



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-154-21

Druk nr 1835
Warszawa, 8 grudnia 2021 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

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

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw^{1), 2), 3)}

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, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);”;

2) w odnośniku nr 2 dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:

„9) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającą przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającą dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 49).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

³⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określenia położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1);

2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

- określenia położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1);
- 10) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).”;
- 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;”;
- 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;”;
- 5) w art. 5:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego udziela się przedsiębiorcy, jeżeli spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.”;
- b) w ust. 2a:
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) art. 54–61, art. 62 ust. 2, art. 62b ust. 2 i art. 66 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2020 r. poz. 2050);”,
- 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).”,
- c) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:
- „2b. W przypadku gdy do skazania doszło poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji uznaje się przestępstwa odpowiadające znamionom przestępstw wymienionych w ust. 2a.”;
- 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:
- „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 przewozie 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;”;
- 7) w art. 7a:
- a) w ust. 2:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego adres i siedzibę określoną w rejestrze przedsiębiorców w KRS albo w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adres stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG oraz adresy lokali, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;”,
- uchyla się pkt 2,
- 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 wymogu dobrej reputacji, które znamionami odpowiadają przestępstwom wymienionym w art. 5 ust. 2a.”,
- c) w ust. 4 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
 - „2a) wykaz pojazdów, o których mowa w ust. 7;”,
- d) w ust. 6 wyrazy „ust. 3 pkt 3, 4 i 7” zastępuje się wyrazami „ust. 3 pkt 3, 7 i 8, ust. 7 pkt 7 oraz ust. 8 pkt 1”,
- e) w ust. 7 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 6 i 7 w brzmieniu:
 - „6) dopuszczalną masę całkowitą;
 - 7) oświadczenie o wykorzystaniu pojazdu wyłącznie do transportu drogowego rzeczy pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w przypadku gdy zgłoszonym pojazdem będzie wykonywany wyłącznie tego rodzaju transport.”,
- f) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:
 - „8. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada corocznie organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, w terminie do dnia 31 marca roku następnego:

- 1) oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych, w tym osób, o których mowa w pkt 2, na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, bez względu na formę zatrudnienia;
 - 2) informację o średniej arytmetycznej liczbie kierowców zatrudnionych, bez względu na formę zatrudnienia, wykonujących operacje transportowe w roku poprzedzającym obowiązek złożenia informacji.”;
- 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) 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.”;
- 9) w art. 7d w ust. 1:
- 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 z dnia 15 września 2000 r. – 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;”,
 - b) w pkt 2 w lit. c w tiret drugim 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.”;

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;
- 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.”;

11) w art. 8 w ust. 6 wyrazy „ust. 3 pkt 1, 2 i 4” zastępuje się wyrazami „ust. 3 pkt 1 i 2”;

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 wniosek o wydanie licencji wspólnotowej na kolejny 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.”;

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.”;

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) po ust. 4 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 dziedziny wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

4b. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 4a pkt 2, stosuje się przepisy art. 37.

4c. Szkolenie, o którym mowa w ust. 4a pkt 1, prowadzi ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g.”,

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowy zakres wiedzy, warunki, sposób przeprowadzania i minimalną liczbę godzin szkolenia, o którym mowa w ust. 4a pkt 1,
- 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, o którym mowa w ust. 4a pkt 1,
- 3) wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu, o którym mowa w ust. 4a pkt 2,
- 4) maksymalną wysokość opłaty za przeprowadzenie szkolenia, o którym mowa w ust. 4a pkt 1

– uwzględniając potrzebę osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy niezbędnej do przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, wysokość rzeczywistych kosztów związanych z przeprowadzeniem szkolenia oraz konieczność ujednolicenia wydawanych zaświadczeń.”;

15) w art. 29a:

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

„2a. Ponowny przewóz kabotażowy 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, 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) 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.”;

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.⁴⁾”;

17) w art. 32b:

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

⁴⁾ W tym zakresie stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców (Dz. Urz. WE L 76 z 19.03.2002, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 6, str. 90).

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;
- 5) kserokopię dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy.”;

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.”;

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;
 - 2) oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców spełniających warunki, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2.”;

20) w art. 38 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Jednostki, o których mowa w ust. 2, wydają zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu, o którym mowa w art. 16b ust. 4a pkt 2, w przypadku osób, którym zawieszono certyfikat kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 37 ust. 1.”;

- 21) w art. 40 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) przeprowadzenie egzaminu, o którym mowa w art. 16b ust. 4a pkt 2.”;
- 22) w art. 41 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Opłaty, o których mowa w art. 40 pkt 2–4, pobiera jednostka, o której mowa w art. 38 ust. 2 i ust. 3.”;
- 23) w art. 54 w 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;”;
- 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) – stronę 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 uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1, z późn. zm.⁵⁾), z wyjątkiem informacji przekazywanych na podstawie przepisów odrębnych za pośrednictwem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.”;

25) w art. 54b uchyla się ust. 4;

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;”;

b) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przewoźnika drogowego, w tym:

- a) umów przewozowych, innych umów będących podstawą do wykonania przewozu drogowego, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje,
- b) dokumentów księgowych,
- c) aktów dotyczących pracowników,
- d) umów o pracę lub innych umów będących podstawą wykonywania przez kierowców przewozu na jego rzecz,

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 132, Dz. Urz. UE L 159 z 28.05.2014, str. 1 i 11, Dz. Urz. UE L 200 z 26.07.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 295 z 21.11.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 231 z 06.09.2019, str. 29.

- e) dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zadań dla kierowców i ich delegowania,
 - f) dokumentów zawierających dane na temat kabotażu,
 - g) dokumentów zawierających dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców,
 - h) innych dokumentów, w celu weryfikacji spełnienia warunków przewidzianych w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 22,
 - i) dokumentów zawierających informacje na temat organizowania przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do bazy eksploatacyjnej nie później niż w terminie ośmiu tygodni od dnia opuszczenia państwa, w którym znajduje się jego siedziba.”,
- c) w ust. 1a wyrazy „ust. 1 pkt 2, 5 i 6” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 2, 5–7”,
- d) w ust. 1c:
- wyrazy „ust. 1 pkt 5 i 6 i ust. 1a” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 5–7 i ust. 1a”,
 - w pkt 1 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu: „h) podwykonawcy;”,
- e) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Inspektor ma prawo do zatrzymywania pojazdów oraz podjęcia czynności kontrolnych w celu ustalenia, czy wykonywane są nimi przewozy drogowe objęte zakresem stosowania niniejszej ustawy.”;
- 27) art. 71 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 71. Zatrzymanie pojazdu do kontroli, w tym w celu ustalenia, czy podlega on zakresowi stosowania niniejszej ustawy, może być dokonane tylko przez umundurowanego inspektora.”;
- 28) w art. 76 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) ukończyła 23 lata oraz posiada wymagany stan zdrowia;”;
- 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.”;
- 30) w art. 82i w ust. 1 w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
- „d) po zgłoszeniu przez przewoźnika drogowego danych, o których mowa w art. 7a ust. 8;”;
- 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, zarządom 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 Rejestru lub systemie teleinformatycznym tego podmiotu, kto, kiedy i w jakim celu oraz jaki zakres danych uzyskać;”;

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, 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 art. 33 ust. 8 w zakresie zaświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 5, 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 osób.”;

33) w art. 87:

a) w ust. 1:

– w pkt 3 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu:

„j) przy wykonywaniu przewozów kabotażowych dokumenty, o których mowa w art. 29a ust. 3 i 4;”,

- w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:
„7) podpisane przez funkcjonariusza lub pracownika organu przeprowadzającego kontrolę pisemne oświadczenie o zdjęciu lub zerwaniu plomby tachografu do celów kontroli, zgodnie z art. 22 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 – jeżeli jest wymagane.”,
- b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
„6. Podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy, na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe; pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i obowiązku posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w ust. 1, 2 i ust. 4.”;
- 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 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.”;
- 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”;

36) w art. 92a w ust. 11:

a) po pkt 7 dodaje się przecinek i 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.”;

37) w załączniku nr 1:

a) lp. 1 otrzymuje brzmienie:

Nieokazanie:			
1.	1.1. wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	200	
	1.2. wypisu z licencji	500	10.2 BPN 11.2 BPN
	1.3. świadectwa kierowcy	150	10.4 PN
	1.4. zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	500	2.22 BPN 2.23 BPN 2.24 BPN
	1.4a. 1 wykresówki za dzień podlegający kontroli	500	2.21 BPN
	1.4b. od 2 do 15 wykresówek za dni podlegające kontroli	1000	2.21 BPN
	1.4c. powyżej 15 wykresówek za dni podlegające kontroli	1500	2.21 BPN
	1.5. zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypisów z tych zezwoleń	150	11.4 PN
	1.6. dokumentów wymaganych przy przewozie zwierząt określonych w przepisach rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 ³⁾	150	12.5 PN
	1.7. innego wymaganego w związku z wykonywanym przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	200	

b) lp. 2 otrzymuje brzmienie:

2.	Nieokazanie danych z karty kierowcy	500	2.22 BPN

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	50	

d) w lp. 7:

– pkt 7.7 i 7.8 otrzymują brzmienie:

	7.7. Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu – za każdy dzień	500	2.13 BPN
	7.8. Używanie wykresówki powyżej okresu, na jaki jest przeznaczona, wraz z utratą danych – za każdą wykresówkę	500 nie więcej niż 1000	2.15 BPN

– pkt 7.10–7.12 otrzymują brzmienie:

	7.10. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za kartę lub każdą wykresówkę	500	2.16 BPN
	7.11. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych – za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk	100 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk	2.17 BPN
	7.12. Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył – za każdy dzień podlegający kontroli	100	2.23 BPN

– pkt 7.15 otrzymuje brzmienie:

	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	500	2.26 BPN

– pkt 7.19 otrzymuje brzmienie:

	7.19. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	2000	2.6 NN

38) w załączniku nr 3:

a) w lp. 1:

– pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:

	1.1. Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspólnotowa	12 000	

– po pkt 1.1 dodaje się pkt 1.1a w brzmieniu:

	1.1a. Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji wspólnotowej	12 000	10.1 NN 11.1 NN

– po pkt 1.7 dodaje się pkt 1.7a w brzmieniu:

	1.7a. 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 ⁵⁾ – za każdego kierowcę	150	

– pkt 1.8 otrzymuje brzmienie:

	1.8. Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁵⁾ – od każdego kierowcy	8000	1.32 BPN

– pkt 1.12 otrzymuje brzmienie:

	1.12. Niewyposażenie kierowcy w:		
	1) wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	500	

	2) wypis z licencji	500	10.2 BPN 11.2 BPN
	3) wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym lub wypis z zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym	500	11.4 PN
	4) wypis z zezwolenia innego niż w pkt 1 i 3	500	
	5) wypis z zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne	500	
	6) świadectwo kierowcy	500	10.4 PN
	7) inny niż wymieniony w pkt. 1–6 dokument, o którym mowa w art. 87 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , wymagany w związku z realizowanym przewozem – za każdy dokument	500	

– pkt 1.15 otrzymuje brzmienie:

	1.15. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy lub osób bez obowiązkowej kwalifikacji wstępnej lub obowiązkowego szkolenia okresowego kierowcy	2000	7.1 BPN

– po pkt 1.16 dodaje się pkt 1.17 i 1.18 w brzmieniu:

	1.17. Naruszenie wymogu dotyczącego posiadania dokumentów, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ⁴⁾ z zastrzeżeniem art. 7b ust. 4 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	3000	
	1.18. Naruszenie wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie organizacji przewozów flotą pojazdów w sposób, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ⁴⁾	2000	

b) w lp. 2 po pkt 2.22 dodaje się pkt 2.23 w brzmieniu:

	2.23. Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , niespełniającej wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania.	12 000	

c) w lp. 5:

– pkt 5.1–5.4 otrzymują brzmienie:

	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 powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny	50	
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	200	1.2 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	300	1.3 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut	1000	1.4 NN
	5.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:		
	1) o czas do mniej niż 1 godziny	100	
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	200	1.5 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	300	1.6 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin	1000	1.7 NN
	5.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:		
	1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin	150	
	2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	300	1.8 PN
	3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	500	1.9 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	1000	1.10 NN
	5.4. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni:		
	1) o czas do mniej niż 10 godzin	300	
	2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	400	1.11 PN
	3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	600	1.12 BPN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	1500	1.13 NN
– pkt 5.5–5.10 otrzymują brzmienie:			
	5.5. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:		

	1) o czas do 1 godziny	200	
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	300	1.16 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	500	1.17 BPN
	5.6. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:		
	1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny	200	
	2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	300	1.20 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	500	1.21 BP
	5.7. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej:		
	1) o czas do 1 godziny	200	
	2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	400	1.18 PN 1.22 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	600	1.19 BPN 1.23 BPN
	5.8. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:		
	1) o czas do 3 godzin	200	
	2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin	400	1.26 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	500	1.27 BPN
	5.9. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:		
	1) o czas do 2 godzin	200	
	2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	500	1.24 PN
	3) o czas powyżej 4 godzin	1000	1.25 BPN
	5.10. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:		

	1) o czas do mniej niż 3 godzin	500	
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	600	1.28 PN
	3) o czas od 12 godzin	800	1.28 BPN

– 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	50	

– pkt 5.11 otrzymuje brzmienie:

	5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:		
	1) o czas do mniej niż 30 minut	200	
	2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut	300	1.14 PN
	3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	500	1.15 BPN
	4) w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22 ⁰⁰ do 6 ⁰⁰ , gdy pojazd obsługuje jeden kierowca:		
	a) o czas do mniej niż 1 godzina i 30 minut	300	1.31 PN
	b) o czas od 1 godziny i 30 minut	500	1.31 BPN

– pkt 5.12 otrzymuje brzmienie:

	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	100	3.9 PN
	3) za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin	200	3.10 BPN

– pkt 5.13 i 5.14 otrzymują brzmienie:

	5.13. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:		
	1) o czas do 2 godzin	200	
	2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	400	1.30 PN
	3) za każdą godzinę powyżej 4 godzin	500	1.30 BPN
	5.14. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:		
	1) o czas do mniej niż 3 godzin	200	
	2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	300	1.29 PN
	3) za każdą godzinę od 12 godzin	400	1.29 BPN

– pkt 5.15–5.18 otrzymują brzmienie:

	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	100	
	2) o czas od 2 godzin do mniej niż 8 godzin	200	
	3) o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	300	3.1 PN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	500	3.2 BPN
	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	100	
	2) o czas od 1 godziny do mniej niż 5 godzin	200	
	3) o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	300	3.3 PN
	4) za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	500	3.4 BPN
	5.17. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin:		

	1) o czas do mniej niż 10 minut	100	
	2) o czas od 10 minut do mniej niż 20 minut	200	3.5 PN
	3) o czas od 20 minut	500	3.6 BPN
	5.18. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin:		
	1) o czas do mniej niż 15 minut	100	
	2) o czas od 15 minut do mniej niż 25 minut	200	3.7 PN
	3) o czas od 25 minut	500	3.8 BPN

– pkt 5.20 otrzymuje brzmienie:

	5.20. Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców ¹²⁾ , kierowcom niepozostającym w stosunku pracy	500	

d) w lp. 6:

– pkt 6.1.1– 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

– pkt 6.1.5 i 6.1.6 otrzymują brzmienie:

	6.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	2000	2.2 BPN
	6.1.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.1.1–6.1.5	2000	2.7 BPN

– pkt 6.2.1 otrzymuje brzmienie:

	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	8000	2.8 BPN

– pkt 6.3.1 otrzymuje brzmienie:

	6.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	8000	2.4 NN

– pkt 6.3.7–6.3.9 otrzymują brzmienie:

	6.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za każdą kartę lub każdą wykresówkę	200	2.16 BPN
	6.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy – za każdy wpis	100	2.17 BPN
	6.3.9. Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączanej do karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie – za każdy dzień	200 maksymalnie 2000	2.26 BPN

– pkt 6.3.11 i 6.3.12 otrzymują brzmienie:

	6.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	200 maksymalnie 1000	2.19 BPN
	6.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie	3000	2.25 BPN

– pkt 6.3.14 otrzymuje brzmienie:

	6.3.14. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych	100 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk	2.17 BPN

e) w lp. 9 pkt 9.2 otrzymuje brzmienie:

	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	5000	5.2 NN

f) w lp. 10 po pkt 10.4 dodaje się pkt 10.5 w brzmieniu:

	10.5. Dopuszczenie do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t do 3,5 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona:		
	1) o mniej niż 5%	500	
	2) co najmniej o 5% i mniej niż o 10%	1000	
	3) co najmniej o 10% i mniej niż o 20%	1500	
	4) co najmniej o 20%	2000	

39) w załączniku nr 4:

a) po lp. 14 dodaje się lp. 14a w brzmieniu:

14a.	Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego 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	50	

b) w lp. 15 pkt 15.1 i 15.2 otrzymują brzmienie:

	15.1. nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdolność do ruchu drogowego	500	5.1 NN
	15.2. posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne	1000	5.2 NN

c) dodaje się lp. 20 w brzmieniu:

20.	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 ⁵⁾ – za każdego kierowcę	50	

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) w 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
- b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”;

2) art. 21 i art. 21a otrzymują 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. Kierowcy wykonującemu 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.”;

3) 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 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.⁶⁾);
- 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.⁷⁾) dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.”;
- 4) 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.”;
- 5) 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 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,

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1163, 1243, 1551, 1574, 1834, 1981, 2071, 2105, 2133 i 2232.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 432, 619, 1621, 1834, 1981 i 2105.

- 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.”;

- 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 przewiezionego 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 do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1a i 1b.”;

- 7) w art. 26d ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisy art. 25 stosuje się odpowiednio.”;

- 8) art. 31b otrzymuje brzmienie:

„Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być wykorzystana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu.

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.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 756) w art. 105 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i 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.”.

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 w ust. 2:

a) w pkt 1 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,”,

b) w pkt 2 lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,”,

c) w pkt 3 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy lub numer rachunku wnioskodawcy w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,”,

d) w pkt 4 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy lub numer rachunku wnioskodawcy w spółdzielczej kasie oszczędnościowej,”;

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.”.

Art. 5. 1. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną 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 z dnia wszczęcia postępowania administracyjnego.

3. Do spraw dotyczących naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, określonych w załącznikach nr 3 i 4 do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Do postępowań administracyjnych w zakresie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, prowadzonych wobec podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, o których mowa w art. 92a ust. 11 tej ustawy, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Przedsiębiorcy posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz wydane w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w art. 5 ust. 1, mają obowiązek dostosować się do wymagań w zakresie bazy eksploatacyjnej, o której mowa w art. 4 pkt 21a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie do dnia 1 stycznia 2023 r.

6. W celu dostosowania się do wymogów określonych w ust. 1, przedsiębiorcy są obowiązani do złożenia do organu wydającego to zezwolenie oświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 3 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 15 stycznia 2023 r.

Art. 6. Przepis art. 5 ust. 2a pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się do przestępstw skarbowych popełnionych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. Przepis art. 5 ust. 2b ustawy zmienianej w art. 1:

- 1) w zakresie przestępstw odpowiadających znamionom przestępstw wymienionych w art. 5 ust. 2a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym – stosuje się do przestępstw popełnionych po dniu wejścia w życie ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1935);
- 2) w zakresie przestępstw odpowiadających znamionom przestępstw wymienionych w art. 5 ust. 2a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą – stosuje się do przestępstw popełnionych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. Do postępowań administracyjnych, o których mowa w art. 32f ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 9. W odniesieniu do decyzji ostatecznej, o której mowa w art. 32f ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, wydanej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, o ile nie upłynął wskazany w niej okres zawieszenia wydawania nowych świadectw kierowców, uznaje się, że ten okres wynosi 30 dni i jest liczony od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, chyba że upłynąłby wcześniej według przepisów dotychczasowych.

Art. 10. Do wniosków o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 11. W przypadku gdy przewoźnik drogowy dokonał zgłoszenia pojazdu do licencji wspólnotowej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, a pojazd taki nie został zgłoszony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przewoźnik ma obowiązek zgłoszenia takiego pojazdu do tego zezwolenia w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy zmienianej w art. 1.

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 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.⁸⁾), Główny Inspektor Transportu 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. 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.

⁸⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w 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 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8.

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.

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.

Art. 15. 1. W latach 2022–2031 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym niniejszej ustawy wynosi:

- 1) dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – 176 813 400,00 zł, z czego w:
 - a) 2022 r. – 19 558 200,00 zł,
 - b) 2023 r. – 15 767 700,00 zł,
 - c) 2024 r. – 17 006 600,00 zł,
 - d) 2025 r. – 16 827 600,00 zł,
 - e) 2026 r. – 18 308 100,00 zł,
 - f) 2027 r. – 17 578 400,00 zł,
 - g) 2028 r. – 17 724 800,00 zł,
 - h) 2029 r. – 17 867 000,00 zł,
 - i) 2030 r. – 18 012 800,00 zł,
 - j) 2031 r. – 18 162 200,00 zł;
- 2) dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego – 359 033 400,00 zł, z czego w:
 - a) 2022 r. – 27 304 800,00 zł,
 - b) 2023 r. – 40 214 700,00 zł,
 - c) 2024 r. – 39 074 000,00 zł,
 - d) 2025 r. – 35 342 700,00 zł,
 - e) 2026 r. – 35 760 600,00 zł,
 - f) 2027 r. – 36 100 700,00 zł,
 - g) 2028 r. – 36 194 500,00 zł,
 - h) 2029 r. – 36 269 500,00 zł,
 - i) 2030 r. – 36 346 500,00 zł,
 - j) 2031 r. – 36 425 400,00 zł;

3) dla ministra właściwego do spraw transportu – 9 443 000,00 zł, z czego w:

- a) 2022 r. – 944 300,00 zł,
- b) 2023 r. – 944 300,00 zł,
- c) 2024 r. – 944 300,00 zł,
- d) 2025 r. – 944 300,00 zł,
- e) 2026 r. – 944 300,00 zł,
- f) 2027 r. – 944 300,00 zł,
- g) 2028 r. – 944 300,00 zł,
- h) 2029 r. – 944 300,00 zł,
- i) 2030 r. – 944 300,00 zł,
- j) 2031 r. – 944 300,00 zł.

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, 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 w ust. 1 pkt 2, stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.

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.

Art. 17. 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 17 lit. b i art. 16, które wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 2 pkt 1–3, które wchodzi w życie z dniem 2 lutego 2022 r.;
- 4) art. 2 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, zwany dalej „projektem ustawy”, zakłada zmianę przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i 1997), zwanej dalej „utd” lub „ustawą”, a także ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 756) oraz ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900). Celem projektu ustawy jest transpozycja do polskiego porządku prawnego art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, zwanej dalej: dyrektywą (UE) 2020/1057, stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I¹⁾.

Przedmiotowa dyrektywa weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. i od tego też dnia te środki należy stosować. Zgodnie z motywem 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 zmierza ona do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. Ponadto celem dyrektywy jest zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców, a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami, co w konsekwencji powinno

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.

przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania rynku transportu drogowego w Unii Europejskiej (por. motyw 3 dyrektywy (UE) 2020/1057).

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 11.04.2006, 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 23.03.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 224), rozszerzenie współpracy i wymiany informacji między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerzenie wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka.

Projektowana ustawa oprócz zmian wynikających z wdrożenia dyrektywy (UE) 2020/1057 wprowadza także zmiany mające na celu zwiększenie skuteczności nadzoru nad rynkiem usług przewozowych w Polsce, eliminację nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszą ochronę rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej, wpisując się jednocześnie w *ratio legis* transponowanej dyrektywy.

Projekt ustawy ma na celu również zapewnienie stosowania przepisów:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2020/1054”,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2020/1055”.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie postępowania administracyjnego w przedmiocie badania dobrej reputacji oraz wydawania świadectw kierowcy również w stosunku do kierowców niebędących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudnionych przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami samochodowymi o dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczającej 3.5 tony.

W projekcie ustawy zaproponowano także niezbędne zmiany w dotychczas istniejących przepisach, mając na uwadze potrzebę wyeliminowania niejasności oraz poprawę czytelności norm prawnych sprawiających trudności w interpretacji. Przedmiotowe zmiany są niezbędne także w celu prawidłowego dostosowania przepisów krajowych do przepisów wprowadzonych tzw. Pakietem Mobilności.

Dotychczas przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie miały zastosowania do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Liczba przedsiębiorstw prowadzących działalność z wykorzystaniem takich pojazdów w ruchu krajowym i międzynarodowym stale rośnie. W związku z tym poprzez przepisy rozporządzenia (UE) nr 2020/1055 objęto wskazanych przedsiębiorców regulacjami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidzianymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającym dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, a tym samym zbliżenia warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. Wymogom dotyczącym dostępu do zawodu został nadany obowiązkowy charakter w odniesieniu do przewoźników 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.

Z uwagi na zmianę art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dokonaną w art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055, dokonano zmiany art. 4 pkt 21a utd zawierającego definicję bazy eksploatacyjnej. W myśl nowego brzmienia definicji bazy eksploatacyjnej, będzie to

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; ponadto 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.

Wprowadzona zmiana spowoduje, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej faktycznie i w sposób ciągły będą prowadzili działalność transportową z tego państwa. Wprowadzenie rozszerzonej definicji bazy eksploatacyjnej pozwoli również zwalczać zjawisko wykorzystywania tzw. firm „skrzynek pocztowych”, a w konsekwencji zagwarantować uczciwą konkurencję i równe warunki na rynku wewnętrznym.

Zgodnie z art. 1 pkt 2 rozporządzenia 2020/1055, w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 w art. 3 uchyla się ust. 2. Stanowi on, że państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego. W związku z tym państwa członkowskie nie będą mogły nałożyć dodatkowych wymogów w tym zakresie. W konsekwencji czego w art. 5 ust. 2 utd został uchylony pkt 2, bowiem zawiera wymóg niewynikający z rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Zmiana w art. 1 pkt 3 lit. b projektu ustawy wynika ze zmiany art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym dokonano nowelizacji art. 5 utd poprzez dodanie do katalogu przestępstw w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji, przestępstwa z dziedziny prawa podatkowego. W związku z tym, przedsiębiorca i zarządzający transportem nie będzie spełniał dobrej reputacji, a tym samym przedsiębiorca nie uzyska zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli będzie skazany za przestępstwa umyślne w zakresie uchylania się od opodatkowania, posługiwania się imieniem i nazwiskiem, nazwą lub firmą innego podmiotu czy też nie wystawiania faktury lub rachunku lub wystawiania ich w sposób wadliwy albo odmawiania ich wydania. Jednocześnie do katalogu przestępstw wykluczających możliwość podjęcia działalności transportowej dodano niektóre przepisy dotyczące handlu narkotykami wymienione w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2020 r. poz. 2050).

W przypadku gdy do skazania doszło poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w wyrokach zagranicznych sądów karnych nie ma wskazania przepisów z polskich ustaw karnych. W związku z tym, poprzez zmianę zawartą w art. 1 pkt 5 lit. c projektu ustawy, dodano w art. 5 ust. 2b utd, stanowiący, że w przypadku gdy do skazania doszło poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, uznaje się przestępstwa odpowiadające znamionom przestępstw wymienionych w ust. 2a. Spowoduje to równy dostęp do zawodu przewoźnika drogowego.

Przepis ma na celu zapewnienie równości wobec prawa osób fizycznych skazanych na terytorium RP oraz poza terytorium RP. Katalog przestępstw wymienionych w art. 5 ust. 2a utd powinien mieć zastosowanie także do osób, które zostały skazane poza terytorium RP. Należy podkreślić, iż ochronie prawnej podlegają prawa słusznie nabyte. Ochrona praw nabytych nie oznacza nienaruszalności tych praw. Zasada ochrony praw nabytych nie ma charakteru absolutnego i nie wyklucza stanowienia regulacji mniej korzystnych dla jednostki. (...) Odstąpienie od ochrony praw nabytych jest dopuszczalne w szczególnych okolicznościach, gdy przemawia za tym inna zasada prawnokonstytucyjna” (zob. wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 22 czerwca 1999 r., K 5/99). Zgodnie z art. 32 ust. 1 Konstytucji wszyscy są równi wobec prawa. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. W stosunku do osób skazanych poza granicami RP za te same czyny takie ograniczenie nie obowiązywałoby. Nieuzasadnione jest zaś, aby miejsce popełnienia czynu zabronionego miało różnicować sytuację prawną osób fizycznych, co do wymogu spełnienia dobrej reputacji. Należy także wskazać, iż co do zasady obecnie obowiązujące przepisy miały zastosowanie przede wszystkim do obywateli RP. Tymczasem praktyka wskazuje, iż np. w zakresie zarządzającego transportem drogowym są wskazywane osoby niemające obywatelstwa RP. Osoby te mogły zostać skazane za przestępstwa odpowiadające znamionom przestępstw określonym w art. 5 ust. 2a utd w innym państwie i w związku z tym nie podlegały weryfikacji w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji, co do katalogu przestępstw wymienionych w art. 5 ust. 2a utd. Niezasadnym jest utrzymywanie stanu prawnego, w którym dochodziło do nierównego traktowania w zależności od państwa skazania.

Rozporządzenie (WE) nr 2020/1055 wprowadziło obowiązek uzyskania dokumentu potwierdzającego spełnienie warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i rynku dla przedsiębiorców wykorzystujących w swojej działalności przewozowej pojazdy, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony. Projekt ustawy zakłada, że takie uprawnienie

będzie wydawał starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG). W przypadku ubiegania się o licencję wspólnotową przedsiębiorca będzie mógł również ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (art. 1 pkt 6 lit. a projektu ustawy). To od decyzji przedsiębiorcy będzie zależało, z którego wariantu skorzysta.

Jednocześnie 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 – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG. We wpisach do CEIDG jest wskazane „Stale miejsce wykonywania działalności gospodarczej”. 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, z późn. zm.).

Zmiany przewidziane w art. 1 pkt 7 lit. a projektu ustawy wynikają ze zmian w art. 5a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym dokonano zmiany w art. 7a ust. 2 utd. W wyniku tego wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej będzie zawierał informację o adresie siedziby przedsiębiorcy oraz obowiązek wskazania adresów posiadanych lokali, w których będzie dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorcę (w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, jak i dokumentów zawierających dane na temat kabotażu i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku).

Natomiast zmiany w art. 1 pkt 7 lit b projektu ustawy wynikają z uchylecia w art. 5 w ust. 2 pkt 2 utd.

Zmiana w art. 7a ust. 3 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym spowoduje, że do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołącza się informację z Krajowego Rejestru Karnego dotyczącą niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 popełnionych na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej również dyrektora wykonawczego przedsiębiorstwa transportowego. Zmiana wynika ze wskazania w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 konieczności potwierdzenia spełnienia wymogu dobrej reputacji przez dyrektorów wykonawczych w przedsiębiorstwie transportowym.

Ponadto poprzez dodanie w art. 7a w ust. 3 pkt 8 wprowadzono obowiązek dołączenia do wniosku udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczenia osoby będącej członkiem organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, dyrektora wykonawczego, osoby prowadzącej działalność gospodarczą, osoby zarządzającej transportem lub uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzony przepis wynika z dodania w art. 5 ust. 2b utd.

W związku ze zmianą art. 11a ust 1 utd dokonano zmiany w art. 7a ust. 4 w zakresie dodania pkt 2a. Poprzez wskazaną zmianę określono obowiązek dołączenia przez przedsiębiorcę do wniosku o udzielenie licencji wspólnotowej również wykazu pojazdów.

Poprzez dodanie w art. 7a w ust. 7 utd pkt 6 i 7 wprowadzono obowiązek przedłożenia, po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, oświadczenia o wykorzystaniu pojazdu wyłącznie do transportu drogowego rzeczy pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w przypadku gdy zgłoszonym pojazdem będzie wykonywany wyłącznie tego rodzaju transport. Zgłoszeniu podlegają pojazdy samochodowe lub zespoły pojazdów. W przypadku gdy dmc zgłoszonego pojazdu samochodowego będzie mniejsza niż 3,5 tony, nie będzie to oznaczać, że cały zestaw pojazdów, którym będzie wykonywany transport drogowy, będzie miał dmc do 3,5 tony. Dlatego też niezbędne jest wprowadzenie wskazanego przepisu, co będzie także odpowiadać treści rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Jednocześnie po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca będzie obowiązany do

przedłożenia do organu udzielającego takiego zezwolenia wykazu pojazdów zawierającego informację o dopuszczalnej masie całkowitej zgłaszanych pojazdów.

Dodanie w art. 7a ust. 8 spowoduje, że po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada do organu udzielającego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia poprzedniego roku oraz informację o średniej arytmetycznej liczbie wszystkich kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy. Poprzez rozporządzenie 2020/1055 rozszerzono zakres danych gromadzonych w krajowych rejestrach elektronicznych (w Polsce takim systemem jest Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zwany dalej „KREPTD”) o informacje dotyczące liczby osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, która jest wprowadzana do rejestru krajowego do dnia 31 marca każdego roku. Dodatkowo rozszerzono KREPTD o informację o średniej liczbie wszystkich kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy. Wprowadzony przepis wynika z załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8) i jest niezbędny przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń. Oświadczenie takie będzie składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

W związku ze zmianą art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 konieczna jest zmiana art. 7b ust. 4 utd. W wyniku wprowadzonej zmiany, jeżeli przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy prowadzącemu usługowe prowadzenie ksiąg rachunkowych, dokumentacja będzie musiała być przechowywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzona zmiana ułatwi służbom kontrolnym dostęp do uzyskania niezbędnej dokumentacji w zakresie spraw księgowych w przypadku kontroli u przedsiębiorcy. Ponadto wprowadzona zmiana przyczyni się do tego, aby przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły przebywali i prowadzili działalność transportową z tego państwa. Projekt ustawy zakłada również, że dokumenty te mogą zostać udostępnione uprawnionym służbom kontrolnym również w formie elektronicznej.

Zmiana w art. 1 pkt 9 lit. a projektu ustawy polega na dodaniu dyrektora wykonawczego do katalogu osób, względem których może być wszczęte postępowanie w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji. Zmiana ta wynika z wprowadzonych zmian w art. 7a ust. 3 pkt 6 utd.

Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz starosta, zgodnie z art. 7d ust. 1 utd, są organami właściwymi do rozpoznania spraw w przedmiocie dokonania oceny, czy przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego spełnia wymóg dobrej reputacji. Procedura ta wszczynana jest z uwagi na stwierdzenie przez organ poważnych naruszeń związanych z wykonywanym transportem drogowym na terytorium kraju, jak i na terytorium innych państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lub stwierdzeniem popełnienia przestępstwa wskazanego w katalogu zawartym w art. 5 ust. 2a utd. Należy również wskazać, że w przypadku gdy do skazania doszło poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji uznaje się przestępstwa odpowiadające znamionom przestępstw wymienionych w ust. 2a. Takie rozwiązanie pozwoli również na weryfikację niekaralności osób wcześniej nieprzebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Jednocześnie organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c utd, w przypadku gdy został wydany prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie naruszenia przepisów wspólnotowych dotyczących, w szczególności:

- czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
- maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
- kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców;
- badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
- dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
- bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
- instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
- praw jazdy;
- dostępu do zawodu;

- transportu zwierząt;
- delegowania pracowników w transporcie drogowym;
- prawa właściwego dla zobowiązań umownych;
- kabotażu.

Zmiana w art. 1 pkt 10 projektu ustawy dotyczy zastosowania środka rehabilitacyjnego w celu odzyskania dobrej reputacji, o którym mowa w art. 7e utd. Do środków rehabilitacyjnych umożliwiających odzyskanie dobrej reputacji dodano 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 oraz zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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, 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 dotychczasowych kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W tym celu w ustawie o transporcie drogowym w art. 11 dodano ust. 2c.

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:

- 1) posiadać wypisów z tego zezwolenia i wypisów z licencji wspólnotowej w łącznej liczbie przekraczającej liczbę pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej;
- 2) wykorzystywać do wykonywania krajowego transportu drogowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów niezgłoszonych właściwemu organowi oraz pojazdów zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Wprowadzenie wskazanego przepisu 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.

Proponowany przepis art. 11a ust. 1 pkt 2 lit. b nie wprowadza nowego zakazu, bowiem dotychczas do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego mogły być zgłaszane jedynie pojazdy zarejestrowane na terytorium RP. Przepis ten ma na celu jasne wskazanie, aby nie zgłaszać innego rodzaju pojazdów do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gdyż w praktyce zdarzały się przypadki prób dokonania tego rodzaju zgłoszeń. Stosownie do treści art. 5 lit. b rozporządzenia 1071/2009, aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a – stałej i rzeczywistej siedziby, przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu. Należy ponadto podkreślić, iż zgodnie z art. 71 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (p.r.d.) właściciel pojazdu, niebędącego nowym pojazdem, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia. Natomiast treść art. 73 ust. 5 p.r.d. stanowi, że w razie powierzenia pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu, pojazd ten jest rejestrowany przez określony w ust. 1 tego przepisu organ właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) podmiotu polskiego.

Ponadto dodanie w art. 11 d 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 wykorzystujący 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.

Zmiana w art. 16b utd określa procedurę postępowania w przypadku przywrócenia zdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi w przypadku ustania przesłanek utraty przez niego dobrej reputacji. Jednocześnie w ust. 4a i 6 tego przepisu wskazano, jakie przesłanki organ powinien wziąć pod uwagę, aby przywrócić zarządzającemu transportem dobrą reputację, a także procedurę z tym związaną.

Zgodnie z art. 14 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (WE) 1071/2009 w brzmieniu nadanym w art. 1w pkt 11 w lit. a rozporządzenia (UE) nr 2020/1055, 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 tego rozporządzenia. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących, certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

Mając powyższe na uwadze, poprzez art. 1 pkt 14 projektu ustawy, określono procedurę przywrócenia zarządzającemu transportem dobrej reputacji poprzez odbycie szkolenia lub zdanie egzaminu. Egzamin w celu odzyskania zarządzającego transportem dobrej reputacji będzie tożsamy z egzaminem, o którym mowa w art. 37 ust. 1, czyli egzaminem na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Natomiast szkolenie w tym zakresie będzie prowadził ośrodek, o którym mowa w art. 39g utd, czyli ośrodek przeprowadzający szkolenia na kwalifikacje kierowców zawodowych.

W art. 16b ust. 6 utd wprowadzono delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wydania rozporządzenia określającego szczegółowy zakres wiedzy, warunki, sposób przeprowadzania i minimalną liczbę godzin szkolenia, o którym mowa w art 16b ust. 4a pkt 1, wzór zaświadczenia o ukończeniu wskazanego szkolenia i maksymalną wysokość opłaty. Ponadto w rozporządzeniu zostanie określony wzór zaświadczenia o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu, o którym mowa w art. 16b ust. 4a pkt 2.

Poprzez zmianę art. 29a utd uregulowano zasady wykonywania przewozów kabotażowych oraz określono dokumenty jakie kierujący będzie obowiązany przedstawić uprawnionym służbom w toku kontroli drogowej (art. 1 pkt 15 projektu ustawy).

Przepisem art. 2 pkt 4 lit a rozporządzenia (UE) nr 2020/1055 unijny prawodawca dodał w ramach art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 nowy ust. 2a, zgodnie z którym „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.”. Projektowany art. 29a ust. 2a projektu ustawy wdraża do prawa krajowego przedmiotowy przepis. Ponadto po czterodniowym okresie od zakończenia przewozu kabotażowego, w celu możliwości wykonania kolejnego przewozu kabotażowego, niezbędne jest wykonanie przez przewoźnika drogowego przewozu międzynarodowego.

Zmiana w art. 1 pkt 16 projektu ustawy (art. 32a utd) przewiduje rozszerzenie zakresu podmiotowego 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.

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 państwa członkowskiego Unii Europejskiej (art. 1 pkt 17 projektu ustawy).

Zmiana w art. 1 pkt 18 projektu ustawy zakłada, że w przypadku popełnienia bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy w tym samym roku kalendarzowym, 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 były zbyt surowe względem przedsiębiorców transportu drogowego zatrudniających kierowców, w szczególności spoza obszaru Unii Europejskiej. W obecnej sytuacji, gdzie kierowcy zagraniczni stanowią istotną kadrę kierowców polskich firm transportowych, obowiązujące przepisy w tym zakresie wymagały zmiany.

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 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.

