kategorii: 1) w przypadku kontroli drogowych: a) kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne, b) państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany, c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy; 2) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw: a) kategoria przewozu drogowego: międzynarodowy lub krajowy, przewóz osób lub rzeczy, przewóz na potrzeby własne lub transport drogowy, b) wielkość taboru przedsiębiorstwa, c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.	

				3. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Główny Inspektor Pracy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w formie pisemnej, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, dane statystyczne, o których mowa w ust. 2, w terminie do dnia 31 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym. 4. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane, zgodnie z ust. 3, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem Art. 90a 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli: pkt 2 w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;	
Art. 2 pkt 4 Art. 3 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	4) art. 3 akapit piąty otrzymuje brzmienie: „Komisja udzieli, o ile jest to wymagane, w drodze aktów wykonawczych, dodatkowych wyjaśnień dotyczących definicji kategorii określonych w akapicie pierwszym lit. a) i b). Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”	N			
Art. 2 pkt 5	5) art. 5 otrzymuje brzmienie „Artykuł 5	T	Art. 1 pkt.	23) w art. 54 w ust. 2: a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:	

Art. 5 dyrektywy 2006/ 22/W E	Kontrole skoordynowane Co najmniej sześć razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe kierowców i pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014. Państwa Członkowskie podejmują ponadto starania w celu organizowania kontroli skoordynowanych na terenie przedsiębiorstw. Takie kontrole skoordynowane przeprowadzane są w tym samym czasie przez organy kontrolne dwóch lub większej liczby Państw Członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium.”		23 lit. a i b	„6) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym co najmniej dwa razy w roku w kontrolach drogowych przewozów kabotażowych, zgodnie z art. 10a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;”, b) po pkt 6a dodaje się pkt 6b w brzmieniu: „6b) podejmuje starania w celu uczestnictwa Inspekcji w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; kontrole takie są przeprowadzane w tym samym czasie i wykonywane odpowiednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego jednego lub większej liczby państw członkowskich oraz mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;”, c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o	
--	---	--	--------------------------	--	--

				Europejskim Obszarze Gospodarczym, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”, d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;”,	
Art. 2 pkt 6 Art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	6) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kontrole na terenie przedsiębiorstw są planowane z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń w zakresie różnych rodzajów transportu i przedsiębiorstw. Przeprowadza się je także w przypadkach, gdy kontrole drogowe ujawniły poważne naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 lub dyrektywy 2002/15/WE.”	N		Przepis został wdrożony przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 7 lit. a Art. 7 ust. 1 dyrektywy 2006/	a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) przekazywanie Komisji co dwa lata sprawozdania statystycznego zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006”; (ii) dodaje się literę w brzmieniu: „d) zapewnienie wymiany informacji z innymi Państwami Członkowskimi na podstawie art. 8 niniejszej dyrektywy w odniesieniu do stosowania	T	Art. 1 pkt. 23 lit. c i d Art. 24	21) w art. 54 w ust. 2: c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”,	

22/W E	krajowych przepisów transponujących przepisy niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2002/15/WE.”			d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;”, Obecnie obowiązujące przepisy regulują przekazywanie informacji i danych w następujący sposób: Art. 90a 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje do Komisji Europejskiej dane dotyczące przeprowadzonych kontroli: 2) w zakresie, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, zgodnie z formularzem, o którym mowa w art. 17 tego rozporządzenia, co dwa lata, w terminie do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego;	
Art. 2 pkt 7 lit. b Art. 7 ust. 3 dyrekt	b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Aktywne wspieranie wymiany danych, doświadczeń i wiedzy pomiędzy Państwami Członkowskimi realizowane jest przede wszystkim, ale nie wyłącznie, poprzez Komitet, o którym mowa w art. 12 ust. 1, oraz jakiegokolwiek tego typu organ, który Komisja może	N			

ywy 2006/ 22/W E	wyznaczyć w drodze aktów wykonawczych. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2.”.				
Art. 2 pkt 8 Art. 8 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	8) art. 8 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 8 Wymiana informacji 1. Informacje wzajemnie udostępniane na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 są również wymieniane pomiędzy wyznaczonymi organami, o których powiadomiono Komisję zgodnie z art. 7 niniejszej dyrektywy: a) co najmniej raz na sześć miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy; b) na uzasadniony wniosek Państwa Członkowskiego w indywidualnych przypadkach. 2. Państwa Członkowskie przekazują informacje, o które wystąpią z wnioskiem inne państwa członkowskie na podstawie ust. 1 lit. b), w ciągu 25 dni roboczych od otrzymania wniosku. Krótszy termin może zostać uzgodniony wspólnie przez państwa członkowskie. W pilnych przypadkach lub w przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w ciągu trzech dni roboczych. W przypadku gdy Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, uzna, że wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku. Wnioskujące Państwo Członkowskie przedstawia dodatkowe uzasadnienie wniosku. Jeżeli wnioskujące Państwo Członkowskie nie jest w stanie przedstawić dodatkowego uzasadnienia wniosku, Państwo Członkowskie, do	T	Art. 1 pkt. 23 lit. c i d, pkt 24	23) w art. 54 w ust. 2: c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”, d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;”, 24) po art. 54a dodaje się art. 54aa w brzmieniu: „Art. 54aa. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, w indywidualnym przypadku na uzasadniony wniosek innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze	

którego wystąpiono z wnioskiem, może odrzucić wniosek. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku lub przeprowadzenie kontroli, inspekcji lub postępowania wyjaśniającego jest utrudnione lub niemożliwe, Państwo Członkowskie, do którego wystąpiono z wnioskiem, informuje o tym wnioskujące Państwo Członkowskie w terminie 10 dni roboczych od otrzymania wniosku i przedstawia powody, aby w sposób należyty uzasadnić taką trudność lub brak możliwości. Zainteresowane państwa członkowskie pozostają w kontakcie w celu znalezienia rozwiązania. W przypadku powtarzających się opóźnień w dostarczaniu informacji Państwu Członkowskiemu, na którego terytorium pracownik został delegowany, informuje się o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki. 3. Wymiana informacji przewidziana w niniejszym artykule jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012. Nie dotyczy to informacji, którymi państwa członkowskie się wymieniają za pośrednictwem bezpośredniego dostępu do krajowych rejestrów elektronicznych, o którym mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.		Gospodarczym, w terminie 25 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Główny Inspektor Transportu Drogowego może ustalić z państwem występującym z uzasadnionym wnioskiem o informację krótszy termin na jej udzielenie. 2. W pilnych przypadkach lub przypadkach wymagających jedynie prostego sprawdzenia rejestrów, takich jak rejestry systemu oceny ryzyka, informacje będące przedmiotem wniosku są przekazywane w terminie trzech dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. 3. W przypadku gdy złożony wniosek nie jest wystarczająco uzasadniony, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Jeżeli wnioskujące państwo nie przedstawi dodatkowego uzasadnienia wniosku, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o odmowie jego rozpatrzenia. 4. Jeżeli udzielenie informacji będących przedmiotem wniosku jest utrudnione lub niemożliwe, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w terminie 10 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku i przedstawia powody uzasadniające taką trudność lub brak możliwości udzielenia informacji. 5. Informacje, o których mowa w art. 54 ust. 2 pkt 10a, są udostępniane za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25	
--	--	---	--