Zmiana art. 1 pkt 20 projektu ustawy wynika z wprowadzenia procedury przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi w wyniku odbycia szkolenia trwającego co najmniej trzy miesiące lub zdania egzaminu obejmującego dziedziny wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym jednostki przeprowadzające proces certyfikacji przewoźników drogowych wydadzą osobie stosowne zaświadczenia o zdaniu egzaminu, jako elementu niezbędnego do potwierdzenia odzyskania dobrej reputacji.

Przepisy zawarte w utd stanowią, że przedsiębiorca podejmujący i wykonujący transport drogowy jest obowiązany do ponoszenia opłat za określone czynności administracyjne związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Zgodnie ze zmianą zawartą w art. 1 pkt 20

projektu ustawy, przedsiębiorca będzie obowiązany do ponoszenia kosztów dotyczących przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi poprzez zdanie egzaminu, o którym mowa w art. 16b ust. 4a pkt 2 ustawy. Natomiast zmiana w art. 1 pkt 22 projektu ustawy zakłada, że opłaty m.in. za organizację i przeprowadzenie ww. egzaminu pobiera jednostka certyfikująca przewoźników drogowych, czyli Instytut Transportu Samochodowego.

Mając na uwadze wdrożenie art. 5 dyrektywy 2006/22, w brzmieniu nadanym dyrektywą (UE) 2020/1057, w art. 54 w ust. 2 ułd do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego dodano podejmowanie starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”, oraz 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), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”. Kontrole takie będą wykonywane w tym samym czasie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego, jednego lub większej liczby państw członkowskich i będą mogły zostać przeprowadzone wspólnie z polskimi organami kontrolnymi.

Ponadto do kompetencji Głównego Inspektora dodano zadanie polegające na wymianie z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej, 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, informacji dostępnych na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a więc informacji dotyczących krajowej wykładni oraz

stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz informacji w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz czasu pracy kierowców. Sposób, tryb i termin przekazywania tych informacji został określony w projektowanym art. 54aa, zgodnie z dyspozycją art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2006/22.

Zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2006/22 w brzmieniu nadanym w art. 2 pkt 8 dyrektywy 2020/1057, wymiana informacji jest prowadzona za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012. Projektowany art. 54aa ust. 5 utd zawiera dookreślenie, że tego rodzaju informacje będą udostępniane poprzez system (IMI). Przepis art. 1 pkt 24 projektu ustawy wprowadza zmianę polegającą na uchyleniu ust. 4 w art. 54b, która jest zmianą porządkującą. Uchylany przepis, który stanowi, 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.

Przepis art. 1 pkt 25 lit. a projektu ustawy wprowadza zmianę brzmienia pkt 3 w art. 55 ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2020/1054 funkcjonariusze służb kontrolnych zyskali możliwość zdejmowania lub zrywania do celów kontroli plomb zabezpieczających urządzenia rejestrujące. Zmieniony art. 22 ust. 5 akapit trzeci i czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowi, że w takich przypadkach, gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez uzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak. Ponadto, 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, organ kontrolny i państwo członkowskie, numer karty kontrolnej, numer zdjętej plomby, datę 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. Wyżej wymieniony wzór pisemnego oświadczenia zostanie przyjęty rozporządzeniem wykonawczym Komisji Europejskiej, analogicznie jak to miało miejsce w przypadku formularza oświadczenia w

sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu, którego wzór został określony w załączniku do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiającego standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu.

Regulacje zawarte w art. 1 pkt 26 lit. b projektu ustawy przewidują rozszerzenie kompetencji kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie możliwości żądania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przedsiębiorcy. Informacje takie będą niezbędne w celu prawidłowej realizacji zadań kontrolnych Inspekcji. Przepisy art. 1 pkt 24 lit. c i d projektu ustawy są wynikową zmianą zawartą w art. 1 pkt 5 lit. b.

Zmiana wprowadzona w art. 1 pkt 27 projektu ustawy wynika z rozszerzenia uprawnień kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w związku z wdrożeniem do krajowego porządku prawnego tzw. Pakietu Mobilności I. Zmiana ta umożliwi inspektorowi zatrzymywanie do kontroli drogowej pojazdów o dmc od 2,5 tony i jest niezbędna ze względu na rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 do pojazdów o dmc powyżej 2,5 tony i nie więcej niż 3,5 tony i do uprawnień kontrolnych w zakresie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy oraz ustalenia rodzaju wykonywanego transportu, co jest możliwe dopiero po zatrzymaniu do kontroli.

Przepis art. 1 pkt 28 projektu ustawy 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 lata, 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 karierę 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.

Zmiana art. 82h utd polega na rozszerzeniu katalogu danych gromadzonych w systemie ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w zakresie:

- 1) liczby osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku,
- 2) średniej arytmetycznej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, oraz
- 3) oceny ryzyka przedsiębiorstwa.

Rozszerzenie systemu ewidencji przewoźników o wskazane dane zwiększy funkcjonalność Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Poprzez rozporządzenie 2020/1055 rozszerzono zakres informacji gromadzonych w krajowych rejestrach elektronicznych (w Polsce takim systemem jest KREPTD) o informacje dotyczące liczby osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, która jest wprowadzana do rejestru krajowego do dnia 31 marca każdego roku. Gromadzenie tych danych jest niezbędne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania systemu KREPTD i nie pozostaje w sprzeczności z zasadami demokratycznego państwa prawa.

Nowelizacja art. 82j utd dodaje możliwość zawierania porozumień o udostępnianiu danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego, prowadzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w drodze teletransmisji, z wymienionymi w ustawie podmiotami, w przypadku gdy dane, kto, kiedy i w jakim celu przetwarza zgromadzone w tym rejestrze zakresy danych, będą rejestrowane w systemie teleinformatycznym tych podmiotów.

Ponadto Główny Inspektor Transportu Drogowego może udostępniać niektóre dane zawarte w KREPTD starostom, wojewódzkim inspektorom, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, naczelnikom urzędów celno-skarbowych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządom 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. Zmiana w art. 82j ust. 8 pkt 1 ma na celu konieczność odnotowania również w systemie teleinformatycznym podmiotu korzystającego z Rejestru danych dotyczących logowania i zakresu pozyskanych danych.

Zgodnie z art. 83 organy udzielające uprawnień przewozowych są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, 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 obowiązani 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 obowiązani 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 obowiązani przekazać informacje do ministra właściwego do spraw transportu z zakresu udzielonych uprawnień transportowych.

Zmiana w art. 87 utd poprzez dodanie ust. 6 przewiduje, że w toku kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe. Aby sformułowanie tego uprawnienia nie budziło wątpliwości i nie naruszało obowiązków kontrolowanego kierowcy w zakresie stosowania urządzenia rejestrującego oraz obowiązku przechowywania w pojeździe i okazywania do kontroli dokumentów związanych z przewozem drogowym, w dodawanym przepisie zawarte zostało zastrzeżenie, że uprawnienie to nie może naruszać obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1–2 i ust. 4 utd.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również 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 utd 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 ze zmienionym art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE: 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 br. trwały konsultacje przygotowanego w tym zakresie projektu aktu wykonawczego.

Dodatkowo należy wskazać, że zmiana wprowadzona w rozporządzeniu 1071/2009 w art. 12 w ust. 1 i konieczność rozszerzenia systemu oceny ryzyka o dodatkowe naruszenia, określone w art. 6 rozporządzenia 1071/2009, rodzi wiele pytań, w tym o sposób tego rozszerzenia, przyjęcie odpowiedniego sposobu wyliczania współczynnika wysokiego ryzyka. Dodatkowo budzi wątpliwość, czy rozszerzenie to powinno objąć wszystkie naruszenia wskazane w art. 6 – w tym dotyczące naruszeń przepisów karnych z art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia 1071/2009, czy też jedynie naruszenia z lit. b tego przepisu. Ma to istotne znaczenie w kontekście opracowania oceny ryzyka i przygotowania systemu obsługującego ten proces.

Ponadto w dodanym przez rozporządzenie 2020/1055 – art. 16 ust. 2 lit. i rozporządzenia 1071/2009 wskazano, że KREPTD 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.

Mając powyższe na uwadze, nie jest możliwe prawidłowe wdrożenie przepisów unijnych w zakresie systemu oceny ryzyka bez uprzedniego przyjęcia aktu wykonawczego UE określającego wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa.

Mając na uwadze konieczność uporządkowania przepisów dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w projekcie ustawy 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.

Zmiana wprowadzona w art. 1 pkt 36 projektu ustawy dotyczy zmiany brzmienia części wspólnej art. 92a ust. 11 utd w związku z art. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057 oraz zmienionym art. 14a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Biorąc pod uwagę wejście w życie z dniem 20 sierpnia 2020 r. nowych regulacji dotyczących warunków socjalnych kierowców oraz nałożenie na przedsiębiorstwa transportowe nowych obostrzeń związanych z organizacją pracy w przewozach drogowych, wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającym 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 zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, należy wskazać, iż przepisy utd w obecnym brzmieniu nie dają możliwości egzekwowania tych regulacji. Dlatego też do załącznika nr 3 utd, zawierającego wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, oraz do załącznika nr 4, zawierającego wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego dla zarządzającego transportem, wprowadzono naruszenia, które pozwalają odpowiednio sankcjonować odbiór odpoczynku regularnego w pojeździe oraz brak odpowiedniej organizacji pracy po stronie przewoźnika, uniemożliwiający powrót kierowcy do jego miejsca zamieszkania lub centrum operacyjnego pracodawcy.

Projektowana ustawa zawiera również propozycję innych zmian załączników do utd, mających na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, tak aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia. 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.

Mając na uwadze powyższe, projekt ustawy przewiduje w załączniku nr 1 do utd zmiany w lp. 1. W myśl zaproponowanych przepisów, zgodnie z pkt 1.1 nieokazanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego sankcjonowane będzie karą w wysokości 200 zł, za nieokazanie wypisu z licencji przewidziana kara będzie wynosiła 500 zł, a nieokazanie świadectwa kierowcy sankcjonowane będzie karą w wysokości 150 zł. Zgodnie z lp. 1.4 – naruszenia polegającego na nieokazaniu zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, oraz lp. 2 (nieokazanie danych z karty kierowcy) poprzez zmianę wysokości grzywny z 200 do 500 zł z uwagi na fakt, że naruszeniom tym została przypisana kategoria „BPN” (bardzo poważne naruszenie). Nowe brzmienie naruszenia określonego w lp. 1.4 oraz dodanie nowych naruszeń, określonych w lp. 1.4a, 1.4b i 1.4c ma na celu uwzględnienie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 24 marca 2021 r. w sprawach połączonych C-870/19 i C-871/19, w którym Trybunał orzekł, że wykładni art. 15 ust. 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. oraz art. 19 rozporządzenia nr 561/2006 należy dokonywać w ten sposób, że w przypadku nieprzedstawienia przez kierowcę pojazdu drogowego poddanego kontroli wykresówek urządzenia rejestrującego dotyczących kilku dni pracy w okresie obejmującym dzień kontroli i 28 poprzedzających go dni właściwe organy państwa członkowskiego miejsca kontroli są obowiązane do stwierdzenia jedynie jednolitego naruszenia obciążającego tego kierowcę i do nałożenia na niego tylko jednej kary. Zaproponowana zmiana zakłada wprowadzenie jednej kary administracyjnej za brak okazania podczas kontroli wykresówek. Jednocześnie zdecydowano się na uzależnienie wysokości kary od liczby nieokazanych wykresówek. Tak więc w zależności od liczby nieokazanych wykresówek do kontroli za dni podlegające kontroli zostanie nałożona jedna kara. Zgodnie bowiem ze stanowiskiem TSUE naruszenie art. 15 ust. 7 rozporządzenia 3821/85 jest tym poważniejsze, im wyższa jest liczba wykresówek, które nie mogą być przedstawione przez kierowcę. Uchybienie takie uniemożliwia skuteczną kontrolę warunków pracy kierowców i przestrzeganie bezpieczeństwa drogowego przez wiele dni. Tak więc, aby spełnić wymóg proporcjonalności kary wymagany przez art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006, kara musi być elastyczna względem wagi naruszenia.

Podobne zmiany w zakresie dostosowania wysokości grzywny do kategorii wagi naruszenia zaproponowano w odniesieniu do naruszeń z lp., 7.7, 7.8, 7.10, 7.11 i 7.15. Natomiast zmiana wysokości grzywny w lp. 7.19 z tytułu posługiwania się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów, polega na jej podwyższeniu do 2000 zł, ponieważ naruszenie to posiada kategorię „NN” (najpoważniejsze naruszenie) w transporcie drogowym i powinno być w sposób proporcjonalnych i odstraszający sankcjonowane. Naruszenie to negatywnie wpływa również na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i egzekucję przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym. Ponadto w załączniku nr 1 do utd w lp. 5 dodano pkt 5.7 określający nowe naruszenie (polegające na wykorzystywaniu 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), a w lp. 7 w pkt 7.12 zmieniono brzmienie naruszenia. Niniejsze naruszenia stanowią przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Zmiany w załączniku nr 3 utd, w zakresie naruszeń ogólnych zasad i warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i przewozów na potrzeby własne, dotyczą m.in. nowego brzmienia lp. 1.1 i wydzielenia w lp. 1.1a nowego naruszenia, tak aby wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspólnotowa stanowiło odrębne naruszenie od wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji wspólnotowej.

Ponadto zmiany te analogicznie, jak w przypadku zmian do załącznika nr 1 do utd, mają na celu dostosowanie do kategoryzacji naruszeń w transporcie drogowym.

Ponadto w załączniku nr 3 do utd w lp. 1.7a, lp. 1.17 i lp. 1.18 dodano nowe naruszenia, które mają stanowić przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Proponowany przepis lp. 1.7a wprowadza naruszenie w postaci niedokumentowania, nieprzechowywania w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazania do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia 561/2006, tj. obowiązku powrotu do centrum operacyjnego pracodawcy lub powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru tygodniowego odpoczynku. Sam obowiązek przechowywania takich dokumentów i okazywania ich do kontroli wynika z art. 8 ust. 8a zdanie 3 rozporządzenia 561/2006.

Dodanie w załączniku nr 3 do utd lp. 1.17 naruszenia wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie posiadania lokalu, w którym przedsiębiorca ma dostęp do dokumentów, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz w lp. 1.18 naruszenia wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie organizacji przewozów flotą pojazdów w sposób, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jest konieczne ze względu na potrzebę wprowadzenia odpowiedniego zabezpieczenia egzekwowania przepisów rozporządzenia 1071/2009 dotyczących wymogu siedziby, w brzmieniu wprowadzonym na mocy rozporządzenia (UE) 2020/1055.

Ponadto w załączniku nr 3 do utd w lp. 5 dodano pkt 5.10a określający nowe naruszenie (polegające na dopuszczeniu 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.) Dodanie ww. naruszenia stanowi jednocześnie wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-102/16 Vaditrans. W lp. 1 w pkt 1.8 zmieniono brzmienie naruszenia. Niniejsze naruszenia stanowią przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Pozostałe zmiany w załącznikach do utd, dotyczące naruszeń z zakresu przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym, a także stosowania tachografów i warunków technicznych pojazdu mają na celu dostosowanie wysokości kar pieniężnych za te naruszenia do kategoryzacji naruszeń w transporcie drogowym i zapewnienia adekwatności sankcji do rodzaju naruszenia prawa.

Powyższe uzasadnienie odnosi się również do zmian w załączniku nr 4 do utd.

W zakresie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przewiduje się następujące zmiany:

1) zmiana brzmienia pkt 7 w art. 2, zmiana brzmienia art. 21a oraz dodanie art. 21b

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 kierowców²⁾ w związku z art. 77⁵ § 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

²⁾ Dz. U. z 2019 r. poz. 1412.

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.

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 dnia 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. niepoprawną 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: „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”.

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 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 ryczałtów 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 ryczałtu 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 ryczałtów 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) (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 do spraw transportu, powołanego w ramach Rady Dialogu Społecznego.

2) zmiana brzmienia art. 21 i art. 21a

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”.

Zmiana odnośnie do art. 21a została szczegółowo opisana w pkt 1.

3) dodanie art. 21b

Nowa propozycja art. 21b została szczegółowo opisana w pkt 1.

W związku z likwidacją możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej w ramach przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, zaproponowano dodanie art. 21b. Propozycja zawarta w art. 21b ust. 2 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 korzystanie 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 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 proponujemy nowy przepis art. 21b ust. 2, w wyniku czego będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS.

4) zmiana brzmienia art. 22

Propozycja zmiany art. 22 ustawy 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.

5) zmiana brzmienia art. 25

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. 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.

6) zmiana brzmienia art. 26

Zmiana brzmienia art. 26 ma na celu dostosowanie zmienianego przepisu do art. 10 rozporządzenia 561/2006. Przedmiotowy przepis rozporządzenia obowiązuje od sierpnia 2020 r.

7) zmiana brzmienia art. 26d ust. 3

Zmiana o charakterze wynikowym związana ze zmianą brzmienia art. 25.

8) zmiana brzmienia art. 31b

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 minut, czyli inaczej niż u pozostałych kierowców, których przerwy muszą trwać co najmniej 15 minut, a w przypadku kierowców wykonujących przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub umowie AETR po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 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.

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

Zmiany w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) w art. 44 mają charakter porządkowy. Pierwsza zmiana 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.

Druga zmiana dotyczy wykazu aktów prawnych, których kontrola wykonywania wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych i wynika ze zmienionego art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

W przepisach przejściowych w art. 5 zostało określone, że do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Podobnie przepisy dotychczasowe znajdą zastosowanie do postępowań administracyjnych w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d utd, jednakże 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).

Do spraw dotyczących zawieszenia wykonywania transportu drogowego przez przewoźnika drogowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Projektowany przepis art. 13 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. 13 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 projektu ustawy.

Zmiany w art. 7 w ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 utd wymagają wprowadzenia przepisów dostosowujących, regulujących właściwość organu w przypadku, gdy starosta właściwy na podstawie dotychczasowych przepisów wydał określone w tych przepisach uprawnienia

przewozowe, a w związku z projektowaną zmianą przestanie być właściwy dla danego przedsiębiorcy. Siedziba przedsiębiorcy w rozumieniu art. 5 lit. a rozporządzenia 1071/2009 nie musi bowiem być tożsama z siedzibą określoną we właściwym rejestrze czy CEIDG. Celowe wydaje się, aby w takich przypadkach właściwym w sprawach zmiany, cofnięcia czy zawieszenia uprawnień przewozowych pozostał starosta, który je wydał.

Termin wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy określono na miesiąc od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 21 lutego 2022 r.;
- 2) art. 1 pkt 17 lit. b i art. 16, które wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 2 pkt 1–3, które wchodzi w życie z dniem 2 lutego 2022 r.;
- 4) art. 2 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 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.).

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw 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 06.12.2021 Źródło: Prawo UE Nr w Wykazie prac UC93

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma na celu dostosowanie polskiego porządku prawnego do 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, zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) 2020/1054;
- 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, zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) 2020/1055;
- 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.

W zakresie dyrektywy 2020/1057 przedmiotowy projekt wdraża art 2 tejże dyrektywy.

Proponowany w projekcie ustawy zakres zmian zapewnia kompletność wdrożenia nowych przepisów unijnych. Przewiduje się, że wdrożenie tzw. Pakietu Mobilności I będzie obejmowało zmiany polegające na:

- 1) uchwaleniu zmian do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- 2) uchwaleniu ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego, mającej na celu wdrożenie art. 1, art. 5, art. 6 i art. 8 dyrektywy (UE) 2020/1057,
- 3) uchwaleniu zmian porządkujących obecne przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Pakiet Mobilności rozszerza zakres stosowania przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej w odniesieniu do przedsiębiorców wykonujących transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita (dmc) przekracza 2,5 t i nie przekracza 3,5 t, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Celem pakietu jest zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 t, a tym samym zbliżenie warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. Ponadto projekt ustawy wprowadza określone regulacje, dotyczące wszystkich przedsiębiorców wykonujących zarobkowe towarowe przewozy drogowe, wynikające z doprecyzowania przepisów wspólnotowych w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w zakresie posiadania wymogu siedziby, dobrej reputacji i kompetencji zawodowych.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. i od tego też dnia środki te należy stosować. Zmierza ona do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego poprzez zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami drogowymi.

Zmieniona w art. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 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. Urz. WE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.), zwana dalej: dyrektywą 2006/22, rozszerza zakres 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 23.03.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 224), rozszerza współpracę między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerza wykorzystanie krajowych systemów oceny ryzyka.

Ponadto projekt ustawy ma na celu:

- wdrożenie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K11/15 poprzez zmianę brzmienia przepisu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców definiującego podróż służbową kierowcy, kierowcy,
- nowelizację ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych o charakterze porządkującym, wynikającym 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. Dotychczasowy przepis art. 90a ust. 2a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, 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 i jednocześnie dodany do art. 104 w ust. 1a ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- nowelizację ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach o charakterze porządkującym, polegającą na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu, opcjonalnie 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,
- nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców o charakterze porządkującym, polegającą na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budzą wątpliwości interpretacyjne i często stwarzają możliwość nadużyć.

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

Przepisy rozporządzenia (UE) 2020/1055 wchodzą w życie z dniem 21 lutego 2022 r., zaś rozporządzenia (UE) 2020/1054 weszły w życie co do zasady z dniem 20 sierpnia 2020 r. Wyjątek stanowi art. 1 pkt 15 (dotyczący art. 16 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006) i art. 2 pkt 12 (dotyczący art. 36 rozporządzenia (UE) nr 165/2014), które stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r. Przepis art. 9 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r.

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

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1055 projekt przewiduje objęcie przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przedsiębiorców wykonujących transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 t i nie przekracza 3,5 t, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu oraz nakłada analogiczne obowiązki na kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy tymi pojazdami jak w przypadku kierowców zawodowych np. obowiązek posiadania świadectwa kierowcy.

Ponadto projekt ustawy zakłada doprecyzowanie przepisów ustawy o transporcie drogowym w części dotyczącej dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w tym w zakresie wymogów związanych z posiadaniem siedziby przedsiębiorcy w której będzie dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorcę, w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, jak i dokumentów zawierających dane na temat kabotażu i czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku. W wyniku wprowadzonej zmiany, powstanie także obowiązek prowadzenia ksiąg rachunkowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzona zmiana przyczyni się, aby przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły przebywali na jego terytorium oraz prowadzili działalność transportową z tego państwa.

Projekt zakłada doprecyzowanie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie rozszerzenia katalogu przestępstw, wykluczających spełnienie wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorcę i zarządzającego transportem.

Projekt ustawy określa także środki rehabilitacyjne w przypadku utraty dobrej reputacji przez przedsiębiorcę lub utraty zdolności do kierowania operacjami transportowymi przez zarządzającego transportem i procedurę przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, zakończoną wydaniem stosownego zaświadczenia przez organ certyfikujący zarządzających.

Ponadto projekt doprecyzowuje przepisy dotyczące wykonywania przewozów kabotażowych w Unii Europejskiej, z uwzględnieniem zasad wykonywania i kontroli takich operacji transportowych na terytorium RP.

Artykuł 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 wprowadza zmiany przepisów 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, z późn. zm.) polegające na rozszerzeniu:

- 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 23.03.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 224),
- współpracy między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także
- wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka.

Projekt ustawy przewiduje regulacje prawne polegające w szczególności na dodaniu do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego zadania polegającego na:

- podejmowaniu starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, 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 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) oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz
- wymianie z właściwymi organami ww. państw przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacji dostępnych na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a więc informacji dotyczących krajowej wykładni oraz stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W związku ze zmianą art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22 dodano także przepis, zgodnie z którym podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe, pozostaje to bez wpływu na obowiązki kierowcy dotyczące zapewnienia właściwego stosowania tachografu i obowiązku posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1–2a i ust. 4 utd.

Z uwagi na zmianę art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22 konieczne jest również uszczegółowienie obowiązków kontrolowanego, poprzez wskazanie, że ma on obowiązek udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa. Proponowane brzmienie tego przepisu ma bowiem zapewnić organom uprawnionym do kontroli prowadzenie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w szczególności w sytuacji, gdy jest to uzasadnione wynikami kontroli drogowych, zwłaszcza gdy kontrole te ujawniły poważne naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również 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 utd 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.

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1054 utd w obecnym brzmieniu nie daje możliwości egzekwowania regulacji w nim zawartych. Dlatego też wprowadzono zmiany do załączników utd, zawierających wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego wraz z wysokością sankcji za nie, które pozwalałyby odpowiednio sankcjonować

naruszenia wynikające z nowych obowiązków wynikających ze zmienionych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Jednym z naruszeń dodawanych do załącznika nr 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest naruszenie przedsiębiorcy polegające na dopuszczeniu do wykorzystywania przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (co najmniej 45 godz.) w kabinie pojazdu, wynikające ze zmienionego art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Dodanie ww. naruszenia stanowi jednocześnie wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-102/16 Vaditrans.

Jednocześnie 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.

Zgodnie z art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2020/1054 funkcjonariusze służb kontrolnych zyskali możliwość zdejmowania lub zrywania do celów kontroli plomb zabezpieczających urządzenia rejestrujące. Zmieniony art. 22 ust. 5 akapit trzeci i czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowi, że w takich przypadkach gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez uzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak. Ponadto, 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. W związku z powyższym projekt ustawy przewiduje rozszerzenie zakresu uprawnień inspektora Inspekcji Transportu Drogowego.

Ponadto przewiduje się doprecyzowanie brzmienia przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dotyczących kierowców, w tym poprzez wprowadzenie zakazu odbierania przerwy przed rozpoczęciem lub zakończeniem pracy, z uwagi, że jest to sprzeczne z ideą przerw oraz określenie, że wszystkie przerwy muszą mieć wymiar przynajmniej 15 min.

W związku ze zmienionym brzmieniem art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przewiduje się zmianę ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, podlegającą na rozszerzeniu wykazu aktów prawnych, których kontrola wykonywania wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych.

Przedmiotowe zmiany są niezbędne w celu prawidłowego dostosowania przepisów krajowych do przepisów wprowadzonych tzw. Pakietem Mobilności I.

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
GITD	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	– podejmowanie starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, 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; – wymiana z ww. podmiotami informacji dotyczących krajowej wykładni oraz stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006; – wydawanie uprawnień dotyczących wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony, kontrola warunków dostępu do rynku, prowadzenie postępowań dotyczących zmiany, cofnięcia, stwierdzenia wygaśnięcia uprawnień, badania dobrej reputacji.
WITD	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej	16		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Komendant Główny Straży Granicznej	1		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Zarządcy dróg	2876		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc

			powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Starostowie	380	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Państwowa Inspekcja Pracy i Główny Inspektorat Pracy	1		Prowadzenie kontroli na terenie przedsiębiorstw w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy
Państwowa Inspektorat Pracy i Okręgowe Inspektoraty Pracy	16		Prowadzenie kontroli na terenie przedsiębiorstw w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy
Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony	36 511 liczba przedsiębiorców posiadających 256 352 pojazdów	Dane szacunkowe na dzień 31 grudnia 2020 r. przekazane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego	Przepisy projektowanej ustawy bezpośrednio wpływają na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony
Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony	ok. 20 000 podmiotów	Dane szacunkowe przekazane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego	Obecnie przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami o dmc 2.5–3.5 tony nie są zobowiązani do posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej. Stan ten ulegnie zmianie od 21 lutego 2022 r., gdyż od tej daty zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dokumenty te będą upoważniały do wykonywania takim pojazdami samochodowymi międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 2463), za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego opłata wynosi 1000 zł, natomiast opłata za udzielenie licencji

			wspólnotowej dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy wynosi 4000 zł do 5 lat lub 8000 zł powyżej 5 do 10 lat. Opłata za wypis na każdy zgłoszony do licencji pojazd wynosi 11 % opłaty jak za udzielenie licencji, tj. na okres do 5 lat – wynosi 440 zł, a powyżej 5 lat do 10 lat – wynosi 880 zł za każdy wypis z licencji. W związku z tym przedsiębiorca wykorzystujący w swojej działalności gospodarczej pojazdy o dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczające 3.5 tony, również będzie obowiązany do ponoszenia wskazanych opłat.
Zarządzający transportem posiadający certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym	118 118 wydanych od 1 stycznia 2002 r. certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym rzeczy.	Dane przekazane przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie	Posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym jest niezbędne do uzyskania przez przedsiębiorcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Zezwolenie to upoważnia przedsiębiorcę do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz jest niezbędne do uzyskania licencji wspólnotowej, niezbędnej do realizowania transportu międzynarodowego.
Kierowcy zawodowi	390 131	Dane własne MI	Kierowcy zawodowi zostaną objęci niektórymi regulacjami wynikającymi z Pakietu Mobilności I w tym przepisami projektowanej ustawy, w szczególności w zakresie zasad wykonywania przewozów drogowych z uwzględnieniem kabotażu, delegowania w ramach świadczenia usług w transporcie międzynarodowym oraz kontroli
Kierowcy upoważnieni do wykonywania przewozów pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony	25 000	Dane własne MI	Kierowcy upoważnieni do wykonywania przewozów pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony zostaną objęci niektórymi regulacjami wynikającymi z Pakietu Mobilności I w tym przepisami projektowanej ustawy, w szczególności w zakresie zasad wykonywania przewozów drogowych z uwzględnieniem kabotażu, delegowania w ramach świadczenia usług w transporcie międzynarodowym oraz kontroli

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

Projekt został szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD, Policja), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych. Na zgłoszenie uwag został wyznaczony termin 30 dni od dnia otrzymania pisma.

Podmioty, do których został przekazany projekt ustawy:

1. Arriva Polska;
2. Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw;
3. Business Centre Club;
4. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
5. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
6. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKS i TS w RP;
7. Forum Związków Zawodowych;
8. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
9. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
10. Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej;
11. Konfederacja Lewiatan;
12. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
13. Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
14. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
15. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
16. Niekotrans-Nova;
17. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
18. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
19. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
20. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
25. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
26. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
27. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
28. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
29. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
30. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
31. Polska Unia Transportu;
32. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
33. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
34. Pracodawcy RP;
35. Sądecka Izba Gospodarcza;
36. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
37. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
38. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
39. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
40. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
41. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
42. Trade Trans Log;
43. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
44. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
45. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
46. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
47. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
48. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
49. Związek Gmin Wiejskich RP;
50. Związek Miast Polskich;
51. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
52. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
53. Związek Rzemiosła Polskiego;
54. Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa RP;
55. Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP.

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 ustawy został 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

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	535 4,78	698 1,0 1	69 81, 01	6981, 01	698 1,01	708 0,72	698 1,01	698 1,01	698 1,01	698 1,01	708 0,72	75364,3
budżet państwa (PIT)	586, 52	782 ,52	78 2,5 2	782,5 2	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	8411,72
Wpływy z tytułu udzielenia przedsiębiorcom wykorzystującym w swojej działalności pojazdy o dmc w przedziale 2,5–3,5 tony zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	20,0 0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	21,00
Wpływy z tytułu udzielenia przedsiębiorcom wykorzystującym w swojej działalności pojazdy o dmc w przedziale 2,5–3,5 tony licencji wspólnotowej	80,0 0	0,4	0,4	0,4	0,4	80,0	0,4	0,4	0,4	0,4	80,0 0	243,2
Wpływy z tytułu udzielenia przedsiębiorcom wykorzystującym w swojej działalności pojazdy o dmc w przedziale 2,5–3,5 tony wypisów z licencji wspólnotowej	20,2 4	0,1 32	0,1 32	0,132	0,13 2	20,2 4	0,13 2	0,13 2	0,13 2	0,13 2	20,2 4	61,776
JST (PIT)	586, 52	782 ,52	78 2,5 2	782,5 2	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	8411,72
ZUS		292 6,8 0	29 26, 80	2926, 80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	31463,1
NFZ		191 1,9 0	19 11, 90	1911, 90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	20552,92
Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy			55 4,0 4	554,0 4	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	5955,93
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych												242,95
Wydatki ogółem	47, 214 9	56, 160 8	56, 24 24	52,32 54	54,2 171	53,8 209	54,0 605	54,2 777	54,5 005	54,7 288	54,9 628	592,5118
budżet państwa	47, 214 9	56, 160 8	56, 24 24	52,32 54	54,2 171	53,8 209	54,0 605	54,2 777	54,5 005	54,7 288	54,9 628	592,5118
JST												

pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem		530 7,56 51	692 4,8 492	69 24, 76 76	6928, 6846	692 6,79 29	702 6,89 91	692 6,94 95	692 6,73 23	692 6,50 95	692 6,28 12	702 5,75 72	74771,7882
budżet państwa		659, 545 1	726 ,99 12	72 6,9 09 6	730,8 266	728, 934 9	829, 039 1	729, 091 5	728, 874 3	728, 651 5	728, 423 2	827, 897 2	8145,1842
JST (PIT)		586, 52	782 ,52	78 2,5 2	782,5 2	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	782, 52	8411,72
ZUS		219 5,10	292 6,8 0	29 26, 80	2926, 80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	292 6,80	31463,1
NFZ		143 3,92	191 1,9 0	19 11, 90	1911, 90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	191 1,90	20552,92
Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy		415, 53	554 ,04	55 4,0 4	554,0 4	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	554, 04	5955,93
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych		16,9 5	22, 60	22, 60	22,60	22,6 0	22,6 0	22,6 0	22,6 0	22,6 0	22,6 0	22,6 0	242,95
Źródła finansowania		Projektowana regulacja wywiera dodatkowe skutki dla budżetu państwa (część budżetowa: 39 i 85). Koszty WITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności zostaną pokryte z części budżetowej 85 – Budżety Wojewodów. Koszty GITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności zostaną pokryte z części budżetowej 39 – Transport.											

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

I WZROST ZATRUDNIENIA

1. Zwiększenie stanu zatrudnienia w WITD

Zakłada się wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego w związku z koniecznością wykonywania zadań wynikających z wdrażanego tzw. Pakietu Mobilności I łącznie o 232 etatów (w tym 200 etatów inspektorskich).

Koszty zatrudnienia w WITD przedstawia poniższa tabela.

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2021	0	0	0
2022	96	8 914 200	3 753 400
2023	192	19 499 100	4 930 200
2024	232	26 886 600	4 062 500
2025	232	28 608 500	2 788 300
2026	232	28 923 200	2 858 000
2027	232	29 158 500	2 929 400
2028	232	29 176 400	3 002 700
2029	232	29 176 400	3 077 700
2030	232	29 176 400	3 154 700
2031	232	29 176 400	3 233 600
Razem	232	258 695 700	33 790 500

Przyjęte założenia:

1. Wzrost zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego począwszy od 2022 roku o 96 etatów (w tym 80 etatów inspektorskich), w 2023 r. o kolejne 96 etatów (w tym 80 etatów inspektorskich) oraz w 2024 r. o dodatkowe 40 etatów inspektorskich.
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,0 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu.
3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2022 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenia rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.

	6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. 7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% oraz 2,45%. 8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia. 9. Doliczono koszty z tytułu pracy w godzinach nocnych. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy (56 godzin w miesiącu) zostanie przepracowana w porze nocnej przy stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 3,33 zł. 10. Doszacowano koszty z tytułu nadgodzin. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego pracownika średnio 42 godziny rocznie. Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021–2031 na kwotę 33 790 500,00 zł (z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym: – koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, paliwo, – koszty szkoleń, dofinansowanie języków, – koszt odtworzenia sprzętu komputerowego, – zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna. W kosztach tych wliczono również koszty kursów specjalistycznych dla inspektorów ITD ponoszone przez WITD (szczegółowy opis kosztów ww. kursów został umieszczony w pkt II). <u>Uzasadnienie:</u> 1) Pakiet Mobilności przewiduje objęcie wymogami dotyczącymi dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego oraz objęcie (od dnia 1 lipca 2026 r.) przepisami socjalnymi i stosowaniem tachografów przewoźników i kierowców wykorzystujących w transporcie międzynarodowym rzeczy pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) 2,5–3,5 t (art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006) W okresie od 29 marca do 12 czerwca 2020 r., na wybranych przejściach granicznych zlokalizowanych w zachodniej i południowej Polsce, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego rejestrowali wszystkie wjazdy na terytorium RP pojazdów o dmc do 3,5 t służących do przewozu rzeczy. Sytuacja ta miała związek z przywróceniem w ww. okresie kontroli granicznej z uwagi na rozprzestrzeniającą się pandemię choroby zakaźnej wywołanej wirusem SARS-CoV-2 oraz decyzją o konieczności monitorowania liczby wjazdów do celów podejmowania działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się wirusa. Zebrane dane są wiarygodne i stanowią istotny dowód w sprawie wielkości taboru pojazdów typu bus do 3,5 t dmc, służących do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. Ze zgromadzonych danych wynika, że przez 76 dni, kiedy kontrolowane były wjazdy na terytorium Polski przez granice, na których zbierano dane, na terytorium RP wjechało łącznie 103 190 takich pojazdów oznaczonych jako krajowe. Statystycznie dziennie do Polski wjeżdżało średnio 1358 takich

pojazdów, co z kolei prowadzi do wniosku, iż w skali miesiąca jest to już 40733 zarejestrowanych przy wjeździe pojazdów, a w perspektywie roku wyliczona średnia wskazuje na 488796 pojazdów, które przekraczają granicę RP.

Należy zauważyć, iż ww. statystyka nie obejmuje pojazdów zarejestrowanych za granicą RP. W tym samym okresie granicę Polski przekroczyło łącznie 38 771 pojazdów do 3,5 t dmc, zarejestrowanych w innym państwie niż RP, co w skali roku daje liczbę ok. 186 000 tego typu pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy, wjeżdżających do Polski.

Łącznie jest to ok. 674 796 pojazdów do 3,5 t dmc rocznie wykonujących przewozy międzynarodowe z przekroczeniem granicy RP. W celu zapewnienia minimum 5% wskaźnika kontroli pojazdów tego typu wjeżdżających rocznie do Polski, który wydaje się minimalnym poziomem kontroli zapewniającym przystosowanie przewoźników posiadających pojazdy o dmc do 3,5 t do wprowadzanych przepisów normujących zasady konkurencji i dostęp do rynku, istnieje konieczność przeprowadzenia ok. 34 tys. kontroli drogowych rocznie. Należy jednak mieć na uwadze, że ze względu na brak kontroli granicznych na wewnętrznych przejściach na granicach wewnętrznych Unii Europejskiej większość tych kontroli będzie wykonywana wewnątrz kraju. Biorąc pod uwagę natomiast fakt, że pojazdy uczestniczące w ruchu międzynarodowym nie są w żaden sposób wyróżnione wobec pojazdów uczestniczących w krajowym transporcie drogowym to część kontroli przeprowadzanych przez inspektorów ITD będzie miała charakter wyrównowy i będzie obejmować zarówno pojazdy wykonujące krajowy, jak i międzynarodowy przewóz. Tym samym należy założyć, że aby uzyskać wymagany poziom kontroli, takich kontroli będzie trzeba wykonać nawet dwa razy więcej. Dane te mogą nie w pełni obrazować obecną wielkość sektora transportowego, realizującego przewóz rzeczy tego typu pojazdami z uwagi na fakt, że nie przedstawiają danych dot. liczby pojazdów obsługujących transport krajowy, a także pojazdów wjeżdżających na terytorium Polski przez inne punkty graniczne, zlokalizowane w innych częściach Polski. Dodatkowo należy zauważyć, iż ww. okres, kiedy wjazdy na terytorium RP były każdorazowo rejestrowane to okres pandemii, dlatego część przedsiębiorców mogła w tym czasie nie wykonywać przewozów lub czasowo je zawiesić.

Innymi danymi potwierdzającymi wielkość taboru pojazdów do 3,5 t dmc są oficjalne dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (<https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-osobowe-i-dostawcze/Styczen-2020r>), które wskazują, iż tylko w styczniu 2019 r. zarejestrowano 5407 pojazdów typu bus, natomiast w styczniu 2020 r. zarejestrowano 4417 nowych pojazdów tego typu. Te dane określone w formie miesięcznej, a dotyczące rejestracji nowych pojazdów do 3,5 t dmc przeznaczonych do przewozu ładunków wprost wskazują, że liczba pojazdów do kontroli znacznie wzrosła.

Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego¹⁾ Branża motoryzacyjna Raport 2020/2021 str. 60 szacuje na 44 000 liczbę zarejestrowanych w roku 2019 lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 t. Na koniec 2019 r. w części aktualizowanej, było zarejestrowanych w Polsce 2 214,0 tys. lekkich samochodów dostawczych o dmc do 3,5 t.

Zgodnie z danymi uzyskanymi z centralnej ewidencji pojazdów w Polsce na dzień 31 października 2020 r. zarejestrowanych było:

1 523 656 – samochodów ciężarowych o dmc ≤ 3,5 t

1 055 089 – samochodów ciężarowych o dmc od 2,5 do 3,5 t, w tym 256 840 zarejestrowanych przez osoby prawne.

Obecny katalog pojazdów podlegających kontroli ITD jest dość szeroki. Trzeba wziąć również pod uwagę, iż Polska jest krajem tranzytowym dla przedsiębiorców ze wschodu Europy, zachodniej Azji, itp., a rozszerzenie zakresu kontroli o pojazdy do 3,5 t dmc spowoduje konieczność zwiększenia liczby inspektorów, którzy będą odpowiedzialni już nie tylko za kontrolę pojazdów powyżej 3,5 t, ale także i pojazdów do 3,5 t dmc przeznaczonych do przewozu rzeczy. Bez znacznego zwiększenia sił kontrolnych, system kontroli ulegnie ogólnemu załamaniu. 413 inspektorów realnie wykonujących kontrole w 2019 r. nie jest w stanie zrealizować wymaganego poziomu kontroli znacznie zwiększonej liczby pojazdów.

Należy podkreślić, że skala przewozów pojazdami typu bus, za pomocą których przedsiębiorcy wykonują transport drogowy, jest niezmiernie trudna do oszacowania i brak jest statystyk obrazujących realną liczbę tego typu pojazdów, dlatego też ww. informacje, świadczą, iż rynek tego typu pojazdów jest

¹⁾ Branża motoryzacyjna Raport 2020/2021 str. 60.

ogromny i mocno niedoszacowany w dostępnych informacjach. Trudności związane z ustaleniem faktycznej aktywności przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami do 3,5 t dmc potwierdziła Komisja Europejska w ocenie wpływu (Impact Assessment) towarzyszącej wnioskowi dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze. W pkt 1.4.4 ww. dokumentu poświęconego używaniu lekkich pojazdów dostawczych (pojazdy dostawcze o dmc do 3,5 t) Komisja stwierdziła m.in. co następuje: „*The EU reference scenario does not split the share of domestic versus international transport carried out by LCVs. Furthermore, there is typically no monitoring of international goods traffic by LCVs in the EU. Consequently, there is considerable uncertainty about the overall level of activity and number of LCVs active in international traffic throughout the EU. This is clearly a major limitation for the development of the baseline scenario, as the market share of LCVs will likely vary between domestic and international transport. (...)*.”

Należy wziąć pod uwagę, że praca inspektora to nie tylko prowadzenie samych kontroli drogowych, to również prowadzenie postępowań administracyjnych, a także prowadzenie kontroli w przedsiębiorstwach, itp. Trzeba mieć również na względzie, że inspektorzy nie wykonują pracy 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę – Inspekcja Transportu Drogowego jest tylko formacją umundurowaną, a inspektorzy są członkami korpusu służby cywilnej, te fakty również mogą zaburzać i zaniżać przewidzianą powyżej statystykę kontroli.

Ponadto, dla realizacji zwiększonych zadań przez zwiększoną liczbę 200 inspektorów będzie potrzebne zatrudnienie dodatkowych 32 osób w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego na stanowiskach obsługowych – administracyjnych, prawnych, technicznych czy kadrowych. Wzrost etatów inspektorskich, a co się z tym wiąże, wzrost liczby kontroli, a także wzrost liczby stwierdzanych naruszeń będzie automatycznie generował większą liczbę postępowań administracyjnych oraz mandatowych, co szczególnie wpłynie na potrzebę zatrudnienia dodatkowych osób na stanowiskach związanych z obsługą prawną oraz księgową wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

W roku 2019 r., 413 czynnie wykonujących kontrole inspektorów wykonało łącznie 176 332 kontroli, statystycznie na jednego inspektora przypadało średnio 427 kontroli pojazdów (obejmujących szeroki zakres regulacji transportowych, m.in. ADR, transport odpadów, transport zwierząt, itd.). Biorąc pod uwagę, że liczba etatów w Inspekcji Transportu Drogowego zwiększy się o 200 inspektorów, poddawanych kontroli mogłoby być nawet o ponad 85 000 pojazdów więcej, co na pewno przyczyni się do poprawy realizacji zadań nadzorczych w ramach szeroko rozumianego transportu drogowego.

Powyższe działania kontrolne będą wpisywać się w ogólne zadanie przeciwdziałania nieuczciwej konkurencji. Polscy przewoźnicy drogowi są narażeni na konkurowanie ze wschodnimi przedsiębiorcami, coraz intensywniej wchodzącymi na rynek europejski oraz nieposiadającymi ograniczeń związanych z wdrażanymi przepisami Pakietu Mobilności, zatem zintensyfikowanie kontroli pojazdów zarejestrowanych poza granicami RP pozwoli realnie wesprzeć rodzimych przedsiębiorców w uczciwym i konkurencyjnym wykonywaniu transportu drogowego, a zwiększenie kontroli o około 85 000 pojazdów w skali roku jest bardzo pożądanym działaniem, w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad rynkiem transportowym.

Należy wziąć pod uwagę wysokie prawdopodobieństwo, że ok. 85 000 kontroli drogowych więcej w skali roku spowoduje znaczny wzrost liczby ujawnianych naruszeń. Odnosząc się do wyników kontrolnych w 2019 r. – na 176 332 kontrole drogowe inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego ujawnili ponad 98 tys. naruszeń na podstawie załączników 1, 3 oraz 4 itd, co przekładając na większą liczbę kontroli oraz zwiększający się zakres kontroli zapisów tachografu z 28 na 56 dni może dać zdecydowanie większą liczbę stwierdzonych naruszeń i prowadzonych w związku z tym postępowań administracyjnych oraz mandatowych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Należy również zauważyć, że inspektorzy ITD wykonując obowiązki służbowe każdorazowo dokładnie weryfikują stan techniczny kontrolowanych pojazdów. W 2019 r. zatrzymano 10 924 dowody rejestracyjne pojazdów, co daje średnio 26,5 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych na 1 inspektora. Przy średniej 427 kontroli wykonanych w skali roku, statystycznie dowód rejestracyjny zatrzymywany jest podczas co 16 kontroli, co bez wątpienia świadczy o złym stanie technicznym kontrolowanych pojazdów. Po zwiększeniu liczby etatów w Inspekcji Transportu Drogowego można zakładać, że na dodatkowe badanie techniczne kierowanych będzie 5 300 pojazdów więcej niż obecnie, co będzie skutkowało zapewnieniem większego bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg. Proponowane zmiany dotyczące zwiększenia stanu kadrowego WITD bez wątpienia przyczynią się do

zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez podniesienie poziomu zdadności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania.

Należy mieć na uwadze, iż w obecnej chwili pojazdy typu bus są również kontrolowane przez inspektorów ITD, ale tylko na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (zagrożenie ewentualną karą grzywny) i tylko w sytuacji ściśle określonej przepisami, tj. podejrzenia rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego lub podejrzenia kierowania przez kierowcę po spożyciu alkoholu lub innego środka o podobnym działaniu. Po wejściu w życie przepisów wdrażających Pakiet Mobilności I, ww. pojazdy będą w szczególnym zainteresowaniu organów kontrolnych.

Istotnym aspektem jest także fakt, że w przedsiębiorstwach wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami do 3,5 t dmc inspektorzy ITD będą przeprowadzać kontrole wewnętrzne, a to także wymaga zwiększenia stanu kadrowego. W roku 2019 r. inspektorzy przeprowadzili łącznie 1 583 kontrole przedsiębiorców wykonujących transport drogowy pojazdami powyżej 3,5 t dmc. Znaczne rozszerzenie katalogu kontrolowanych pojazdów i podmiotów będzie wymagało pilnego zatrudnienia pracowników na stanowisko inspektorów ITD. Bez istotnego zwiększenia liczby inspektorów, liczba kontroli w przedsiębiorstwach transportowych pozostanie na tym samym poziomie zamiast diametralnie się zwiększyć ze względu na zwiększenie przedsiębiorców transportowych, co może mieć negatywny wpływ na cały sektor transportowy w Polsce.

Kontrola urządzeń rejestrujących czas pracy, weryfikacja czasu pracy kierowców, kontrola dokumentacji wymaganej podczas wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy będzie wymagała zwiększenia zasobów kadrowych ITD. Inspekcja Transportu Drogowego jest nieliczną jednostką, na której spoczywa główny ciężar kontroli transportu ciężkiego w Polsce, a wejście w życie nowych przepisów regulujących transport pojazdami do 3,5 t dmc spowoduje, że Inspekcja przy obecnym stanie osobowym nie będzie w stanie wykonać nowych zadań kontrolnych.

2) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1054, począwszy od 31 grudnia 2024 r. zakres kontroli dotyczący weryfikacji czasu pracy kierowcy podczas kontroli drogowej zostanie automatycznie zwiększony z dotychczasowych obowiązujących 28 dni do 56 dni kalendarzowych.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż analiza czasu pracy kierowców jest jednym z najbardziej pracochłonnych i czasochłonnych elementów większości kontroli drogowych realizowanych przez inspektorów ITD. Uznać należy, iż obecnie analiza pełnego okresu czasu pracy kierowcy (28 dni) zajmuje blisko połowę czasu potrzebnego na przeprowadzenie kontroli drogowej, podczas której nie stwierdzono żadnych naruszeń. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż analiza czasu pracy kierowcy każdorazowo weryfikowana jest ręcznie, czy to w przypadku tachografów cyfrowych, czy tym bardziej analogowych. Jednym z narzędzi, które ma za zadanie wspomagać i usprawnić pracę inspektora jest program Tachoscan, ale program ten nie zastąpi weryfikacji manualnej. Przy ww. założeniu, podczas kontroli drogowej, w trakcie której obligatoryjne będzie sprawdzenie już nie 28, ale 56 dni czasu pracy kierowcy, czas potrzebny na przeprowadzenie jednej kontroli zostanie automatycznie wydłużony i to aż o połowę dotychczasowego czasu potrzebnego na przeprowadzenie kontroli, oczywiście przy założeniu, że podczas weryfikacji nie stwierdzone zostaną żadne naruszenia. Przeznaczenie czasu na wykonanie jednej kontroli drogowej, w trakcie której weryfikowany będzie zwiększony zakres czasu pracy kierowcy, spowoduje jednocześnie zmniejszenie ogólnej liczby kontroli pojazdów wykonujących transport drogowy. Oczywiście jest, iż tylko i wyłącznie zwiększenie kadry inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego pozwoli wykonać założony plan definiujący określoną liczbę kontroli pojazdów przy wariancie zakładającym kontrolę pełnego okresu czasu pracy poszczególnego kierowcy (56 dni kalendarzowych). Reasumując, warto również zauważyć, że zwiększenie liczby kontroli dni pracy kierowców spowoduje, iż dokładnej analizie poddane zostaną zwiększone tygodniowe okresy odpoczynku kierowców, rekompensaty skróconych odpoczynków, weryfikacja wymaganych powrotów kierowców do miejsc zamieszkania, czy też baz transportowych. To wszystko spowoduje, że niezbędny czas potrzebny na wykonanie jednej kontroli zostanie znacznie zwiększony.

Reasumując, 200 nowych etatów stanowisk inspektorskich oraz 32 etaty obsługowe przewidziane dla wszystkich WITD są niezbędne, aby umożliwić realizację wymaganej minimalnej liczby kontroli, weryfikowanie przestrzegania poszczególnych regulacji transportowych i zachowanie nie tylko obecnej procedury kontrolnej, ale także kontrolę pojazdów dostawczych do 3,5 t dmc.

3) Wzrost liczby pojazdów używanych do przewozu rzeczy czy osób przekłada się na zwiększenie liczby kontroli, jaka jest zakładana w Krajowej Strategii Kontroli dotyczącej kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, gdzie znaczący udział w jej realizacji przypada na Inspekcję Transportu Drogowego.

Mając na uwadze szacowania objęcia nowymi regulacjami ok. **48 000** pojazdów o dmc 2,5–3,5 t, można wskazać wzrost liczby dni pracy kierowców, który będzie podlegać włączeniu do Krajowej Strategii Kontroli. Przyjmując, że liczba pojazdów zwiększy się o ok. 48 tys., a do skontrolowania w okresie dwuletnim będzie ok. 450 dni pracy kierowców (z uwzględnieniem dni ustawowo wolnych od pracy, urlopów wypoczynkowych oraz odpoczynków tygodniowych), to kontroli podlegać będzie dodatkowo 21 600 000 dni pracy kierowców, z czego należy wyliczyć 3% (wskaźnik procentowy określony mocą dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.), a zatem 648 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim. Trzeba wziąć pod uwagę, że z tej puli (przekładając obecne proporcje udziału w Strategii) Inspekcji Transportu Drogowego przypadać może przeważająca liczba kontroli, tj. ok. 73% wszystkich dni pracy kierowców podlegających kontroli na drodze i w siedzibie przedsiębiorców. Jednocześnie nie można wykluczyć, że Komisja Europejska może podwyższyć ten wskaźnik do 4% lub więcej, gdyż po pierwsze sama wspomniana powyżej dyrektywa przewiduje taką możliwość, a po drugie planowane jest zwiększenie przedstawiania do kontroli drogowej wszelkich zapisów i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni, co stanowi dwukrotny wzrost w stosunku do wymaganej obecnie liczby i może stanowić dla Komisji Europejskiej naturalną konsekwencję zwiększania obowiązkiem kontrolnym liczby dni pracy kierowców. Zgodnie ze zmienionym brzmieniem art. 2 ust. 3 akapit 2 dyrektywy 2006/22/WE Komisja może w drodze aktu wykonawczego podwyższyć minimalny odsetek dni przepracowanych przez kierowców 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 gdy dane statystyczne wykażą, że średnio ponad 90% wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Realizacja takiego scenariusza w najbliższym czasie jest bardzo prawdopodobna, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że zgodnie z właściwymi przepisami zmienionego w ramach tzw. „Pakietu Mobilności I” rozporządzenia (UE) 165/2014 do dnia 31 grudnia 2024 r. będzie musiała nastąpić wymiana tachografów analogowych na tachografy inteligentne II wersji w pojazdach, którymi wykonywane są międzynarodowe przewozy drogowe. Mając na względzie powyższe, w tym fakt, że dla terytorium Unii Europejskiej, zgodnie z danymi zawartymi w raporcie Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA), średni wiek pojazdu użytkowego w 2019 r. wyniósł 12,4 lat, natomiast tachografy cyfrowe instalowane są w pojazdach użytkowych od dnia 1 maja 2006 r, należy spodziewać się, że w najbliższym czasie Komisja Europejska skorzysta ze swoich kompetencji i w drodze aktu wykonawczego podwyższy minimalny odsetek do progu 4%. Biorąc pod uwagę wskaźnik procentowy na poziomie 4% skontrolowaniu podlegałoby już 864 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim, co stanowiłoby znaczący z punktu widzenia tych kontroli wzrost dla Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe spowoduje konieczność sprawdzenia 432 000 dni pracy kierowców podczas 43 200 kontroli drogowych przy założeniu, że ok. 10 dni pracy kierowcy zostanie sprawdzonych podczas jednej kontroli. Ponadto wymagane będzie również skontrolowanie takiej samej liczby 432 000 dni pracy kierowców w ramach 1200 kontroli w siedzibach przedsiębiorstw przy założeniu 360 dni pracy kierowcy kontrolowanych podczas jednej kontroli.

Podsumowując realizację zadań związanych z kontrolą dostępu do rynku oraz kontroli w zakresie spełniania przez kierowców norm czasu pracy kierowców przewidywane jest wykonanie przez nowozatrudnioną grupę inspektorów ok 85 tys. kontroli drogowych oraz ok. 1200 kontroli w siedzibach przedsiębiorstw ukierunkowanych na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy pojazdami o dmc do 3,5 t. Powyższy poziom kontroli po jego zestawieniu z obecnymi wynikami kontroli uzyskiwanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego powinien przełożyć się na około 10% odsetek wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej z przeprowadzonych kontroli drogowych (8,5 tys.) oraz ok. 60% odsetek wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej z przeprowadzonych kontroli w siedzibach przedsiębiorstw (720).

Mając na uwadze przedstawione powyżej dane, oszacowano, że aby realizować wskazane powyżej kontrole potrzeba zatrudnienia 200 nowych inspektorów.

W ramach przewidywanego wzrostu zatrudnienia, 100% zakładanego zwiększenia liczby inspektorów będzie realizowało zadania związane z

projektowanymi zmianami w ramach tzw. Pakietu Mobilności I. Istotą projektowanych zmian prawnych jest znaczne zwiększenie zakresu podmiotowego przepisów, tj. zwiększenie liczby podmiotów, które będą podlegały regulacjom zawartym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dlatego też każdy z zatrudnionych inspektorów w ramach przeprowadzanych czynności kontrolnych będzie wykonywał „nowe zadania” wynikające z projektowanych zmian, jak również będzie prowadził dodatkowe postępowania administracyjne związane ze zwiększonym zakresem zadań kontrolnych i nowymi naruszeniami. Ponadto powyższe przyczyni się do wzmocnienia efektywności obecnie realizowanych zadań.

2. Zwiększenie zatrudnienia w GITD

Oszacowano, że stan zatrudnienia w GITD docelowo należy zwiększyć o dodatkowe 97 etatów, w tym w 2022 r. o 65 etatów, w 2023 r. o kolejne 21 etatów, w 2024 r. o kolejne 9 etatów i 2026 r. o dalsze 2 etaty.

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2021	0	0	0
2022	65	5 363 100	2 678 800
2023	86	9 978 600	2 680 000
2024	95	11 406 900	2 412 900
2025	95	11 585 200	1 975 900
2026	97	11 909 700	2 101 700
2027	97	12 027 100	2 119 400
2028	97	12 034 700	2 172 400
2029	97	12 034 700	2 226 700
2030	97	12 034 700	2 282 400
2031	97	12 034 700	2 339 400
Razem	97	110 409 400	22 989 600

Komórka organizacyjna GITD	Etaty
Biuro Nadzoru Inspekcyjnego	4
Biuro ds. Transportu Międzynarodowego	67
Biuro Prawne	20
Biuro Dyrektora Generalnego	2
Biuro Finansowe	3
Biuro Teleinformatyki	1
Razem	97

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów zwiększenia zatrudnienia w GITD:

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego łącznie o 97 etatów, w tym w 2022 r. o 65 etatów, w 2023 r. o kolejne 21 etatów, w 2024 r. o 9 etatów oraz w 2026 r. o dodatkowe 2 etaty.
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,1 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu.
3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2022 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenia rocznego poczynawszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% oraz 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021–2031 na kwotę 22 989 600,00 zł. W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne,
- koszty szkoleń, dofinansowanie języków,
- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

W kosztach tych wliczono również koszty kursów specjalistycznych dla inspektorów ITD ponoszone przez GITD (szczegółowy opis kosztów ww. kursów został umieszczony w pkt II).

Uzasadnienie:

Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200, a także 32 etaty obsługowe we wszystkich jednostkach WITD w Polsce, konieczne jest zwiększenie liczby zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego o 4 etaty do prowadzenia czynności nadzorczych i kontrolnych względem zwiększonej o 200 liczby inspektorów (wzrost liczby kontroli wewnętrznych w siedzibach jednostek oraz kontroli inspekcyjnych przeprowadzanych na drogach), organizacji pięciu kursów specjalistycznych, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów, wzrostu liczby prowadzonych spraw dotyczących zatrzymań i zwrotów dokumentów pojazdów i kierowców do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, wzrostu wprowadzanych do systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji naruszeń (ST CEN) formularzy z kontroli innych służb, analizy wprowadzanych przez inspektorów większej ilości danych do ST CEN, sporządzania raportów i wniosków względem większej ilości danych, wzrostu prowadzenia spraw związanych z rozbudową i usprawnieniem funkcjonalności ST CEN, rozpatrywania większej liczby spraw związanych z obsługą merytoryczną zgłoszeń inspektorów dotyczących ST CEN. GITD realizuje zadania określone w art. 54 ust. 2 pkt 3 utd – organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów. Zgodnie z art. 76 ust. 3 utd inspektor podlega co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

W celu przeprowadzenia szkoleń, realizowany jest szereg zadań z zakresu analizowania potrzeb szkoleniowych, opracowania planu szkoleń, przeprowadzania procedur o udzielenie zamówienia publicznego, realizacji planu szkoleń i oceny zrealizowanych szkoleń. W przypadku kursów specjalistycznych przygotowywane i przeprowadzane są również egzaminy kwalifikacyjne, zgodnie z art. 76 ust. 2 utd.

W 2020 r. w ramach doskonalenia zawodowego inspektorów transportu drogowego oraz kursów specjalistycznych przeszkolono 693 osoby i wykorzystano 701 miejsc szkoleniowych, w 2019 r. przeszkolono 717 osób i wykorzystano 971 miejsc szkoleniowych.

Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200, zasadnym jest zatrudnienie 1 osoby do wydziału właściwego ds. szkoleń inspekcyjnych, konieczne będzie bowiem zorganizowanie pięciu kursów specjalistycznych, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów. Do zadań zatrudnionej osoby będzie należało w szczególności: analizowanie potrzeb szkoleniowych inspektorów,

opracowywanie rocznego planu szkoleń inspektorów, opracowywanie szczegółowych programów i harmonogramów szkoleń, prowadzenie spraw organizacyjnych w celu organizacji kursów specjalistycznych oraz szkoleń zgodnie z planem, pozyskiwanie wykładowców, przygotowywanie zapytań ofertowych i dokumentów w związku z udzielaniem zamówień publicznych, współpraca z podmiotami prowadzącymi szkolenia oraz ośrodkiem szkolenia, bieżąca obsługa uczestników szkoleń, przygotowywanie i dystrybucja materiałów szkoleniowych, ankiet oceny szkoleń, weryfikacja obecności uczestników szkoleń, zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego, ewaluacja szkoleń, obsługa komisji przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne, prowadzenie dokumentacji, opracowywanie sprawozdań i zestawień, prowadzenie ewidencji uczestników kursów i szkoleń. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200 we wszystkich jednostkach WITD w Polsce, wymagane jest również zwiększenie liczby zatrudnienia pracowników wydziału właściwego ds. kontroli inspekcijnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego (dalej „WKI BNI”) w GITD, którzy przeprowadzają czynności kontrolne względem wszystkich jednostek Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe kontrole jednostek ITD realizowane są jako kontrole wewnętrzne (w siedzibie jednostki) oraz kontrole inspekcyjne (przeprowadzane na drogach). Corocznie wszystkie ww. kontrole realizowane są w oparciu o sporządzony i zatwierdzony przez Głównego Inspektora plan kontroli wewnętrznych oraz inspekcyjnych.

W WKI BNI zatrudnionych jest obecnie 5 osób, które realizują nadzór merytoryczny wobec ponad 400 inspektorów z poszczególnych WITD, dlatego zwiększenie puli zatrudnienia o dodatkowe 200 etatów inspektorskich bezsprzecznie wymaga zatrudnienia 2 dodatkowych osób do WKI BNI celem bieżącego i prawidłowego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków służbowych inspektorów ITD. W tej chwili na jedną osobę zatrudnioną w WKI BNI przypada około 84 inspektorów, po zatrudnieniu przyszłych inspektorów i zwiększeniu puli zatrudnienia w WKI BNI, na 1 osobę nadzorującą będzie przypadało 88 inspektorów. Tym samym ogólny stan nadzorczy z ramienia GITD zostanie zachowany, z kolei brak zatrudnienia 2 osób w WKI BNI spowoduje, iż statystycznie na 1 pracownika przypadną 124 etaty inspektorskie celem sprawowania nad nimi nadzoru, czyli o połowę więcej niż jest w obecnej chwili. System nadzorczy jest bez wątpienia niezbędny celem prowadzenia spójnej polityki kontrolnej dla wszystkich 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Zatrudnieni w nich inspektorzy, a zwłaszcza wykonywana przez nich praca musi być objęta merytorycznym nadzorem, który potwierdzi prawidłowość wykonywania obowiązków służbowych zgodnie z obowiązującymi w danych kwestiach przepisami prawa. Podsumowując istotnym jest, aby kontrolerzy WKI BNI przeprowadzali kontrole we wszystkich planowanych na dany rok jednostkach WITD. Warto w tym miejscu zauważyć, iż wszystkie kontrole wykonywane przez WKI BNI są prowadzone w minimum dwuosobowych zespołach, co bez wątpienia również wpływa na liczbę wykonywanych kontroli w skali roku.

Istotnym jest również, iż pracownicy WKI BNI poza realizacją ww. kontroli jednostek WITD, prowadzą również kontrole wobec jednostek GITD, tj. delegatur i zespołów, realizując również na co dzień zadania związane z rozpatrywaniem i przygotowywaniem projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, rozpatrywaniem i przygotowaniem odpowiedzi na zapytania i wnioski kierowane zarówno przez osoby fizyczne jak i instytucje w ramach właściwości BNI, analizowaniem i proponowaniem zmian legislacyjnych w zakresie właściwości GITD, biorą udział w spotkaniach, konferencjach oraz komisjach w ramach właściwości GITD, a także współpracują z innymi biurami GITD, co na pewno wymaga poświęcenia dużej ilości czasu zarezerwowanego na wykonywanie obowiązków służbowych.

Na podstawie powyższego zasadnym wydaje się w obecnej chwili zatrudnienie 2 nowych pracowników do komórki kontrolnej i nadzorującej pracę jednostek Inspekcji Transportu Drogowego.

Realizacja zadań wynikających z obowiązków nakładanych przepisami Pakietu Mobilności i związanych z objęciem obowiązkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5–3,5 t. została gruntownie przeanalizowana w zakresie sposobu i możliwości ich realizacji przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Struktura liczby wypisów z zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wskazuje, że 64%²⁾ pojazdów wykorzystywanych jest w transporcie międzynarodowym. Natomiast struktura liczby pojazdów w przedsiębiorstwach w międzynarodowym transporcie drogowym wskazuje, że

²⁾ Źródło KREPTD – na dzień 16.11.2020 liczba wypisów na pojazdy w transporcie rzeczy wynosi 397 455, z tego 252 741 wypisów z licencji wspólnotowych.

63% przewoźników posiada 1–4 samochodów³⁾. Z doświadczenia organów Inspekcji Transportu Drogowego wynika, że średnia roczna liczba pojazdów przekraczających granicę RP a zarejestrowanych na terenie RP o dmc 2,5–3,5 t wynosi 488 796. Z czego na 10% ocenia się jako pojazdy wykonujące transport drogowy rzeczy.

Mając na uwadze dane dotyczące struktury pojazdów oraz liczby pojazdów w przedsiębiorstwach i zastosowanie tej proporcji do transportu pojazdami o dmc 2,5–3,5 t oraz informacje z granic RP możliwość objęcia nowymi regulacjami szacowana jest na ok 48 000 pojazdów oraz **20 000 podmiotów** (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo).

Oceniono aktualne możliwości urzędu i przewidziano konieczność budowy systemu teleinformatycznego wspierającego realizację aktualnych i przyszłych zadań związanych z bezpośrednią obsługą przedsiębiorców ubiegających się o uprawnienia przewozowe lub wykonujących zawód przewoźnika drogowego w międzynarodowym transporcie drogowym. Celem usprawnienia obsługi zaplanowano maksymalną obecnie możliwą elektroniczną i informatyzację procesów biznesowych realizowanych wobec przedsiębiorców przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego w GITD. Docelowo nowy system zastąpi aktualnie eksploatowaną aplikację Transbit. W ramach projektu planowane jest uruchomienie Portalu Klienta wraz z 4 usługami skierowanymi do przedsiębiorców. Dotychczas wykorzystywany system Transbit (Magic eDeveloper, Version 9.4 SP7a, który funkcjonuje ponad 18 lat) jest niewydajny wobec stale zwiększającej się liczby podmiotów w międzynarodowym transporcie drogowym. Opis założeń systemu przygotowany przez GITD po przejściu konsultacji i szeregu optymalizacji wskazanych m. in. przez Radę Architektury, został przyjęty na posiedzeniu Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji w dniu 18 grudnia 2020 r. W lutym 2021 r. zostały otwarte oferty w toczącym się postępowaniu przetargowym. Osiągnięcie kamienia milowego w postaci odbioru systemu planowane jest na III kwartał 2022 r.

Aktualnie dane z wniosków przedsiębiorców do systemu wprowadzane są przez pracowników ręcznie, a ich jakość wymaga stałego weryfikowania ze strony pracowników (nie ma także możliwości automatycznego pobrania ani weryfikacji danych zawartych we wnioskach). Dziennie do urzędu trafia nawet 500 wniosków o dokonanie czynności związanych z wykonywaniem międzynarodowego transportu drogowego. Raportowanie danych wymaganych przepisami oraz bieżącymi potrzebami organu nadzorującego nie jest automatyczne i musi je stale wspierać programista pracujący w GITD. System zawiera informacje na temat ok 45 000 podmiotów i jest narzędziem pozwalającym na zarządzanie tymi danymi. Wpisywane są do niego wymagania, które spełniają przedsiębiorcy, aby otrzymać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika i licencji wspólnotowej (teleadresowe, nt. zarządzającego, adres i rodzaj bazy transportowej, rodzaj, wysokości i termin zabezpieczenia zdolności finansowej, liczba i rodzaj zgłaszanych pojazdów – aktualnie ok. 250 000, z ich numerami rejestracyjnymi, VIN, kategorią EURO). System to zbiór danych dot. świadectw kierowcy (w 2019 ponad 76 000, dane dotyczą ważności badań lekarskich i psychologicznych, nr paszportu, rodzaju i nr dok. kwalifikacji).

Aktualny system ma ograniczone możliwości wymiany danych z systemami wewnętrznymi (np. z systemem księgowym, tak więc potwierdzanie wpłat za czynności administracyjne odbywa się poprzez wymianę danych w Excelu kilka razy dziennie) oraz z innymi systemami i rejestrami zewnętrznymi. System jest źródłem informacji na temat rodzaju i struktury podmiotów w międzynarodowym transporcie drogowym oraz wykorzystywanych w nim pojazdów, zawiera dane na temat rodzaju i sposobu wykorzystania zezwoleń zagranicznych (ilości, liczby i rodzaju dotychczas wydanych zezwoleń zagranicznych dla każdego przewoźnika, sposób i czas ich wykorzystania). Na tej bazie odbywa się przydział zezwoleń zagranicznych i obsługa komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych.

Dane gromadzone w systemie są przekazywane, w sposób szczegółowo określony w przepisach wspólnotowych, do organów UE, trafiają także do opracowań GUS oraz jako dane statystyczne są źródłem informacji nt. stanu transportu dla biznesu.

Zbudowanie nowego rozwiązania teleinformatycznego pozwoli na wygenerowanie oszczędności m.in. w postaci braku konieczności stałego wsparcia dedykowanego informatyka posiadającego wiedzę na temat technologii w jakiej zbudowano system Transbit.

Zaprojektowano blisko 100 rodzajów automatycznych raportów, w szczególności na potrzeby prac komisji społecznej, co aktualnie wymaga zaangażowania zarówno informatyka, jak i pracownika merytorycznego.

³⁾ Źródło dane GITD na dzień 15.11.2020 r., 22 845 licencji wspólnotowych z 36 266 należy do przedsiębiorców posiadających od 1-4 pojazdów.

Kolejną oszczędnością poprzez jego wprowadzenie będzie ograniczenie ilości przechowywanej dokumentacji z uwagi na wdrożenie kilku usług elektronicznych skierowanych do przedsiębiorców (możliwość składania niektórych typów wniosków za pośrednictwem dedykowanego portalu klienta lub sprawdzania prawidłowości wpisanych do bazy BTM danych).

Optymalizacja czynności związanych z wprowadzeniem danych może się przełożyć na skrócenie czasu pracy nawet w kilkunastoprocentowym wymiarze przy czynnościach związanych z wprowadzaniem danych z wniosków o wydanie zezwolenia, licencji i świadectwa kierowcy. Pozwoli to na ograniczenie zapotrzebowania kadrowego do wykonywania nowych zadań wynikających z Pakietu Mobilności o 4 dodatkowe etaty. Samo prowadzenie postępowań administracyjnych odbywać się musi w dotychczasowy sposób, analiza składanej w dokumentacji wymaga wiedzy i doświadczenia pracowników merytorycznych.

Zatem po wnikliwej analizie nawet wprowadzenie nowego systemu, jakkolwiek usprawni codzienną pracę, to nie pozwoli wygenerować zasobów wystarczających dla obsługi spraw dla 20 000 podmiotów.

Na realizację nowych zadań w zakresie konieczności wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowych dla grupy 20 000 podmiotów, ponadto wypisów z licencji na 48 000 pojazdów oraz świadectw kierowcy, zaplanowano 71 etatów, jednak oszczędność uzyskana wskutek wprowadzenia nowego systemu pozwoli ograniczyć je do 67. Poniższa tabela wskazuje na liczbę nowych etatów w poszczególnych wydziałach Biura do spraw Transportu Międzynarodowego, do wykonywania zadań wynikających z Pakietu Mobilności I.

Tabela Zatrudnienia w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego		
Wydział oraz czynności, które będą prowadzone:	Liczba osób	Planowany rok zatrudnienia
Wydział Licencji – obsługa wydawania dokumentów związanych z międzynarodowym transportem drogowym (wydawanie zezwoleń na wykonywanie zaworu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej oraz wypisów z tych dokumentów).	11	2022
Wydział Świadectw Kierowców – obsługa podmiotów zatrudniających jako pracowników osoby spoza UE (wydawanie Świadectw Kierowców).	4	2022
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych uprawnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	6	2022
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	2	2022
Wydział KREPTD – czynności prowadzące do wydawania decyzji w zakresie badania dobrej reputacji	8	2022

przewoźnika drogowego oraz zawieszania i cofania uprawnień wydanych przez GITD oraz ich wypisów.		
Wydział KREPTD – czynności związane z bieżącą obsługą Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego w zakresie wykonywania nowych zadań wynikających z objęcia nowymi regulacjami unijnymi kolejnej grupy przedsiębiorców.	8	2022
Wydział Administracyjny – obsługa korespondencji przychodzącej i wychodzącej do BTM.	4	2022
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych uprawnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	10	2023
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	3	2023
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych uprawnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	7	2024
Wydział Weryfikacji Uprawnień – czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	2	2024
Wydział KREPTD – czynności prowadzące do wydawania decyzji w zakresie badania dobrej reputacji przewoźnika drogowego oraz zawieszania i cofania uprawnień wydanych przez GITD oraz ich wypisów.	2	2026
Łączna liczba etatów:	71	-
SUMA	67	

Jednocześnie GITD będzie dążyć do maksymalnego skrócenia czasu prowadzenia postępowań. Z perspektywy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą dostępność usług oraz element wpływu czasu ma najistotniejsze znaczenie, gdyż zapewnia utrzymanie ciągłości działalności gospodarczej.

Z perspektywy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą dostępność usług oraz upływ czasu mają kluczowe znaczenie. W ocenie organizacji przewoźników każdy dzień trwania procedur administracyjnych związanych z wydawaniem uprawnień generuje koszty po stronie przedsiębiorców, np. utrzymania stojącego pojazdu.

Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD posiada ponad 24 000 przedsiębiorców, a licencje na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego około 40 000 przedsiębiorców.

W 2019 r. urząd obsłużył ok. 65 000 wniosków o dokonanie czynności związanych z zezwoleniem i licencją, w tym wydano 10 787 decyzji administracyjnych (7 696 licencji wspólnotowych oraz 3091 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego).

Każde 20 000 nowych zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego oraz wydanych z nimi licencji wspólnotowych na pojazdy od 2,5 tony wymaga zatrudnienia 11 osób.

W zakresie wydawania świadectw kierowców należy wskazać, że w 2019 r. przyjętych zostało ok. 46 000 wniosków.

Na koniec roku 2019 wypisów na pojazdy było 246 745, a licencji 36 513, czyli można stwierdzić że 1/3 wypisów jest obsługiwana przez kierowców spoza UE lub każda firma transportowa złożyła ok. dwa wnioski o wydanie świadectwa. Przyjmując, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 tony można założyć, że będzie konieczne zatrudnienie dodatkowych 4 osób.

Ponadto, na koniec 2020 r. w obrocie gospodarczym było 24 158 przewoźników posiadających ważne zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, 39 585 przewoźników posiadających licencje na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych oraz 6 007 przedsiębiorców posiadających zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne, które wydał Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Zgodnie z art. 84 utd organy udzielające zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwolenia lub wydające zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne są uprawnione do kontroli przedsiębiorcy w zakresie spełniania wymogów będących podstawą do wydania tych dokumentów. Kontrolę przeprowadza się co najmniej raz na 5 lat. Zatem przedmiotową kontrolę należy przeprowadzić 69 750 razy. Aby wypełnić ten obowiązek powinno się skontrolować ponad 13 950 podmiotów rocznie, co wymagałoby przeprowadzania ok. 1 000 kontroli miesięcznie. Jeśli przyjmiemy, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 t to można przyjąć, że będzie dodatkowo 4 000 weryfikacji rocznie, zatem konieczne będzie zatrudnienie kolejnych 23 osób.

Natomiast aby zrealizować obowiązek weryfikacji 20% świadectw kierowcy z ważnych 103 154 na koniec 2020 r. istnieje potrzeba kontroli ok. 20 630 świadectw kierowców.

Jeśli przyjmiemy, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 tony konieczne będzie zapewnienie co najmniej dodatkowo 7 etatów do realizacji wskazanego obowiązku.

Przy założeniu, że liczba wydanych dodatkowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wyniesie 20 000, należy spodziewać się wzrostu obciążenia pracą pracowników o ok. 42%.

Obciążenie pracą można podzielić na dwa etapy – pierwszy nastąpi w 2022 r. po wprowadzeniu obowiązku ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego pojazdami o dmc w przedziale 2,5 – 3,5 t, drugi etap nastąpi w 2026 r. po wprowadzeniu obowiązku wyposażenia tych pojazdów w tachografy i rejestrowania czasu pracy.

Wyliczając zapotrzebowanie na nowe etaty w wydziale KREPTD (Krajowego Rejestru Elektronicznego Przewoźników Transportu Drogowego), należy wskazać, że w 2018 r. do Rejestru KREPTD wpłynęło 2 855 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich przewoźników, z czego 1 067 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 37% wszystkich najpoważniejszych naruszeń.

W 2019 r. do KREPTD wpłynęło 4 369 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich przewoźników, z czego 730 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 17 % wszystkich najpoważniejszych naruszeń.

Od 1.01.2020 r. do 31.08.2020 r. do KREPTD wpłynęło 1 162 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich przewoźników, z czego 107 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 9 % wszystkich najpoważniejszych naruszeń. W konsekwencji należy przyjąć, że średnia naruszeń związanych z czasem pracy oraz tachografami w okresie od stycznia 2018 r. do końca sierpnia 2020 r. wyniosła ok. 23 %.

Z szacunków wynikających z dotychczasowej praktyki analizowania organu właściwego do przeprowadzenia postępowania w przedmiocie badania dobrej reputacji wynika, że dla ok. 30% najpoważniejszych naruszeń popełnionych w Polsce przez polskich przewoźników, właściwym organem do przeprowadzenia postępowania w przedmiocie badania dobrej reputacji jest GITD. W przypadku naruszeń zgłoszonych z ERRU, GITD jest właściwy w 70%.

W związku z powyższym należy założyć, że nastąpi wzrost liczby prowadzonych spraw, w szczególności postępowań w przedmiocie badania dobrej reputacji przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy (w tym o ok. 24% dotyczących czasu pracy oraz tachografów).

Zwiększenie zatrudnienia inspektorów w WITD oraz zwiększenie zakresu kontroli drogowych (np. z 28 do 56 dni jazdy zarejestrowanych na karcie kierowcy, włączenie do kontroli pojazdów o dmc od 2,5 do 3,5 t) spowoduje zwiększenie ogólnej liczby kontroli postępowań administracyjnych w zakresie stwierdzonych naruszeń, a co za tym idzie zwiększenie ogólnej liczby naruszeń przekazanych przez WITD do Rejestru KREPTD.

Należy się również spodziewać zwiększenia liczby przekazanych naruszeń z innych państw poprzez system ERRU. Wynikać to będzie z objęcia kontrolą pojazdów o dmc od 2,5 do 3,5 t. oraz spodziewanego rozszerzenia przez Komisję Europejską katalogu tzw. poważnych naruszeń.