				października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.”;	
Art. 2 pkt 9 lit. a Art. 9 ust. 1 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Państwa Członkowskie wprowadzają system oceny ryzyka przedsiębiorstw, oparty na względnej liczbie i wadze naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2002/15/WE, popełnionych w poszczególnych przedsiębiorstwach. Do dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze uwzględnia się liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”	T		Wdrożenie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE nastąpi poprzez zmianę art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który stanowi upoważnienie do wydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 9 lit. b Art. 9 ust. 2 dyrekt	b) w ust. 2 skreśla się zdanie drugie.	N			

ywy 2006/ 22/W E					
Art. 2 pkt 9 lit. c Art. 9 ust. 3 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	c) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi znajduje się w załączniku III. W celu ustalenia lub aktualizacji wagi naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub (UE) nr 165/2014 Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a niniejszej dyrektywy, aktów delegowanych zmieniających załącznik III w celu uwzględnienia zmian regulacyjnych i względów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kategoria obejmująca najpoważniejsze naruszenia powinna obejmować przypadki, w których nieprzestrzeganie odpowiednich przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 stwarza poważne ryzyko śmierci lub poważnych obrażeń ciała.”	T		Wdrożenie art. 9 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE nastąpi poprzez zmianę art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który stanowi upoważnienie do wydania przez Ministra Infrastruktury rozporządzenia w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.	
Art. 2 pkt 9 lit. d Art. 9 ust. 4 i 5 dyrekt ywy 2006/ 22/W E	d) dodaje się ustępy w brzmieniu: „4. Aby ułatwić prowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, dane zawarte w krajowym systemie oceny ryzyka muszą być dostępne w momencie kontroli dla wszystkich właściwych organów kontroli danego Państwa Członkowskiego. 5. Państwa Członkowskie udostępniają informacje zawarte w swoich krajowych systemach oceny ryzyka bezpośrednio za pośrednictwem interoperacyjnych krajowych rejestrów elektronicznych, o których mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, właściwym organom innych Państw Członkowskich zgodnie z art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia.”	T	Art. 1 pkt 29	29) w art. 82h w ust. 1 w pkt 18 w lit. f kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 19-21 w brzmieniu: „19) liczbę osób zatrudnionych, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 1, w tym liczbę kierowców; 20) średnią arytmetyczną liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, o której mowa w art. 7a ust. 8 pkt 2; 21) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa, o której mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22.”;	
Art. 2 pkt 10 lit. a	a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:	N			

Art. 11 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE	„1. Komisja określa, w drodze aktów wykonawczych, wytyczne dotyczące najlepszych praktyk w zakresie kontroli. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2. Wytyczne te są publikowane w składanym co dwa lata sprawozdaniu Komisji.”				
Art. 2 pkt 10 lit. b Art. 11 ust. 3 dyrektywy 2006/22/WE	b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Komisja ustanawia, w drodze aktów wykonawczych, wspólne podejście do rejestrowania i kontrolowania okresów innej pracy, zgodnie z definicją w art. 4 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w tym formę rejestrowania i szczególne przypadki, w których ma to nastąpić, a także do rejestrowania i kontrolowania okresów trwających co najmniej jeden tydzień, w czasie których kierowca jest poza pojazdem i nie może wykonywać żadnych czynności przy użyciu tego pojazdu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.”	N			
Art. 2 pkt 11 Art. 12–15 dyrektywy 2006/22/WE	11) art. 12–15 otrzymują brzmienie: „Artykuł 12 Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i	N			

stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Artykuł 13 Środki wykonawcze Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w szczególności w jednym z następujących celów: a) wspierania wspólnego podejścia do wykonania niniejszej dyrektywy; b) wspierania spójnego podejścia i ujednoliconej wykładni przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez organy kontrolne; c) ułatwienia dialogu pomiędzy branżą transportu drogowego i organami kontrolnymi. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2. Artykuł 14 Negocjacje z państwami trzecimi Po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Unia podejmie negocjacje z odpowiednimi państwami trzecimi w celu stosowania przepisów równoważnych przepisom określonym w niniejszej dyrektywie. Do czasu zakończenia tych negocjacji państwa członkowskie włączą dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji zgodnie z art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Artykuł 15 Aktualizacja załączników Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 15a, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu wprowadzenia niezbędnych dostosowań uwzględniających rozwój najlepszych praktyk.				
--	--	--	--	--

Art. 2 pkt 12	12) dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 15a	N			
Art. 15a dyrekt ywy 2006/ 22/W E	Wykonywanie przekazanych uprawnień 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule. 2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 1 sierpnia 2020 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. 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 3 i art. 15, 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. 4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. 5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.				

	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 3 i art. 15 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, 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.				
Art. 2 pkt 13 lit. a część A załącz nika I do dyrekt ywy 2006/ 22/W E	a) w części A wprowadza się następujące zmiany: (i) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie: „1) dzienne i tygodniowe czasy prowadzenia pojazdu, przerwy oraz dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku; również wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe zgodnie z art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, lub dane z tego samego okresu przechowywane na karcie kierowcy lub w pamięci urządzenia rejestrującego zgodnie z przepisami załącznika II do niniejszej dyrektywy lub na wydruku; 2) w trakcie okresu, o którym mowa w art. 36 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – każdy przypadek przekroczenia dozwolonej prędkości pojazdu, za który uważa się wszelkie okresy trwające ponad jedną minutę, w których prędkość pojazdu przekracza 90 km/h dla pojazdów kategorii N3 lub 105 km/h dla pojazdów kategorii M3 (zgodnie z definicją kategorii N3i M3w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.” (ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) prawidłowe działanie urządzenia rejestrującego (stwierdzenie możliwych nadużyć urządzenia lub karty kierowcy lub wykresówki) lub, w stosownych przypadkach, obecność dokumentów, o których	T		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	

	mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”; (iii) dodaje się punkt w brzmieniu: „6) przedłużony maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 60 godzin, określony w art. 4 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE; inne tygodniowe okresy pracy, określone w art. 4 i 5 dyrektywy 2002/15/WE, tylko w przypadku gdy technologia umożliwia przeprowadzenie skutecznych kontroli.”				
Art. 2 pkt 13 lit. b część B załącz nika I do dyrekt ywy 2006/ 22/W E	b) w części B wprowadza się następujące zmiany: (i) w akapicie pierwszym dodaje się punkty w brzmieniu: „4) przestrzeganie wymogów dotyczących maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, przerw i pracy w porze nocnej określonych w art. 4, 5 i 7 dyrektywy 2002/15/WE; 5) spełnianie obowiązków przedsiębiorstw w zakresie płacenia za zakwaterowanie kierowców oraz organizacji pracy kierowców, zgodnie z art. 8 ust. 8 i 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”; (ii) akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Jeżeli wykryto naruszenie przepisów, Państwo Członkowskie może, w stosownych przypadkach, zbadać współodpowiedzialność innych osób w łańcuchu transportowym, które nakłaniały do popełnienia tego naruszania lub przy nim współdziałały, takich jak załadownicy, spedytorzy lub wykonawcy, w tym sprawdzić, czy umowy na usługi transportowe umożliwiają przestrzeganie przepisów rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014.”	T		Wdrożenie przepisu nastąpi poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 2145)	
Art. 3 Zmiany rozpor ządzeń	Zmiany rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 W załączniku do rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 dodaje się punkty w brzmieniu:	T	Art. 1 pkt. 23 lit. c i d	23) w art. 54 w ust. 2: c) pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa	

ia (UE) nr 1024/2 012	„13. Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (*): art. 8. 14. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (**): art. 1 ust. 14. (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1). (**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).			członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;”, d) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) wymienia z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacje dostępne na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacje w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców;”,	
Art. 4	Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N			

	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.				
Art. 5	Sankcje i kary 1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar wobec nadawców, spedytorów, wykonawców i podwykonawców za nieprzestrzeganie przepisów krajowych przyjętych zgodnie z art. 1, jeżeli wiedzieli oni lub, w świetle wszystkich istotnych okoliczności, powinni byli wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe wiążą się z naruszeniem tych przepisów. 2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń krajowych przepisów przyjętych zgodnie z art. 1 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania tych kar. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 6	Inteligentne egzekwowanie przepisów Bez uszczerbku dla dyrektywy 2014/67/UE oraz z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków ustanowionych w art. 1 niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 7	Ocena	N			

	1. Komisja dokona oceny wykonania niniejszej dyrektywy, w szczególności wpływu art. 1, do dnia 31 grudnia 2025 r. i przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszej dyrektywy. W stosownych przypadkach do sprawozdania Komisji dołącza się wnioski ustawodawczy. Sprawozdanie to podawane jest do wiadomości publicznej. 2. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Komisja regularnie dokonuje oceny niniejszej dyrektywy i przedkłada wyniki oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W stosownych przypadkach do wyników oceny dołącza się stosowne wnioski.				
Art. 8	Szkolenia Państwa członkowskie współpracują ze sobą w zakresie zapewniania organom kontrolnym kształcenia i szkolenia, w oparciu o istniejące systemy egzekwowania przepisów. Pracodawcy są odpowiedzialni za zapewnienie, by ich kierownicy poznali swoje prawa i obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.	T		Przepis zostanie wdrożony odrębnym aktem prawnym. Wypracowanie koncepcji wdrożenia przepisów oraz przygotowanie propozycji rozwiązań legislacyjnych w tym zakresie jest zadaniem Zespołu do spraw opracowania regulacji dotyczącej delegowania kierowców, powołanego zarządzeniem nr 75 Prezesa Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2021 r. Zespół zajmuje się m.in. analizą odpowiednich przepisów dotyczących delegowania pracowników. W związku z trwającymi pracami zespołu, na tym etapie nie można jeszcze wskazać czy przedmiotowe przepisy zostaną wdrożone w projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego czy w nowelizacji obowiązującej ustawy o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług.	
Art. 9	Transpozycja 1. Do dnia 2 lutego 2022 r. państwa członkowskie przyjmą i publikują środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o nich Komisję.	N			

	Państwa członkowskie stosują te środki od dnia 2 lutego 2022 r. Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.				
Art. 10	Wejście w życie Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.	N			
Art. 11	Adresaci Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			

Załącznik do tabeli

Na skutek dokonanej analizy załączników do utd pod kątem zgodności kar za naruszenia w nich zawarte z nowym brzmieniem art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 projektowana ustawa zawiera propozycję zmian załączników do utd, mających na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie). Tym samym zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych. Proponowane zmiany dotyczą naruszeń przepisów odnoszących się do czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów. Zmiany te zostały oparte na wnikliwej analizie dotyczącej dostosowania poziomu sankcji do wielkości mogącej wywołać pozytywne skutki w zakresie stosowania się do obowiązujących przepisów prawa, a tym samym niwelować negatywne skutki na rynku transportowym.

Zmiany w załączniku nr 1 do utd:

Lp.	Brzmienie naruszenia	Obowiązująca wysokość grzywny w złotych	Projektowana wysokość grzywny w złotych
1 pkt 1.2	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów – za każdy dokument: 1.2. wypisu z licencji	200	500
1 pkt 1.4, 1.4a, 1.4b, 1.4c	Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów – za każdy dokument: 1.4. zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę 1.4a. 1 wykresówki za dzień podlegający kontroli ^{2a)} 1.4b. od 2 do 15 wykresówek za dni podlegające kontroli ^{2a)} 1.4c. powyżej 15 wykresówek za dni podlegające kontroli ^{2a)} ^{2a)} Kary pieniężne określone w lp. 1.4a, 1.4b i 1.4c nie podlegają sumowaniu.	200	500
2	Nieokazanie danych z karty kierowcy	200	500
7 pkt 7.7	7.7. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień	100	500
7 pkt 7.8	7.8. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych - za każdą wykresówkę	100 nie więcej niż 1000	500 nie więcej niż 1000

7 pkt. 7.10	7.10. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za kartę lub każdą wykresówkę	200	500
7 pkt 7.11	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	100 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk
7 pkt 7.12	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 lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył - za każdy dzień podlegający kontroli	100	100
7 pkt 7.15	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	500
7 pkt 7.19	7.19. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	500	2000

Zmiany w załączniku nr 3 do utd:

Lp.	Brzmienie naruszenia	Obowiązująca wysokość kary pieniężnej w złotych	Projektowana wysokość kary pieniężnej w złotych
5 pkt. 5.1	5.1. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył dzienny czas prowadzenia pojazdu do 10 godzin:		
	1) o czas do mniej niż 1 godziny	50	50
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	150	200
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	200	300

	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut	550	1000
5 pkt 5.2	5.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:	100 nie więcej niż 1000	500 nie więcej niż 1000
	1) o czas do mniej niż 1 godziny	100	100
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	200	200
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	250	300
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin	550	1000
5 pkt 5.3	5.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:		
	1) o czas do mniej niż 4 godzin	150	150
	2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	250	300
	3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	350	500
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	550	1000
5 pkt 5.4	5.4. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni:		
	1) o czas do mniej niż 10 godzin	250	300
	2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	350	400
	3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	550	600
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	700	1500
5 pkt 5.5	5.5. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:		
	1) o czas do 1 godziny	100	200
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	200	300
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	350	500
5 pkt 5.6	5.6. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:		
	1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny	100	200

	2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	200	300
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	350	500
5 pkt. 5.7	5.7. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego - zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej:		
	1) o czas do 1 godziny	150	200
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	350	400
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	550	600
5 pkt. 5.8	5.8. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:		
	1) o czas do 3 godzin	150	200
	2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin	300	400
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	400	500
5 pkt 5.9	5.9. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:		
	1) o czas do 2 godzin	200	200
	2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	350	500
	3) o czas powyżej 4 godzin	450	1000
5 pkt 5.10	5.10. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:		
	1) o czas do mniej niż 3 godzin	350	500
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	450	600
	3) o czas od 12 godzin	550	800
5 pkt 5.11	5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:		
	1) o czas do mniej niż 30 minut	100	200
	2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut	250	300
	3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	350	500
	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	300