Kolejnym zadaniem wykonywanym w wydziale KREPTD jest udzielanie odpowiedzi na zapytania WITD dotyczące kontrolowanych przedsiębiorców, w okresie od 01.01.2020 r. do 31.12.2020 r. wydział KREPTD odpowiedział na około 4 500 takich wniosków, w związku z planowanym zwiększeniem liczby kontroli na drodze przez WITD, dojdzie do jednoczesnego zwiększenia się liczba wniosków o udzielenia odpowiedzi na temat uprawnień kontrolowanych przedsiębiorstw.

Dodatkowo zwiększy się również obciążenie wydziału KREPTD w zakresie obsługi podmiotów, które będą zarejestrowane w Rejestrze KREPTD, w okresie 01.01.2020 – 31.12.2020 r. wpłynęło około 19 000 wniosków dotyczących wpisania przedsiębiorcy lub aktualizacji danych w Rejestrze KREPTD.

Warto zwrócić uwagę, że po wprowadzeniu obowiązku ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego pojazdami o dmc w przedziale 2,5–3,5 t., szacowany jest wzrost o ponad połowę liczby wniosków wpływających do Rejestru dotyczących wpisania lub aktualizacji przedsiębiorców.

Zadania GITD polegające m. in. na prowadzeniu postępowań w zakresie badania dobrej reputacji, zawieszania wypisów z licencji oraz zezwoleń, wydawania ostrzeżeń, korespondencji z organami kontrolnymi i starostwami oraz obsłudze KREPTD polegającej na wprowadzaniu i nadzorze w zakresie wprowadzonych danych przez podmioty zewnętrzne spowodują konieczność zatrudnienia dodatkowych 16 etatów w 2022 r. oraz kolejne 2 w 2026 r.

Kolejne 4 etaty będą konieczne do zatrudnienia w celu obsługi administracyjnej przedsiębiorców:

- przyjmowanie i rozdzielanie korespondencji przychodzącej (w 2019 r. 84 810 pism);
- rejestrowanie korespondencji wychodzącej i przygotowywanie do wysyłki za pośrednictwem operatora pocztowego (w 2019 r. 15355 pism);
- wysyłka korespondencji za pośrednictwem firmy kurierskiej (w 2019 r. 34 200 przesyłek);
- wysyłka korespondencji za pośrednictwem operatora pocztowego (w 2019 r. 34 415 pism);
- drukowanie ePUAP (w 2019 r. 9 621 pism);
- przygotowanie dokumentacji do wysyłki – weryfikowanie i uzupełnianie adresów korespondencyjnych, nr tel., adresów e-mail oraz nadawanie dyspozycji do świadectw kierowcy, licencji i zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (w 2019 r. 34 636 nadanych nr dyspozycji);
- przyjmowanie akt do archiwum podręcznego BTM (w 2019 r. 126 917 wniosków).

Oszacowanie liczby pracowników do obsługi administracyjnej nastąpiło przy założeniu:

- 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 t;
- 6 600 nowych wniosków o wydanie świadectwa kierowcy;
- weryfikacja dodatkowo 2 000 licencji rocznie;
- weryfikacja dodatkowo 660 świadectw kierowców;
- zwiększenie liczby postępowań prowadzonych przez wydział KREPTD.

W związku ze zwiększeniem liczby inspektorów oraz liczby przedsiębiorców, do których znajdują zastosowanie przepisy o dostępie do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku międzynarodowych przewozów rzeczy w GITD konieczne jest także zatrudnienie dodatkowych 20 etatów do obsługi postępowań administracyjnych drugoinstancyjnych oraz z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy w Biurze Prawnym GITD.

Do oszacowania ww. zapotrzebowania przyjęto następujące dane – wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego w 2019 r. wydali 19 700 decyzji administracyjnych związanych ze stwierdzeniem naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego stwierdzonych podczas prowadzonych kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie przedsiębiorstw. Liczba ta obejmuje naruszenia określone w załącznikach nr 3 i 4 utd, załączniku do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz naruszenia ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie zasad wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi.

Jednocześnie, w 2019 r., w Biurze Prawnym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 3848 spraw związanych z wydanymi przez ww. decyzjami administracyjnymi. Na liczbę tę składają się zarówno odwołania od decyzji administracyjnych, jak i sprawy wynikające z prowadzonych postępowań z tzw. trybów nadzwyczajnych określonych przepisami KPA oraz sprawy z postępowań w przedmiocie udzielenia ulg w spłacie zobowiązań publicznoprawnych.

Powyższe dane pozwalają na przyjęcie, że liczba prowadzonych w skali roku w Biurze Prawnym GITD postępowań odpowiada ok. 19 % liczby spraw administracyjnych prowadzonych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. W związku z proponowanym w niniejszym projekcie ustawy zwiększeniem liczby inspektorów zatrudnionych w WITD o 200 (słownie: dwieście) nowych etatów w stosunku do liczby zatrudnionych inspektorów pod koniec 2019 roku (413 inspektorów), co stanowi wzrost zatrudnienia w WITD o ok. 48 %, należy oczekiwać proporcjonalnego wzrostu liczby wydanych przez nich decyzji administracyjnych do 29 156 rocznie.

Mając na uwadze fakt, że jak wyżej wskazano, przyjęto ok. 19 % wskaźnik zaskarżalności decyzji WITD, założyć należy, że po wprowadzonych zmianach liczba spraw prowadzonych w GITD wyniesie 5 539, co oznacza wzrost w stosunku do 2019 r. o 1691 spraw, czyli o 44 %.

Oznacza to konieczność zwiększenia stanu zatrudnienia w biurze obsługującym przedmiotowe sprawy o taką samą wartość, czyli 44 %, co daje dodatkowe 17 etatów.

Dodatkowo w 2019 r. do GITD wpłynęło 88 wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy. W liczbie tej połowa dotyczyła spraw związanych z weryfikacją uprawnień, a druga połowa spraw związanych z oceną dobrej reputacji przewoźników drogowych oraz zarządzających transportem. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z założeniami projektu ustawy, liczba pracowników w GITD zajmujących się weryfikacją uprawnień wzrośnie o 30 etatów a liczba pracowników tego biura rozpoznających sprawy związane z dobrą reputacją wzrośnie o 10 etatów przyjęto proporcjonalny wzrost liczby wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy. Mając to na uwadze założono, że liczba wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy dotyczących weryfikacji uprawnień zwiększy się o 146, a liczba tych wniosków dotyczących dobrej reputacji o 49, co daje łączną liczbę wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy większą o 195, w związku z czym konieczne jest zatrudnienie 3 dodatkowych pracowników do obsługi tego rodzaju spraw.

W związku ze zwiększeniem stanu zatrudnienia w GITD o ww. 91 etatów konieczne jest też zatrudnienie 6 pracowników na stanowiskach obsługowych, zajmujących się sprawami kadrowymi, płacowymi oraz wsparciem informatycznym.

Wpływ projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC93) na sektor finansów publicznych w zakresie nowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego

Lp.	Podstawa prawna	Data wejścia w życie	Nowe zadania ITD	Skutki finansowe	Uwagi
1.	Art. 1 pkt 6 lit. a–d i pkt 11 rozporządzenia 2020/1054 ⁴⁾ (w projekcie UC93 zmiana załączników nr 1, 3 i 4 ustawy z dnia 6 września 2001	sierpień 2020 r.	1. Kontrola obowiązku zapewnienia przez przewoźników właściwej organizacji pracy kierowców w taki sposób, aby umożliwić kierowcom regularny powrót do centrum operacyjnego (bazy) lub miejsca zamieszkania kierowcy (art. 1 pkt 6 lit d).		Wymienione przepisy weszły w życie przed nowelizacją przepisów krajowych.

⁴⁾ 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.

		r. o transporcie drogowym)		2. Kontrola zakazu wykorzystywania tygodniowych okresów odpoczynku trwających ponad 45 godzin w pojazdach (art. 1 pkt 6 lit c). 3. Kontrola zasad wykorzystywania skróconych tygodniowych okresów, po zmianach dopuszczających w międzynarodowych przewozach drogowych rzeczy wykorzystywanie dwóch skróconych tygodniowych okresów odpoczynku pod rząd (art. 1 pkt 6 lit a i b). 4. Kontrola stosowania wyjątków przewidzianych w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 po zmianach wprowadzonych PM I dopuszczających możliwość m.in. przedłużenia dziennego oraz tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o maksymalnie 2 godziny przy powrocie do bazy lub do miejsca zamieszkania celem odbioru odpoczynku (art. 1 pkt 11).		
	2.	Art. 1 pkt 1 lit. a i b, pkt 3 i art. 2 pkt 4	Luty 2022 r.	1. Obsługa i wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorcom prowadzącym transport drogowy rzeczy pojazdami	I. Rozbudowa systemu KREPTD: 504 000,00 zł w 2022 r. (OSR cz. 6 Pkt V – str. 25 i nast.).	Zatrudnienie nowych pracowników w podziale na rok

		rozporządzenia 2020/1055 ⁵ (w projekcie UC93 – art. 1 pkt 2, 5–7, 23, 24, 30–32)		2. Obsługa i wydawanie licencji przedsiębiorcom prowadzącym transport drogowy rzeczy pojazdami w przedziale dmc od pow. 2,5 t do poniżej 3,5 t obowiązek posiadania licencji od dnia 21 maja 2021 r. 3. Obsługa i wydawanie świadectw kierowców – obowiązek posiadania świadectw kierowców od dnia 21 maja 2021 r. 4. Wdrożenie zmian związanych dostosowaniem systemu KREPTD do nowych przepisów w zakresie udostępniania i zbierania nowych danych w zakresie przedsiębiorców transportu drogowego (nowa pula podmiotów do obsługi, wdrożenie zmian w systemie, m.in. w zakresie prezentowania liczby osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach oraz wyliczania oceny ryzyka). 5. Kontrola obowiązku zapewnienia przez przewoźników organizacji przewozów flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje	II. Budowa systemu iBTM (OSR cz. 6 Pkt V – str. 25 i nast.). III. Rozbudowa systemu CEN (OSR cz. 6 Pkt V – str. 26 i nast.). <table><thead><tr><th>Rok</th><th>Koszty systemów (zł)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2021</td><td>0</td></tr><tr><td>2022</td><td>11 516 300</td></tr><tr><td>2023</td><td>3 109 100</td></tr><tr><td>2024</td><td>3 186 800</td></tr><tr><td>2025</td><td>3 266 500</td></tr><tr><td>2026</td><td>4 296 700</td></tr><tr><td>2027</td><td>3 431 900</td></tr><tr><td>2028</td><td>3 517 700</td></tr><tr><td>2029</td><td>3 605 600</td></tr><tr><td>2030</td><td>3 695 700</td></tr><tr><td>2031</td><td>3 788 100</td></tr><tr><td>Razem</td><td>43 414 400</td></tr></tbody></table> IV. Koszty osobowe: 1. WITD – 192 etaty na zadania z pkt 5–8 i 11 oraz 12, w tym 160 etatów inspektorskich i 32 etaty obsługowe, z czego: 1) 96 etatów w 2022 r. (80 etatów inspektorskich i 16 obsługowych)	Rok	Koszty systemów (zł)	2021	0	2022	11 516 300	2023	3 109 100	2024	3 186 800	2025	3 266 500	2026	4 296 700	2027	3 431 900	2028	3 517 700	2029	3 605 600	2030	3 695 700	2031	3 788 100	Razem	43 414 400	2022, 2023 i 2024 wynika z konieczności zaplanowania procesu rekrutacji, bowiem nie ma możliwości zatrudnienia i przeszkolenia tak dużej grupy pracowników jednorazowo. Powyższe ma na celu także dostosowanie procesu naboru nowych pracowników do potrzeb ITD, które będą analizowane na bieżąco. W przypadku zatrudnienia w WITD planowane jest uruchamianie nowych etatów w trakcie danego
Rok	Koszty systemów (zł)																															
2021	0																															
2022	11 516 300																															
2023	3 109 100																															
2024	3 186 800																															
2025	3 266 500																															
2026	4 296 700																															
2027	3 431 900																															
2028	3 517 700																															
2029	3 605 600																															
2030	3 695 700																															
2031	3 788 100																															
Razem	43 414 400																															

⁵ 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.

				przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych położonych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu 8 tygodni od jego opuszczenia. 6. Kontrola zakazu wykonywania przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego zespołu pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez 4 dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim. 7. Możliwość podwyższenia przez Komisję Europejską w drodze aktu wykonawczego minimalnego odsetka dni przepracowanych przez kierowców 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	2) 96 etatów w 2023 r. (80 etatów inspektorskich i 16 obsługowych) (OSR cz. 6 Pkt I.1 – str. 10 i nast.). 2. GITD – 95 etatów na zadania z pkt 1–4, 9, 10 i 13, z czego: 1) 65 etatów od 2022 r. 2) 21 etatów od 2023 r. 3) 9 etatów od 2024 r. (OSR cz. 6 Pkt I.2 – str. 15 i nast.) <u>PODZIAŁ ETATÓW:</u> • 19 etatów na zadania z pkt 1–4 od 2022 r. • 46 etatów na zadania z pkt 9, w tym: – 24 – od 2022 r. – 13 – od 2023 r. – 9 – od 2024 r. • 4 etaty – nadzór nad zwiększoną liczbą inspektorów od 2022 r. • 3 etaty – na zadania z pkt 10 od 2023 r. • 17 etatów na zadania z pkt 13, w tym: – 12 od 2022 r. – 5 od 2023 r.	roku – 2022, 2023 i 2024. W kontekście art. 1 dyrektywy 2020/1057 nie uwzględniono kontroli drogowej zasad delegowania kierowców w transporcie drogowym, bowiem projekt przepisów dot. delegowania kierowców ma zostać przygotowany w ramach Zespołu powołanego przez Prezesa Rady Ministrów.
		Art. 2 pkt 3 lit. b i pkt 13 dyrektywy 2020/1057⁶ (w projekcie UC93 – art. 1 pkt 18)				

⁶ 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.

				stosowania dyrektywy 2002/15/WE podlegających kontroli do 4%. 8. Kontrola przepisów dyrektywy 2002/15/WE (czas pracy kierowców) w warunkach kontroli drogowych.	• 6 etatów obsługowych od 2022 r. V. Koszty kursów specjalistycznych (OSR cz. 6 Pkt II – str. 24). VI. Koszty zakupu pojazdów (OSR cz. 6 Pkt III – str. 24).	
		Art. 1 pkt 1 w zw. z pkt 14 oraz art. 2 pkt 1 rozporządzenia 2020/1055 (w projekcie UC93 – art. 1 pkt 1, 5–9, 11–13, 15, 16, 18, 20, 25, 26, 30–32)	Maj 2022 r.	9. Rozszerzenie zakresu stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i 1072/2009 dotyczących dostępu do rynku wobec przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy lub kabotaż pojazdami (zespołami pojazdów) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t – weryfikacja wydanych nowych uprawnień przez GITD. 10. Prowadzenie postępowań z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy w sprawach, o których mowa w pkt 9. 11. Kontrola podmiotów wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami w przedziale dmc od pow. 2,5 t do poniżej 3,5 t. 12. Prowadzenie postępowań administracyjnych wobec podmiotów wymienionych w pkt 11 w związku z		

				ujawnionymi w trakcie kontroli naruszeniami. 13. Obsługa postępowań administracyjnych drugoinstancyjnych dot. odwołań od decyzji administracyjnych wydanych w sprawach, o których mowa w pkt 12.		
	3.	Art. 1 pkt 15 rozporządzenia 2020/1054	Grudzień 2024 r.	Kontrola obowiązku przedstawiania w trakcie kontroli drogowej wszelkich zapisów odręcznych i wydruków z tachografu sporządzonych w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni, co oznacza wydłużenie z obecnie kontrolowanych 28 dni	WITD – 40 etaty inspektorskie (OSR cz. 6 Pkt I.1 – str. 10 i nast.)	
	4.	Art. 1 pkt 1 i art. 2 rozporządzenia 2020/1054 (w projekcie UC93 – art. 1 pkt 8, 9 i 13)	1 lipca 2026 r.	Czynności prowadzące do wydawania decyzji w zakresie badania dobrej reputacji przewoźnika drogowego oraz zawieszania i cofania uprawnień wydanych przez GITD oraz ich wypisów w związku z nowymi naruszeniami po wprowadzeniu obowiązku wyposażenia pojazdów w przedziale 2,5 t – 3,5 t w tachografy i rejestrowania czasu pracy.	GITD: 2 etaty od 2026 r. (OSR cz. 6 Pkt I.2 – str. 15 i nast.)	

II KOSZTY KURSÓW SPECJALISTYCZNYCH

Zgodnie z art. 76a utd zatrudnienie nowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego uwarunkowane jest zdaniem przez kandydatów egzaminu kwalifikacyjnego. Egzamin ten poprzedzony jest kursem specjalistycznym dla służby kontroli transportu drogowego. Program kursu – zgodnie z

załącznikiem do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie programów ramowych kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz. U. poz. 959, z późn. zm.) obejmuje minimum 506 godzin zajęć teoretycznych i 440 godzin zajęć praktycznych. W sumie kurs taki trwa więc około 6,5 miesiąca. Na koszty kursu specjalistycznego składają się koszty wynagrodzenia wykładowców, materiałów szkoleniowych, koszty związane z prowadzeniem ośrodka szkoleniowego (w tym koszty stałe administrowania ośrodkiem, koszty wyżywienia uczestników i wykładowców oraz koszty związane z przygotowaniem miejsc noclegowych), koszty eksploatacji specjalistycznych samochodów użyczonych w celu przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego. Aby efekty szkolenia były optymalne liczba uczestników kursu nie powinna przekroczyć 40, więc aby docelowo zwiększyć stan zatrudnienia w Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego o 200 inspektorów należy przeprowadzić 5 edycji kursu specjalistycznego. Aby to zadanie zrealizować należy zabezpieczyć środki w łącznej wysokości 2 280 000 zł, w cenach z 2020 roku. W roku 2022 planowane są dwie edycje kursu specjalistycznego, co będzie wiązało się z kosztem 900 tys. zł, w tym 550 tys. zł po stronie GITD i 350 tys. zł po stronie WITD. Takie same koszty planowane są w roku 2023. Natomiast w roku 2024 planowana jest jedna edycja kursu specjalistycznego na kwotę 480 tys. zł, w tym 300 tys. zł po stronie GITD i 180 tys. zł po stronie WITD.

Powyższe koszty, z uwzględnieniem inflacji, zostały już ujęte w kosztach stanowisk dla WITDi GITD.

III. KOSZTY ZAKUPU POJAZDÓW

Przyjęto, że w związku ze zwiększeniem liczby inspektorów w WITD konieczny będzie zakup dodatkowych 75 szt. pojazdów specjalnych wraz ze specjalistyczną zabudową i specjalistycznym wyposażeniem kontrolnym oraz oznakowaniem jako pojazdy uprzywilejowane Inspekcji Transportu Drogowego, w tym 32 szt. w 2022 r., w 2023 r. kolejne 32 szt. oraz w 2024 r. 11 szt.

Jednostkowy koszt zakupu jednego takiego pojazdu przyjęto na kwotę 350 000 zł, w cenach z 2020 roku.

Łączne koszty zakupu pojazdów w latach 2022–2024, z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Pojazdy	Zakup pojazdów (zł)
2022	32	11 675 200
2023	32	11 955 400
2024	11	4 212 400
Razem	75	27 843 000

IV KOSZTY WZROSTU WYNAGRODZEŃ DLA INSPEKTORÓW ITD ZATRUDNIONYCH W WITD

Jednocześnie przewidziano wzrost wynagrodzeń dla inspektorów zatrudnionych w WITD począwszy od 2022 r. o 0,16 mnożnika kwoty bazowej dla wszystkich obecnie istniejących etatów inspektorskich uśredniając stażowe do 15% (493 etaty).

Koszty ww. wzrostu wynagrodzeń przedstawia poniższa tabela:

Rok	WITD – wzrost wynagrodzeń dla 493 etatów inspektorskich (w zł)
2021	0
2022	2 369 600,00
2023	3 064 100,00
2024	3 130 000,00
2025	3 156 700,00
2026	3 183 500,00
2027	3 210 300,00
2028	3 212 300,00
2029	3 212 300,00
2030	3 212 300,00
2031	3 212 300,00
Razem	30 963 400,00

V KOSZTY ZWIĄZANE Z SYSTEMAMI TELEINFORMATYCZNYMI

1. system iBTM

Koszty utworzenia systemu i jego utrzymania na przestrzeni 10 lat prezentują się następująco (w cenach z 2020 roku):

Rok	Kwota w zł
2021	1 493 333,33 zł netto, 1 836 800,00 zł brutto
2022	6 966 000,00zł netto, 8 578 760,00zł brutto
2023	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2024	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2025	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2026	3 038 833,33zł netto, 3 737 765,00 zł brutto
2027	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2028	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2029	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2030	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto

2031	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto

W skład ww. kwot wliczono koszt:

- 1) oprogramowania obsługującego klientów GITD w zakresie wydawanych uprawnień (koszty projektowania, wytworzenia oprogramowania oraz wdrożenia oprogramowania, z uwzględnieniem kosztów dotyczących wydajności rozwiązań oraz kosztów związanych z zaprojektowaniem rozwiązań dot. bezpieczeństwa);
- 2) infrastruktury sprzętowej i systemowej (w tym zakup serwerów, macierzy, urządzeń sieciowych oraz licencji na oprogramowanie systemowe – system operacyjny, oprogramowanie do wirtualizacji oraz system backupu, wsparcie producenta);
- 3) UX i grafiki (zagadnienia związane z User Experience, zaprojektowanie we współpracy użytkownikami systemu właściwych i ergonomicznych ekranów aplikacji, zaprojektowanie oraz wytworzenie wszelkich elementów graficznych rozwiązania);
- 4) usług w zakresie bezpieczeństwa rozwiązania (koszty usługi profesjonalnej firmy świadczącej usługi w zakresie bezpieczeństwa rozwiązań informatycznych. Audyt produktów projektu, w szczególności wytworzonego oprogramowania);
- 5) szkoleń dla pracowników;
- 6) zarządzania i wsparcia (obsługa, serwis i wsparcie oraz rozwój systemu informatycznego).

2. System KREPTD – koszty dostosowania systemu w 2022 r. szacuje się na 504 000 zł w cenach z 2021 roku.

Poniesienie nakładów w tej wysokości jest niezbędne do modyfikacji i dostosowania do przepisów tzw. Pakietu Mobilności już istniejącego oprogramowania, w tym utworzenia mechanizmu wyliczenia oceny ryzyka, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2020/1057, jak również rozporządzeniu (UE) 2020/1055.

Po stronie systemu KREPTD konieczne będzie:

- 1) zaktualizowanie mechanizmu mapowania naruszeń unijne <> krajowe;
- 2) rozbudowanie bazy danych w zakresie zmian wynikających z tzw. Pakietu Mobilności oraz o informację o przeprowadzonych kontrolach bez stwierdzonych naruszeń;
- 3) dokonanie modyfikacji wszystkich mechanizmów dotyczących przekazywania informacji o kontrolach i naruszeniach: modyfikacja wszystkich aplikacji dla instytucji zewnętrznych, interfejsów API oraz formularzy ePUAP. Dane dotyczące wyliczenia ryzyka będą przekazywane raz na kwartał. Konieczna będzie także rozbudowa komunikacji ERRU w celu wysyłania i przyjmowania nowego zakresu danych.

3. System centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o którym mowa w art. 80 utd (dalej: CEN) – koszty dostosowania systemu w 2022 r. szacuje się na 189 000 zł w cenach z 2021 roku. Poniesienie nakładów w tej wysokości jest niezbędne do modyfikacji i dostosowania do przepisów tzw. Pakietu Mobilności. CEN będzie wymagał rozbudowy o nowe naruszenia.

W systemie CEN:

- 1) zostanie wykonana rozbudowa wyświetlania informacji o przedsiębiorcy w trakcie kontroli o dane pobierane z systemu KREPTD;
- 2) zostanie stworzony mechanizm przekazywania informacji do KREPTD o przeprowadzonych kontrolach bez stwierdzonych naruszeń.

Bazując na powyższym oszacowano poniższe koszty dostosowania systemów KREPTD i CEN:

System teleinformatyczny	KREPTD	CEN
Prace analityczne	ok. 230 roboczogodzin	ok. 100 roboczogodzin
Implementacja zmian	ok. 2300 roboczogodzin	ok. 800 roboczogodzin
Opracowanie i przeprowadzenie testów (wewnętrznych, akceptacyjnych, wydajnościowych, bezpieczeństwa, integracyjnych)	ok. 220 roboczogodzin	ok. 100 roboczogodzin
Pozostałe prace (zarządzanie zmianą, prace koordynacyjne, aktualizacja dokumentacji)	ok. 50 roboczogodzin	ok. 50 roboczogodzin
RAZEM roboczogodzin	2800	1050
Koszt w zł brutto (zakładając stawkę 1 roboczogodziny szacowanej na 180 zł)	504 000,00	189 000,00

Łączne koszty systemów w latach 2021–2031, z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Koszty systemów (zł)
2021	
2022	11 516 300
2023	3 109 100
2024	3 186 800
2025	3 266 500
2026	4 296 700
2027	3 431 900
2028	3 517 700
2029	3 605 600
2030	3 695 700
2031	3 788 100
Razem	43 414 400

PODSUMOWANIE

Łączne dodatkowe wydatki budżetowe dla Inspekcji Transportu Drogowego w okresie 10–letnim, związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności, wynoszą **528 106 000,00 zł**, w tym część budżetowa 85 – 351 292 600,00 zł, a część budżetowa 39 –176 813 400,00 zł.

VI Oszacowanie wpływu projektowanych zmian na pozostałe służby kontrolne

W celu oszacowania wpływu projektowanych regulacji na służby kontrolne potrzebne jest całościowe spojrzenie na zadania realizowane przez służby kontrolne, takie jak: Policja, Straż Graniczna, czy Krajowa Administracja Skarbowa, bowiem zadania kontrolne realizowane przez funkcjonariuszy ww. służb w zakresie transportu drogowego to zaledwie część ich ustawowych zadań. Wszystkie kontrole przeprowadzane przez te formacje w zakresie transportu drogowego wykonywane są równolegle do kontroli w innych zakresach przez nie realizowanych, niejednokrotnie wyspecjalizowanych, do których służby te zostały powołane. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ww. organy kontrolne są uprawnione do kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Niemniej wdrożenie przepisów tzw. Pakietu Mobilności I na grunt prawa krajowego spowoduje rozszerzenie zakresu tych kontroli. Bez wątpienia największy wpływ będą miały zmiany polegające na objęciu przedsiębiorców transportowych użytkujących lekkie pojazdy dostawcze przepisami z zakresu dostępu do rynku, jak również przepisami socjalnymi i dotyczącymi stosowania tachografów.

Dla zobrazowania wpływu zmian w zakresie przepisów socjalnych i stosowania tachografów, należy wspomnieć o Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Przedmiotowy dokument, sporządzany w cyklu dwuletnim, zawiera m. in. podział działań kontrolnych na poszczególne organy uprawnione do kontroli. Zgodnie z obecnie obowiązującą Krajową Strategią Kontroli przyjętą na lata: 2021–2022 udział poszczególnych służb kontrolnych w wykonaniu planu Krajowej Strategii Kontroli obejmujący łącznie kontrole drogowe i kontrole przedsiębiorstw prezentuje się w następujący sposób:

- 1) Inspekcja Transportu Drogowego – 73,06%
- 2) Państwowa Inspekcja Pracy – 12,50%
- 3) Policja – 10,68%
- 4) Straż Graniczna – 2,14%
- 5) Krajowa Administracja Skarbowa – 1,62%.

Mając na uwadze przyjęte szacowanie objęcia nowymi regulacjami ok. 48 000 pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 – 3,5 t, można wskazać wzrost liczby dni pracy kierowców, który będzie podlegać włączeniu do Krajowej Strategii Kontroli. Przyjmując, że liczba pojazdów zwiększy się o ok. 48 tys., a do skontrolowania w okresie dwuletnim będzie ok. 450 dni pracy kierowców (z uwzględnieniem dni ustawowo wolnych od pracy, urlopów wypoczynkowych oraz odpoczynków tygodniowych), to kontroli podlegać będzie dodatkowo 21 600 000 dni pracy kierowców, z czego należy wyliczyć 3%, a zatem 648 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim.

Jeżeli zostanie uwzględnione spodziewane zwiększenie liczby dni pracy kierowców do kontroli spowodowane rozszerzeniem zakresu przepisów socjalnych i stosowania tachografów na kierowców lekkich pojazdów dostawczych, to należy liczyć się z proporcjonalnym zwiększeniem udziału funkcjonariuszy ww. formacji w realizacji przyszłych krajowych strategii kontroli. Konsekwencją powyższego może być zgłoszenie przez ww. podmioty

potrzeby wzmocnienia kadrowego.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku Policji protokół kontroli sporządzany przez funkcjonariusza tego organu kontrolnego jest przekazywany właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego do dalszego procedowania.

W kwestii wpływu projektu ustawy na zarządców dróg w zakresie prowadzenia kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego należy podkreślić, że w obowiązującym stanie prawnym upoważnieni pracownicy tych zarządców prowadzą kontrolę w ograniczonym zakresie, tj. nie prowadzą kontroli czasu pracy kierowców oraz zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji, co wprost wynika z art. 89 w zw. z art. 87 utd.

VII Oszacowanie wpływu projektowanych zmian na jednostki samorządu terytorialnego (starosta) w związku z wydawaniem uprawnień przewozowych

Projekt ustawy przewiduje, że starostowie lub Główny Inspektor Transportu Drogowego będą wydawać zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony.

Zgodnie z przyjętym szacowaniem, zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD posiada ponad 21 000 przedsiębiorców dla pojazdów o dmc przekraczającej 3,5 tony, a licencje wspólnotowe dla takich pojazdów na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego ponad 40 000 przedsiębiorców. Mając na uwadze dane dotyczące struktury oraz liczby pojazdów w przedsiębiorstwach i zastosowanie takiej samej proporcji do transportu drogowego pojazdami o dmc 2,5–3,5 tony, a także informacje z przejść granicznych RP, szacuje się, że nowymi regulacjami zostanie objętych ok. 48 tys. pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony oraz 20 tys. przedsiębiorców (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo). Zwiększenie liczby przedsiębiorców, do których będą miały zastosowanie przepisy o dostępie do zawodu przewoźnika drogowego może nie wiązać ze znacznym wzrostem wniosków o wydanie nowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Szacuje się, że część przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc 2,5–3,5 tony wykonują transport drogowy również pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. W związku z tym tacy przedsiębiorcy nie będą zobowiązani do ponownego uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jak i licencji wspólnotowej, gdyż już takie dokumenty w chwili obecnej posiadają, a jedynie będą zobowiązani uzyskać wypis z licencji wspólnotowej dla małych pojazdów, który jest wydawany przez GITD.

Jednocześnie należy wskazać, że inaczej niż w dotychczas obowiązujących przepisach, gdzie wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony, wymaga posiadania przez przedsiębiorcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisów z tego zezwolenia, projektowane przepisy, co wynika wprost z Pakietu Mobilności I, nie nakładają obowiązku uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących wyłącznie krajowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5–3,5 tony.

Istotnym jest, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje, tak jak w przypadku wykonywania przewozów międzynarodowych pojazdami o dmc pow. 3,5 t., możliwość jednoczesnego ubiegania dla lekkich pojazdów o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wydanie licencji wspólnotowej, przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Takie rozwiązanie może spowodować, że przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5–3,5 tony całość spraw związanych z

koniecznością uzyskania dokumentów przewozowych będą realizowali w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, a nie w starostwach powiatowych.

Jednocześnie, pomimo możliwej niewielkiej liczby przedsiębiorców, którzy będą ubiegać się o zezwolenie w starostwie, dwutorowy mechanizm wydawania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, tj. przez GITD lub właściwe starostwo powiatowe, pozwala na przekazywanie prowadzonych spraw związanych z zakresem wykonywania działalności transportowej pomiędzy GITD i starostwami powiatowymi bez konieczności zmiany zezwolenia. Usprawni to proces wymiany informacji na temat zezwolenia pomiędzy ww. organami, a także będzie dogodne dla przedsiębiorców.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2463), koszt uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynosi 1 000 złotych. Jednocześnie ustawa o transporcie drogowym zakłada, że opłata za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez starostę stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Reasumując, resort infrastruktury przewiduje, że wprowadzone nowe obowiązki wynikające z konieczności uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wpłyną na konieczność zwiększenia zatrudnienia w starostwach.

VIII Zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu

W związku z obowiązkiem dostosowania polskich przepisów prawa do przepisów Pakietu Mobilności I i przyjęcia odpowiednich rozwiązań na poziomie krajowym, oszacowano, że stan zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo należy zwiększyć o dodatkowe 6 etatów.

Komórka organizacyjna MI Departament Transportu Drogowego	Etaty
Wydział Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych	3
Wydział do spraw Czasu Pracy Kierowców	3
Razem	6

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2021	0	0	0
2022	6	712 000	232 300
2023	6	712 000	232 300
2024	6	712 000	232 300
2025	6	712 000	232 300
2026	6	712 000	232 300
2027	6	712 000	232 300
2028	6	712 000	232 300
2029	6	712 000	232 300

2030	6	712 000	232 300
2031	6	712 000	232 300
Razem	6	7 120 000	2 323 000

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów osobowych w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowych 6 etatów w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy:

Paragraf	Kwota w zł
4020	594 000
4110	103 000
4120	15 000
Razem	712 000

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów utworzenia i utrzymania stanowisk w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowych 6 etatów w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy:

Paragraf	Kwota w zł
3020	900
4000	212 700
4270	9 900
4430	600
4480	1 600
4520	800
4530	500
4550	4 300
4700	1 000
Razem	232 300

Koszty utworzenia i utrzymania 6 stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021–2031 na kwotę 2 323 000,00zł. W skład ww. kwoty wchodzi następujące koszty:

- koszty dofinansowania do kursów językowych oraz studiów w ramach doszkalania kadr,
- zakup materiałów i wyposażenia, energii, usług pozostałych, świadczenia usług telefonii, utrzymanie systemów informatycznych,
- zakup usług remontowych,
- zakup usług zdrowotnych,
- odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych,
- szkolenia członków korpusu służby cywilnej.

Uzasadnienie:

Główny Inspektorat Transportu Drogowego zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury z dnia 18 listopada 2019 r. jest wskazany jako jeden z organów podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, konieczne jest, bez względu na rozszerzony zakres nadzoru, zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu drogowego. Szacuje się, że aby zapewnić możliwość realizacji zadań wynikających z wprowadzanych regulacji należy zwiększyć zatrudnienie o co najmniej 6 etatów.

Dodatkowe etaty pozwolą na efektywne wykonywanie czynności nadzorczych względem skutków działań realizowanych przez pracowników Inspekcji. Proponuje się zatem zwiększenie zatrudnienia o 3 etaty w komórce odpowiedzialnej za sprawy związane z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego oraz dostępem do rynku międzynarodowych przewozów drogowych i o 3 etaty w komórce właściwej do spraw kierowców i tachografów cyfrowych.

Zwiększenie liczby etatów dla powyższych komórek wynika z wprowadzenia projektem ustawy nowych zadań, które będą skutkowały wzrostem liczby spraw wnoszonych do resortu infrastruktury zarówno ze strony organów wydających uprawnienia jak i spraw wnoszonych przez przedsiębiorców w związku z nowymi regulacjami. Wymagało to będzie zwiększenia zasobów kadrowych w komórce właściwej do spraw transportu drogowego, które to czynności nie będą mogły być wykonane w ramach aktualnych zasobów kadrowych ministerstwa infrastruktury.

Przepisy wynikające z Pakietu Mobilności I wprowadziły dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie tylko dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy i posiadających licencję wspólnotową, ale także dla przedsiębiorców nie objętych dotychczas wymogiem posiadania uprawnień przewozowych. Poszerzony został zakres przewozów objętych nowymi przepisami unijnymi i w konsekwencji ustawą dostosowującą przepisy UE do polskiego porządku prawnego.

Minister właściwy do spraw transportu będzie między innymi odpowiedzialny za nadzór nad realizacją zadań wynikających z obowiązków nakładanych przepisami Pakietu Mobilności I związanych z objęciem obowiązkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5–3,5 t. Skala realizacji tych zadań została przedstawiona w części dokumentu dot. zatrudnienia w GITD. Jak wskazują szacunki Inspekcji Transportu Drogowego, możliwość objęcia nowymi regulacjami spodziewana jest na ok 48 000 pojazdów oraz 20 000 podmiotów (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo).

IX. Oszacowanie dochodów sektora finansów publicznych z tytułu podatków i składek od wynagrodzeń kierowców.

Zgodnie z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – K11/15 art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 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.

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.

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.

Wprowadzone ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 43 poz. 246), odrębna od zawartej w art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy, definicja podróży służbowej kierowcy, jak również art. 21a ustawy, umożliwiły pracodawcom wypłacanie kierowcom należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. Niniejsze regulacje spowodowały, że należności z tytułu diet i ryczałtów za odpoczynek w kabinie pojazdu stały się stałym nieopodatkowanym i nieobciążonym składkami na ubezpieczenia społeczne dodatkiem do zasadniczego wynagrodzenia ustalonego w umowie o pracę.

W celu realizacji ww. wyroku Trybunału Konstytucyjnego przewiduje się odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie międzynarodowym. Zmianę tę proponuje się wprowadzić poprzez zmianę brzmienia przepisu w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców art. 2 pkt 7 zawierającego definicję podróży służbowej oraz zmianę brzmienia art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy wykonującemu przewozy krajowe będącemu w podróży służbowej. W wyniku wprowadzonych zmian całość wynagrodzenia wypłacanego kierowcom wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe zostanie opodatkowana i obciążona składkami na ubezpieczenie społeczne, z uwzględnieniem warunków określonych w projektowanym art. 21b ust. 2.

Według danych GITD liczba przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego wynosi 39820, w tym 36513 podmiotów wykonujących przewóz rzeczy oraz 3307 podmiotów wykonujących przewóz osób (ok. 95% tej liczby stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa).

Szacunkowa liczba kierowców realizujących międzynarodowe przewozy drogowe dla polskich przedsiębiorców transportowych wynosi 390131.

Szacuje się, że na jeden środek transportu przypada od 1,3 do 1,5 kierowcy, zatem aby określić szacunkową liczbę kierowców pomnożono liczbę wypisów z licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego – 260087 (w tym 246745 wypisów z licencji na przewóz rzeczy oraz 13342 wypisy z licencji na przewóz osób) x 1,5 kierowcy.

Wg. prof. dr. hab. Zdzisława Kordela ok. 25% całkowitego kosztu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego stanowią koszty związane z wynagrodzeniem i delegacją kierowców wliczając w to odprowadzane do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych składki. W strukturze kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego jest to drugi w kolejności najwyższy koszt ponoszony przez przewoźników zaraz po kosztach związanych z zakupem materiałów pędnych i eksploatacyjnych (ok. 33,5%) i w zasadniczy sposób wpływa na średni koszt 1 wozokilometra, a tym samym konkurencyjność.

Zgodnie z danymi, którymi posługują się przedstawiciele zarówno strony pracodawców, jak i pracobiorców średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce oscyluje wokół 6500 PLN (netto).

Ponadto, opierając się na danych pochodzących z analiz zawierających m.in. informacje dot. struktury wynagrodzenia polskich kierowców, ok. 50% ogółu przedsiębiorców transportowych oferuje na umowach o pracę płacę minimalną lub stawkę nie wyższą niż 2000 PLN (netto), natomiast kolejne 20% oferuje stawkę mieszczącą się w przedziale 2000 – 3000 PLN (netto). W tym miejscu warto również zauważyć, że stawki powyżej 3000 PLN (netto) na umowie o pracę, oferuje 30% ogółu pracodawców. Pozostałe składniki wynagrodzenia kierowcy zatrudnionego w międzynarodowym transporcie drogowym, stanowią nieoskładkowane i nieopodatkowane należności z tytułu podróży służbowej.

W związku z próbą dostosowania się przedsiębiorców transportowych do nadchodzących przepisów, można przyjąć, że ww. dane uległy zmianie. Zgodnie z szacowaniami resortu infrastruktury, 20% ogółu przedsiębiorców transportowych oferuje na umowach o pracę płacę minimalną lub stawkę nie wyższą niż 2000 PLN (netto), natomiast kolejne 20% oferuje stawkę mieszczącą się w przedziale 2000 – 3000 PLN (netto). Natomiast 50 % ogółu przedsiębiorców transportowych oferuje na umowach stawki powyżej 3000 PLN (netto) na umowie o pracę, co ma na celu dostosowanie płac kierowców do przepisów, które będą obowiązywały od 2022 r.