	b) o czas od 1 godziny i 30 minut	350	500
5 pkt 5.12	5.12. Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej:		
	1) o czas do 1 godziny	-	50
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 3 godzin	50	100
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin	100	200
5 pkt 5.13	5.13. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:		
	1) o czas do 2 godzin	150	200
	2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	300	400
	3) za każdą godzinę powyżej 4 godzin	400	500
5 pkt 5.14	5.14. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:		
	1) o czas do mniej niż 3 godzin	150	200
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	300	300
	3) za każdą godzinę od 12 godzin	400	400
5 pkt 5.15	5.15. 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 ¹²⁾ , w przypadku gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin:		
	1) o czas do mniej niż 2 godzin	50	100
	2) o czas od 2 godzin do mniej niż 8 godzin	100	200
	3) o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	250	300
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	350	500
5 pkt. 5.16	5.16. 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 ¹²⁾ :		
	1) o czas do mniej niż 1 godziny	50	100
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 5 godzin	100	200
	3) o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	200	300
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	300	500
5 pkt. 5.17	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	100
	2) o czas od 10 minut do mniej niż 20 minut	100	200
	3) o czas od 20 minut	150	500
5 pkt 5.18	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	100
	2) o czas od 15 minut do mniej niż 25 minut	100	200
	3) o czas od 25 minut	150	500
5 pkt 5.20	5.20. Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ , kierowcom niepozostającym w stosunku pracy	300	500
6 pkt 6.1.1.	6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	10000	12000
6 pkt 6.1.2	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	10000	12000
6 pkt 6.1.3	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	12 000
6 pkt 6.1.5	6.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	1 000	2 000
6 pkt 6.1.6	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.	1 000	2 000
6 pkt 6.2.1	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	5 000	8 000
6 pkt 6.2.2	6.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy	10 000	12 000

6 pkt 6.3.1	6.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	2 000	8 000
6 pkt 6.3.7	6.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi - za każdą kartę lub każdą wykresówkę	100	200
6 pkt 6.3.8	6.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy - za każdy wpis	50	100
6 pkt 6.3.9	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	200 maksymalnie 2000
6 pkt 6.3.11	6.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	100 maksymalnie 1000	200 maksymalnie 1000
6 pkt 6.3.12	6.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie	2 000	3 000
6 pkt 6.3.14	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 wykresówkę lub jeden wydruk	100 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk
6 pkt 9.2	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	2000	5000

Zmiany w załączniku nr 4 do utd:

15 pkt 15.1	15.1. nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego	200	500
15 pkt 15.2	15.2. posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne	500	1000

**ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM, USTAWY
O CZASIE PRACY KIEROWCÓW ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW**

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU		
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 1	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 1) w odnośniku nr 1 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7a) dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45, Dz. Urz. UE L 256 z 29.09.2009 i Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);”;	Zmiana o charakterze porządkującym polegająca na dodaniu w odnośniku nr 1 nowego punktu określającego, że ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia dyrektywy 2006/22/WE.
Art. 1 pkt 6	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 6) w art. 7: a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi - adres stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG;”; b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:	Projekt ustawy zakłada doprecyzowanie określenia właściwości miejscowej organu właściwego do udzielenia licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, poprzez wskazanie, że jest nim starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG. We wpisach do CEIDG jest wskazane „Stale miejsce wykonywania działalności gospodarczej”.

	„2) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi - adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG;”;	Uzasadnionym jest zatem ujednolicenie terminologii z obowiązującymi przepisami prawa, tj. art. 5 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej i Punkcie Informacji dla Przedsiębiorcy (Dz. U. z 2020 r. poz. 2296).
Art. 1 pkt 12	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 12) w art. 11: a) ust. 2a i 2b otrzymują brzmienie: „2a. W przypadku utraty uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej, organem właściwym w sprawach wynikających z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydanego przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2, jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi - adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG.”, 2b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2, przekazuje akta sprawy w terminie 30 dni od dnia utraty uprawnień.”, b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu: „2c. Przepisów ust. 2a i 2b nie stosuje się jeżeli wnioski o wydanie licencji wspólnotowej na kolejny	Zmiana w art. 11 udt polega na doprecyzowaniu przepisów związanych z przekazywaniem dokumentów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do starosty właściwego dla siedziby przedsiębiorcy, w przypadku utraty przez przedsiębiorcę uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej. Dotychczas w przypadku przekazania takich dokumentów przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego na podstawie art. 11b ust. 2a, starosta był właściwy względem wydawania wypisów z takiego zezwolenia. Zmiana art. 11 utd spowoduje, że po przekazaniu dokumentów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego starosta będzie właściwy względem całości spraw wynikających z tego zezwolenia. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest wydawane na czas nieokreślony, zaś licencje wspólnotowe na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego są udzielane na czas określony nie dłuższy niż 10 lat, z możliwością ich przedłużenia. Aby uniknąć sytuacji, w których mogłoby dojść do znacznego wydłużenia postępowania administracyjnego w sytuacji, gdy wcześniejsze uprawnienia wygasną w trakcie rozpoznawania wniosku o ich przedłużenie i wówczas zaszłaby konieczność przekazania akt sprawy zezwolenia do właściwego starostwa oraz oczekiwania na wydanie przez niego zaświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 4 pkt 2 utd o liczbie pojazdów dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zasadnym jest pozostawienie w tym zakresie

	okres wpłynął do organu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2, przed upływem ważności dotychczasowej licencji i na skutek jego rozpoznania zostanie udzielona przedsiębiorcy licencja wspólnotowa.”	dotychczasowych kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W tym celu w projekcie ustawy w art. 11 dodano ust. 2c.
Art. 1 pkt 13	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 13) w art. 11a: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Zabrania się przedsiębiorcy posiadającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową: 1) posiadania wypisów z tego zezwolenia lub licencji w łącznej liczbie przekraczającej liczbę pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; 2) wykorzystywania do wykonywania krajowego transportu drogowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów samochodowych: a) niezgłoszonych organowi wydającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, b) zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”; b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. W przypadku, o którym mowa w art. 7a ust. 7 pkt 7, nie wydaje się wypisu lub wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.”;	Zmiana w art. 11a udt ma charakter doprecyzowujący obowiązujące przepisy ustawy. Przedsiębiorca posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową nie będzie mógł: posiadać wypisów z tego zezwolenia i wypisów z licencji wspólnotowej w łącznej liczbie przekraczającej liczbę pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej; wykorzystywania do wykonywania krajowego transportu drogowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów niezgłoszonych właściwemu organowi oraz pojazdów zarejestrowanych poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzenie wskazanego przepisy stanowi doprecyzowanie regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, zgodnie z którym, gdy zezwolenie zostanie wydane przedsiębiorca musi dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego. Ponadto dodanie ust. 3 doprecyzuje, że w przypadku zgłoszenia pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przedsiębiorcy nie wydaje się wypisu lub wypisów z tego zezwolenia. Zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1055, przewoźnicy wykorzystujących w transporcie międzynarodowym rzeczy pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, zostali objęci przepisami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. W związku z tym, przedsiębiorcy tacy będą musieli uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, potwierdzającego spełnienie warunków w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Do zezwolenia nie będą wydawane wypisy na zgłoszone pojazdy, gdyż zezwolenie takie będzie niezbędne celem uzyskania licencji wspólnotowej.