Poniżej przedstawiono symulację kosztów pracy związanych z zatrudnianiem kierowców w rozbiciu na dwa modele wynagradzania kierowcy zatrudnionego w międzynarodowym transporcie drogowym, z uwzględnieniem trzech głównych przedziałów płacowych.

Model podróży służbowej – koszty miesięczne związane z zatrudnieniem 1 kierowcy

Wariant 1

Wynagrodzenie: 2 800,00 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 2 061,67 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 4 438,33 PLN (netto)

(4 438,33 PLN + 2 061,67 PLN = 6 500 PLN – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 7 811,77 PLN (3 373,44 PLN – ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i Fundusz Solidarnościowy oraz FGŚP) + 4 438,33 PLN)

Wariant 2

Wynagrodzenie: 3 500 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 2 555,34 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 3 944,66 PLN (netto)

(3 944,66 PLN + 2 555,34 PLN = 6 500 PLN – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 8 161,46 PLN (4 216,80 PLN (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i Fundusz Solidarnościowy oraz FGŚP) + 3 944,66 PLN)

Wariant 3

Wynagrodzenie: 4 200 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 3 049,00 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 3 451,00 PLN (netto)

(3 451,00 PLN + 3 049,00 PLN = 6 500 PLN – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 8 511,16 PLN (5 060,16 PLN (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i Fundusz Solidarnościowy oraz FGŚP) + 3 451,00 PLN)

Rozliczenie na zasadach ogólnych z uwzględnieniem warunków określonych w art. 21b projektowanej ustawy – koszty miesięczne związane z zatrudnieniem 1 kierowcy

Przyjęta średnia kwota wynagrodzenia kierowcy: 6 500,00 PLN (netto) do dalszych obliczeń 8 542,00 PLN (brutto) zostaje podzielona na 2 części.

Wysokość wynagrodzenia brutto podlegająca oskładkowaniu i opodatkowaniu na zasadach ogólnych – 5 259,00 PLN brutto (3 796,00 PLN netto)

Wysokość wynagrodzenia brutto niepodlegająca oskładkowaniu na ubezpieczenie emerytalne i rentowe wynosi 3 283,00 PLN co daje kwotę netto 2 704,00 PLN (2 704,00 PLN + 3 796,00 PLN = 6 500,00 PLN netto)

Koszt pracy dla pracodawcy od wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259,00 PLN

6 336,06 PLN (w tym ubezpieczenie: emerytalne – 513,28 PLN, rentowe – 341,84 PLN, wypadkowe – 87,83 PLN, Fundusz pracy i Fundusz Solidarnościowy – 128,85 PLN oraz FGŚP – 5,26 PLN)

Koszt pracy dla pracodawcy od wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN

3 421,54 PLN (w tym ubezpieczenie: emerytalne – 0,00 PLN, rentowe – 0,00 PLN, wypadkowe – 54,83 PLN, Fundusz pracy i Fundusz Solidarnościowy – 80,43 PLN, FGŚP – 3,28 PLN)

Łączny koszt pracodawcy od wynagrodzenia brutto 8 542,00 PLN (6 500 netto)

6 336,06 PLN + 3 421,54 PLN = 9 757,60 PLN

Porównując przedstawione powyżej koszty pracy dla pracodawcy można wysnuć wnioski, że przejście z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach z uwzględnieniem warunków określonych w art. 21 c projektowanej ustawy. będzie wiązało się ze wzrostem miesięcznych kosztów pracy związanych z zatrudnieniem kierowców w następujący sposób:

dla wariantu 1 –

– wzrost o 1 945,83 PLN tj. + ok. 25% (9 757,60 PLN – 7 811,77 PLN)

dla wariantu 2 –

– wzrost o 1 596,14 PLN tj. + ok. 19% (9 757,60 PLN – 8 161,46 PLN)

dla wariantu 3 –

– wzrost o 1 246,44 PLN tj. + ok. 14% (9 757,60 PLN – 8 511,16 PLN)

Model podróży służbowej – koszty roczne związane z zatrudnieniem kierowców

Wariant 1 (dot. ok. 78 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

93 741,24 PLN (7 811,77 PLN x 12 miesięcy)

Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców:

7 311 816 720,00 PLN (93 741,24 PLN x 78 000 kierowców)

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 10 631,04 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 273,28 PLN + ubezpieczenie rentowe 42,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 68,60 PLN (razem 383,88 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 273,28 PLN + ubezpieczenie rentowe 182,00 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 46,76 PLN (razem 502,04 PLN)

Ogółem: $383,88 \text{ PLN} + 502,04 \text{ PLN} = 885,92 \times 12 \text{ miesięcy} = 10\,631,04 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: $829\,221\,120,00 \text{ PLN} (10\,631,04 \text{ PLN} \times 78\,000 \text{ kierowców})$

Roczne wpływy do NFZ: 203 533 200,00 PLN

$2\,609,40 \text{ PLN} (\text{ubezpieczenie zdrowotne } 217,45 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy}) \times 78\,000 = 203\,533\,200,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FP: 64 209 600,00 PLN

$823,20 \text{ PLN} (68,60 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy}) \times 78\,000 = 64\,209\,600,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FGŚP: 2 620 800,00 PLN

$33,60 \text{ PLN} (2,80 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy}) \times 78\,000 = 2\,620\,800,00 \text{ PLN}$

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 1 644,00 PLN

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: $128\,232\,000,00 \text{ PLN} (1\,644,00 \times 78\,000 \text{ kierowców})$

Wariant 2 (dot. ok. 117 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

$97\,937,52 \text{ PLN} (8\,161,46 \times 12 \text{ miesięcy})$

Roczne koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

$11\,458\,689\,840,00 \text{ PLN} (97\,937,52 \text{ PLN} \times 117\,000 \text{ kierowców})$

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 13 288,80 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 341,60 PLN + ubezpieczenie rentowe 52,50 PLN + ubezpieczenie chorobowe 85,75 PLN (razem 479,85 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 341,60 PLN + ubezpieczenie rentowe 227,50 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 58,45 PLN (razem 627,55 PLN)

Ogółem: $479,85 \text{ PLN} + 627,55 \text{ PLN} = 1\,107,40 \times 12 \text{ miesięcy} = 13\,288,80 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: $1\,554\,789\,600,00 \text{ PLN} (13\,288,80 \times 117\,000 \text{ kierowców})$

Roczne wpływy do 621 240,00 PLN

$271,81 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 381\,621\,240,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FP: 120 393 000,00 PLN

$85,75 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 120\,393\,000,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FGŚP: 4 914 000,00 PLN

$3,50 \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 4\,914\,000,00 \text{ PLN}$

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 316,00 PLN (193 PLN x 12 miesięcy)

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 270 972 000,00 PLN

(2 316,00 PLN x 117 000 kierowców)

Wariant 3 (dot. ok. 195 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

102 133,92 PLN (8 511,16 x 12 miesięcy)

Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

19 916 114 400,00 PLN (102 133,92 x 195 000 kierowców)

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 15 946,56 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 409,92 PLN + ubezpieczenie rentowe 63,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 102,90 PLN (razem 575,82 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 409,92 PLN + ubezpieczenie rentowe 273,00 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 70,14 PLN (razem 753,06 PLN)

Ogółem: 575,82 PLN + 753,06 PLN = 1 328,88 x 12 miesięcy = 15 946,56 PLN

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 3 109 579 200,00 PLN

(15 946,56 x 195 000 kierowców)

Roczne wpływy do NFZ: 763 261 200,00 PLN

$326,18 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 195\,000 = 763\,261\,200,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FP: 240 786 000,00 PLN

$102,90 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 195\,000 = 240\,786\,000,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FGŚP: 9 828 000 PLN
4,20 x 12 miesięcy x 195 000 = 9 828 000 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 988,00 PLN (249,00 PLN x 12 miesięcy)

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 582 660 000,00 PLN
(2 988,00 x 195 000 kierowców)

SUMA

Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:
38 686 620 960,00 PLN (7 311 816 720,00 PLN + 11 458 689 840,00 PLN + 19 916 114 400,00 PLN)

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców:
5 493 589 920,00 PLN (829 221 120,00 PLN + 1 554 789 600,00 PLN + 3 109 579 200,00 PLN)

Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców:
1 348 415 640,00 PLN (203 533 200,00 PLN + 381 621 240,00 PLN + 763 261 200,00 PLN)

Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców:
425 388 600,00 PLN (64 209 600,00 PLN + 120 393 000,00 PLN + 240 786 000,00 PLN)

Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców:
17 362 800,00 PLN (2 620 800,00 PLN + 4 914 000,00 PLN + 9 828 000,00 PLN)

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 981 864 000,00 PLN
981 864 000,00 PLN (128 232 000,00 PLN + 270 972 000,00 PLN + 582 660 000,00 PLN)

Wdrożenie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. w sprawie K11/15 w projektowanej ustawie poprzez zmianę brzmienia w ustawie o czasie pracy kierowców przepisu definiującego podróż służbową kierowcy oraz zmianę brzmienia art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej. Zmiana będzie skutkowała rozliczeniem wynagrodzenia kierowców w przewozach międzynarodowych na zasadach ogólnych z uwzględnieniem warunków określonych w art. 21b projektowanej ustawy.

Rozliczenie na zasadach ogólnych z uwzględnieniem warunków określonych w art. 21b projektowanej ustawy – koszty roczne związane z zatrudnieniem kierowców

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy na zasadach ogólnych z uwzględnieniem warunków określonych w art. 21b projektowanej ustawy, przy założeniu wynagrodzenia w wysokości 6.500 netto:

117 091,20 PLN (9 757,60 PLN x 12 miesięcy)

Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców:

45 665 568 000,00 PLN (117 091,20 PLN x 390 000 kierowców)

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 21 590,76 PLN

I część wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259, 00 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne – 513,28 PLN + ubezpieczenie rentowe – 78,89 PLN + ubezpieczenie chorobowe – 128,85 PLN (razem 721,02 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne – 513,28 PLN + ubezpieczenie rentowe – 341,84 PLN + ubezpieczenie wypadkowe – 87,83 PLN (razem 942,95 PLN)

Ogółem: 721,02 PLN + 942,95 PLN = 1 663,97 x 12 miesięcy = 19 967,64 PLN

II część wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne – 0,00 PLN + ubezpieczenie rentowe – 0,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe – 80,43 PLN (razem 80,43 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne – 0,00 PLN + ubezpieczenie rentowe – 0,00 PLN + ubezpieczenie wypadkowe – 54,83 PLN (razem 54,83 PLN)

Ogółem: 80,43 PLN + 54,83 PLN = 135,26 PLN x 12 miesięcy = 1 623,12 PLN

Łącznie: 19 967,64 PLN + 1 623,12 PLN = 21 590,76 PLN

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 8 420 396 400,00 PLN (21 590,76 PLN x 390 000 kierowców)

Roczne wpływy do NFZ: 3 260 322 000,00 PLN

I część wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259,00 PLN

ubezpieczenie zdrowotne 408,42 PLN x 12 miesięcy x 390 000 = 1 911 405 600,00 PLN

II część wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN

ubezpieczenie zdrowotne 288,23 PLN x 12 miesięcy x 390 000 = 1 1 348 916 400,00 PLN

1 911 405 600,00 PLN + 1 348 916 400,00 PLN = 3 260 322 000,00 PLN

Roczne wpływy do FP: 979 430 400,00 PLN

I część wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259,00 PLN

$128,85 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 603\,018\,000,00 \text{ PLN}$
II część wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN
 $80,43 \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 376\,412\,400,00 \text{ PLN}$
 $603\,018\,000,00 \text{ PLN} + 376\,412\,400,00 \text{ PLN} = 979\,430\,400,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FGŚP: 39 967 200,00 PLN
I część wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259,00 PLN
 $5,26 \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 24\,616\,800,00 \text{ PLN}$
II część wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN
 $3,28 \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 15\,350\,400,00 \text{ PLN}$
 $24\,616\,800,00 \text{ PLN} + 15\,350\,400,00 \text{ PLN} = 39\,967\,200,00 \text{ PLN}$

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę:

I część wynagrodzenia brutto w wysokości 5 259,00 PLN

4 008,00 PLN (334,00 PLN x 12 miesięcy)

II część wynagrodzenia brutto w wysokości 3 283,00 PLN – do dalszych wyliczeń przyjęto podstawę opodatkowania w wysokości 2 953,00 PLN oraz szacunkową wysokość zaliczki na PIT w wysokości 210,00 PLN)

2 520,00 PLN (210,00 PLN x 12 miesięcy)

$4\,008,00 \text{ PLN} + 2\,520,00 \text{ PLN} = 6\,528,00 \text{ PLN}$

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 2 545 920 000,00 PLN

(6 528,00 x 390 000 kierowców)

Powyższe oznacza, że roczne koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 6 978 947 040,00 PLN (wzrost o ok. 18%) w stosunku do stanu obecnego. $45\,665\,568\,000,00 \text{ PLN} - 38\,686\,620\,960,00 \text{ PLN} = 6\,978\,947\,040,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 2 926 806 480,00 00 PLN (wzrost o 53%) w stosunku do stanu obecnego. $8\,420\,396\,400,00 \text{ PLN} - 5\,493\,589\,920,00 \text{ PLN} = 2\,926\,806\,480,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 1 911 906 360,00 PLN (wzrost o 142%) w stosunku do stanu obecnego: $3\,260\,322\,000,00 \text{ PLN} - 1\,348\,415\,640,00 \text{ PLN} = 1\,911\,906\,360,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 554 041 800,00 PLN (wzrost o 128%) w stosunku do stanu obecnego: $79\,430\,400,00 \text{ PLN} - 425\,388\,600,00 \text{ PLN} = 554\,041\,800,00 \text{ PLN}$

Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 22 604 400,00 PLN (wzrost o 130%) w stosunku do stanu obecnego:
 $39\,967\,200,00\text{ PLN} - 17\,362\,800,00\text{ PLN} = 22\,604\,400,00\text{ PLN}$

Natomiast roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców wzrośnie o 1 564 056 000,00 PLN (wzrost o 159%) w stosunku do stanu obecnego.
 $2\,545\,920\,000,00\text{ PLN} - 981\,864\,000,00\text{ PLN} = 1\,564\,056\,000,00\text{ PLN}$

Skutki z tytułu PIT zostały wykazane w tabeli w podziale na wpływy do budżetu państwa (50%) oraz wpływy dla JST (50%).

Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r.

Szacuje się, że roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 2 195 104 860,00 PLN ($2\,926\,806\,480,00\text{ PLN} \times 0,75$).

Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 1 433 929 770,00 PLN ($1\,911\,906\,360,00\text{ PLN} \times 0,75$).

Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 415 531 350,00 PLN ($554\,041\,800,00\text{ PLN} \times 0,75$).

Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 16 953 300,00 PLN ($22\,604\,400,00\text{ PLN} \times 0,75$).

Natomiast roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrośnie o 1 173 042 000,00 PLN ($1\,564\,056\,000,00\text{ PLN} \times 0,75$).

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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki						Łącznie (0–10)
		0	1	2	3	5	10	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	5234,21	6978,94	6978,94	6978,94	6978,94	6978,94	75023,61
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	3646,30	4846,30	4846,30	4846,30	4846,30	4846,30	52109,3
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce oraz rozszerzenie procedur współpracy wewnątrz UE, przyczyni się do eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE. Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku. Ponadto przepisy ustawy wdrażającej Pakiet Mobilności I niewątpliwie wpłyną na wzrost obciążeń administracyjnych jakie będą musieli ponieść polscy przedsiębiorcy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce oraz rozszerzenie procedur współpracy wewnątrz UE, przyczyni się do eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE. Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku. Ponadto przepisy ustawy wdrażającej Pakiet Mobilności I niewątpliwie wpłyną na wzrost obciążeń administracyjnych jakie będą musieli ponieść polscy przedsiębiorcy.						
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, w tym osoby starsze i z niepełnosprawnością	Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku. Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na osoby niepełnosprawne i starsze.						
Niemierzalne	przedsiębiorstwa							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Przygotowując przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw założono, że regulacja ta będzie w minimalnym i niezbędnym zakresie dostosowywała polskie przepisy do regulacji przewidzianych w Pakiecie Mobilności I. Biorąc pod uwagę, że w skład Pakietu Mobilności I wchodzi przede wszystkim rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej, to przepisy te będą obowiązywały wprost we wszystkich państwach członkowskich UE. Dostosowanie polskich przepisów do Pakietu Mobilności I ma zatem jedynie charakter technicznoorganizacyjny, między innymi poprzez wskazanie organów właściwych do wydawania uprawnień przewozowych, uszczegóławiających zasady wykonywania przewozów kabotażowych przez zagranicznych przewoźników na terytorium RP, a także zakresu ich kontroli przez polskie służby kontrolne. W zakresie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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 zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określenia położenia za pomocą tachografów wdrożenia wymaga art. 1 pkt 6, pkt 10, pkt 16, art. 2 pkt 4, pkt 9, pkt 11, pkt 12 wskazanego rozporządzenia. W zakresie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym niezbędne jest wdrożenie do krajowego porządku prawnego art. 1 pkt 1, pkt 3, pkt 4, pkt 6, pkt 11, pkt 12, art. 2 pkt 1, pkt 4, pkt 5, pkt 6 oraz pkt 7 przedmiotowego rozporządzenia.						

W zakresie art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 wdrożenia wymaga art. 2 pkt 3 lit. a, b i c, pkt 5, pkt 7 lit. a, pkt 8, pkt 9 lit. d, pkt 13 lit. a i b.

Ponadto projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje wprowadzenie zmian o charakterze porządkującym, polegających na doprecyzowaniu przepisów, które nie wynikają wprost z przyjęcia Pakietu Mobilności I, ale mają istotny wpływ na prawidłowe stosowanie regulacji prawnych odnoszących się do transportu drogowego. W tym zakresie dokonuje się zmian w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców polegających na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budzą wątpliwości interpretacyjne.

Warto wskazać, że pojawienie się pandemii wirusa SARS-CoV-2 nie wpłynęło w istotnym stopniu na branżę przewozów drogowych rzeczy. W związku z powyższym polscy przewoźnicy gotowi do sprostania konkurencji zagranicznej, przygotowując się do zmian zasad wykonywania transportu drogowego w UE, oczekują jak najszybciej, jasnych i przejrzystych zasad prowadzenia działalności w oparciu o przepisy wynikające z regulacji krajowych. Jednocześnie należy zauważyć, że zaskarżenie przez Polskę niektórych przepisów Pakietu Mobilności I, nie zwalnia z obowiązku wdrożenia do krajowego porządku prawnego regulacji Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa, ze względu na zmianę wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, może mieć wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców.

Uwzględniając, że Rzeczpospolita Polska zaskarżyła do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej niektóre przepisy tworzące Pakiet Mobilności I, wskazując na ich niezgodność z prawodawstwem UE i dotychczasowymi działaniami Wspólnoty w zakresie np. ochrony środowiska, co potwierdza również stanowisko Komisji Europejskiej, kształt tych przepisów może ulec zmianie. W związku z powyższym obecnie nie jest możliwe kompleksowe określenie wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w tym oszacowanie wszystkich skutków finansowych dla przewoźników drogowych.

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1054 Rzeczpospolita Polska zaskarżyła dodany do art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ust. 8a, który przewiduje, że:

„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 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.”.

Niniejszy przepis nakłada na przewoźników drogowych obowiązki o charakterze organizacyjnym, ponadto zobowiązuje ich do dokumentowania, w jaki sposób spełniają powyższe obowiązki, a także do przechowywania tej dokumentacji w swoim lokalu oraz przedstawiania jej na żądanie organów kontrolnych.

W zakresie rozporządzenia 2020/1055 Rzeczpospolita Polska zaskarżyła ust. 1 lit. b) i g) w art. 5 rozporządzenia 1071/2009), rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i

(UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym, które przewidują, że przedsiębiorca musi:

- a) 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;
- b) 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;

Ponadto, Rzeczpospolita Polska zaskarżyła art. 2 pkt 4 lit. a) oraz art. 2 pkt 5 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym.

Art. 2 pkt 4 lit. a) stanowi, że 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. Natomiast art. 2 pkt 5 lit. b) dotyczy świadczenia nieograniczonych i ciągłych usług obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe w przyjmującym państwie członkowskim, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi.

Należy wskazać, że skarżone przepisy zawarte są bezpośrednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 i nie podlegają implementacji do przepisów krajowych.

Natomiast w zakresie dyrektywy 2020/1057 zaskarżone zostały art. 1 ust. 3, 4, 6 i 7 (określające przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców) oraz art. 9 ust. 1 (określający termin wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie). Zgodnie z informacją wskazaną w pkt 1 OSR przewiduje się, że wdrożenie przepisów art. 1 dyrektywy nastąpi odrębnym projektem ustawy.

Z uwagi na fakt, że przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 jeszcze nie są stosowane, obiektywne nawet jedynie szacunkowe określenie skutków gospodarczych i finansowych projektowanych przepisów dla rynku transportu drogowego na obecnym etapie nie jest możliwe. Można jedynie wskazać, że przepisy Pakietu Mobilności w ocenie przedstawicieli polskiej branży transportu drogowego pogorszą warunki jej funkcjonowania i obniżą konkurencyjność na rynku UE.

Aktualnie nie jest możliwe pozyskanie w Polsce i w UE danych dotyczących skutków gospodarczych i finansowych projektowanych przepisów na rynek transportu drogowego. Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do przedstawicieli przewoźników drogowych oraz środowisk naukowych z prośbą o przedstawienie danych dotyczących wpływu regulacji prawnych zawartych w Pakiecie Mobilności I na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego i rynek transportowy, a także danych dotyczących kosztów wynagrodzeń kierowców. Jednakże branża nie przedstawiła konkretnych danych liczbowych z tym związanych argumentując, że na obecnym etapie dane te nie są możliwe do określenia.

Niemniej jednak, resort infrastruktury zlecił opracowanie dokumentu (analizy) w zakresie wpływu przepisów Pakietu Mobilności I na rynek transportowy Unii Europejskiej (praca autorstwa prof. dr. hab. Konrada Raczkowskiego z dnia 14 września 2020 r.) oraz przygotowanie analizy przepisów Pakietu Mobilności I na wzrost liczby dodatkowych, pustych przejazdów polskich pojazdów, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe w Unii Europejskiej (analiza prof. dr. hab. Konrada Raczkowskiego, prof. dr. hab. inż. Andrzeja Szaraty, prof. dr. hab. inż. Marcina Ślęzaka, prof. dr. hab. Zdzisława Kordela).

Z przygotowanych dokumentów wynika, że udział drogowego transportu towarów w 2016 r. w przychodach transportu ogółem dla poszczególnych krajów UE wahał się od 3,5% (Malta) do 52,2% (Polska), przy czym udział ten dla całej Unii wynosi 22,4%.

Kraje Europy Środkowo-Wschodniej, jak Polska, Bułgaria i Rumunia posiadały w 2016 r. udział przychodów drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem powyżej 50% i były beneficjentami rzeczywistymi swobody świadczenia usług przed wprowadzeniem Pakietu Mobilności I. Polska jest największym w UE operatorem przewozów kabotażowych (ok. 40%) i obok Rumunii (8,7%), Hiszpanii (6,2%) oraz Litwy (5,7%) ucierpi ekonomicznie najbardziej na wprowadzeniu Pakietu Mobilności I.

Niewątpliwie, Pakiet Mobilności I obniży opłacalność wykonywania operacji kabotażowych i przewozów typu cross-trade. Uzyskane wyniki badań zawartych w przedmiotowych opracowaniach wskazują na zagrożenie zarówno wynikające ze zmniejszania się rentowności firm, konieczności rozbudowania struktur logistycznych obsługujących zwiększającą się biurokrację, czy też narażeniu się na kary, które wynikają ze skrupulatnego rozliczania przez organy państwowe z błędów popełnianych przez kierowców w wyniku nieznamomości rozbudowanych zakazów i nakazów.

Należy również wziąć pod uwagę, że w toku procesu legislacyjnego może zmieniać się projekt ustawy, a w konsekwencji także OSR. W wyniku zgłoszonych uwag, zwłaszcza na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych, możliwe będzie ewentualne uzupełnienie OSR o pozyskane w tym trybie dane i informacje dotyczące kosztów dla branży transportu drogowego w Polsce związanych z przyjęciem przepisów Pakietu Mobilności I.

Zmiany implikowane tzw. Pakietem Mobilności I, w tym objęcie zasadami dostępu do zawodu przewoźnika, jak i rynku, a także przepisami socjalnymi i stosowaniem tachografów przewoźników użytkujących lekkie pojazdy dostawcze, ma przyczynić się w zamyśle prawodawcy unijnego m. in. do zapewnienia uczciwej konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów, jak i poprawy warunków socjalnych kierowców. Zwiększenie zakresu kontrolowanych aspektów może przyczynić się do wydłużenia czasu trwania kontroli drogowych. Wydłużenie okresu podlegającego kontroli na drodze do 56 dni sprawi, że uprawnieni funkcjonariusze służb kontrolnych będą potrzebowali więcej czasu na analizę danych dotyczących aktywności kierowców rejestrowanych za pośrednictwem tachografów.

Jednocześnie należy wskazać, że w zakresie kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczającej 3.5 tony, będzie obowiązek posiadania orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Takie rozwiązanie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Ponadto w przypadku kierowców spoza Unii Europejskiej przedsiębiorca będzie musiał wystąpić dla takiego kierowcy o świadectwo kierowcy, które dodatkowo potwierdzi legalność jego zatrudnienia.

Z punktu widzenia praktyki kontrolnej, ustanowienie dodatkowego ograniczenia w kabotażu w postaci tzw. okresu wychłodzenia („cooling-off period”) również może spowodować wydłużenie czasu trwania kontroli drogowych. Powyższe będzie dotyczyło kontroli wobec przewoźników zagranicznych. Analiza dodatkowych informacji zarejestrowanych przez tachografy, takich jak przekroczenia granic, czy też czynności załadunku i rozładunku wraz z dokumentami transportowymi, to pracochłonny i czasochłonny proces, który z czasem może zostać usprawniony przez rozwój narzędzi teleinformatycznych, takich jak oprogramowanie do analizy czasu pracy kierowców. Do tego czasu należy jednak liczyć się z wydłużeniem czasu trwania kontroli drogowych.

W związku z wprowadzeniem nowego przepisu, zgodnie z którym podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy, na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe. Aby sformułowanie tego uprawnienia nie budziło wątpliwości i nie naruszało obowiązków kontrolowanego kierowcy w zakresie stosowania urządzenia rejestrującego oraz obowiązku przechowywania w pojeździe i okazywania do kontroli dokumentów związanych z przewozem drogowym, w dodawanym przepisie przewiduje się zastrzeżenie, że uprawnienie to nie może naruszać obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1–2 a i ust. 4 itd.

Z uwagi na zmianę art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22 konieczne jest także uszczegółowienie obowiązków kontrolowanego, o których mowa w art. 72 pkt 2 itd, poprzez wskazanie, że ma on obowiązek udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie

przedsiębiorstwa. Proponowane rozwiązanie ma zapewnić organom uprawnionym do kontroli prowadzenie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w szczególności w sytuacji, gdy jest to uzasadnione wynikami kontroli drogowych, zwłaszcza gdy kontrole te ujawniły poważne naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego. Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również 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 z zakresu transportu drogowego. Zmiana modelu wynagradzania kierowców, z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych, z uwzględnieniem warunków określonych w projektowanym art. 21b, spowoduje wzrost rocznych kosztów dla pracodawców związanych z zatrudnieniem kierowców. Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy na zasadach ogólnych z uwzględnieniem warunków <u>określonych w art. 21b projektowanej ustawy</u>, przy założeniu wynagrodzenia w wysokości 6.500 netto: 117 091,20 PLN (9 757,60 PLN x 12 miesięcy) Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców: 45 665 568 000,00 PLN (117 091,20 PLN x 390 000 kierowców) Powyższe oznacza, że roczne koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o <u>6 978 947 040,00 PLN</u> (wzrost o ok. 18%) w stosunku do stanu obecnego. 45 665 568 000,00 PLN – 38 686 620 960,00 PLN = 6 978 947 040,00 PLN Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Oznacza to, że w 2022 r. koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o <u>5 234 210 280,00 PLN</u> (6 978 947 040,00 PLN x 0,75) Łączna kwota składek do ZUS i NFZ odprowadzanych przez kierowców oraz rocznych zaliczek na PIT odprowadzanych przez kierowców: Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: 2 380 439 880,00 PLN Wariant 1: 383,88 PLN x 12 miesięcy x 78 000 kierowców = 359 311 680,00 PLN Wariant 2: 479,85 PLN x 12 miesięcy x 117 000 kierowców = 673 709 400,00 PLN Wariant 3: 575,82 PLN x 12 miesięcy x 195 000 kierowców = 1 347 418 800,00 PLN Łącznie: 359 311 680 PLN + 673 709 400 PLN + 1 347 418 800 PLN = 2 380 439 880,00 PLN Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 981 864 000,00 PLN Wariant 1: 1 644,00 PLN x 78 000 kierowców = 128 232 000,00 PLN Wariant 2: 2 316,00 PLN x 117 000 kierowców = 270 972 000,00 PLN Wariant 3: 2 988,00 PLN x 195 000 kierowców = 582 660 000,00 PLN Łącznie: 128 232 000,00 PLN + 270 972 000,00 PLN + 582 660 000,00 PLN = 981 864 000,00 PLN Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców: 1 348 415 640,00 PLN Wariant 1: 217,45 PLN x 12 miesięcy x 78 000 = 203 533 200,00 PLN Wariant 2: 271,81 PLN x 12 miesięcy x 117 000 = 381 621 240,00 PLN

	Wariant 3: $326,18 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 195\,000 = 763\,261\,200,00 \text{ PLN}$ Łącznie: $203\,533\,200 \text{ PLN} + 381\,621\,240 \text{ PLN} + 763\,261\,200 \text{ PLN} = 1\,348\,415\,640,00 \text{ PLN}$ Łączna kwota składek do ZUS i NFZ odprowadzanych przez kierowców oraz rocznych zaliczek na PIT odprowadzanych przez kierowców: $2\,380\,439\,880,00 \text{ PLN} + 981\,864\,000,00 \text{ PLN} + 1\,348\,415\,640,00 \text{ PLN} = 4\,710\,719\,520,00 \text{ PLN}$ Zmiana modelu wynagradzania kierowców, z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych, z uwzględnieniem warunków określonych w projektowanym art. 21b, spowoduje wzrost rocznych składek odprowadzanych przez pracownika (kierowcę) do ZUS i NFZ oraz wzrost zaliczek na PIT Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: $3\,750\,786\,000,00 \text{ PLN}$ I część wynagrodzenia brutto w wysokości $5259,00 \text{ PLN}$ $721,02 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 \text{ kierowców} = 3\,374\,373\,600,00 \text{ PLN}$ II część wynagrodzenia brutto w wysokości $3\,283,00 \text{ PLN}$ $80,43 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 \text{ kierowców} = 376\,412\,400,00 \text{ PLN}$ SUMA: $3\,374\,373\,600 \text{ PLN} + 376\,412\,400,00 \text{ PLN} = 3\,750\,786\,000,00 \text{ PLN}$ Roczne wpływy do NFZ: $3\,260\,322\,000,00 \text{ PLN}$ I część wynagrodzenia brutto w wysokości $5\,259,00 \text{ PLN}$ ubezpieczenie zdrowotne $408,42 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 1\,911\,405\,600,00 \text{ PLN}$ II część wynagrodzenia brutto w wysokości $3\,283,00 \text{ PLN}$ ubezpieczenie zdrowotne $288,23 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 390\,000 = 1\,348\,916\,400,00 \text{ PLN}$ $1\,911\,405\,600,00 \text{ PLN} + 1\,348\,916\,400,00 \text{ PLN} = 3\,260\,322\,000,00 \text{ PLN}$ Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: $2\,545\,920\,000,00 \text{ PLN}$ I część wynagrodzenia brutto w wysokości $5\,259,00 \text{ PLN}$ $4\,008,00 \text{ PLN} (334,00 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy})$ II część wynagrodzenia brutto w wysokości $3\,283,00 \text{ PLN}$ – do dalszych wyliczeń przyjęto podstawę opodatkowania w wysokości $2\,953,00 \text{ PLN}$ oraz szacunkową wysokość zaliczki na PIT w wysokości $210,00 \text{ PLN}$ $2\,520,00 \text{ PLN} (210,00 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy})$ $4\,008,00 \text{ PLN} + 2\,520,00 \text{ PLN} = 6\,528,00 \text{ PLN}$ $6\,528,00 \times 390\,000 \text{ kierowców} = 2\,545\,920\,000,00 \text{ PLN}$ Łączna kwota składek do ZUS i NFZ odprowadzanych przez kierowców oraz rocznych zaliczek na PIT odprowadzanych przez kierowców: $3\,750\,786\,000,00 \text{ PLN} + 3\,260\,322\,000,00 \text{ PLN} + 2\,545\,920\,000,00 \text{ PLN} = 9\,557\,028\,000,00 \text{ PLN}$ Łącznie roczne składki do ZUS i NFZ odprowadzane przez kierowców oraz roczne zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o <u>$4\,846\,308\,480,00 \text{ PLN}$</u> $9\,557\,028\,000,00 \text{ PLN} - 4\,710\,719\,520 \text{ PLN} = 4\,846\,308\,480,00 \text{ PLN}$ Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Oznacza to, że w 2022 r. łącznie składki do ZUS i NFZ odprowadzane przez kierowców oraz zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o <u>$3\,634\,731\,360,00 \text{ PLN}$</u>. $4\,846\,308\,480,00 \text{ PLN} \times 0,75 = 3\,634\,731\,360,00 \text{ PLN}$

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: Pakiet Mobilności rozszerza stosowanie przepisów rozporządzeń UE dotyczących wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy na przewoźników wykonujących przewozy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony, których liczba szacowana jest na około 20 000 podmiotów. Zwiększenie o 20 000 liczby przewoźników objętych unijnymi regulacjami w zakresie wykonywania transportu drogowego wiąże się ze zwiększeniem liczby dokumentów jakie wskazani powyżej przedsiębiorcy będą musieli uzyskać celem wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy takimi pojazdami. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2463), koszt uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynosi 1 000 złotych. Natomiast licencja wspólnotowa upoważniająca przedsiębiorcę do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy wydawana jest przedsiębiorcy na okres do 5 lub do 10 lat. Za udzielenie licencji do 5 lat pobiera się opłatę w wysokości 4.000 zł, a za każdy wypis z licencji (wypis wydawany jest dla każdego pojazdu) pobiera się opłatę w wysokości 440 złotych. Licencja powyżej 5 do 10 lat kosztuje 8.000 zł, a za wypis pobiera się opłatę w wysokości 880 zł.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Obsługa nowych zadań wprowadzonych projektowanym aktem prawnym, generuje wzrost zatrudnienia w każdym WITD począwszy od 2022 roku – o łącznie 232 etaty (200 etaty – stanowiska inspektorskie) oraz wzrost zatrudnienia w GITD począwszy od 2022 roku – o łącznie 97 etatów. Ponadto nowe obowiązki spowodują konieczność wzrostu zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu o 6 etatów.		
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		
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 17 lit. b i art. 16, które wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia; 3) art. 2 pkt 1–3, które wchodzi w życie z dniem 2 lutego 2022 r.; 4) art. 2 pkt 5, który wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy 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 projektowanej ustawy, ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie ustawy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (UC93)

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

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

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

1. Arriva Polska;
2. Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw;
3. Business Centre Club;
4. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
5. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
6. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKS i TS w RP;
7. Forum Związków Zawodowych;
8. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
9. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
10. Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej;
11. Konfederacja Lewiatan;
12. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
13. Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
14. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
15. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników ;
16. Niekotrans-Nova;
17. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność";
18. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
19. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
20. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
25. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
26. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
27. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
28. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
29. Polska Izba Spedycji i Logistyki;

30. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
31. Polska Unia Transportu;
32. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
33. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
34. Pracodawcy RP;
35. Sąddecka Izba Gospodarcza;
36. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
37. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
38. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
39. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
40. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
41. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
42. Trade Trans Log;
43. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
44. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
45. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
46. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
47. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
48. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
49. Związek Gmin Wiejskich RP;
50. Związek Miast Polskich;
51. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
52. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
53. Związek Rzemiosła Polskiego;
54. Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa RP;
55. Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP;

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *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 ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od następujących podmiotów: Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw; Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”; Forum Związków Zawodowych; Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej; Konfederacja Lewiatan; Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”; Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność"; Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego; Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”; Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych; Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych; Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego; Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników; Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”; Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych; Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych; Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji; Polska Izba Spedycji i Logistyki; Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych; Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych; Pracodawcy RP; Skandynawsko-Polska Izba Gospodarcza; Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu; Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”; Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi

Ostrowskiej; Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia; Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga”; Tramwaje Warszawskie Sp. z o. o.; Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych; Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce; Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce; Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”; Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.