Art. 1 pkt 16	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 16) art. 32a otrzymuje brzmienie: „Art. 32a. Do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, stosuje się przepisy Unii Europejskiej dotyczące świadectwa kierowcy.”;	Zmiana w art. 1 pkt 16 projektu ustawy (art. 32a utd) przewiduje rozszerzenie zakresu przedmiotowego przepisu o kierowców posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA). W związku z tym, do takich kierowców nie będą miały zastosowanie przepisy ustawy w zakresie konieczności stosowania przepisów dotyczących świadectwa kierowcy, a co za tym idzie konieczności uzyskania takiego dokumentu w przypadku wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.
Art. 1 pkt 17	a) użyte w ust. 5a i 6 wyrazy „o których mowa w ust. 5” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 5 i 5b”; b) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu: „5b. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w ust. 2, dotyczy wydania świadectwa kierowcy dla kierowcy wykonującego przewozy wyłącznie pojazdem lub zespołem pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony i nie przekracza 3,5 tony, należy do niego dołączyć: 1) kopię licencji wspólnotowej; 2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz kopie orzeczeń o braku: a) przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3, oraz b) przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 4; 3) kserokopię dokumentu tożsamości; 4) kserokopię prawa jazdy;	W związku z nowelizacją art. 1 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 rozszerzającą wymogi dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w odniesieniu do przewoźników wykorzystujących w transporcie międzynarodowym pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, dokonano nowelizacji art. 32b utd. Poprzez wprowadzone zmiany określono jakie dokumenty będzie obowiązany dołączyć przedsiębiorca, aby uzyskać świadectwo kierowcy dla osoby niebędącej obywatelem Unii Europejskiej (art. 1 pkt. 17 projektu ustawy).

	5) kserokopię dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy.”;	
Art. 1 pkt 18	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 18) w art. 32f: a) w ust. 2 część wspólna otrzymuje brzmienie: „– właściwy organ, o którym mowa w art. 32b, cofa świadectwo kierowcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców przez okres 30 dni.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. W przypadku popełnienia bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy, określonego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, organ, o którym mowa w art. 32b, cofa, w drodze decyzji administracyjnej, 1 wypis z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców przez okres 30 dni.”, c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Terminy, o których mowa w ust. 2 i 3, biegną od dnia, w którym decyzje stały się ostateczne.”;	Zmiana w art. 1 pkt 18 projektu ustawy zakłada, że w przypadku popełnienia bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy, określonych w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, organ, o którym mowa w art. 32b, cofa, w drodze decyzji administracyjnej, 1 wypis z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców przez okres 30 dni (art. 32f ust. 2 UTD). Analogicznej zmiany dokonano w art. 32f ust. 3 UTD. Wprowadzona zmiana ma na celu złagodzenie obecnie obowiązujących przepisów, które to były zbyt surowe względem przedsiębiorców transportu drogowego zatrudniających kierowców, w szczególności spoza Unii Europejskiej. W obecnej sytuacji, gdzie kierowcy zagraniczni stanowią istotną kadrę kierowców polskich firm transportowych, obowiązujące przepisy w tym zakresie wymagały zmiany.
Art. 1 pkt 19	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 19) w art. 33 ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Wniosek o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) informacje i dokumenty określone w art. 8 ust. 2 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 3 pkt 5;	Poprzez zmianę art. 1 pkt 19 projektu ustawy wprowadzono zmiany w procedurze udzielania zaświadczeń na krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne. W chwili obecnej do wniosku o udzielenie ww. zaświadczenia przedsiębiorca obowiązany jest dołączyć zaświadczenie o niekaralności z Krajowego Rejestru Sądowego, potwierdzające, że odpowiednio przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy oraz zatrudnieni przez niego kierowcy, spełniają warunki, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2 utd. Poprzez przedmiotową zmianę wskazane zaświadczenie zostanie zastąpione oświadczeniem przedsiębiorcy, co będzie stanowiło istotne ułatwienie dla przedsiębiorców. Należy wskazać, że przewozy na potrzeby własne stanowią dla przedsiębiorców formę pomocniczą w

	2) oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców spełniających warunki, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2.”;	stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej. Stąd też nie jest zasadnym utrzymywanie obowiązku dołączania zaświadczenia z KRS dla kierowców zatrudnianych przez przedsiębiorcę wykonującego przewozy na potrzeby własne.
Art. 1 pkt 25	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 25) w art. 54b uchyla się ust. 4;	Zmiana polegająca na uchyleniu ust. 4 w art. 54b jest zmianą porządkującą ustawę. Regulacja stanowiąca, że Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane zgodnie z ust. 3, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, znajduje się bowiem w art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
Art. 1 pkt 28	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 28) w art. 76 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) ukończyła 23 lat oraz posiada wymagany stan zdrowia;”;	Zmiana art. 1 pkt 28 dotyczy zmiany brzmienia art. 76 ust. 1 pkt 5 utd. Zmiana polegająca na obniżeniu progu minimalnego wieku z 25 do 23 lat dla kandydatów na stanowisko inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zapewni możliwość przystąpienia do rekrutacji na stanowisko inspektora większemu gronu kandydatów, jako że o przyjęcie do Inspekcji Transportu Drogowego będą mogły ubiegać się osoby, które poszukują pierwszej pracy po ukończeniu studiów licencjackich. Od czasu wprowadzenia w Polsce dwustopniowych studiów wyższych niemalże normą stało się, że absolwenci studiów licencjackich zaczynają pracować etatowo i - jeśli podejmują dalsze studia to w formie zaocznej, kontynuując pracę zawodową. W związku z tym, mając 23 lat, absolwenci studiów licencjackich nierzadko wypracowali już sobie pewną pozycję i otrzymują wynagrodzenie konkurencyjne w stosunku do oferowanego początkującym inspektorom przez Inspekcję Transportu Drogowego. Dlatego też - poprzez obniżenie dolnej granicy wieku do 23 lat - postuluje się rozszerzenie dostępu do tego zawodu osobom, dla których byłaby to pierwsza stała posada i które właśnie zaczynają budować swoją karierą zawodową. Tym bardziej, że zgodnie z wymaganiami ustawowymi (art. 76 ust. 1 pkt. 3 utd) do zatrudnienia na stanowisku inspektora wystarczające jest legitymowanie się świadectwem dojrzałości po zdanym egzaminie maturalnym. Należy wskazać, że kompetencje i doświadczenie kandydatów na inspektorów są dokładnie weryfikowane w procesie rekrutacji, który najczęściej składa się z kilku etapów. Następnie, podczas około półrocznego kursu specjalistycznego połowa czasu poświęcona jest na praktykę zawodową odbywaną w miejscu zatrudnienia. W tym czasie każdy z aplikantów ma przydzielonego opiekuna, który wprowadza go w przyszłe obowiązki i czuwa nad przebiegiem praktyki. Ponadto

		należy mieć na uwadze, że wymóg ukończenia 23 lat nie jest przewidziany w przypadku kandydatów na funkcjonariusza Policji, czy Straży Granicznej.
Art. 1 pkt 32	W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 32) w art. 83: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 4 pkt 3 oraz art. 18 ust. 1 pkt 1 lit a- d, są obowiązane przedstawiać właściwemu staroście, dwa razy w roku w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych na te dni w obrocie prawnym licencji oraz wypisów z tych licencji oraz zezwoleń oraz wypisów z tych zezwoleń.”, b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu: „3a. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2, 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. d¹ i e oraz art. 33 ust. 8 w zakresie zaświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 4, uwzględniając informacje, o których mowa w ust. 1, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 31 stycznia oraz do dnia 31 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. 3b. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 4 pkt 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. f-g oraz pkt 2 oraz	Zgodnie z art. 83 organy udzielające uprawnień przewozowych są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy i licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Przedmiotowa zmiana ma na celu usprawnienie procesu przekazywania informacji o udzielonych uprawnieniach przewozowych ministrowi właściwemu do spraw transportu. W tym zakresie wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast będą zobowiązani do przekazania danych statystycznych z zakresu uprawnień przewozowych przez nich wydanych właściwemu staroście do dnia 15 stycznia i 15 lipca każdego roku (art. 83 ust. 3 utd). Następnie zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 83 ust. 3a, starostowie, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca każdego roku, dane uzyskane od wójtów, burmistrzów i prezydentów miast, jak i dane z zakresu wydanych przez siebie dokumentów przewozowych, będą zobowiązani przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu. Stosownie do ust. 3b wskazanego przepisu, Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz marszałkowie województw, w terminie do dnia 31 stycznia i 31 lipca każdego roku, będą zobowiązani przekazać informacje do ministra właściwego do spraw transportu z zakresu udzielonych uprawnień transportowych.