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

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

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

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

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 stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Zestawienie uwag zgłoszonych na etapie konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (UC 93)				
Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	Uwaga ogólna	Jedną z najważniejszych zmian przedstawionych w projekcie jest zmiana zasad dotyczących wynagradzania kierowców w transporcie krajowym i międzynarodowym. Zmiana ta polega na odejściu od koncepcji podróży służbowej utożsamianej z czasem pracy kierowców oraz obowiązkiem wypłacania przez pracodawcę diet i ryczałtów, które nie podlegają składce na FUS oraz nie stanowią podstawy do odprowadzania podatku dochodowego od osób fizycznych. Wnioskodawca wskazuje, że zmiany są spowodowane z jednej strony orzeczeniem TK z dnia 24 listopada 2016 r. K11/15 oraz wdrożeniem postanowień tzw. Pakietu Mobilności. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność z zadowoleniem dostrzega fakt, że po raz pierwszy od wielu lat Ministerstwo Infrastruktury wprost przyznaje, że obecna struktura wynagradzania kierowców jest głęboko niesprawiedliwa i krzywdząca dla kierowców co wynika z faktu, że większość ich wynagrodzenia (w znaczeniu ekonomicznym tego terminu) nie podlega składce na FUS tym samym bezpośrednio odbija się na wysokości zasiłku chorobowego, wysokości przyszłej emerytury (renty, renty rodzinnej) kierowców czy też wysokości wynagrodzenia otrzymywanego podczas urlopu wypoczynkowego. Jest to kwestia, na którą nasza Sekcja uporczywie zwracała uwagę przez ostatnią dekadę. Kompletny brak woli prowadzenia dialogu społecznego po stronie MI (czego symbolicznym dowodem jest czteroletni brak funkcjonowania Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego) powodował, że głos związku zawodowego nie był wcześniej brany pod uwagę. Równocześnie w propozycji przedstawianej przez MI – polegającej na koncepcji, że całość wynagrodzenia kierowcy będzie podlegać składce na FUS nie ma najmniejszego śladu analizy specyfiki pracy kierowców. Z tej specyfiki wynika, że osoby te ponoszą określone koszty związane z wyżywieniem, utrzymaniem higieny osobistej w trasie podczas wykonywania obowiązków pracowniczych. Koncepcja Ministerstwa jak wskazane jest w OSR spowoduje radykalne podniesienie pozapłacowych kosztów pracy. Rodzi się proste pytanie czy podstawowym celem proponowanych rozwiązań jest doprowadzenie do sytuacji, w której presja na samozatrudnienie doprowadzi do de facto likwidacji wykonywania pracy kierowcy w oparciu o stosunek pracy??? KSTD NSZZ Solidarność wielokrotnie przedstawiała swoją koncepcję w zakresie struktury wynagradzania kierowców proponując „świadczenie dla kierowcy”, którego rolą byłaby rekompensata ponoszonych kosztów przez kierowców - z natury rzeczy świadczenie to nie podlegałoby składce na FUS oraz podatkowi dochodowemu od osób fizycznych jako nie powodujące przysporzenia w majątku pracownika. Kwestią kluczową było i jest	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ "Solidarność"

		ustawienie właściwych proporcji pomiędzy częścią wynagrodzenia, która podlega składce i która jej nie podlega (w propozycji KSTD NSZZ Solidarność robocza nazwa tej części to „świadczenie dla kierowców”). Jest jasne, że wprowadzenie takich rozwiązań (w tym nowego rodzaju świadczenia) wymagałaby wspólnej pracy zarówno Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa właściwego ds. finansów, Ministerstwa właściwego ds. pracy oraz Ministerstwa właściwego ds. ubezpieczeń społecznych. Niestety w propozycji z dnia 27 lipca 2021 nie znajdujemy nawet śladów jakiegokolwiek głębszej refleksji nad strukturą wynagradzania kierowców. I nie znajdujemy śladów jakiegokolwiek wspólnej analizy ze strony wskazanych Ministerstw. Zaproponowanie struktury wynagradzania kierowców zawodowych w postaci wskazanej w przedmiotowym projekcie jest przejawem w naszej ocenie kompletnej indolencji intelektualnej. W sytuacji, w której za kilka miesięcy wchodzi w życie Pakiet Mobilności a od orzeczenia TK minęło ponad 5 lat proponuje się rozwiązanie, którego wartość intelektualna jest równa zeru. Jak wskazuje się w OSR koszty w 2022 r. dla pracodawców związane z zatrudnianiem kierowców wzrosną o 10 592 770 500, 00 PLN. Można założyć, że albo autorzy propozycji całkowicie świadomie zakładają, że nie wejdzie ona w życie albo są kompletnie niepoważni. Nie można myśleć racjonalnie zakładać tak skokowego wzrostu pozapłacowych kosztów pracy. Głównym skutkiem samej propozycji będzie zwiększenie presji na rozpoczynanie relacji z podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą. W sytuacji rozpoczynania działalności gospodarczej polski ustawodawca dopuszcza zwolnienie z odprowadzania składki na FUS a następnie okres, w którym składka może być odprowadzana od 30% minimalnego wynagrodzenia. Spowoduje to, że de facto sytuacja ubezpieczeniowa wielu kierowców pogorszy się w stosunku do obecnej. Jeżeli celem Ministerstwa jest doprowadzenie do sytuacji, w której docelowym modelem na rynku transportu samochodowego są wyłącznie relacje B2B to trzeba mieć cywilną odwagę aby wprost taką koncepcję prezentować. W ocenie Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność branża potrzebuje działań regulacyjnych w wielu obszarach. Potrzebuje przede wszystkim prawdziwego, efektywnego dialogu pomiędzy władzą publiczną, związkami zawodowymi i organizacjami pracodawców. Jest jasne, że wdrożenie Pakietu Mobilności (w jego licznych aspektach związanych z czasem pracy, zasadami wynagradzania itp.) będzie dużym wyzwaniem dla polskiej branży transportowej. Przez ignorancję i lekceważenie partnerów społecznych oraz wiarę w nadzwyczajną mądrość i własny profesjonalizm urzędnicy MI zmarnowali już zbyt dużo czasu, który mógł być poświęcony na rzeczową, merytoryczną dyskusję i wypracowanie zadawalających rozwiązań. Oczekujemy rzetelnego i uczciwego dialogu z Ministerstwem Infrastruktury na etapie wypracowywania założeń docelowych rozwiązań a nie opiniowania gotowych projektów aktów prawnych.		
2.	Uwaga ogólna	Do najważniejszych zmian przedstawionych w projekcie a dotyczących zasad wynagradzania kierowców w transporcie krajowym i międzynarodowym odnieśliśmy się	Uwaga została częściowo uwzględniona.	Krajowa Sekcja Transportu

		już w piśmie (znak KSTD 01/08/2021). Propozycję przedstawioną przez Ministerstwo uważamy za nieadekwatną do specyfiki wykonywania pracy przez kierowców zawodowych. Równocześnie podtrzymujemy swoje wielokrotnie wyrażane stanowisko, że obecny system wynagradzania jest oparty na wyzysku kierowców co pokazywać będą niskie przyszłe emerytury a pokazują w chwili obecnej niskie zasiłki chorobowe czy wynagrodzenie podczas urlopu wypoczynkowego. Po raz kolejny apelujemy o konieczność prowadzenia dialogu społecznego i rozmów przed a nie po powstaniu tego typu projektów.	Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Drogowego NSZZ "Solidarność"
3.	Uwaga ogólna	Natomiast co do innych zagadnień zawartych w projekcie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw Rada KSTD ma wiele uwag w szczególności dotyczących czasu pracy kierowców, odpoczynku, wysokości kar i mandatów niewspółmiernych do popełnionego wykroczenia, źle ukierunkowanej odpowiedzialności za zdarzenia czy wręcz wypadki w ruchu drogowymi. W projekcie w większości przypadków za tego typu wykroczenia odpowiada kierowca. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze musi być rzetelnie przeanalizowana i co najważniejsze solidarnie podzielona między pracodawcę i pracownika. Uważamy, że pracownicy resortu Ministerstwa Infrastruktury odpowiedzialni za przedstawiony projekt poszli „na skróty” co było o tyle nieuniknione, ponieważ w trakcie prac nad przygotowaniem projektu nie uczestniczyły zainteresowane środowiska. Naszym zdaniem cały ten projekt to jedno wielkie nieporozumienie. Należy ponownie przeanalizować kwestię kar, które w nieproporcjonalny sposób obciążają kierowcę (wszystkie kary od 21 str. z załącznika Nr 3 wynoszą od 5 tys. do 15 tys. w braku innego wskazania odpowiada kierowca), należy pamiętać, że zarządzający transportem to nie zawsze jest właściciel firmy, (to też może być pracownik) a kary zostały podniesione prawie 500%. Gdy pracodawca otrzymuje PN, BPN lub NN ma możliwość odwołania, procedura postępowania administracyjnego może zakończyć się oczyszczeniem przewoźnika a winą zostanie obciążony kierowca. Należy pamiętać, że sprawa w sadzie też może trwać latami a na kierowcę bardzo wysoka w stosunku do wynagrodzenia kara finansowa spada natychmiast łącznie z utratą prawa jazdy. O ile w projekcie jest regulacja dotycząca kar kierowców za majstrowanie przy tachografie to brakuje solidarnej odpowiedzialności przewoźnika.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ "Solidarność"

			konkurencji na rynku przewozów drogowych. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
4.	Uwaga ogólna	W celu uniknięcia dublowania spostrzeżeń oraz wątpliwości, OSPTN w pełni podziela i popiera opinię przekazaną przez związek pracodawców "Transport i Logistyka Polska". Ponadto pragniemy wyrazić nasze ogromne zaniepokojenie tak drastyczną zmianą sposobu zatrudniania i wynagradzania kierowców, która naszym zdaniem jest nieakceptowalna. Projekt powinien być uprzednio uzgodniony zarówno z przedstawicielami pracodawców, jak i pracowników (kierowców).	Uwaga została przyjęta do wiadomości/częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac. Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został skierowany do szerokiego grona przedstawicieli środowiska pracodawców – przewoźników drogowych i kierowców.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
5.	Uwaga ogólna	W pełni popieramy stanowisko Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce skierowane do tutejszych Urzędów w sprawie ustawy o Transporcie Drogowym. Nasza opinia w powyższej sprawie została wypracowana podczas licznych spotkań z przewoźnikami z województwa opolskiego. Determinacja środowiska transportowców naszego regionu w sprawie wyeliminowania niekorzystnych dla branży przepisów w projekcie ustawy jest faktem. Podejmiemy wszelkie możliwe i niezbędne przedsięwzięcia w celu wprowadzenia stosownych zmian w projekcie ustawy, czyniąc ją przyjazną dla firm transportowych w konsekwencji dla polskiej gospodarki.	Uwaga została przyjęta do wiadomości.	Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Opolu
6.	Uwaga ogólna	Chcielibyśmy zwrócić uwagę na problem dotyczący licencji na przewóz osób w Polsce. Obowiązująca ustawa różnicuje licencje wydawane np. kierowcom pojazdów przewożącym powyżej 7 i' nie więcej niż 9 osób czyli busów w stosunku do kierowców	Uwaga nie została uwzględniona.	Stowarzyszenie Mobilne Miasto

		taxi. Ci pierwsi otrzymują licencję krajową, natomiast drudzy licencję obowiązującą na terenie jednej gminy. Biorąc pod uwagę ciągły rozwój polskich miast i potrzebę ograniczania ruchu prywatnych samochodów, uważamy, że zmiana przepisów w tym zakresie jest konieczna. Jest to także odpowiedź na potrzeby pasażerów którzy, często mają ograniczony dostęp do usług taxi, tylko dlatego, że mieszkają poza granicami miasta. Objęcie kierowców taxi podobnymi przepisami jak te, które dotyczą innych przewoźników, pozytywnie wpłynie na rozwój konkurencyjności usług oraz wpisze się w, plany zrównoważonego rozwoju miast, które stanowią ważny element zarówno polskiego Krajowego Planu Odbudowy jak również unijnych projektów tj. Fit for 55. Zielona transformacja jest także elementem, ogłoszonego w maju br., programu „Polski Ład”, który zakłada m.in. wsparcie dla niskoemisyjnego transportu, czyli kierunku w którym obecnie rozwija się rynek usług ride-hailingowych w Polsce.	Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	
7.	Uwaga ogólna	Niniejsze przedłożenie ma charakter wstępny; w toku procesu legislacyjnego zarówno Porozumienie Białowieskie jak i nasi członkowie zamierzamy aktywnie uczestniczyć w dyskusjach nad kwestiami szczegółowymi zawartymi w konsultowanym projekcie zmian. Sytuacja ekonomiczno-społeczna po Covid ulega stopniowemu pogorszeniu ze względu na procesy inflacyjne, destrukcje bardzo wielu branż, czemu zapobiec ma przywracając normalne warunki rozwoju gospodarczego pakiet środków z Unii Europejskiej. Zatem z punktu widzenia makroekonomicznego przewiduje się, że polska gospodarka zostanie dofinansowana bardzo znacznymi środkami z Unii Europejskiej. W tym kontekście należy analizować projekt zmiany Ustawy o transporcie drogowym i czasie pracy kierowców, które bardzo wyraźnie - jeśli wierzyć prognozom skutków - mają charakter pro budżetowy, a zatem będą transport drogowy drenowały z pieniędzy. Jest to oczywista sprzeczność, gdy z jednej strony gospodarka ma być dofinansowana w sposób bezprecedensowy w historii, a z drugiej zwiększa się ciężary budżetowe w dużej mierze w zakresie dyspozycji naszych władz.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Porozumienie Białowieskie
8.	Uwaga ogólna	Ustawa o transporcie drogowym od początku jej istnienia w 2001 r. jest podręcznikowym przykładem zjawiska nazywanego w teorii prawa nadregulacją. Prawo stanowione, czyli możliwość regulacji stosunków społecznych i gospodarczych przez intencjonalne działania władzy publicznej zawsze tworzy możliwość powstania zjawiska nadregulacji w wyniku dążenia administracji do zwiększenia swej władzy i kompetencji poza realizację celów społecznie i politycznie akceptowalnych. Niezależnie od tego, czy źródło nadmiernej regulacji zagadnień transportu drogowego wynika z kultury tworzenia prawa w Unii Europejskiej, czy też jest wynikiem nadaktywności legislacyjnej tylko polskiej administracji w każdym przypadku mamy do czynienia z sytuacją, w której w celu zapewnienia bezpieczeństwa na drogach i uczciwej konkurencji w transporcie drogowym - bo przecież takie są cele tych przepisów	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006,	Porozumienie Białowieskie

	deklarowane przez ich twórców - wprowadza się mnóstwo regulacji zbędnych, które żadnych celów nie spełniają poza możliwością kontrolowania wypełniania przez przedsiębiorców transportowych różnych, przypisanych im obowiązków formalnych. Powyższa sytuacja, gdy wprowadza się obowiązki surowo kontrolowane i karane za ich niewypełnienie, a które niczemu nie służą z pewnością jest naruszeniem konstytucyjnej zasady wolności w zakresie działalności gospodarczej. Rygoryzm Ustawy o transporcie drogowym przejawia się w ogromnej ilości czysto formalnych naruszeń i zdaje się wskazywać, że mamy do czynienia ze swoistym ekscysem administracyjnym, gdy przypisuje się przedsiębiorcom obowiązki zupełnie nieważne i nieistotne, ale egzekwuje się je tak, jak gdyby miały ogromną doniosłość społeczną. Zatrważający poziom punitivności Ustawy o transporcie drogowym proponowany przez omawianą nowelizację jest dodatkowo pogłębiany, są nowe naruszenia, a wiele kar jest bardzo znacznie podwyższanych, przy czym ich wysokość i podstawy nie są poddane żadnej istotnej analizie i ocenie. Jest oczywiste dla twórców projektu, że kary muszą rosnać rodzajowo i kwotowo. Zakres kontroli, nadzoru i ilość tytułów do wymierzania kar w transporcie drogowym jest bez precedensu w stosunku do wszystkich innych branż. Ponadto za to samo naruszenie przepisów karany jest w trybie kodeksu wykroczeń kierowca, a w trybie administracyjnym osoba zarządzająca transportem i przedsiębiorca, przy czym praktyka wymierzania kar jest tego rodzaju, że naruszenia Ustawy o transporcie drogowym będące wynikiem działań kierowcy są przesłanką kar wymierzanych w trybie administracyjnym dla przedsiębiorcy i osoby zarządzającej transportem. Regulacja Ustawy o transporcie drogowym przewidująca możliwość zwolnienia z odpowiedzialności przedsiębiorcy i osoby zarządzającej transportem, w sytuacji gdy dopełnili wszystkich możliwości zapobieżenia naruszeniu przepisów przez kierowcę wprowadzona kiedyś do Ustawy o transporcie drogowym w praktycznej interpretacji administracji, ale także sądów administracyjnych została sprowadzona do formuły: dowodem, że przedsiębiorca i osoba zarządzająca transportem, (które wszak są profesjonalistami i powinny zapewnić warunki, w których kierowcy nie będą naruszać przepisów choć nikt nie wyjaśnia jak) są odpowiedzialni jest to, że kierowca przepisy naruszył. Zatem praktycznie uznano, że przesłanki art. 92 c, ust. 1 Ustawy o transporcie drogowym mogą odnosić się tylko do wydarzeń nieoczekiwanych i nadzwyczajnych. Przyjęto interpretację tego przepisu, która poza sytuacjami nadzwyczajnymi, nigdy nie zwalnia z odpowiedzialności przedsiębiorcy i osoby zarządzające transportem, czyli że w zwyczajnych warunkach nie może być sytuacji, w której jednocześnie przedsiębiorca	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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	

	spełnił wszystkie swoje obowiązki i jest wolny od odpowiedzialności, a pomimo to kierowca dopuścił się naruszenia. Ten stan zaczęto określać jako odpowiedzialność przedsiębiorcy i osoby zarządzającej transportem na zasadzie ryzyka. Stanowisko to twierdzące, że odpowiedzialność administracyjna jest odpowiedzialnością na zasadzie ryzyka jest propagowana w szczególności, w sytuacji gdy przedsiębiorca próbuje ustalić jakie to jeszcze dodatkowe działania mógłby podjąć, aby nie nastąpiło naruszenie przepisów. Wprowadzenie kategorii odpowiedzialności na zasadzie ryzyka do odpowiedzialności administracyjnej względem władzy publicznej jest absurdem, bo okazuje się, że ryzyko gospodarcze, które jest immamentnie związane z działalnością gospodarczą obejmuje także ryzyko obciążenia karą administracyjną za zdarzenia, na które przedsiębiorca nie miał wpływu. Takie stanowisko w państwie praworządnym jest niedopuszczalne i nieuzasadnione. Ryzyko odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w zakresie kar nakładanych przez władzę publiczną występuje w systemach autorytarnych, tam gdzie interpretacja przepisów i ich stosowanie oraz ewentualna kontrola jest poddana działaniom politycznym i korupcyjnym. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka jest instytucją prawa cywilnego i służy do poprawy sytuacji dowodowej pokrzywdzonego w stosunku do niektórych podmiotów, o których mowa w art. 435i 436 kc. Odpowiedzialność na zasadzie ryzyka przedsiębiorcy względem administracji nie ma żadnego sensu. Wbrew twierdzeniom, odpowiedzialność administracyjna jest odpowiedzialnością na zasadzie winy jeśli ustanawiamy przepisy, które odpowiedzialność administracyjną odrywają od pojęcia winy, mamy do czynienia z prawem niemoralnym. Regulacja stosunków społecznych, w tym gospodarczych w trybie administracyjnym zakłada, że to ustawodawca ocenił, że określona klasa zachowań naruszających przepisy jest wynikiem zawinienia określonych podmiotów, ich niedbalstwa, czy lekkomyślności. Trudno nie zgodzić się z tym, że jeśli ktoś nie przeprowadził w przewidzianym przez przepisy terminie konserwacji sprzętu pożarniczego to powinien za to odpowiadać, bo zaniedbał obowiązku, który jest dla niego oczywiście wykonalny, a który jest społecznie doniosły z punktu widzenia ochrony przeciwpożarowej. Jednakże, jeśli naruszenie czasu pracy przez kierowcę, poprzez używanie przez niego magnesu w sytuacji, gdy trasa została dobrze zaplanowana, zostaje uznane za winę przedsiębiorcy to trudno przyznać, że wszystkie przypadki tego rodzaju są zawinieniem przedsiębiorcy, gdyż nie ma on środków ani możliwości, aby na bieżąco, w czasie rzeczywistym prowadzić nadzór nad zachowaniem kierowcy. Należy podkreślić, że nikt nie bierze pod uwagę, iż słabe możliwości oddziaływania na kierowcę - pracownika, wynikają po pierwsze z regulacji ochronnych kodeksu pracy, a		

		także z sytuacji na rynku pracy, gdzie w sposób trwały jest deficyt kierowców oraz z tego, że większość swoich obowiązków kierowca wykonuje poza przedsiębiorstwem. Przedsiębiorca jak i żaden przełożony służbowy nie ma sztywnych instrumentów oddziaływania na zachowanie podwładnego (kierowcy). Stąd też jest oczywiste, że znacznej części naruszeń Ustawy o transporcie drogowym czy Ustawy o czasie pracy kierowców, przedsiębiorca nie może zapobiec prewencyjnie, a pomimo to jest karany jak za własne działania, choć nie daje to żadnych efektów poza wpływami do budżetu, bo kara w takiej sytuacji (za zdarzenia którym nie można zapobiec) nie tworzy prewencji. Przedstawiony projekt zmiany ustawy o transporcie drogowym i o czasie pracy kierowców deklarowany jako realizacja obowiązku wdrażania prawa unijnego, bardzo daleko jego ramy przekracza. Przykładem wręcz zatrważającym jest wprowadzenie rygoru odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań za niezłożenie lub złożenie przez przewoźnika oświadczenia o liczbie zatrudnionych osób. Przeniesienie instytucji procesowej odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania do postępowania administracyjnego jest swoistym wyrazem pasji do budowania możliwe dotkliwych sankcji i to w sytuacji gdy dotyczy to oświadczenia o liczbie zatrudnionych osób, co organ może z łatwością sprawdzić w rejestrach ZUS. Zabezpieczenie tego odpowiedzialnością taką jak za fałszywe zeznania jest dowodem, że autor tego pomysłu, w oczywiste błahej sprawie - bo jakie ma znaczenie zawiadomienie organu udzielającego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego o liczbie zatrudnionych osób - sięga po środki prawo - karne. Do czego to służy, skoro nawet nie mówi się o liczbie zatrudnianych kierowców lecz pracowników trudno dociec. Instytucja odpowiedzialność karnej za fałszywe zeznania jest instytucją procesu karnego i cywilnego dedykowaną do świadków i stosowaną tylko wtedy, jeśli złożą oni stosowne przyrzeczenie; jej stosowanie w tej sytuacji nie ma żadnego sensu i uzasadnienia bo to instrument zapewnienia prawidłowości procesu sądowego. Nie znajduje żadnego uzasadnienia to, że proponowana nowelizacja w znacznej części, w sytuacji tak trudnej dla całej gospodarki, służy niestety tylko represji i kontroli nie poszukując żadnych elementów wsparcia dla przewoźników.		
9.	Uwaga ogólna	Zwracamy uwagę, że zaproszenie do konsultacji z 29 lipca 2021 r. wymagając przedstawienia ewentualnych uwag do projektu w terminie 30 dni jednocześnie stanowi, że niezgłoszenie uwag w podanym terminie zostanie uznane jako rezygnacja z przedstawienia stanowiska i akceptacja treści przedmiotowego projektu. W sensie zarówno prawa jak i dobrego obyczaju niezgłoszenie uwag do czegoś jest niezgłoszeniem uwag. I tylko tyle. Teza, że jest to rezygnacja z przedstawienia stanowiska i akceptacja treści projektu nie ma żadnych podstaw, bo przecież środowisko będzie miało jeszcze	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą	Porozumienie Białowieskie

		wiele możliwości na etapie procesu legislacyjnego, aby zabierać głos, zgłaszać swoje postulaty i wnioski. Załączony do pisma w sprawie konsultacji formularz do zgłaszania uwag i znów bardzo daleko idące zastrzeżenie, że należy to robić na formularzu ewokuje pytanie co będzie z uwagami, które nie są zgłoszone na formularzy czy nie zostaną wzięte pod uwagę? Formularz przyjmuje, że przedmiotem konsultacji będzie tylko odnoszenie się do konkretnych regulacji. Taka formuła konsultacji to nieporozumienie. Organizacje pozarządowe w ogromnej swojej większości nie mają i nie muszą utrzymywać czy angażować struktur, które przedstawiają propozycje legislacyjne odnośnie określonej ustawy. To administracja państwowa ma tworzyć rozwiązania legislacyjne służące osiągnięciu pewnych celów, bo prawo służy do realizacji założonych wartości. Stąd też partnerzy społeczni bardziej wiedzą „co” niż „Jak”. Używając pewnego porównania otrzymaliśmy do konsultacji propozycję konstrukcji butów z zaproszeniem do ustalenia jaki klej zastosować, jakie szwy, skórę, itd. Tymczasem szeroko rozumiane środowisko transportowe chciałoby żeby realizowane były pewne cele, pewne dobra i wartości czyli, aby owe buty w użytkowaniu były trwałe, wygodne itd. Stąd też nie jest naszą sprawą składanie propozycji tekstu ustawy. Naszą sprawą jest zwracanie się do administracji, aby rozwiązania normatywne służyły rozwojowi naszej branży i jej ochronie. Dlatego też wyrażając swoje stanowisko odnośnie projektu Ustawy o transporcie drogowym i Ustawy o czasie pracy kierowców stwierdzamy, że wprowadzenie tylko tych rozwiązań, które są zależne od Polskiego Rządu spowoduje skutki dużo dalej idące niż pakiet mobilności. Żeby ograniczyć udział Polski w międzynarodowym transporcie drogowym wystarczą tylko proponowane rozwiązania Ustawy o czasie pracy kierowców.	obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	
10.	Uwaga ogólna	W projekcie zmian ustaw nie ma ani jednego słowa o skutkach dla branży. Wzrost kosztów pracy wynikający zarówno z pakietu mobilności jak i bardzo daleko idących zmian w Ustawie o czasie pracy kierowców spowoduje, że to co było siłą polskiego transportu drogowego - względnie niskie koszty pracy przestanie istnieć. Przewidywany według różnych symulacji około 30% wzrost kosztów pracy oraz dodatkowe problemy wynikające z ogromnego wzrostu ilości godzin nadliczbowych spowoduje istotny wzrost kosztów transportu. Część z nich zostanie przeniesiona na naszą gospodarkę, gdzie koszty transportu przełożą się na kolejny impuls inflacyjny. Na rynku międzynarodowym Polska przestanie być konkurencyjna i znaczną część przewozów międzynarodowych straci, a polski udział w europejskim transporcie międzynarodowym ulegnie redukcji. Ustawa o transporcie drogowym i Ustawa o czasie pracy kierowców nie szuka możliwości zmniejszenia kosztów pracy poprzez obciążenie ich mniejszymi daninami publicznymi, co mogłoby w jakimś stopniu wspomóc polski transport drogowy, w sytuacji gdy kierowcy nie będą osiągać przychodów z tytułu podróży służbowych w ogóle pomijając to zagrożenie. Uważamy, że działania w zakresie zmian legislacyjnych objętych tym projektem powinny być dokładnie przeanalizowane także pod względem obrony interesów polskiego	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Porozumienie Białowieskie

	transportu drogowego. Jest bardzo prawdopodobne, że efektem zwiększonych obciążeń z zakresu podatku dochodowego i zusu będzie wzrost wpływów budżetowych, ale też obciążenie przedsiębiorców bardzo znacznym wzrostem kosztów pracy wynikającym z objęcia wszystkich przychodów kierowcy podatkiem dochodowym i zusem spowoduje upadek wielu firm, które nie będą w stanie znaleźć miejsca na rynku z podwyższonymi do poziomu rentowności stawkami za usługi przewozowe. Trudno przewidzieć w jakim zakresie może wpłynąć na przychody kierowców konieczność przeznaczenia części kwot, które otrzymują oni teraz z tytułu podróży służbowych na realizację należności budżetowych z tytułu ich zatrudnienia. Nie można jednak wykluczyć także spadku tych przychodów. Odnosnie transportu drogowego w Polsce z pewnością nastąpi istotny wzrost jego kosztów, co będzie oddziaływało na całą gospodarkę. Nie jest wykluczone, że efektem nowelizacji będzie wzrost wpływów do budżetu w części kosztem przychodów kierowców, bo gdy nie będzie możliwości przerzucenia wszystkich kosztów na opłaty za usługi przewozowe i będzie alternatywa: bankructwo albo zgoda na niższe przychody taki proces nastąpi. Może go stymulować również to, że bardzo silnie stymulujący wzrost płac jakim jest obecnie deficyt kierowców zostanie istotnie osłabiony, gdy część kierowców realizujących transport międzynarodowy będzie musiała wrócić na rynek polski, gdyż przewozy międzynarodowe polskiego transportu ulegną redukcji.		

11.	Uwaga ogólna	Obserwowane przez nas od wielu lat zjawisko dążenia przez „starą” Unię Europejską do niwelowania pod różnymi szlachetnymi hasłami przewagi „nowej” Unii, a w szczególności Polski, w przemyśle transportowym dzięki relatywnie niskim kosztom pracy jest realizowane obecnie także przez przedstawioną nowelizację. Wbrew mylnym wyobrażeniom, że transport drogowy jest tak potrzebny, że wszystko zniesie chcemy podkreślić, że istotnie transport drogowy jest potrzebny i niezbędny, ale na europejskim, a także polskim rynku otwartej konkurencji nie muszą to być wcale polscy przewoźnicy, gdy przestanie istnieć jedyny czynnik, który daje nam przewagę konkurencyjną. Z nieklamana przykrością stwierdzamy, że projekt zmiany ustawy o czasie pracy kierowców i niektórych innych ustaw chociaż pochodzi od polskiej administracji, która jak się zdaje powinna bronić naszych interesów gospodarczych idzie w tym samym kierunku co działania Unii Europejskiej mamy prawo żądać czegoś zupełnie innego. Konkludując: stoimy na stanowisku, że proponowana nowelizacja wymaga całkowitego przepracowania, gdyż w obecnym kształcie działa przeciw żywotnym interesom ekonomicznym środowiska transportowego, w tym także kierowców. W proponowanych zmianach nie widać żadnego podejścia w kierunku ochrony naszego rynku transportowego a propozycje są rozszerzeniem katalogu dalszych obowiązków przedsiębiorstw transportowych i kolejnym katalogiem restrykcji o niemal wyłącznym charakterze fiskalnym. W całej rozciągłości popieramy wystąpienia innych organizacji wyrażających podobny pogląd.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Porozumienie Białowieskie
12.	Uwaga ogólna	Wdrożenie przepisów UE, wchodzących w skład Pakietu Mobilności I, zostało jednak dokonane jedynie poprzez propozycje zmian w ustawie o transporcie drogowym. Pozostałe zmiany ustaw w żadnym stopniu nie wdrażają przepisów unijnych. O ile zmiany zawarte w zmianach do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych czy ustawy o tachografach, są zmianami stricte legislacyjnymi mającymi jedynie charakter korygujący, o tyle zmiany zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców mają znaczenie fundamentalne i będą wpływać w znaczący sposób na funkcjonowanie firm transportowych. Dziwi zatem fakt, dlaczego zmiany do tej ustawy uzasadnia się koniecznością wdrożenia przepisów Pakietu Mobilności, natomiast w przepisach materialnych nie znajdujemy najmniejszej wzmianki dostosowującej przepisy tej ustawy do wymienionych powyżej regulacji unijnych. W tym miejscu pragniemy zaznaczyć, że już w grudniu 2020 roku ZMPD wspólnie z innymi organizacjami przewoźników drogowych, wnioskowały do Pana Ministra o jak najszybsze rozpoczęcie prac nad zmianą ustawy o czasie pracy kierowców, wskazując, że zmiany które w niej będą musiały być zawarte w sposób fundamentalny zmienią zasady wynagradzania kierowców w naszym kraju i tym samym wpłyną na funkcjonowanie firm transportowych.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

13.	Uwaga ogólna	Zwracamy uwagę, iż przepisy Pakietu Mobilności jedynie w sposób pośredni mają wpływ na konieczność zmiany systemu wynagradzania kierowców. Te bowiem wymuszają zmiany wynikające z rozwiązań przyjętych w zrewidowanej dyrektywie o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (dyrektywa (UE) 20018/957), która weszła w życie 30 lipca 2020 roku. Regulacje tam zawarte zaczną obowiązywać kierowców w transporcie międzynarodowym po 2 lutego 2022 roku. Powyższe oznacza, że od tego dnia polscy przedsiębiorcy, wykonując przewozy wewnątrz UE podlegające zasadom delegowania, będą musieli wypłacać kierowcom dodatek wyrównawczy do wynagrodzenia obowiązującego w danym państwie członkowskim UE, ale nie będą mogli – tak jak obecnie – zaliczyć do tego wynagrodzenia diet i ryczałtów za nocleg wypłacanych zgodnie z krajowymi regulacjami. To z kolei będzie oznaczało znaczący wzrost kosztów przewoźników wykonujących tego rodzaju przewozy drogowe. Dlatego też m.in. z tego powodu, zmiany w krajowych przepisach dotyczących podróży służbowych kierowców są niezbędne. Od kilku miesięcy środowisko przewoźników czeka na rządowe propozycje możliwych wariantów rozwiązań tak poważnego problemu przed którym stoi branża transportowa. Przygotowanie przedsiębiorców do tak poważnych zmian wymaga czasu, przeprowadzenia dogłębnej analizy wszystkich możliwych wariantów rozwiązań. Tymczasem, po 7 miesiącach oczekiwań, otrzymaliśmy projekt zmian w ustawie o czasie pracy kierowców, który niewiele różni się od projektu przekazanego do konsultacji w 2017 r.! Powstaje zatem zasadnicze pytanie, dlaczego Ministerstwo Infrastruktury czekało tak długo z tym projektem i dlaczego nie przedstawiło żadnych alternatywnych rozwiązań, które niwelowałyby drastyczny wzrost kosztów przewoźników, które wynikają z projektowanych rozwiązań. Dlaczego zmiana ustawy o czasie pracy kierowców, której projektowane zmiany dotyczą krajowych kwestii, znalazła się ze zmianą ustawy o transporcie drogowym, która ma charakter dostosowawczy do przepisów UE i bezpośrednim wdrożeniem przepisów Pakietu Mobilności? Propozycje zmian do ustawy o transporcie drogowym, w większości stanowią o wdrożeniu przepisów unijnych. Ze zdziwieniem przyjęliśmy jednak propozycje zmian do załączników ustawy zawierających wykaz naruszeń wraz z kategorią oraz ustanawiających kary za te naruszenia. W niektórych przypadkach wzrost kar nastąpił o 100% , a w przypadku zmiany zawartej w art. 1 pkt 32 lit. c), lp. 15, pkt 15.1 wzrost kary dla zarządzającego transportem za wykroczenie polegające na wykonywaniu przewozu drogowego bez ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego nastąpił z 200 zł do 2000 zł a za wykroczenie wykonywania przewozu pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne z 500 zł do 3000zł. W uzasadnieniu do zmian w powyższym załączniku czytamy jedynie	Uwaga została częściowo uwzględniona Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu również działanie prewencyjne, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz spowoduje, że zarządzający transportem w sposób ciągły i faktyczny będą pełnić taką funkcję w przedsiębiorstwach transportowych. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		enigmatyczne zdanie, że „zmiany w załącznikach do utd, dotyczące naruszeń z zakresu przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym, a także stosowania tachografów i warunków technicznych pojazdu mają na celu dostosowanie wysokości kar pieniężnych za te naruszenia do kategoryzacji naruszeń w transporcie drogowym i zapewnienia adekwatności sankcji do rodzaju naruszenia prawa.”. Tak drastyczny wzrost kary natomiast, w naszej ocenie, wymaga bardziej szczegółowego uzasadnienia. Ponadto, po raz kolejny zwracamy uwagę, na kwestie karania dwóch lub kilku podmiotów za to samo naruszenie (w uwagach szczegółowych przedstawiamy przykład takiej sytuacji). Za naruszenie polegające na wykorzystywaniu 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, karane są trzy podmioty: przedsiębiorca karą 5000 zł, zarządzający transportem karą 2000 zł oraz sam kierowca karą 1000 zł. Przykładów takiego „potrójnego” karania za naruszenia w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym można znaleźć kilka, kilkanaście przypadków. Już przy okazji poprzedniej nowelizacji ustawy ZMPD zgłaszało uwagi, podkreślające ten problem (nasze pisma w tej sprawie wysyłałismy do kierownictwa MI już od 2018 roku) i wnioskujące o rewizję załączników pod kątem analizy odpowiedzialności za poszczególne naruszenia podmiotów faktycznie za nie odpowiedzialnych. Niestety, jak do tej pory bezskutecznie, dlatego przy okazji tej nowelizacji ponawiamy nasz apel o weryfikację załączników do ustawy, a ze swej strony wyrażamy gotowość do współpracy.		
14.	Uwaga ogólna	Jedną z kluczowych zmian ujętych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym i innych ustaw są zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców i wykreślenie z niej dwóch przepisów dotyczących problematyki podróży służbowych, co w połączeniu z dodaniem do ustawy nowego przepisu art. 21b oznacza, że kierowcy nie będą w ogóle odbywali podróży służbowych. Powyższe oznacza w praktyce konieczność całkowitej przebudowy siatki płac w firmach transportowych, gdyż zniknąć będą musiały powszechnie wypłacane diety i ryczałty za nocleg, które dotychczas stanowiły znaczącą część dochodu kierowców. W praktyce oznacza to konieczność dużego podwyższenia wynagrodzeń zasadniczych kierowców, aby utrzymać dotychczasowy poziom wynagrodzeń netto. Oznacza to więc znaczący wzrost kosztów płacowych. Mając na uwadze wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – K11/15 uważamy, że propozycja zmian do ustawy o czasie pracy kierowców nie wyczerpuje znamion wykonania wyroku TK ! Uważamy taki stan rzeczy za wysoce nieodpowiedzialny, w szczególności dlatego, że zmiany zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców po pierwsze, jak już wspomnieliśmy, w żaden sposób nie mają powiązania z regulacjami unijnymi, po drugie wykreślając regulacje dotyczące podróży służbowej kierowców	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		podczas wykonywania zadań służbowych nie przewidują żadnych innych alternatywnych rozwiązań! Przy tak drastycznym wzroście kosztów naturalnym wydawałoby się, że resort powinien przedstawić rozwiązania, które zniwelowałyby częściowo negatywne skutki finansowe wprowadzanych zmian. Propozycje resortu z 2017 roku w zakresie zmian do ustawy o czasie pracy kierowców zawierały wprost odwołanie, że do przychodu kierowcy wykonującego przewóz drogowy, w zakresie zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne oraz podstawy wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Przyjęcie takiego rozwiązania oznaczałoby możliwość skorzystania z wyłączenia z podstawy wymiaru składek ZUS wynikającego z przepisu § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia MPiPS z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (tj. Dz.U. z 2017 r., poz. 1949 ze zm.). Zgodnie z ww. przepisem podstawy wymiaru składek nie stanowi część wynagrodzenia pracowników, których przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców w wysokości równowartości diety przysługującej z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju, za każdy dzień pobytu, określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, z tym zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 19 ust. 1 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych. Zastosowanie powyższego rozwiązania pozwalałoby jednocześnie na zastosowanie zwolnienia podatkowego wynikającego z art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2021 r. poz. 1128 ze zm.). Zgodnie z powyższym przepisem wolna od podatku dochodowego jest część przychodów osób, o których mowa w art. 3 ust. 1 ww. ustawy (osoby fizyczne mające miejsce zamieszkania na terytorium RP), przebywających czasowo za granicą i uzyskujących przychody ze stosunku pracy, za każdy dzień pobytu za granicą, w którym podatnik pozostawał stosunku pracy w kwocie odpowiadającej 30% diety, określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Brak jasnych przepisów w tym względzie może skutkować tym, że przedsiębiorcy, chcąc skorzystać z powyższego rozwiązania aby choć w niewielkim stopniu złagodzić skutki finansowe wprowadzonych zmian, będą zmuszeni występować o indywidualne		

		interpretacje podatkowe oraz składkowe, aby ich działań nie podważyły organy skarbowe oraz ZUS. Dotychczas bowiem stosowanie powyższego wyjątku nie było stosowane w praktyce rozliczeń płacy kierowców, zatem należy spodziewać się sporów sądowych na tym tle. Mając na uwadze fakt ujęcia w projekcie nowelizacji wielu zmian nie związanych z jej głównym celem, a mających na celu doprecyzowanie niejasnych przepisów ustawy, jednocześnie postulujemy o uwzględnienie także innych zmian, których wprowadzenie ułatwiłoby zrozumienie niektórych instytucji.		
15.	Uwaga ogólna	Od początku obowiązywania ustawy o czasie pracy kierowców wątpliwości budzi sposób rozliczania dyżurów wynikających z przerw w prowadzeniu pojazdu. Otóż z art. 27 ust. 1 ustawy wynika, że okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9. Przepis ten nie pozwala rozstrzygnąć, czy wynagrodzenie za czas takiego dyżuru powinno być wyliczone zgodnie z art. 9 ust. 5 czy art. 9 ust. 6 ustawy, a różnica jest znacząca, gdyż jest albo 100% albo 50% wynagrodzenia. W praktyce pracodawcy płacą za takie dyżury 50% wynagrodzenia przez analogię do art. 9 ust. 2 ustawy, aby zachować spójność rozliczenia wszystkich przerw, z jakich korzystają kierowcy w jednakowy sposób. Powyższe działanie nie ma jednak wprost oparcia w przepisie, gdyż art. 27 ust. 1 ustawy odsyła do art. 9 jako całości, a nie do konkretnych ustępów. Zatem w tym zakresie niezbędna wydaje się uszczegółowienie przepisów. W art. 14 ust. 1 ustawy uregulowano instytucję dobowego odpoczynku, który nie może być w żadnym przypadku skrócony poniżej poziomu 11 godzin, co jest regulacją bardziej rygorystyczną w porównaniu z art. 132 K.p., który przewiduje możliwość naruszenia odpoczynku w przypadku awarii lub akcji ratowniczej, pod warunkiem udzielenia pracownikowi do końca okresu rozliczeniowego równoważnego okresu odpoczynku. Wydaje się, że również w przypadku kierowców niezbędnym byłoby uregulowanie możliwości skracania odpoczynku dobowego w ww. okolicznościach, warto więc rozważyć zmianę powyższego przepisu. Na koniec uwag ogólnych zwracamy uwagę Pana Ministra na jeszcze jeden fakt, że przeszło 7 miesięczny czas oczekiwania na projekt, który ostatecznie przedłożono w okresie wakacyjnym, zdecydowanie negatywnie wpływa na jego pogłębioną analizę.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
16.	Uwaga ogólna	Przyjęcie polskich norm prawnych wymaganych do wdrożenia i stosowania przepisów UE z założenia powinno być zadaniem mającym na celu ochronę polskich przewoźników oraz stworzenie możliwości organizacyjno-prawnych do utrzymania się polskich firm na zamkniętym rynku transportowym „Starej Unii” Takie deklaracje padały ze strony polskich władz po niestety przegranej batalii o kształt Pakietu mobilności w tyku legislacji unijnej. Obecnie do konsultacji społecznych został skierowany projekt ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, który zdecydowanie odbiega od składanych deklaracji.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