	art. 33 ust. 8 w zakresie zaświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 5, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, dwa razy w roku, w terminach do dnia 31 stycznia oraz do dnia 31 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.”;	
Art. 1 pkt 35	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997) wprowadza się następujące zmiany: 35) w art. 90a: a) w ust. 1 uchyla się pkt 3, b) uchyla się ust. 2a, c) w ust. 3 wyrazy „wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3” zastępuje się wyrazami „wzór formularza do przekazywania danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1”;	Mając na uwadze konieczność uporządkowania przepisów dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w projektowanej ustawie uchyla się w art. 90a w ust. 1 pkt 3 i ust. 2a utd, pozostawiając przepisy regulujące przedmiotowe kwestie w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 756). Zmiana art. 90a ust. 3 utd ma charakter wynikowy.
Art. 2 pkt 1	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: 1) art. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie: „7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy: a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub	Niniejsze zmiany wdrażają wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – K11/15. Zgodnie z ww. wyrokiem art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców ¹ w związku z art. 77 ⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (dalej Kodeks pracy) w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 9 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP.

¹ Dz. U. z 2019 r. poz. 1412

	b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”	W taki sam sposób Trybunał Konstytucyjny orzekł w sprawie art. 21a w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Wyrok wszedł w życie bez okresu przejściowego 29 grudnia 2016 r. Niezgodność art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z art. 2 Konstytucji spowodowana jest naruszeniem zasady określoności prawa, a więc zasady ochrony zaufania obywatela do państwa i tworzonego przez nie prawa, przejawiającej się m.in. poprawną legislacją. Art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców jest skonstruowany niezgodnie z zasadami techniki prawodawczej - odsyła do innego aktu normatywnego niż ten, w którym jest zawarty przepis odsyłający (odsyła do art. 77⁵ § 5 Kodeksu pracy, który z kolei zawiera odesłanie do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy). Należy jednak podkreślić, że Trybunał Konstytucyjny zbadał i wydał wyrok - zgodnie z wnioskiem - tylko w odniesieniu do zwrotów za rachunki za nocleg i ryczałtów za nocleg w transporcie międzynarodowym, nie odnosząc się do transportu krajowego. Ponadto Trybunał Konstytucyjny uznał, że całość należności za podróż służbową kierowcy powinna być uregulowana w odrębnych przepisach, bez odsyłania do przepisów Kodeksu pracy: „<i>W ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych – tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców – należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet</i>”. Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego interwencja legislacyjna jest również potrzebna z uwagi na wcześniejsze niejednolite orzecznictwo dotyczące art. 21a ustawy, również Sądu Najwyższego, a także z uwagi na dwie uchwały Sądu Najwyższego
--	---	---

		w składzie siedmiu sędziów: z dnia 19 listopada 2008 r. - II PZP 11/08 i z dnia z 12 czerwca 2014 r.- II PZP 1/14. Uchwała Sądu Najwyższego z 2008 r., zgodnie z którą kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 Kodeksu pracy, była powodem przeprowadzenia w 2010 r. nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców (ustawa z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw - Dz. U. poz. 246), w tym uregulowania definicji podróży służbowej kierowcy. Nowe regulacje spowodowały, że należności z tytułu diet i ryczałów za odpoczynek w kabinie pojazdu stały się stałym nieopodatkowanym i nieobciążonym składkami na ubezpieczenia społeczne dodatkiem do zasadniczego wynagrodzenia ustalonego w umowie o pracę. Część pracodawców uznała jednak, że nie musi wypłacać kierowcom ryczału za odbieranie odpoczynku w kabinie pojazdu z uwagi na to, że zapewniają im bezpłatny nocleg w kabinie, powołując się na art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr (WE) nr 561/2006, zgodnie z którym „jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju”. Odmienne orzecznictwo, także Sądu Najwyższego, w sprawie uprawnień do ryczałów za odbieranie odpoczynku w kabinie pojazdu doprowadziło w efekcie do rozpatrzenia sprawy przez Sąd Najwyższy w siedmioosobowym składzie. W dniu 12 czerwca 2014 r. Uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego, Sygn. Akt II PZP, rozstrzygnięto, że nocleg w kabinie pojazdu nie jest zapewnieniem przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy, a co za tym idzie pracodawca powinien pokryć koszty noclegu na podstawie przedstawionego rachunku, a jeśli kierowca nie przełoży rachunku pracodawca powinien wypłacić ryczałt w wysokości zgodnej z przepisami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. poz. 1991, z późn. zm.) (od 1 marca 2013 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. poz. 167)).
--	--	---

		Uchwała Sądu Najwyższego spowodowała wzrost liczby wystąpień kierowców z roszczeniami o ryczałt za odpoczynek w kabinie pojazdu, ale nie miała wpływu na ujednolicenie orzekania. Ostatecznie Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r. (K11/15) orzekł o niezgodności z Konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców. W celu realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego zaproponowano w projektowanej ustawie odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie międzynarodowym. Zmianę tę proponuje się wprowadzić poprzez zmianę zapisów w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców: – art. 2 pkt 7 zawierającego definicję podróży służbowej, – art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej, Takie podejście jest zgodne z Uchwałą Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08). Zdaniem Sądu Najwyższego art. 77⁵ § 1 kodeksu pracy wskazuje na incydentalny w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy, tymczasowy i krótkotrwały charakter podróży służbowej. Nieustanne przebywanie w podróży jest sprzeczne z istotą instytucji podróży służbowej. Podróż nie stanowi u kierowców zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych. Dalej SN uzasadniał: „To, że do kierowcy transportu międzynarodowego nie znajduje zastosowania art. 77⁵ § 1 k.p. nie oznacza, że kierowca taki - z uwagi na rodzaj świadczonej przez siebie pracy i jej uciążliwy także życiowo charakter nie powinien być godziwie wynagradzany. Wynagrodzenie to i jego składniki może wynikać z wewnętrznych źródeł prawa pracy lub z umowy. W kontekście prowadzonych rozważań trzeba podkreślić, że wynagrodzenie godziwe, jako zasada prawa pracy, wymaga nie tylko wynagrodzenia pozwalającego „na spanie i jedzenie pracownika, ale wynagradzania pozwalającego pracownikowi żyć godnie, wypoczywać, rozwijać się kulturalnie.” Dalej Sąd Najwyższy stwierdza, że „Od diet nie są uiszczane składki na ubezpieczenie społeczne i nie są odprowadzane podatki. Trzeba także widzieć, że pracownicy mobilni mogą zostać „pokrzywdzeni” przez wykładnię, iż za każdy dzień w trasie należy im się rekompensata (diety) niewliczana do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenie społeczne i tym samym nie objęta świadczeniami ZUS na wypadek nadejścia zdarzenia losowego.” W sytuacji stałego przebywania w podróży służbowej, gdy około 75% wynagrodzenia kierowcy stanowią diety i ryczałty kierowcy ci nie otrzymują należnego wynagrodzenia lecz zwrot kosztów utrzymania.
--	--	---