	Analiza przedstawionego projektu skłania do pytania – Jak polski przewoźnik ma przetrwać unijną ekspansję ograniczającą dostęp do rynku i zmieniającą warunki ekonomiczne wykonywania transportu, która z założenia ma go z tego rynku usunąć? W sytuacji, kiedy propozycja zmian w polskim prawie pogarsza tak znacząco jego sytuację i tworzy mechanizmy prawne do masowego upadku firm transportowych, przenoszenia działalności do innych państw UE lub przechodzenia do szarej strefy przez mikro i małe przedsiębiorstwa transportowe. Wskazując tylko na dane jakie projektodawcy zamieścili w ocenie skutków regulacji opiniowanej ustawy należy zwrócić uwagę na następujące informacje zawarte w tej ocenie: • Zmiana modelu wynagradzania kierowców, z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych, spowoduje wzrost rocznych kosztów dla pracodawców związanych z zatrudnieniem kierowców. (OSR str. 41); • Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy na zasadach ogólnych, przy założeniu wynagrodzenia w wysokości 6.500 netto: 133 312,90 PLN. Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców: 51 992 031 000 PLN (133 312,90 PLN x 390 000 kierowców) - (OSR str. 42) • Powyższe oznacza, że roczne koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 14 123 694 000,00 PLN (wzrost o 38%) w stosunku do stanu obecnego. 51 992 031 000,00 PLN - 37 868 337 000,00 PLN = 14 123 694 000,00 PLN Projektodawcy przewidują, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Oznacza to, że w 2022 r. koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 10 592 770 500,00 PLN. (OSR str. 42). Projektodawcy bezkrytycznie wskazują na wzrost kosztów zatrudnienia dla pracodawców na poziomie ponad 14 mld. zł rocznie. Jednocześnie nie planując żadnych źródeł sfinansowania tego wzrostu. Równocześnie w wyniku zmian zasad wynagradzania kierowców - łącznie roczne składki do ZUS i NFZ odprowadzane przez kierowców oraz roczne zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o 8 506 643 340,00 PLN. Ministerstwo oceniając wpływ regulacji na rynek pracy wskazuje wyłącznie na wzrost zatrudnienia w Inspekcji Transportu Drogowego oraz Ministerstwie Infrastruktury (łącznie około 240 etatów) całkowicie pomijając fakt, że tak drastyczny wzrost kosztów zatrudnienia nakładany na przedsiębiorców na pewno spowoduje likwidację tysięcy miejsc pracy. Trudno obecnie oszacować realną liczbę przedsiębiorców, którzy nie będą w stanie ponieść wynikającego z proponowanych zmian prawnych wzrostu kosztów pracy. Od roku prosimy o dialog w celu wypracowania ścieżki dojścia do nowych rozwiązań i warunków	dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu	

		finansowania pracy kierowców. Dzisiaj jedno jest pewne - nie jest możliwy natychmiastowy (jeżeli w ogóle rynek na to pozwoli) wzrost cen frachtów, który rekompensowałby projektowany wzrost kosztów zatrudnienia. Taka sytuacja będzie skutkowała redukcją zatrudnienia, natomiast likwidacje i bankructwa firm będą przyczyną lawinowego wzrostu bezrobocia nie tylko w branży transportowej. Zjawisko bezrobocia będzie dotyczyło w równym stopniu kierowców, mechaników, pracowników zaplecza transportowego oraz przedsiębiorców w szczególności jednoosobowych firm transportowych. Projekt ustawy został bardzo źle odebrany przez przedsiębiorców transportu drogowego, natomiast nawet jeżeli w pierwszej ocenie kierowców wywołuje zadowolenie to po wnikliwej ocenie także oni zauważają wysokie ryzyko utraty pracy, ponieważ w takich warunkach rynek transportowy zostanie znacząco w Polsce zredukowany. Przedsiębiorcy transportu drogowego z niepokojem i ostrą krytyką wyrażają się o zmianach w ustawie o transporcie drogowym ustanawiającymi uzupełniony i zmieniony taryfikator kar za wykroczenia związane z wykonywaniem przewozów. Oczywiście sprawą jest, że sankcje za wszystkie naganne zachowania związane z wykonywaniem transportu muszą być konsekwentnie egzekwowane. Nie wysokość kary a jej nieuchronność to właściwy kierunek dyscyplinowania przedsiębiorców i kierowców, którzy nie przestrzegają przepisów. Szczególnie sankcjonowane powinny być zachowanie narażające życie lub zdrowie ludzkie. Jednak propozycja zawarta w projekcie, podniesienia kar grzywny średnio o 500% jest odbierana jako dodatkowe działanie, które ma uderzyć w polski transport. Można stwierdzić, że jeżeli nie wykończą nas przepisy, biurokracja i wzrost kosztów skutecznie wykończą nas nakładane grzywny. Wnioskujemy o odstąpienie i wykreślenie z projektu tych zmian, które dotyczą tylko podniesienia wysokości grzywny. W pozostałym zakresie nowe przesłanki do karania powinny być klasyfikowane na poziomie dotychczasowych wysokości kar za podobne przewinienia lub adekwatnie do ciężaru przewinienia opisanego w dzisiejszym katalogu. Jako związek pracodawców nadal wnioskujemy o konstruktywny dialog, ponieważ nie możemy zaakceptować projektu ustawy w przedstawionym kształcie. Zgłaszając do niego uwagi systemowe oraz szczegółowe wskazujemy na błędne rozwiązania, które doprowadzą do zapaści polskiej marki transportowej. Nie możemy zgodzić się na tak drastyczny wzrost kosztów pracy oraz rozwój biurokracji narzucany przedsiębiorcom bez jakiegokolwiek uzasadnienia. Spełnia się czarny sen polskiego przedsiębiorcy – oponenci unijni mogą być zadowoleni.	ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
17.	Uwaga ogólna	Wdrożenie pakietu mobilności w żaden sposób nie wymusza zmiany zasad wykonywania pracy przez kierowców z wykorzystaniem przepisów o podróży służbowej. Z pakietu wynika jedynie, że należności z tego tytułu nie będą zaliczane do stawki należnego w danym kraju wynagrodzenia minimalnego. Natomiast zgodnie z wyrokiem, na który powołują się projektodawcy Trybunał Konstytucyjny i Sąd Najwyższy nie wnoszą zastrzeżeń do wypłacania diet i ryczałtów dla kierowców w podróży służbowej na terenie	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

		kraju. Sam wyrok jak i uzasadnienie nie negują zasady wypłacania należności w podróży służbowej kierowcom transportu międzynarodowego, podważony jest prawny/legislacyjny sposób wprowadzenia tych zasad. Dlatego w naszej ocenie nie należy usuwać możliwości wypłacania diet i ryczałtów kierowcom w transporcie krajowym co znacznie ograniczy negatywne skutki finansowe projektowanej ustawy. W przypadku kierowców realizujących przewozy międzynarodowe możliwe jest stworzenie nowych mechanizmów prawnych odpowiednio do wzorca określonego w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe dając możliwość pracodawcom zatrudniających kierowców do obniżania podstawy wymiaru składek' Analizując szczegółowo projekt ustawy należy wskazać, że tak trudna reforma dla branży transportu wynikająca z wdrożenia Pakietu mobilności nie powinna być przyczyną do realizacji innych planów legislacyjnych resortu infrastruktury. Dlatego należy w ustawie zrezygnować ze wszystkich innych zmian dotyczących organizacji czasu pracy kierowców, nowej biurokracji (ewidencja, rozkłady czasu pracy itd., ...). Te zmiany powinny być przedmiotem szerokiej dyskusji i poszukiwania kompromisu, jeżeli naprawdę takie zmiany są konieczne. Formułowane wnioski a właściwie roszczenia pracowników nie mogą prowadzić do upadku pracodawców. Znaleźnienie równowagi ekonomicznej w tej relacji jest rolą Państwa także przy zaangażowaniu środków finansowych. Budżet tworzą nasze podatki, teraz potrzebujemy pomocy, żeby później zasilić go wielokrotnie. Dla utrzymania miejsc pracy oraz zapewnienia ciągłości dostaw niezbędne jest utworzenie mechanizmów prawnych i finansowych rekompensujących wzrost kosztów zatrudnienia.	obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	
18.	Uwaga ogólna	Obecnie jest właściwy moment do rozwiązania zgłaszanych od wielu lat postulatów wyrównania konkurencyjności oferty transportowej z przewoźnikami zza wschodniej granicy. Wnioskujemy o wprowadzenie możliwości uzyskania zwrotu części opłaty za paliwo zużywane na cele transportu drogowego odpowiadającej części kwoty akcyzy zawartej w cenie paliwa. Na przykład w wysokości około 30% stawki (realnie około 40 gr/litr). Rozwiązanie takie stosowane jest szeroko w krajach UE (Francja, Hiszpania, Belgia, Słowenia, Luxemburg, ale także Węgry i inne kraje). Mechanizm zwrotu części kwoty akcyzy zawartej w cenie paliwa praktykowany w państwach UE jest realizowany przez właściwe organy skarbowe. Przedsiębiorca osobiście lub za pośrednictwem (najczęściej firm/operatorów kart paliwowych) składa wniosek do właściwego organu finansowego państwa członkowskiego wraz z dokumentami potwierdzającymi zakup paliwa na jego terytorium. Na tej podstawie organ wylicza kwotę zwrotu środków z zapłaconej akcyzy, którą zwraca przedsiębiorcy. Akcyza zgodnie z jej przeznaczeniem jest podatkiem od towarów luksusowych i używek. Paliwo w transporcie drogowym to środek produkcji niezbędny do wykonywania pracy przewozowej. Możliwość zwrotu części podatku akcyzowego od paliwa dla przewoźników polskich, nawet jeżeli w	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

		pierwszej ocenie będzie identyfikowana jako wydatek z budżetu (zmniejszenie przychodu) to faktycznie zostanie ona zrekompensowana zakładanymi w projekcie zwiększonymi wpłatami z tytułu wzrostu oskładkowania wynagrodzenia kierowców. Dla zachowania konkurencyjności polskich firm w odniesieniu do przewoźników zza wschodniej granicy operujących na rynku unijnym coraz szerzej w Polsce (tych firm nie dotyczą przepisy pakietu mobilności) należy w trybie pilnym wyrównać warunki kosztowe zakupu paliwa. Niezwłocznie trzeba wprowadzić wnioskowane od wielu lat przez przewoźników ograniczenie wwozu paliwa zza wschodniej granicy do 200 litrów. Większe ilości paliwa mogą być wwożone wyłącznie po opłaceniu należnego w Polsce podatku Vat oraz podatku akcyzowego. Wszelkie wcześniejsze wątpliwości w tej sprawie jakie były przedmiotem dyskusji związane z trudnościami formalnoprawnymi wynikającymi ze zmiany umów dwustronnych oraz wątpliwości interpretacyjne o wyższości tych umów nad prawem krajowym należy uznać za mało znaczące i pominąć dla ratowania polskich przedsiębiorców. Reasumując przygotowane rozwiązania prawne zawarte w projekcie nie mogą zostać zaakceptowane przez przewoźników drogowych. Jako branża pracująca od wielu lat na minimalnych marżach dla utrzymania kontraktów nie jesteśmy w stanie ponieść założonego przez Państwo wzrostu kosztów zatrudnienia szacowanych na ponad 14 mld. złotych rocznie. Dlatego co do zasady wyrażamy negatywną opinię dotyczącą całości ustawy i zaproponowanych w niej rozwiązań prawnych. Szczegółową analizę niektórych rozwiązań zawiera załącznik do pisma utworzony zgodnie z Państwa wytycznymi we współpracy z ekspertami związku Transport i Logistyka Polska oraz praktykami na rynku transportowym.		
19.	Uwaga ogólna	Od wielu miesięcy TLP wraz z innymi organizacjami (OZPTD, PIGTSiS, ZMPD) wspólnie wskazywało na zagrożenia związane z wchodzącymi w dniu 2 lutego 2022 r. w życie przepisami Pakietu Mobilności oraz zagranicznymi przepisami krajowymi wydanymi na podstawie zmienionej dyrektywy o pracownikach delegowanych. Wśród tych zagrożeń najbardziej dotkliwe będą: • podniesienie wysokości płacy kierowcy wymaganej w państwie przyjmującym, w którym przewoźnik wykonuje objęte delegowaniem operacje transportowe, ze stawek minimalnych na stawki równe realnemu wynagrodzeniu miejscowych pracowników na takich samych stanowiskach pracy; • zakaz wliczania - nawet w części - należności stanowiących zwrot kosztów ponoszonych przez pracownika, niezależnie od tego czy są one wypłacane za realne wydatki, czy też mają formę zryczałtowaną -	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska

		czyli w przypadku polskich kierowców diet i ryczałtów za nocleg. Wskazane wyżej zagrożenia spowodują w polskim międzynarodowym transporcie drogowym wzrost kosztów pracy - według szacunków TLP - nawet o 60%. Samo Ministerstwo Infrastruktury oceniło ten wzrost na 38%, wskazując w załączonej do projektu ocenie skutków regulacji na kwotę <u>14 miliardów złotych dodatkowych obciążeń rocznie</u> dla wszystkich polskich międzynarodowych przewoźników drogowych. Takiej podwyżki kosztów pracy nie przeżyje żadna branża, a w szczególności taka, w której praca stanowi jeden z głównych składników ogólnych kosztów wykonywanej działalności gospodarczej (w transporcie drogowym od 25 do 35%) i która funkcjonuje na bardzo mocno konkurencyjnym europejskim rynku charakteryzującym się niską marżą (w transporcie drogowym od 1 do co najwyżej 5%). Pomimo tego, w projekcie nie znaleźliśmy jakichkolwiek rozwiązań, które ograniczałyby wzrost tych kosztów, w celu niedopuszczenia do: - drastycznego ograniczenia działalności polskich przewoźników na jednolitym unijnym rynku przewozów drogowych, na którym obecnie wykonujemy 25% całej pracy przewozowej, - likwidacji kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy, - upadku co najmniej kilku tysięcy krajowych przedsiębiorstw, głównie MSP, - transgranicznego przekształcenia silniejszych kapitałowo przedsiębiorstw polegającego na przeniesieniu siedziby i działalności operacyjnej na terytorium takich państw jak Niemcy, - zmiany dotychczasowego modelu pracy kierowców, polegającej na zastąpieniu umowy o pracę działalnością gospodarczą realizowaną w formule B2B.		
20.	Uwaga ogólna	Jednocześnie, ku naszemu zdumieniu, w projekcie w ustawie o czasie pracy kierowców zaproponowano szereg zmian zupełnie nie związanych z Pakietem Mobilności odnoszących się m.in. do rozkładów czasu pracy, zasad naliczania godzin nadliczbowych, dyżurów, składników płacy minimalnej etc., które: • zmniejszą wymaganą w transporcie drogowym elastyczność w zakresie wykonywania operacji transportowych, • wprowadzą rozwiązania mniej korzystne dla pracodawców od tych, które zawarte są w przepisach Kodeksu Pracy i w innych ustawach regulujących relacje pracownik - pracodawca,	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska

		• zwiększą koszty pracy w całym polskim transporcie drogowym (dotyczy przewozów międzynarodowych i krajowych) o kolejne 30%. Te skutki spowodowane będą m.in. zaproponowanym: • uchyleniem możliwości ustalania indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy przewidującego różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy, a także uchyleniem postanowienia stanowiącego, że w przypadku ponownego wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie, nie stanowi ona pracy w godzinach nadliczbowych; • wprowadzeniem obowiązku ustalania dla wszystkich kierowców przewożących rzeczy rozkładu czasu pracy (harmonogramu), obejmującego okres co najmniej jednego miesiąca; • wprowadzeniem zakazu wliczania wynagrodzenia z tytułu dyżurów kierowcy do minimalnego wynagrodzenia; • wprowadzeniem zasady, iż w systemie równoważnego czasu pracy przy przewożeniu rzeczy lub okazjonalnym przewożeniu osób, praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych. Wskazany wyżej 30 procentowy wzrost kosztów ilustruje załączony do niniejszego pisma przykład pracy jednego kierowcy w okresie trzech kolejnych miesięcy, opracowany przez ekspertów Grupy Inelo. Przekłada się to na coroczne dodatkowe obciążenie (niezależne od wskazanych wyżej kosztów związanych z wdrożeniem Pakietu Mobilności i likwidacją „podróży służbowej”) w wysokości: • 11 miliardów złotych dla przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy, • 5,17 miliarda złotych dla przewoźników wykonujących krajowy transport drogowy. Sumując wszystkie obciążenia związane z wdrażaniem zaproponowanych rozwiązań w zakresie ustawy o czasie pracy kierowców oraz zaniechań związanych z wejściem w życie kolejnych części Pakietu Mobilności, <u>łącznie koszt obciążeń branży TSL wyniesie 30 miliardów złotych corocznie!</u>	brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”. Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	

21.	Uwaga ogólna	Niezależnie od skutków zaproponowanej regulacji dla branży transportu drogowego, warto wskazać na trudne w tym momencie do oszacowania konsekwencje dla całej gospodarki narodowej oraz dla finansów publicznych. Wzrost kosztów transportu, zmniejszenie podaży usług transportowych, zmniejszenie elastyczności pracy przewozowej oznaczać będzie poważne problemy dla przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych, korzystających z usług przewoźników, a w szczególności dla tych, którzy eksportują polskie towary na rynek Unii Europejskiej. Ponieważ przepisy ustawy o czasie pracy kierowców stosuje się do wszystkich zawodowych kierowców, a nie tylko do tych, którzy pracują na rzecz transportu drogowego, ze wzrostem kosztów musi się liczyć każda firma i każdy podmiot (także publiczny) zatrudniający takich pracowników. Należy mieć świadomość, że tak poważny wzrost kosztów transportu wygeneruje na polskim krajowym rynku silny impuls inflacyjny.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ częściowo uwzględniona Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
22.	Uwaga ogólna	Kryzys w branży transportu drogowego, zmniejszenie eksportu i osłabienie konkurencyjności polskiej gospodarki przełoży się także na wpływy do budżetu państwa, do budżetów samorządowych oraz funduszy, z których finansowane są zadania publiczne (np. KFD). Likwidacja miejsc pracy w transporcie drogowym oznaczać też będzie faktyczne zmniejszenie wpływów do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych z tytułu składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe oraz do Narodowego Funduszu Zdrowia z tytułu składek na ubezpieczenia zdrowotne. Dlatego też TLP postuluje: - wycofanie wszystkich proponowanych rozwiązań w ustawie o czasie pracy kierowców, które nie są związane z Pakietem Mobilności, a które wygenerują wspomniany wzrost kosztów pracy, - wprowadzenie rozwiązań pozwalających na złagodzenie wzrostu kosztów pracy wynikających z wdrożenia kolejnej części Pakietu Mobilności oraz krajowych przepisów wydanych na podstawie zrewidowanej dyrektyw o pracownikach delegowanych.	Ustawa została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

			ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”. Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
23.	Uwaga ogólna	Przykładowym, zaproponowanym w szczegółowych uwagach rozwiązaniem łagodzącym wzrost kosztów jest: • zastosowanie do pracy kierowców objętej przepisami o delegowaniu zasad przyjętych dla pracowników zatrudnionych przez polskich pracodawców za granicą w zakresie obliczania podstawy składek na ubezpieczenia społeczne i obliczania podstawy dla podatku dochodowego od osób fizycznych, • wprowadzenie dodatku za pracę mobilną dla kierowców wykonujących krajowe przewozy drogowe oraz międzynarodowe przewozy drogowe nieobjęte przepisami o delegowaniu, wyłączonych z podstawy do naliczania składek na ubezpieczenia społeczne oraz podstawy podatku dochodowego od osób fizycznych. Zaproponowane rozwiązanie nie zmniejszy dotychczasowych wpływów do budżetu oraz	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		do ZUS, a pozwoli na znaczne obniżenie spodziewanego skokowego wzrostu kosztów.		
24.	Uwaga ogólna	Kolejną kwestią, która budzi nasze oburzenie, jest silne wsparcie w proponowanym projekcie dla rozwiązań Pakietu Mobilności wymierzonych w polskich przewoźników, przeciwko którym branża wspólnie z przedstawicielami Polskiego Rządu protestowała w trakcie unijnych prac nad tą legislacyjną inicjatywą Komisji Europejskiej z 2017 roku. Dla przykładu można wskazać budzący sprzeciw polskich przewoźników zakaz odbioru regularnego odpoczynku w kabinie pojazdu. Sprzeciw wynikający nie z niechęci pracodawców do poprawy warunków socjalnych kierowców, ale z prostego faktu, jakim jest brak infrastruktury parkingowej i noclegowej umożliwiającej stosowanie tego przepisu. Argument ten był podnoszony także przez przedstawicieli Polskiego Rządu w trakcie debaty i prac nad Pakietem Mobilności. Dlatego z dużym zdziwieniem odnotować można zawartą w projekcie propozycję kary za złamanie tego zakazu w wysokości aż 5000 złotych. Oczywiście w polskim prawie powinna zostać określona sankcja za niezastosowanie się do dyspozycji unijnego przepisu. Ale dlaczego stawka kary pieniężnej została określona na tak wysokim poziomie? Zresztą niejako przy okazji wdrożenia Pakietu Mobilności, ale bez faktycznego związku z tą regulacją, Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało drastyczną podwyżkę kar nakładanych za naruszenia zasad i warunków przewozu drogowego. W przypadku kar nakładanych na przedsiębiorców mają ulec podwyższeniu łącznie 73 pozycje z tzw. taryfikatora naruszeń. Podwyżki wynosić będą od kilkudziesięciu do ponad tysiąca procent. Przykładem takiej nieuzasadnionej niczym propozycji może być kara za wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, którą podwyższono z 2000 do 5000 złotych. A kara nakłada jest nawet w przypadku, gdy pojazd był prawidłowo serwisowany, usterka miała miejsce w trasie, a pracodawca nie był o niej poinformowany przez niezdającego sobie z tego sprawy kierowcę.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

25.	Uwaga ogólna	Mając świadomość konieczności implementacji do polskiego systemu prawnego przyjętych przepisów unijnych oraz wdrożenia wyroku Trybunału Konstytucyjnego - w odniesieniu do proponowanej treści Projektu ustawy należy zwrócić uwagę na kwestie mogące budzić wątpliwości, a które nie znajdują bezpośredniego oparcia w dyspozycjach implementowanych i wdrażanych przepisów. W tym kontekście ujawnia się najistotniejsze, ogólne zastrzeżenie dotyczące Projektu ustawy - wyłącznie bezrefleksyjne implementowanie i wdrożenie przepisów prawa, z pominięciem skutków wdrażanych regulacji dla ich adresatów (polskich przedsiębiorców branży transportu drogowego) oraz brak jakichkolwiek adekwatnych rozwiązań osłonowych, pozwalających przedsiębiorcom na udźwignięcie znacznego, skokowego wzrostu kosztów prowadzonej przez niech działalności gospodarczej i pozwalających na równoczesne utrzymanie zatrudnienia oraz silnej pozycji rynkowej polskich firm na wewnętrznym rynku unijnym, w branży silnie konkurencyjnej i wrażliwej na wszelkie, nawet najmniejsze czynniki ekonomiczne. Ma to szczególne znaczenie dla mikro, małych i średnich przedsiębiorców oraz może budzić uzasadniony sprzeciw nie tylko tej grupy społecznej i gospodarczej, ponieważ konsekwencje wprowadzanych zmian pośrednio dotkną wielu innych sektorów gospodarki. Nie ulega wątpliwości, że proponowane rozwiązania zwiększą liczbę nałożonych na przedsiębiorców obowiązków sprawozdawczych, jak również zwiększą liczbę koniecznych do archiwizowania dokumentów o charakterze rachunkowo-ewidencyjnym. Natomiast nie wszystkie proponowane Projektem ustawy dyspozycje znajdują uzasadnienie w treści implementowanych aktów normatywnych.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
26.	Uwaga ogólna	Warto zauważyć, że zgodnie art. 1 pkt 2 Rozporządzenia 2020/1055 uchylono art. 3 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. uprawniający państwa członkowskie do nałożenia w tym zakresie dodatkowych wymogów, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Należy zatem rozważyć, czy proponowane Projektem ustawy zmiany, nie nakładają na przedsiębiorcę wykonującego zawód przewoźnika drogowego obowiązków zbyt daleko idących, lub mogących pozostawać w sprzeczności z implementowanymi przepisami unijnymi.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Zgodnie z art. 1 pkt 2 rozporządzenia (UE) nr 2020/1055 w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 w art. 3 uchyla się ust. 2, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego. W związku z tym projekt ustawy zakłada uchylenie pkt 2 w art. 5 w ust.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

			2 utd, bowiem wskazany przepis zawiera wymóg niewynikający z rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
27.	Uwaga ogólna	Wskutek wdrożenia proponowanych rozwiązań legislacyjnych dalece prawdopodobny jest znaczący wzrost kosztów działalności gospodarczej prowadzonej przez polskich przedsiębiorców w branży transportu drogowego, co spowoduje utrudnienie w zakresie wykonywania działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (terytorium rozumianym jako miejsce siedziby przedsiębiorcy). W sektorze mikro-, małych- i średnich przedsiębiorców może to również prowadzić do problemów w sferze utrzymania niezbędnego poziomu płynności finansowej, koniecznego stanu (zarówno ilościowego, jak i jakościowego) taboru oraz poziomu zatrudnienia. Konsekwencje tych działań mogą także znaleźć swe odzwierciedlenie w innych gałęziach i sektorach gospodarki (m.in. usługi finansowe, sprzedaż i obsługa pojazdów, drastyczny wzrost kosztów usług transportowych dla wszystkich). Najdalej idącym skutkiem dla polskich przedsiębiorców może być utrata pozycji lidera transportu drogowego w Unii Europejskiej. Rozumiejąc i podzielając, poza opisanymi wyżej zastrzeżeniami, konieczność wprowadzenia zmian - proszę, aby jednocześnie z wdrażanymi aktami normatywnymi - wdrożyć również pakiet regulacji wspierających polskich przedsiębiorców i pomagających im udźwignąć ciężary i skutki zmian.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
28.	Uwaga ogólna	Jednym z najważniejszych postulatów zgłaszanych przez branżę transportu drogowego jest podjęcie wysiłków zmierzających do ustalenia dla przedsiębiorców z tej branży uprawnienia do zwrotu całości lub ustalonej części podatku akcyzowego zawartego w cenie detalicznej paliwa wykorzystywanego w wykonywanej działalności gospodarczej. Zabieg taki zrekompensowałby polskim przedsiębiorcom przynajmniej część znacznego, skokowego wzrostu kosztów wykonywanej działalności (kosztów danin o charakterze publicznoprawnym). Natomiast dla finansów publicznych nie stanowiłby nadmiernego obciążenia w kontekście spodziewanego wzrostu wpływów w tytułu wprowadzanych zmian. Rozwiązanie takie byłoby relatywnie prostym do wprowadzenia i bardzo skutecznym narzędziem pomocy. Regulacje takie funkcjonują w niektórych państwach Unii Europejskiej, np. we Francji, Hiszpanii, Włoszech i na Węgrzech.	Uwaga nie została uwzględniona. Kwestie polityki podatkowej znajdują się w kompetencji ministra właściwego ds. finansów publicznych. W związku z tym opinia w tym zakresie znajduje się poza właściwością ministra właściwego do spraw transportu.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
29.	Uwaga ogólna	Kolejnym postulatem, wielokrotnie podnoszonym już w przeszłości przez przedstawicieli branży transportowego drogowego, który z jednej strony stanowiłby częściową rekompensatę skarbu państwa z tytułu opisanej wyżej regulacji, a z drugiej sprzyjałby wyrównaniu zasad konkurencji - jest ustawowe ograniczenie ilości paliwa możliwego do wwiezienia do kraju (i na obszar wspólnotowy) zza wschodniej granicy w zbiornikach	Uwaga nie została uwzględniona. Obecnie obowiązuje limit 800 litrów paliwa wwożonego z państw niebędących członkami UE, w tym 600 litrów paliwa wwożonego w	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		paliwa i pojemnikach specjalnego przeznaczenia, który obecnie wynosi łącznie 800 litrów - do łącznej ilości 200 litrów . Opracowanie mechanizmów i zasad regulacji wymaga działań międzyresortowych, ale byłoby pozytywnym sygnałem dla polskich przedsiębiorców branży transportu drogowego i realną szansą dla nich na przetrwanie skutków wprowadzanych zmian. W związku z powyższym, w szczególności dostrzeżonymi wątpliwościami i wyrażonymi w niniejszym piśmie uwagami - zwracam się z uprzejmą prośbą o ich uwzględnienie w dalszych pracach nad przedmiotowym aktem normatywnym.	standardowych zbiornikach pojazdów ciężarowych i autobusów oraz limit 200 litrów w zbiornikach specjalnego przeznaczenia (np. do zasilania agregatów w samochodach – chłodniach). Powyższa sprawa podnoszona jest przez część środowiska przewoźników drogowych od dłuższego czasu. Dotychczas przewoźnicy nie wypracowali jednolitego stanowiska wobec tego postulatu. Z tego względu, w dalszym ciągu obowiązuje rozwiązanie z limitem 600 litrów wwożonym w baku pojazdu, co stanowi pewnego rodzaju kompromis. Poruszona sprawa nie dotyczy bowiem łagodzenia skutków wprowadzenia Pakietu Mobilności I, ale raczej związana jest w wyrównywaniem warunków wykonywania przewozów między przewoźnikami ze wschodu Polski, a pozostałymi przewoźnikami drogowymi.	
30.	Uwaga ogólna	Wiedzą nam znaną i zrozumiałą jest okoliczność, że procedowane zmiany są wynikiem wprowadzonego i przegłosowanego unijnego Pakietu Mobilności, które wejdą w życie 2 lutego 2022 r. Niemniej działania Ministerstwa Infrastruktury w przedmiocie zaproponowanych zapisów nowelizacji w zakresie zasad delegowania w transporcie międzynarodowym i wynagradzania kierowców doprowadzi do wzrostu kosztów	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu

	utrzymania pracownika o średnio ok. 35%. Wobec powyższego naturalnym będzie totalne załamanie kluczowej «gałęzi polskiej gospodarki i upadku ogromnej ilości polskich przedsiębiorstw, które dotychczas zatrudniały setki tysięcy pracowników, zabezpieczając tym samym ich byt oraz płynność finansową w wielu polskich gospodarstwach domowych. Po upadku pracownicy Ci będą prawdopodobnie na utrzymaniu Skarbu Państwa korzystając z zasiłku dla bezrobotnych, ewentualnie część zmuszonych zostanie do wyjazdu za granicę, aby tam rozwijać gospodarkę zagraniczną, gdzie tymczasem polskie przedsiębiorstwa transportowe budowane przez pokolenia od lat 90tych będą bankrutami. Unia Europejska niestety postawiła Polskę w bardzo trudnej sytuacji chcąc doprowadzić polskich przedsiębiorstw branży TSL do zamknięcia biznesów i tym samym wyeliminowania ich z rynku swoich krajów unikając konkurencji. Polska w obecnym stanie faktycznym dbając o dobro rodzimej gospodarki musi podjąć działania mające na celu z jednej strony wykonać ciężące na nas obowiązki będące wynikiem podpisanych traktatów unijnych, a równocześnie zabezpieczyć nasz polski kapitał gospodarczy tym samym umożliwiając dalsze funkcjonowanie na rynku. W obliczu takich zmian i okoliczności prawo faktycznych wedle których od lutego 2022 r. kierowca polskiego przewoźnika wykonujący międzynarodowy transport drogowy ma zarabiać co najmniej tyle samo, co kierowca w danym kraju, w którym wykonuje pracę. Jedną z najważniejszych zmian dla polskich przewoźników wynikających z pakietu mobilności będzie brak możliwości zaliczenia należności z tytułu podróży służbowych (delegacji) składających się z diety i ryczałtu noclegowego na poczet wynagrodzenia za pracę za granicą. A to obecnie stanowi od 50% do nawet 75% miesięcznej wypłaty netto kierowcy. Po 2 lutego 2022 r. przewoźnicy będą musieli wypłacać kierowcom diety i ryczałty za nocie», których nie będzie można zaliczyć do zagranicznego wynagrodzenia. Kolejnym wydatkiem będzie dodatek wyrównawczy, czyli różnica między płacą Dolską a należna zagraniczna. Branża transportowa domagała się reakcji rządu i zmian w polski przepisach, by wzrost kosztów nie był tak drastyczny. Ministerstwo chce uchylić w ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców art. 2 pkt 7 zawierający definicję podróży służbowej i art. 21a określający należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej. Jeśli takie zmiany wejdą w życie, całe wynagrodzenie kierowcy będzie opodatkowane i obciążone składkami na ubezpieczenie społeczne. Wobec niezadowolenia branży i wielu sprzeciwów w przedmiocie proponowanych zmian Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga” ma do zaproponowania rozwiązanie, które pozwoli sprostać wymaganiom stawianym przez Uli przy jednoczesnym zadbanie o naszych rodzimych przewoźników, których wpływy do budżetu państwa pozwalają rozwijać gospodarkę kraju.	przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Drogowego Najlepsza Droga

		Wobec powyższego proponuje się wprowadzenie dodatku wyrównawczego, ale zwolnionego z opodatkowania i oskładkowania, dzięki czemu firmy transportowe będą mogły wypłacać diety i ryczałty - które wówczas celowym będą opodatkowane i oskładkowane, a ich wartość dopasowana do możliwości finansowych przedsiębiorstwa. Natomiast dodatek wyrównawczy byłby dla firm swego rodzaju buforem bezpieczeństwa zapewniającym możliwość generowania dopłat spełniając wymogi krajów Unii Europejskiej. zatem wypłacając pracownikom dokładnie takie same kwoty jakie zarabiają pracownicy w pozostałych krajach unii Europejskiej, ale dzięki zniesieniu kosztów oskładkowania i opodatkowania tego składnika pozwoli to utrzymać się branży i dalej rozwijać polską gospodarkę krajową. Wskazane wyżej rozwiązanie jest nie tylko korzystne dla przedsiębiorców branży transportowej, którzy dzięki temu mimo znacznie podniesionych kosztów będą w stanie utrzymać się na powierzchni, ale będzie też korzystane dla pracowników, którzy zarobią więcej, a ich wynagrodzenie będzie wyższe podczas urlopu i przebywania na zwolnieniu chorobowym. Dla Państwa polskiego wymiar tego rozwiązania będzie natomiast najhardziej korzystny, bo zabieg taki pozwoli nam o utrzymać branżę bez dodatkowych kosztów po stronie państwa, a jedynie z odpowiedni wsparcie w przepisach, które pozwolą im mimo niekorzystnych regulacji Pakietu Mobilności utrzymać swoje przedsiębiorstwa, wciąż zatrudniać pracowników i generować przychody do budżetu państwa.		
31.	Uwaga ogólna	Postulaty członków stowarzyszenia Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga” ws. Nowelizacji ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. BRAK WPROWADZENIA POSTULOWANYCH ZMIAN SPOWODUJE : 1. Utwierdzenie w mylnym przekonaniu odnośnie bezpieczeństwa na drogach publicznych. Zgodnie ze statystyka Komisji Europejskiej 25 % wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych ciężarowych środków transportowych jest pochodną nienormatywnego unieruchomienia ładunku. 2. Dalszy brak poczucia konieczności stosowania przepisów dotyczących unieruchomienia ładunku. Brak jednoznacznych przepisów wskazujących penalizację i odpowiedzialność za unieruchomienie ładunku powodują iż nagminnie są one łamane. 3. Dalszy brak możliwości zatrzymania transportu co do którego wykryto nieprawidłowości w zamocowaniu ładunków. Kontrolerzy obecnie nie mają żadnych możliwości zatrzymania transportu wobec którego wykryto nieprawidłowości w zamocowaniu ładunku zatem transport takowy po odbyciu kontroli rusza dalej, nie bacząc na niebezpieczeństwo które niesie. 4. Dalszy brak możliwości wymierzania sankcji przez kontrolerów. 5. Dalsze praktyki korzystania z nienormatywnego sprzętu służącego do	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		unieruchamiania towaru, nie spełniającego norm. 6. Dalsze praktyki przenoszenia odpowiedzialności za niewłaściwe unieruchomienie ładunku z nadawcy / załadowcy na kierowcę. Nagminne są próby przeniesienia odpowiedzialności za normatywne unieruchomienie transportu na kierowców, jednak ci nie posiadają wiedzy dotyczącej sposobu upakowania, opakowania, podatności na zgniatanie ładunku. Te cechy charakterystyczne znane są nadawcy/załadowcy jako podmiotom wykwalifikowanym w ich dystrybucji. Kaucja kara pieniężna w przypadku naruszenia powinna zostać scedowana na profesjonalnego załadowcę, który zna swój towar i wie jakich środków mocujących użyć aby ładunek był prawidłowo zabezpieczony i nie stwarzał zagrożenia dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.		
32.	Uwaga ogólna	Po pierwsze zaznaczyć należy, że procedowanie i przyjęcie opiniowanej ustawy bez analizy wpływu w krótkiej i dłuższej perspektywie na rynek rodzimy i międzynarodowy nie może w aktualnym kształcie wejść do obrotu prawnego. Bowiem już z pobieżnej lektury zaostreżenia warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, drastycznego zaostreżenia sankcji oraz zmiana w planowaniu i wykonywaniu linii regularnych można spodziewać się zmniejszenia swobody świadczenia usług przewozowych z poszanowaniem uczciwej konkurencji. Zatem doprecyzowania oraz jasnego określenia wymaga (tak, aby ograniczyć luz interpretacyjny organów administracyjnych i nie pozostawić obszaru do nadużycia kompetencji) problem utraty dobrej reputacji i zezwolenia na zawód przewoźnika drogowego w przypadku sankcji za przestępstwa umyślne w zakresie uchylania się od opodatkowania czy wystawiania faktur/rachunków w sposób wadliwy. Naszym zdaniem w tej materii należy zasięgnąć opinii Szefa KAS i jasno w sposób enumeratywny wskazać zachowanie niezgodne z normą prawną oraz podać obszar, nie podlegający penalizacji np, nieumyślne, błędne, wynikające z błędu ludzkiego lub omyłki pisarskiej wystawienie faktury. Podobnie w przypadku nieopodatkowania, które wynikałoby z nieświadomości lub błędu, a zostało w rozsądnym terminie naprawione wraz z uczynieniem czynnego żalu.	Uwaga została uwzględniona. W związku ze zmianą art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dokonano nowelizacji art. 5 utd, poprzez dodanie do katalogu wymogów niezbędnych do uzyskania dobrej reputacji przewoźnika drogowego przestępstw z dziedziny prawa podatkowego. W związku z tym, przedsiębiorca i zarządzający transportem nie będzie spełniał dobrej reputacji, jeżeli będzie skazany za przestępstwa umyślne w zakresie uchylania się od opodatkowania, posługiwania się imieniem i nazwiskiem, nazwą lub firmą innego podmiotu czy też wystawia faktury lub rachunki w sposób wadliwy albo odmawia ich wydania. Projekt ustawy w tym zakresie będzie się odnosił do konkretnych przepisów zawartych w ustawie z dnia	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