		Odejście od autonomicznej definicji podróży służbowej kierowcy wykonującego przewozy międzynarodowe i zmiana art. 21a zrealizuje również propozycje Trójstronnego Zespołu do spraw Transportu Drogowego działającego przy ministrze właściwym ds. transportu, powołanego w ramach Rady Dialogu Społecznego.
Art. 2 pkt 2	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: - art. 21 otrzymuje brzmienie: „Art. 21. W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin między dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.”; - art. 21a otrzymuje brzmienie: „Art.21a. Kierowcy wykonujący krajowe przewozy drogowe w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.”	Propozycja zmiany zawarta w art. 21 ma charakter doprecyzowujący i została przygotowana na wniosek organów kontrolujących czas pracy. Zmiana polega na zastąpieniu słów „w danej dobie” słowami „pomiędzy dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku”. Uzasadnienie wprowadzenia zmiany brzmienia art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), zostało szczegółowo opisane powyżej w ramach uzasadnienia zmiany określonej w art. 2 pkt 1 projektu.
Art. 2 pkt 3	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: - po art. 21a dodaje się art. 21b w brzmieniu: „Art. 21b. 1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ §1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy. 2. Do kierowcy, o którym mowa w ust. 1, stosuje się w zakresie ustalania podstawy wymiaru: 1) podatku dochodowego od osób fizycznych – przepisy dotyczące osób zatrudnionych w kraju i przebywających czasowo za granicą, o których mowa	Wprowadzenie nowego przepisu w 21b ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412), zostało szczegółowo opisane powyżej w ramach uzasadnienia zmiany określonej w art. 2 pkt 1 projektu. Propozycja zawarta w art. 21b zrównuje sytuację kierowców w transporcie międzynarodowym z innymi polskimi pracownikami wykonującymi swoją pracę poza granicami kraju, którzy dzisiaj całkowicie legalnie i prawidłowo mogą korzystać z ograniczeń w wysokości składek na ubezpieczenie społeczne. Takie odesłanie spowoduje możliwość korzystania przez przewoźników z rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 grudnia 1998 r. i będzie skutkowało ograniczeniem odprowadzanych składek tylko do wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej dla kierowców. Bez przedmiotowej zmiany kierowcy i ich pracodawcy znaleźliby się de facto w gorszej sytuacji niż pozostali polscy pracownicy i przedsiębiorcy wykonujący usługi za granicą wobec których stosowane są przepisy § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia Ministra Pracy

	w art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm); 2) składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe – przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. z 2021 r., poz. 423, z późn. zm.) dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.”;	i Polityki Socjalnej w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe. Aby zrównać sytuację kierowców i ich pracodawców z innymi sektorami gospodarki narodowej proponuje się nowy przepis art. 21c, w wyniku czego, będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS.
Art. 2 pkt 4	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: -art. 22 otrzymuje brzmienie: „Art. 22 Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR.”;	Propozycja zmiany art. 22 ma na celu wyłączenie wszystkich przewozów drogowych wymienionych w art. 2 ust. 2 Umowy AETR z obowiązku stosowania przepisów tej Umowy, w brzmieniu obowiązującym od 20 września 2010 r. Przed zmianą Umowy AETR, która weszła w życie 20 września 2010 r. wszystkie wyłączenia dotyczące przewozów drogowych, do których nie miały zastosowania przepisy Umowy były zawarte w art. 2 ust. 2 lit.b. Proponowana zmiana art. 22 ma więc charakter porządkowy i doprowadza do zgodności z art. 2 ust. 2 obecnie obowiązującej Umowy AETR.
Art. 2 pkt 5	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: - art. 25 otrzymuje brzmienie: „Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą. 2.Ewidencja obejmuje liczbę przepracowanych godzin oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia pracy, liczbę godzin przepracowanych w porze nocnej, liczbę godzin nadliczbowych, dni wolne od pracy z oznaczeniem tytułu ich udzielenia, liczbę godzin dyżuru oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia dyżuru, ze wskazaniem czy jest to dyżur pełniony w domu, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i	Projekt zakłada zmianę art. 25 odnoszącego się do ewidencji czasu pracy kierowców. Dotychczas obowiązujące przepisy w tej dziedzinie budzą wątpliwości dotyczące zakresu ewidencji czasu pracy kierowców. Regulacja pomija bowiem te elementy ewidencji, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia wynagrodzenia, jak np. czas pracy w niedzielę, święta albo w porze nocnej. Proponowany art. 25 określa wszystkie elementy ewidencji czasu pracy, przy opracowywaniu której dokumentami pomocniczymi są wykresówki z zarejestrowanymi danymi oraz wydruki i pliki pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy do tachografu cyfrowego. Dokumenty te, zgodnie z art. 33 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 (do 1 marca 2016 r. - art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85), pracodawca musi przechowywać przez okres co najmniej jednego roku. W projekcie zaproponowano, aby ewidencja czasu pracy była przechowywana przez okres dziesięciu lat po zakończeniu okresu nią objętego zamiast dotychczasowego okresu trzech lat, aby zachować zgodność z art. 94 pkt 9b Kodeksu pracy. Proponowana regulacja przywraca obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców pracujących z zadaniowym systemie czasu pracy.

	wymiar innych usprawiedliwionych nieobecności w pracy, wymiar nieusprawiedliwionych nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:: 1) zapisów na wykresówkach; 2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego; 3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego; 4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności lub 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3. 3. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej. 4. Ewidencję czasu pracy pracodawca: 1) udostępnia kierowcy na jego wniosek; 2) przechowuje przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego.”;	Obowiązujący przepis w tym zakresie może być rozumiany w taki sposób, że dla kierowców tych nie prowadzi się ewidencji czasu pracy a jedynie karty ewidencji nieobecności. Wątpliwości pogłębiają się gdy weźmie się pod uwagę, że wykresówki i dane z tachografu i karty kierowcy przechowywane są przez rok co może oznaczać, że dokumentacja czasu pracy kierowcy pracującego w zadaniowym systemie czasu pracy składa się jedynie z rejestru nieobecności. Zgodnie z propozycją zmiany art. 25 ewidencja czasu pracy kierowców może być prowadzona w postaci papierowej lub elektronicznej.
Art. 2 pkt 7	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: - w art. 26d ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Przepis art. 25 stosuje się odpowiednio.”;	Zmiana o charakterze wynikowym związana ze zmianą brzmienia art. 25.
Art. 2 pkt 8	Art. 2. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) wprowadza się następujące zmiany: - art. 31b otrzymuje brzmienie: „Art. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być wykorzystana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu.	Propozycja zmiany art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców ma na celu taką redakcję przepisu, aby przysługująca półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu nie mogła być odebrana przez kierowcę przed rozpoczęciem lub po zakończeniu pracy, a ponadto żeby przerwa ta mogła być dzielona na okresy trwające co najmniej 15 min. Zgodnie z obowiązującym art. 31b półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu i może ona być dzielona na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut. Oznacza to, że pozostałe przerwy mogą być krótsze niż 15 min, czyli inaczej niż u pozostałych kierowców, których przerwy muszą trwać co najmniej 15 min, a w przypadku kierowców wykonujących przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub umowie AETR po okresie prowadzenia pojazdu trwającym

	2. Przerwy, o których mowa w ust. 1 mogą być dzielone na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy.”. 3. Przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w ust. 1, zalicza się do czasu dyżuru, za który przysługuje wynagrodzenie, o którym mowa w art. 9 ust. 6.	cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut, którą może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby były odebrane przed następnym okresem prowadzenia pojazdu. Kilkuminutowe przerwy w pracy nie gwarantują odpoczynku; są również zbyt krótkie by spożyć posiłek, a więc nie spełniają roli, dla której są udzielane. Celem projektowanej zmiany jest również wyeliminowanie przypadków, gdy kierowca przychodzi rano do pracy, a pracodawca proponuje mu żeby sobie odebrał teraz przerwę albo wcześniej zakończył pracę, co w efekcie skutkuje tym, że kierowca jeździ przez cały dzień bez żadnej przerwy.
Art. 3	Art. 3. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 756) w art. 105 dodaje się ust. 2 w brzmieniu: „2. Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje dotyczące przeprowadzonych kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym informacje uzyskane od innych organów kontrolnych.”.	Nowelizacja ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych ma charakter porządkujący i wynika z przeniesienia całości regulacji dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. W związku z tym dotychczasowy przepis art. 90a ust. 2a utd, zgodnie z którym wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym informacje uzyskane od innych organów kontrolnych na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, został uchylony z utd i jednocześnie dodany do art. 105 w ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
Art. 4 pkt 1	Art. 4. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 44 ust. 2: a) pkt 1 lit. g otrzymuje brzmienie: „g) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,” b) pkt 2 lit. f otrzymuje brzmienie: „f) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,” c) pkt 3 lit. e otrzymuje brzmienie:	Zmiana ma charakter porządkowy i polega na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu, oprócz numeru rachunku bankowego, także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Umożliwi to podmiotowi wydającemu karty do tachografów zwrot na ten rachunek wniesionej przez wnioskodawcę opłaty (pomniejszonej o opłatę za rozpatrzenie wniosku) w przypadku odmownie załatwionego wniosku z powodów leżących po stronie wnioskodawcy.

	„e) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,” d) pkt 4 lit. e otrzymuje brzmienie: „e) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,”;	
Art. 5	Art. 5. 1. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a lub art. 18 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. 2. 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. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1481). 3. Do spraw dotyczących zawieszenia wykonywania transportu drogowego przez przewoźnika drogowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.	Przepis przejściowy.
Art. 12.	Art. 12. Do czasu zakończenia negocjacji, o których mowa w art. 14 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, str. 35, z późn. zm.) Główny Inspektor Transportu	Przepis przejściowy.

	Drogowego włącza dane dotyczące kontroli pojazdów z państw trzecich do informacji przekazywanych Komisji, zgodnie z art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1.	
Art. 13	Art. 13. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 90a ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 90a ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Projektowany przepis art. 7 ust. 1 ustawy zmieniającej zakłada czasowe, tj. do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy, utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 utd. Przepisy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. z 2019 r. poz. 2145) i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2019 r. poz. 2123) powinny zachować moc obowiązującą przez wskazany powyżej okres z uwagi na konieczność oczekiwania na ustanowienie przez Komisję aktów wykonawczych dotyczących systemu oceny ryzyka, o której mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, tj. do dnia 2 czerwca 2021 r. Art. 8 ust. 2 przewiduje natomiast, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 90a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.
Art. 15	Art. 15. 1. W latach 2021–2031 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi: 1) dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – 176 813 400,00 zł, z czego: a) w 2021 r. – 0 b) w 2022 r. – 19 558 200,00 c) w 2023 r. – 15 767 700,00 d) w 2024 r. – 17 006 600,00 e) w 2025 r. – 16 827 600,00 f) w 2026 r. – 18 308 100,00 g) w 2027 r. – 17 578 400,00 h) w 2028 r. – 17 724 800,00 i) w 2029 r. – 17 867 000,00 j) w 2030 r. – 18 012 800,00 k) w 2031 r. – 18 162 200,00 2) dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego – 359 033 400,00 zł, z czego:	Projektowane przepisy, zgodnie z art. 50 ust. 1a, 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) określają maksymalny limit wydatków, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy. Projektowane przepisy określają również kto monitoruje wykorzystanie limitu wydatków oraz odpowiada za wdrożenie mechanizmów korygujących, które mają zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków.

	a) w 2021 r. – 0 b) w 2022 r. – 27 304 800,00 c) w 2023 r. – 40 214 700,00 d) w 2024 r. – 39 074 000,00 e) w 2025 r. – 35 342 700,00 f) w 2026 r. – 35 760 600,00 g) w 2027 r. – 36 100 700,00 h) w 2028 r. – 36 194 500,00 i) w 2029 r. – 36 269 500,00 j) w 2030 r. – 36 346 500,00 k) w 2031 r. – 36 425 400,00 3) dla ministra właściwego do spraw transportu – 9 443 000,00 zł, z czego: a) w 2021 r. – 0 b) w 2022 r. – 944 300,00 c) w 2023 r. – 944 300,00 d) w 2024 r. – 944 300,00 e) w 2025 r. – 944 300,00 f) w 2026 r. – 944 300,00 g) w 2027 r. – 944 300,00 h) w 2028 r. – 944 300,00 i) w 2029 r. – 944 300,00 j) w 2030 r. – 944 300,00 k) w 2031 r. – 944 300,00. 2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 4. 3 Właściwy dla wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego wojewoda monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1 pkt 2, określonego na podstawie ust. 2 oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 5. 4. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 pkt 1 i 3,	
--	--	--

	stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy. 5. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego na podstawie ust. 2, stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.	
Art. 16	Art. 16. 1. Do dnia 20 maja 2022 r. do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony i nie przekracza 3,5 tony w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy przepisy ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się wyłącznie w zakresie wydawania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej i wypisów z tej licencji oraz zgłaszania pojazdów, o których mowa w art. 7 ust. 7 pkt 7 tej ustawy. 2. Przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 1, od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu, mogą ubiegać się o wydanie dokumentów, o których mowa w ust. 1.	Projektowane przepisy dotyczą terminu stosowania przepisów odnoszących się do obowiązku uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej przez przedsiębiorców wykorzystujących w swojej działalności pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony i nie przekracza 3,5 tony.
Art. 14.	Art. 14. W sprawach wynikających z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydanego na podstawie dotychczasowych przepisów dotyczących właściwości starostów właściwym jest starosta, który wydał te uprawnienia.	Przepis przejściowy.
Art. 17	Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 21 lutego 2022 r.; 2) art. 1 pkt 7 lit. b i art. 16, które wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;	Przepis o wejściu ustawy w życie.

	3) art. 2 pkt 1 - 3, które wchodzą w życie z dniem 2 lutego 2022 r.; 4) art. 2 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia.	
--	--	--

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