			10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy.	
33.	Uwaga ogólna	W zakresie utraty przez zarządzającego certyfikatu kompetencji zawodowych należy jasno określić czy środkiem rehabilitującym pozwalającym odzyskać CKZ jest kurs/szkolenie trwające 3 miesiące czy ponowny egzamin, zdany bez uprzedniego kursu. Ograniczy to różnice w podejściu poszczególnych ośrodków szkolenia oraz organów uprawnionych do egzaminowania czy zwracania CKZ.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został doprecyzowany w zakresie wskazania procedury przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi. W związku z tym przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi nastąpi w drodze decyzji administracyjnej i może nastąpić nie wcześniej niż w terminie jednego roku od daty utraty zdolności do kierowania operacjami transportowymi, pod warunkiem: 1) wykazania odbycia odpowiedniego szkolenia trwającego co najmniej trzy miesiące, lub 2) złożenia, 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 dziedziny wymienione w części I załącznika I do	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

			rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
34.	Uwaga ogólna	W związku z przekazaniem do konsultacji społecznych projektu ustawy Ministra Infrastruktury o zmianie o ustaw o transporcie i niektórych innych ustaw Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” nie zgłasza uwag.	Uwaga przyjęta do wiadomości	Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”
35.	art. 1 pkt 2 (art. 3 ust. 1 pkt 2 i 2a ustawy o transporcie drogowym)	Zastanawiamy się, dlaczego Ministerstwo Infrastruktury nie reguluje przy okazji tej zmiany, bardzo widocznego i narastającego, problemu przewozów krajowych rzeczy wykonywanych pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, a – zmuszone przepisami tzw. Pakietu Mobilności” - reguluje tylko takie przewozy w transporcie międzynarodowym rzeczy. Codziennie na stronie internetowej GITD widać, że bardzo często takie pojazdy poruszają się po polskich drogach ważąc po ok. 7 ton. Taki ładunek powinien być przewożony pojazdami, których kierowcy powinni mieć prawo jazdy kat. C1 lub kat. C, które wymagają dodatkowych kwalifikacji kierowców, badań lekarskich i psychologicznych i szkoleń okresowych, czyli są to zupełnie inne koszty prowadzenia działalności gospodarczej a więc takie przewozy stanowią poważne naruszenia zasad równej konkurencji w przewozach rzeczy z przewozami wykonywanymi przez przewoźników licencjonowanych, którzy muszą te dodatkowe koszty na szkolenie kierowców i badania kierowców ponosić. Ponadto, takie przeładowane pojazdy stanowią poważne zagrożenie bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego. W przypadku nagłego hamowania, taki przeładowany pojazd na pewno nie może się bezpiecznie zatrzymać. Czy Minister Infrastruktury czeka z uregulowaniem tego problemu, do chwili jak kierowca takiego przeładowanego pojazdu zabije kilka osób i dopiero wtedy - podobnie jak z ostatnimi przypadkami wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców - na szybko będzie znowu zmieniane prawo! UZASADNIENIE: Poza, obecnie nakładanym 500 zł mandatem, taki kierowca powinien także tracić uprawnienia do kierowania pojazdami na 3 miesiące za przeładowanie pojazdu np. o 50% dopuszczalnej ładowności albo o 20% dopuszczalnej masy całkowitej takiego pojazdu, jak to jest przygotowywane w przypadku pojazdów prowadzonych przez pijanych kierowców. Odrębną sprawą jest poinformowanie opinii publicznej, dlaczego takie pojazdy posiadają wydane świadectwa homologacji, gdzie masa własna jest ok. 3 ton, co przy dopuszczalnej	Uwaga została częściowo uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy. Niemniej jednak wskazać, że załącznik nr 1 do utd projektu ustawy został uzupełniony o karę dla przedsiębiorcy za naruszenie polegające na dopuszczeniu do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t do 3,5 t.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		masie całkowitej do 3,5 tony pozwala załadować ok. 400 kg. Gdzie tu mowa o ekologii w dopuszczaniu do ruchu takich pojazdów, które formalnie tak niewiele ładunku mogą legalnie przewozić.		
36.	art. 1 pkt 2 (art. 3 ust. 1 pkt 2 i 2a ustawy o transporcie drogowym)	Zastanawiamy się, dlaczego Ministerstwo Infrastruktury nie reguluje przy okazji tej zmiany, bardzo widocznego i narastającego, problemu przewozów krajowych rzeczy wykonywanych pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, a – zmuszone przepisami tzw. Pakietu Mobilności” - reguluje tylko takie przewozy w transporcie międzynarodowym rzeczy. Codziennie na stronie internetowej GITD widać, że bardzo często takie pojazdy poruszają się po polskich drogach ważąc po ok. 7 ton. Taki ładunek powinien być przewożony pojazdami, których kierowcy powinni mieć prawo jazdy kat. C1 lub kat. C, które wymagają dodatkowych kwalifikacji kierowców, badań lekarskich i psychologicznych i szkoleń okresowych, czyli są to zupełnie inne koszty prowadzenia działalności gospodarczej a więc takie przewozy stanowią poważne naruszenia zasad równej konkurencji w przewozach rzeczy z przewozami wykonywanymi przez przewoźników licencjonowanych, którzy muszą te dodatkowe koszty na szkolenie kierowców i badania kierowców ponosić. Ponadto, takie przeładowane pojazdy stanowią poważne zagrożenie bezpieczeństwa dla innych uczestników ruchu drogowego. W przypadku nagłego hamowania, taki przeładowany pojazd na pewno nie może się bezpiecznie zatrzymać. Czy Minister Infrastruktury czeka z uregulowaniem tego problemu, do chwili jak kierowca takiego przeładowanego pojazdu zabije kilka osób i dopiero wtedy - podobnie jak z ostatnimi przypadkami wypadków spowodowanych przez pijanych kierowców - na szybko będzie znowu zmieniane prawo! UZASADNIENIE: Poza, obecnie nakładanym 500 zł mandatem, taki kierowca powinien także tracić uprawnienia do kierowania pojazdami na 3 miesiące za przeładowanie pojazdu np. o 50% dopuszczalnej ładowności albo o 20% dopuszczalnej masy całkowitej takiego pojazdu, jak to jest przygotowywane w przypadku pojazdów prowadzonych przez pijanych kierowców. Odrębną sprawą jest poinformowanie opinii publicznej, dlaczego takie pojazdy posiadają wydane świadectwa homologacji, gdzie masa własna jest ok. 3 ton, co przy dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony pozwala załadować ok. 400 kg. Gdzie tu mowa o ekologii w dopuszczaniu do ruchu takich pojazdów, które formalnie tak niewiele ładunku mogą legalnie przewozić.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy. Niemniej jednak wskazać, że załącznik nr 1 do utd projektu ustawy został uzupełniony o karę dla przedsiębiorcy za naruszenie polegające na dopuszczeniu do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t do 3,5 t.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
37.	art. 1 pkt 2	Proponujemy objąć przepisami ustawy o transporcie drogowym cały transport wykonywany pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony.	Uwaga nie została uwzględniona.	Ogólnopolski Związek Pracodawców

	(art. 3 ust.1 pkt 2 UoTD)	„2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy oraz w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;” Wykreślić nowo projektowany pkt 2a. UZASADNIENIE: Branża od lat postuluje i wnioskuje o rozszerzenie regulacji transportu drogowego i objęcie przepisami ustawy o transporcie drogowym pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony. Takie rozwiązanie podyktowane jest koniecznością zapewnienia uczciwej konkurencji nie tylko w transporcie międzynarodowym jak proponują projektodawcy ale także całego transportu drogowego wykonywanego na terenie kraju. Jest to szczególnie ważne także w kontekście wdrażania pakietu mobilności ponieważ konieczne jest zapewnienie konkurencyjności i równowagi rynkowej w sytuacji kiedy znacząca część przewoźników drogowych będzie musiała wycofać się z rynku całej UE ograniczając się do przewozów krajowych.	Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy.	Transportu Drogowego
38.	Art. 1 pkt 2 (art. 3 ust 1 pkt 2 i 2a ustawy o transporcie drogowym)	Uwaga dot. zmiany art. 3 ust 1 pkt 2 i 2a ustawy o transporcie drogowym , na mocy którego przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami lub zespołami pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 w krajowym transporcie drogowym i niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy. Postulujemy objęciem przepisami ustawy powyższe pojazdy, które są wykorzystywane w krajowym transporcie drogowym i pozostawienie wyłączenia jedynie dla niezarobkowych przewozów pojazdami o dmc poniżej 3,5 t oraz poniżej 2,5 t dmc w transporcie drogowym rzeczy. Propozycja zapisu: 2) W art. 3 ust 1: a) Pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t w niezarobkowym przewozie rzeczy;”; b) Po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu: „2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t w transporcie drogowym rzeczy;”; UZASADNIENIE: O ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie miały zastosowania do przedsiębiorców wykonujących	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie przewozów krajowych, jak i międzynarodowych systematycznie rośnie. Aby poprzez określenie wspólnych przepisów uniknąć ewentualnych luk prawnych i zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, a tym samym aby zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami wprowadzono w przepisach do rozporządzenia (WE) 1071/2009 stosowne zmiany, które obowiązkowo objęły swym zakresem 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. Z uwagi na fakt, że również krajowy sektor tych przewozów rozwija się w szybkim tempie, w ocenie ZMPD należy objąć również przewozy krajowe, wykonywane tego typu pojazdami przepisami rozporządzenia (WE) 1071/2009 oraz ustawy o transporcie drogowym aby zachować konkurencyjność pomiędzy podmiotami i profesjonalizm usług a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo w ruchu drogowym i łańcuchu dostaw. Choć pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita jest niższa od 3,5 t dmc, są wyłączone, co do zasady, z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (art. 1 ust 4 lit a), to rozporządzenie to daje państwom członkowskim możliwość stosowania części lub wszystkich jego przepisów do takich pojazdów.		
39.	art. 1 pkt 2	Proponujemy zmianę brzmienia art. 3 ust. pkt 2 i 2a UoTD na następujące: <i>„2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy,</i> <i>2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;”</i> UZASADNIENIE: Zwracamy uwagę, że wprowadzenie motywu 14 preambuły rozporządzenia (UE) 2020/1055 stanowiącego o zdolności finansowej przewoźnika drogowego wykorzystującego pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t odnosi się wyłącznie do międzynarodowych przewozów drogowych, ale przepis prawa materialnego, jakim jest art. 1 pkt 1 lit. a ww. rozporządzenia, zmieniający art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia WE 1071/2009 stanowi, że z zakresu podmiotowo-przedmiotowego tego rozporządzenia wykluczeni są jedynie przedsiębiorcy	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		wykorzystujący wyłącznie pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5 t wykonujący wyłącznie przewozy krajowe. <i>A contrario</i>, zgodnie z zasadami logiki formalnej, pozostali przedsiębiorcy: -przewoźnicy wykonujący wyłącznie międzynarodowe przewozy drogowie pojazdami od 2,5 do 3,5 t. oraz -przewoźnicy wykonujący przewozy drogowie (krajowe i międzynarodowe) za pomocą floty w której znajdują się zarówno pojazdy od 2,5 do 3,5 t, jak i pojazdy od 3,5 t wzwyż są objęci przepisami rozporządzenia WE 1071/2009. I tak dla przykładu stosuje się wobec nich przepis art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055, gdzie mowa o ocenie sytuacji finansowej przewoźnika drogowego z uwzględnieniem liczby pojazdów, do której włącza się pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t. Dlatego też proponujemy właściwe i zgodne z prawem unijnym doprecyzowanie wyłączeń z zakresu podmiotowo-przedmiotowego ustawy. Przyjęcie naszej propozycji nie oznacza automatycznie objęcia zezwoleniami przedsiębiorców wykonujących wyłącznie krajowy transport drogowy wyłącznie pojazdami o dmc od 2,5 do 3,5 t.. Korzystają oni bowiem wprost z wyłączającego przepisu art. art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia (WE) 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia (UE) 2020/1055/. Należy przy tym wskazać, że w ocenie TLP, docelowo w niedalekiej przyszłości należy wprowadzić krajową regulację działalności przewozowej tej grupy przedsiębiorców, na podobnych zasadach jak ma to miejsce w przypadku przewozów osób samochodami osobowymi.	krajowym transporcie drogowym rzeczy.	
40.	art. 1 pkt 2	Proponujemy zmianę brzmienia art. 3 ust. pkt 2 i 2a UoTD na następujące: <i>„2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy,</i> <i>2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;”</i> UZASADNIENIE: Zwracamy uwagę, że wprawdzie motyw 14 preambuły rozporządzenia (UE) 2020/1055 stanowiący o zdolności finansowej przewoźnika drogowego wykorzystującego pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t odnosi się wyłącznie do międzynarodowych przewozów drogowych, ale przepis prawa materialnego, jakim jest art. 1 pkt 1 lit. a ww. rozporządzenia, zmieniający art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia WE 1071/2009 stanowi, że z zakresu podmiotowo-przedmiotowego tego rozporządzenia wykluczeni są jedynie przedsiębiorcy wykorzystujący wyłącznie pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5 t wykonujący wyłącznie przewozy krajowe.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian. Pakiet Mobilności I nie przewiduje obowiązku objęcia przepisami z zakresu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego wykorzystującego w swojej działalności pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w	Konfederacja Lewiatan

		<i>A contrario</i>, zgodnie z zasadami logiki formalnej, pozostali przedsiębiorcy: -przewoźnicy wykonujący wyłącznie międzynarodowe przewozy drogowo pojazdami od 2,5 do 3,5 t. oraz -przewoźnicy wykonujący przewozy drogowo (krajowe i międzynarodowe) za pomocą floty w której znajdują się zarówno pojazdy od 2,5 do 3,5 t, jak i pojazdy od 3,5 t wzwyż są objęci przepisami rozporządzenia WE 1071/2009. I tak dla przykładu stosuje się wobec nich przepis art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055, gdzie mowa o ocenie sytuacji finansowej przewoźnika drogowego z uwzględnieniem liczby pojazdów, do której włącza się pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t. Dlatego też proponujemy właściwe i zgodne z prawem unijnym doprecyzowanie wyłączeń z zakresu podmiotowo-przedmiotowego ustawy. Przyjęcie naszej propozycji nie oznacza automatycznie objęcia zezwoleniami przedsiębiorców wykonujących wyłącznie krajowy transport drogowy wyłącznie pojazdami o dmc od 2,5 do 3,5 t.. Korzystają oni bowiem wprost z wyłączającego przepisu art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia (WE) 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia (UE) 2020/1055/. Należy przy tym wskazać, że w ocenie TLP, docelowo w niedalekiej przyszłości należy wprowadzić krajową regulację działalności przewozowej tej grupy przedsiębiorców, na podobnych zasadach jak ma to miejsce w przypadku przewozów osób samochodami osobowymi.	krajowym transporcie drogowym rzeczy.	
41.	Propozycja nowego przepisu	W art. 1 po pkt. 2 dodać pkt 2a (art. 4 pkt 21a ustawy o transporcie drogowym) Propozycja zapisu: 2a) w art. 4 a) pkt 21 a otrzymuje brzmienie: „ baza eksploatacyjna- miejsce zawierające miejsca postojowe w ilości odpowiadającej co najmniej połowie liczby wykorzystywanych pojazdów, wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub napraw pojazdów;”; UZASADNIENIE:	Uwaga uwzględniona. W projekcie ustawy dodano definicję bazy eksploatacyjnej. została	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		Zgodnie z art. 3 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 uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi: • posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich; • cieszyć się dobrą reputacją; posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz • posiadać wymagane kompetencje zawodowe. Warunki dotyczące spełnienia wymogu posiadania siedziby zostały określone w art. 5 powyższego rozporządzenia., który stanowi, że przedsiębiorca transportowy powinien prowadzić działalność związaną z pojazdami w sposób rzeczywisty i ciągły przy użyciu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w bazie eksploatacyjnej. Rozporządzenie unijne nie określa dalej czym jest wspomniana baza. Do polskiej ustawy o transporcie drogowym wpisana została definicja bazy eksploatacyjnej, zgodnie z którą, <i>baza eksploatacyjna to miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów</i> wynika z. Mimo takiego doprecyzowania w polskich przepisach krajowych definicji bazy nadal pozostaje ona trudna do skontrolowania i zweryfikowania. ZMPD wnosi zatem o dalsze uszczegółowienie przepisów w tej kwestii poprzez dodanie do minimalnych wymogów jakie musi spełniać baza, posiadania miejsc postojowych. Proponujemy, aby wymóg ten dotyczył przynajmniej połowy liczby odpowiadającej liczbie pojazdów którymi dysponuje przedsiębiorca i na które zostały wydane wypisy z zezwolenia bądź licencji wspólnotowej.		
42.	Propozycja nowej zmiany	Proponujemy nowe brzmienie przepisu art. 4 pkt 21a UoTD: <i>„21a) - baza eksploatacyjna - miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi proporcjonalna do liczby pojazdów wykorzystywanych przez przewoźnika ilość miejsc postojowych oraz co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną należy także</i>	Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy dodano definicję bazy eksploatacyjnej.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		rozumieć centrum operacyjne, o którym mowa w przepisach art. 8 ust. 8a, art. 9 ust. 2 i art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.” UZASADNIENIE: Proponujemy, aby stałym elementem bazy transportowej była odpowiednia i proporcjonalna do wielkości floty liczba miejsc postojowych - zgodnie z uwagami do art. 5 ust. 2b UoTD. Ponadto W przepisach rozporządzenia (WE) 561/2006 w brzmieniu zmienianym przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1054 występuje pojęcie „centrum operacyjne”. Na gruncie wykładni systemowej i funkcjonalnej możemy przyjąć, że jest to pojęcie tożsame z pojęciem bazy eksploatacyjnej, a rozbieżności nazewnictwie powstały na wskutek rozbieżnego tłumaczenia na język polski angielskiego pojęcia „operational centre” w pierwotnym tekście ustawy o transporcie drogowym, a następnie w polskim tłumaczeniu zmian w rozporządzeniu (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055. Stąd, aby uniknąć problemów interpretacyjnych na gruncie nadrzędnej wykładni gramatycznej, proponujemy jednoznaczne uregulowanie tej kwestii w przepisie art. 4 pkt 21a UoTD. Mając na uwadze powyższe proponujemy zmianę brzmienia przepisu art. 4 pkt 2a UoTD.		
43.	Propozycja nowej zmiany	Proponujemy nowe brzmienie przepisu art. 4 pkt 21a UoTD: „21a) - baza eksploatacyjna - miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi proporcjonalna do liczby pojazdów wykorzystywanych przez przewoźnika ilość miejsc postojowych oraz co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną należy także rozumieć centrum operacyjne, o którym mowa w przepisach art. 8 ust. 8a, art. 9 ust. 2 i art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.” UZASADNIENIE: Proponujemy, aby stałym elementem bazy transportowej była odpowiednia i proporcjonalna do wielkości floty liczba miejsc postojowych - zgodnie z uwagami do art. 5 ust. 2b UoTD. Ponadto W przepisach rozporządzenia (WE) 561/2006 w brzmieniu zmienianym przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1054 występuje pojęcie „centrum operacyjne”. Na gruncie wykładni systemowej i funkcjonalnej możemy przyjąć, że jest to pojęcie tożsame z pojęciem bazy eksploatacyjnej, a rozbieżności nazewnictwie powstały na wskutek	Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy dodano definicję bazy eksploatacyjnej.	Konfederacja Lewiatan

		rozbieżnego tłumaczenia na język polski angielskiego pojęcia „operational centre” w pierwotnym tekście ustawy o transporcie drogowym, a następnie w polskim tłumaczeniu zmian w rozporządzeniu (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055. Stąd, aby uniknąć problemów interpretacyjnych na gruncie nadrzędnej wykładni gramatycznej, proponujemy jednoznaczne uregulowanie tej kwestii w przepisie art. 4 pkt 21a UOTD. Mając na uwadze powyższe proponujemy zmianę brzmienia przepisu art. 4 pkt 2a UoTD.		
44.	Propozycja nowej zmiany	Zmiana do Art. 4 pkt 21a W tym projekcie używa się stwierdzenia „miejsce stałego prowadzenia działalności przedsiębiorców będących osobami fizycznymi” a takiego pojęcia nie ma zdefiniowanego w art. 4. Naszym zdaniem należy zmienić obecną definicję „baza eksploatacyjna” albo dodać nowe definicje określające: 1) Co to jest i jakie warunki powinna spełniać „rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy” 2) Co to jest i jakie warunki powinno spełniać „miejsce stałego prowadzenia działalności przedsiębiorców będących osobami fizycznymi” Proponujemy zamienić obecną definicję „bazy eksploatacyjnej” na nową definicję: PROPONOWANA ZMIANA brzmienia w art. 4 pkt 21a 21a) rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy albo miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną – jest to miejsce, wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność w zakresie wykonywania przewozów drogowych, gdzie znajdują się dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione są warunki przewidziane do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, dokumenty przewozowe związane z realizowanymi przewozami drogowymi, miejsca postojowe dla wszystkich pojazdów, na które przedsiębiorca uzyskał wypisy do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, miejsce konserwacji lub naprawy tych pojazdów, wyposażone także w odpowiednie zaplecze socjalne dla pracowników oraz sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, a w przypadku przedsiębiorcy posiadającego licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, dodatkowo posiadające także miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków; UZASADNIENIE:	Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy dodano definicję bazy eksploatacyjnej.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		W art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 2 pkt 2 projektu, do określenia właściwości organu do udzielenia uprawnień do wykonywania przewozów drogowych używa się stwierżeń: a) „siedziba przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze” b) „w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsce stałego prowadzenia działalności”. Obecnie funkcjonujące dla tych potrzeb określenie w art. 4 pkt 21a „baza eksploatacyjna” nie spełnia swojej roli, ponieważ nie jest precyzyjne, a więc nie jest skutecznie weryfikowane przez organy wydające te uprawnienia. Ponadto zastanawiamy się, dlaczego ustawodawca znowu próbuje to zdefiniować inaczej niż w art. 3 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, gdzie użyte jest określenie „rzeczywista i stała siedziba”.		
45.	Propozycja nowej zmiany	Zmiana do Art. 4 pkt 21a W tym projekcie używa się stwierdzenia „miejsce stałego prowadzenia działalności przedsiębiorców będących osobami fizycznymi” a takiego pojęcia nie ma zdefiniowanego w art. 4. Naszym zdaniem należy zmienić obecną definicję „baza eksploatacyjna” albo dodać nowe definicje określające: 3) Co to jest i jakie warunki powinna spełniać „rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy” 4) Co to jest i jakie warunki powinno spełniać „miejsce stałego prowadzenia działalności przedsiębiorców będących osobami fizycznymi” Proponujemy zamienić obecną definicję „bazy eksploatacyjnej” na nową definicję: PROPONOWANA ZMIANA brzmienia w art. 4 pkt 21a 21a) rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy albo miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną – jest to miejsce, wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność w zakresie wykonywania przewozów drogowych, gdzie znajdują się dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione są warunki przewidziane do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, dokumenty przewozowe związane z realizowanymi przewozami drogowymi, miejsca postojowe dla wszystkich pojazdów, na które przedsiębiorca uzyskał wypisy do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, miejsce konserwacji lub naprawy tych pojazdów, wyposażone także w odpowiednie zaplecze socjalne dla pracowników oraz sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, a w przypadku przedsiębiorcy posiadającego licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie	Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy dodano definicję bazy eksploatacyjnej.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		pośrednictwa przy przewozie rzeczy, dodatkowo posiadające także miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków; UZASADNIENIE: W art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 2 pkt 2 projektu, do określenia właściwości organu do udzielenia uprawnień do wykonywania przewozów drogowych używa się stwierdzeń: c) „siedziba przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze” d) „w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsce stałego prowadzenia działalności”. Obecnie funkcjonujące dla tych potrzeb określenie w art. 4 pkt 21a „baza eksploatacyjna” nie spełnia swojej roli, ponieważ nie jest precyzyjne, a więc nie jest skutecznie weryfikowane przez organy wydające te uprawnienia. Ponadto zastanawiamy się, dlaczego ustawodawca znowu próbuje to zdefiniować inaczej niż w art. 3 ust. 1 lit. a Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, gdzie użyte jest określenie „rzeczywista i stała siedziba”.		
46.	art. 1 pkt 3 lit. a	<i>Proponujemy zmianę jednostek redakcyjnych zawierających odesłania do przepisów ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, polegającą na zamianie obecnie zastosowanych paragrafów odpowiednio na ustępy oraz - ewentualnie - na punkty.</i> UZASADNIENIE: W projektowanym przepisie, odsyłającym do przepisów karnych ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, zastosowano paragrafy, które nie są jednostkami redakcyjnymi przepisów tej ustawy (powinny być ustępy i ewentualnie punkty).	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
47.	art. 1 pkt 3 lit. a	<i>Proponujemy zmianę jednostek redakcyjnych zawierających odesłania do przepisów ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, polegającą na zamianie obecnie zastosowanych paragrafów odpowiednio na ustępy oraz - ewentualnie - na punkty.</i> UZASADNIENIE: W projektowanym przepisie, odsyłającym do przepisów karnych ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, zastosowano paragrafy, które nie są jednostkami redakcyjnymi przepisów tej ustawy (powinny być ustępy i ewentualnie punkty).	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan
48.	Propozycja nowego przepisu	W art. 5 po ust. 2a UoTD proponujemy dodać ust. 2b i 2c w brzmieniu: „2b. Aby spełnić warunki wymagane w przepisach rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 do wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, baza eksploatacyjna powinna być wyposażona w miejsca postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym w liczbie odpowiadającej co najmniej 1/3	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dodana do projektu ustawy definicja bazy eksploatacyjnej stanowi, że jej wielkość jest dostosowana do co najmniej	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		<i>liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika do organu wydającego zezwolenie, z zastrzeżeniem ust. 2c. Liczbę wymaganych miejsc postojowych zaokrągla się w górę. 2c. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w zakresie sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, o których mowa w art. 4 pkt 21a, mając na uwadze konieczność zapewnienia prowadzenie działalności transportowej przez przewoźnika w sposób rzeczywisty, zorganizowany i ciągły.”</i> UZASADNIENIE: W naszej ocenie część przedsiębiorców ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie posiada faktycznie jakiejkolwiek bazy eksploatacyjnej umożliwiającej prawidłowe i zgodne z celami rozporządzenia WE nr 1071/2009 prowadzenie działalności gospodarczej. Brak jakichkolwiek konkretnych wymagań uniemożliwia skuteczną i jednoznaczną ocenę miejsca wskazanego przez przedsiębiorcę jako baza eksploatacyjna przez organy wydające zezwolenie i organy kontrolne. Stąd proponujemy konkretne, wymierne i związane ze skalą prowadzonej działalności gospodarczej kryterium, jakim jest liczba miejsc postojowych. Dziś jako bazę eksploatacyjną można wskazać dom jednorodzinny i podwórko. Ponadto, aby wyeliminować dowolność w ocenie spełnienia wymagań w zakresie posiadanego przez przewoźnika w bazie eksploatacyjnej sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, proponujemy określenie szczegółowych wymagań w tym względzie przez ministra właściwego w sprawach transportu. Dziś za takie urządzenie można uznać np. maszynę do pisania i zestaw długopisów!	połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika drogowego, a w przypadku posiadania kilku baz eksploatacyjnych wówczas ich łączna wielkość powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika.	
49.	Propozycja nowego przepisu	W art. 5 po ust. 2a UoTD proponujemy dodać ust. 2b i 2c w brzmieniu: „2b. Aby spełnić warunki wymagane w przepisach rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 do wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, baza eksploatacyjna powinna być wyposażona w miejsca postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym w liczbie odpowiadającej co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika do organu wydającego zezwolenie, z zastrzeżeniem ust. 2c. Liczbę wymaganych miejsc postojowych zaokrągla się w górę. 2c. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w zakresie sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, o których mowa w art. 4 pkt 21a, mając na uwadze konieczność zapewnienia prowadzenie działalności transportowej przez przewoźnika w sposób rzeczywisty, zorganizowany i ciągły.” UZASADNIENIE: W naszej ocenie część przedsiębiorców ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie posiada faktycznie jakiejkolwiek bazy	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dodana do projektu ustawy definicja bazy eksploatacyjnej stanowi, że jej wielkość jest dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika drogowego, a w przypadku posiadania kilku baz eksploatacyjnych wówczas ich łączna wielkość powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika.	Konfederacja Lewiatan

		eksploatacyjnej umożliwiającej prawidłowe i zgodne z celami rozporządzenia WE nr 1071/2009 prowadzenie działalności gospodarczej. Brak jakichkolwiek konkretnych wymagań uniemożliwia skuteczną i jednoznaczną ocenę miejsca wskazanego przez przedsiębiorcę jako baza eksploatacyjna przez organy wydające zezwolenie i organy kontrolne. Stąd proponujemy konkretne, wymierne i związane ze skalą prowadzonej działalności gospodarczej kryterium, jakim jest liczba miejsc postojowych. Dziś jako bazę eksploatacyjną można wskazać dom jednorodzinny i podwórko. Ponadto, aby wyeliminować dowolność w ocenie spełnienia wymagań w zakresie posiadanego przez przewoźnika w bazie eksploatacyjnej sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, proponujemy określenie szczegółowych wymagań w tym względzie przez ministra właściwego w sprawach transportu. Dziś za takie urządzenie można uznać np. maszynę do pisania i zestaw długopisów!		
50.	Propozycja nowego przepisu	Proponujemy utworzenie nowej jednostki redakcyjnej - art. 5 ust. 4 UoTD, w następującym brzmieniu: <i>„4. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia danego roku, corocznie, w terminie do 31 marca roku następnego. Za osoby zatrudnione uważa się również osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz, w tym osoby wykonujące na własny rachunek działalność gospodarczą.”.</i> UZASADNIENIE: Projektowana jednostka redakcyjna dotyczy dokumentów składanych w związku z ubieganiem się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej, a projektowany art. 7a ust. 8 UoTD nakłada na przewoźników coroczny obowiązek sprawozdawczy dotyczący oświadczenia o liczbie kierowców. Wydaje się, że zgodnie z zasadami poprawnej legislacji, taki przepis powinien zostać umieszczony w jednostce redakcyjnej w ramach przepisów materialnych, a nie proceduralnych.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
51.	Propozycja nowego przepisu	Proponujemy utworzenie nowej jednostki redakcyjnej - art. 5 ust. 4 UoTD, w następującym brzmieniu: <i>„4. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia danego roku, corocznie, w terminie do 31 marca roku następnego. Za osoby zatrudnione uważa się również osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz, w tym osoby wykonujące na własny rachunek działalność gospodarczą.”.</i>	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan

		UZASADNIENIE: Projektowana jednostka redakcyjna dotyczy dokumentów składanych w związku z ubieganiem się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej, a projektowany art. 7a ust. 8 UoTD nakłada na przewoźników coroczny obowiązek sprawozdawczy dotyczący oświadczenia o liczbie kierowców. Wydaje się, że zgodnie z zasadami poprawnej legislacji, taki przepis powinien zostać umieszczony w jednostce redakcyjnej w ramach przepisów materialnych, a nie proceduralnych.		
52.	art. 1 pkt 4 (art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 4 pkt 2)	W art. 7 ust. 2 używa się nowych pojęć: „<i>siedziba przedsiębiorcy</i>” oraz w ust. 4 „<i>miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną</i>” natomiast w Ustawie nadal brakuje propozycji zapisu definicji tych pojęć. Dlatego w pkt 2 tego formularza proponujemy wprowadzenie definicji „<i>rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy albo miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną</i>” UZASADNIENIE: Jeżeli tych definicji się nie wprowadzi, to nadal uprawnienia do wykonywania przewozów będą wydawane dla firm przewozowych posiadających niby „bazy eksploatacyjne” znajdujące się na 10 piętrze bloku w centrum Warszawy, jak to się dzieje obecnie.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
53.	art. 1 pkt 4 (art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 4 pkt 2)	W art. 7 ust. 2 używa się nowych pojęć: „<i>siedziba przedsiębiorcy</i>” oraz w ust. 4 „<i>miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną</i>” natomiast w Ustawie nadal brakuje propozycji zapisu definicji tych pojęć. Dlatego w pkt 2 tego formularza proponujemy wprowadzenie definicji „<i>rzeczywista i stała siedziba przedsiębiorcy albo miejsce stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną</i>” UZASADNIENIE: Jeżeli tych definicji się nie wprowadzi, to nadal uprawnienia do wykonywania przewozów będą wydawane dla firm przewozowych posiadających niby „bazy eksploatacyjne” znajdujące się na 10 piętrze bloku w centrum Warszawy, jak to się dzieje obecnie.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
54.	art. 1 pkt 4 (art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 4 pkt 2)	Doprecyzowuje określenie właściwości miejscowej organu właściwego do wydawania licencji krajowych m.in. dla przedsiębiorców prowadzących przewóz osób busem. Organem właściwym do wydawania tych licencji jest starosta. Sytuacja wygląda natomiast odmiennie w stosunku do kierowców realizujących przewozy taxi, które często nie różnią się znacząco od tych realizowanych pojazdami typu bus. W tym samym rozdziale ustawy	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Mobilne Miasto

	o transporcie drogowym art. 6 ust. 4 pkt 2 wskazuje, że licencja taxi może być wydawana jedynie na określony obszar obejmujący: - gminę, - gminy sąsiadujące - po uprzednim podpisaniu porozumienia, - Miasto Stołeczne Warszawa. W przepisie tym ustawodawca nie przewiduje udzielenia licencji na obszar całej aglomeracji, powiatu, województwa czy kraju. Ściśle określony organ uprawniony do wydania takiej licencji w postaci wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, sprawia natomiast, że kierowcy chcący legalnie realizować przewóz osób w pobliskich miejscowościach muszą kilkakrotnie ubiegać się o licencje, w każdej gminie osobno. Dla porównania kierowca busa ubiega się o licencję tylko raz i zgodnie z proponowaną zmianą, wystarczy, że zgłosi się do starosty właściwego dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego prowadzenia działalności określonego w CEIDG. Procedura ta jest znacznie łatwiejsza niż występowanie o wydanie licencji w kilku urzędach jednocześnie, choć zgodnie z obowiązującą ustawą wymogi dot. uzyskiwania licencji taxi są takie same we wszystkich miastach w Polsce. Zwracamy szczególną uwagę na fakt, że polskie aglomeracje, jak np. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM to 41 gmin), Trójmiasto (Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot to 59 gmin, miast i powiatów) czy Warszawa (Warszawski Obszar Funkcjonalny to 40 gmin), nieustannie się rozrastają i swoim zasięgiem pokrywają obszar zdecydowanie więcej niż jednej gminy. Sytuacja ta stwarza coraz większe dysproporcje w dostępie do usług transportowych, w tym taxi. Innym istotnym problemem z perspektywy klienta są lotniska, na które i z których, często porusza się on taksówką a znajdują się one, w większości przypadków, na terenie innej gminy niż samo miasto. Przykłady te pokazują, że obowiązujące prawo nie jest dostosowane do obecnych realiów i potrzeb pasażerów. Pragniemy poddać pod rozagę Pana Ministra rozpoczęcie dyskusji na temat wprowadzenia rozwiązania, mogącego poprawić sytuację nie tylko przedsiębiorców, ale również pasażerów. Zmiana ustawy o transporcie drogowym, w zakresie licencji taxi, mogłaby doprowadzić do wzrostu poziomu konkurencyjności, zwiększenia liczby dostępnych taksówek dla mieszkańców mniejszych miejscowości, zredukowania czasu oczekiwania na przejazd oraz spadku cen za realizowane usługi. Wypracowane przez Ministerstwo Infrastruktury rozwiązania dla reformy rynku przewozu osób w Polsce miały zapewnić uczciwe i równe zasady, którymi cechuje się konkurencyjna gospodarka. Wierzimy, że rozwiązanie opisanych wyżej problemów przyczyni się do osiągnięcia zakładanych rezultatów reformy.		

55.	art. 1 pkt 4	Proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanych przepisu art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej: „4) w art. 7: a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEiDG;”; b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „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 przewozie rzeczy jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEiDG;”. UZASADNIENIE: Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym, mająca na celu: - ujednolicenie nomenklatury stosowanej w CEiDG i w nowelizowanej UoTD, powoływanej dla określania właściwości organów wydających zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji i licencji wspólnotowych (<i>wykonywanie działalności gospodarczej a nie jej prowadzenie</i>) - wprowadzenie poprawnego wprowadzenia do wyliczenia zmian w obrębie omawianego przepisu.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
56.	art. 1 pkt 4	Proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanych przepisu art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej: „4) w art. 7: a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEiDG;”; b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Konfederacja Lewiatan

		„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 przewozie rzeczy jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEIDG;”. UZASADNIENIE: Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym, mająca na celu: - ujednolicenie nomenklatury stosowanej w CEiDG i w nowelizowanej UoTD, powoływanej dla określania właściwości organów wydających zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji i licencji wspólnotowych (<i>wykonywanie działalności gospodarczej a nie jej prowadzenie</i>) - wprowadzenie poprawnego wprowadzenia do wyliczenia zmian w obrębie omawianego przepisu.		
57.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 2 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym)	Artykuł 7 powinien otrzymać brzmienie: Art. 7a. [Wniosek o udzielenie zezwolenia oraz licencji] 1. Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej udziela się na wniosek przedsiębiorcy złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 670), po uiszczeniu opłat, o których mowa w art. 41 ust. 1 pkt 1 i 11. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) ~~oznaczenie przedsiębiorcy, jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;~~ Proponujemy nowe brzmienie pkt 1: 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego adres i siedzibę albo miejsce stałego prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną;” Poniżej pkt 2 jest to zmiana 5a i nie mamy tu uwag:	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		2) adres siedziby przedsiębiorcy, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; UZASADNIENIE: W art. 7 w ust. 2 i w ust. 4 ustawodawca zaproponował taką zmianę, więc w konsekwencji należałoby także zmienić obecnie brzmienia zapisane w kilku miejscach w art. 7a.		
58.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 2 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym)	Artykuł 7 powinien otrzymać brzmienie: Art. 7a. [Wniosek o udzielenie zezwolenia oraz licencji] 1. Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej udziela się na wniosek przedsiębiorcy złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 670), po uiszczeniu opłat, o których mowa w art. 41 ust. 1 pkt 1 i 11. 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera: 1) ~~oznaczenie przedsiębiorcy, jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;~~ Proponujemy nowe brzmienie pkt 1: 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego adres i siedzibę albo miejsce stałego prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną; Poniżej pkt 2 jest to zmiana 5a i nie mamy tu uwag: 2) adres siedziby przedsiębiorcy, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; UZASADNIENIE: W art. 7 w ust. 2 i w ust. 4 ustawodawca zaproponował taką zmianę, więc w konsekwencji należałoby także zmienić obecnie brzmienia zapisane w kilku miejscach w art. 7a.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
59.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym)	3. Do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołącza się: 1) oświadczenie osoby zarządzającej transportem następującej treści: "Oświadczam, że zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz zgodnie z art. 7c ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym, będę w sposób rzeczywisty i ciągły pełnić rolę zarządzającego transportem" oraz kopię certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby albo oświadczenie osoby uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy, że spełnia warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz zgodnie z art. 7c ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym, wraz z kopią certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby;	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 3 w pkt 1 należy wprowadzić zmiany wynikające ze zmian zaproponowanych w art. 7c ust. 2 i 3.	zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	
60.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym)	3. Do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołącza się: 1) oświadczenie osoby zarządzającej transportem następującej treści: "Oświadczam, że zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz zgodnie z art. 7c ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym, będę w sposób rzeczywisty i ciągły pełnić rolę zarządzającego transportem" oraz kopię certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby albo oświadczenie osoby uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy, że spełnia warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz zgodnie z art. 7c ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym, wraz z kopią certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby; UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 3 w pkt 1 należy wprowadzić zmiany wynikające ze zmian zaproponowanych w art. 7c ust. 2 i 3.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
61.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym)	5) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje siedzibą przedsiębiorcy albo miejscem stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną wraz ze wskazaniem tego adresu; UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 3 w pkt 3 należy wprowadzić zmiany wynikające ze zmian zaproponowanych w art. 7 ust. 2.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
62.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym)	5) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje siedzibą przedsiębiorcy albo miejscem stałego prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną wraz ze wskazaniem tego adresu; UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 3 w pkt 3 należy wprowadzić zmiany wynikające ze zmian zaproponowanych w art. 7 ust. 2.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

63.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym	W art. 7a ust. 3 UoTD proponujemy nadać nowe brzmienie dla pkt 3: <i>„3) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną spełniającą warunki, o których mowa w art. 5 ust. 2b i 2c, wraz ze wskazaniem liczby miejsc postojowych i adresu bazy, jeżeli adres ten jest inny niż adres wskazany zgodnie z ust. 2 pkt 1,”</i> Uzasadnienie: Zaproponowane nowe brzmienie przepisu art. 7a ust. 3 pkt 3 UoTD jest konsekwencją zaproponowanych nowych przepisów art. 5 ust. 2b i 2c UoTD.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dodana do projektu ustawy definicja bazy eksploatacyjnej stanowi, że jej wielkość jest dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika drogowego, a w przypadku posiadania kilku baz eksploatacyjnych wówczas ich łączna wielkość powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
64.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 3 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym	W art. 7a ust. 3 UoTD proponujemy nadać nowe brzmienie dla pkt 3: <i>„3) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną spełniającą warunki, o których mowa w art. 5 ust. 2b i 2c, wraz ze wskazaniem liczby miejsc postojowych i adresu bazy, jeżeli adres ten jest inny niż adres wskazany zgodnie z ust. 2 pkt 1,”</i> Uzasadnienie: Zaproponowane nowe brzmienie przepisu art. 7a ust. 3 pkt 3 UoTD jest konsekwencją zaproponowanych nowych przepisów art. 5 ust. 2b i 2c UoTD.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dodana do projektu ustawy definicja bazy eksploatacyjnej stanowi, że jej wielkość jest dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika drogowego, a w przypadku posiadania kilku baz eksploatacyjnych wówczas ich łączna wielkość powinna być dostosowana do co najmniej połowy liczby pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika.	Konfederacja Lewiatan
65.	art. 1 pkt 5 lit. b ustawy zmieniającej	W związku ze zmianami w przepisach art. 7a. ust. 3 pkt 6 lit. a UoTD i art. 7d ust. 1 pkt 1 UoTD proponujemy w art. 4 UoTD dodać nowy pkt 25 w brzmieniu: <i>„25) Dyrektor wykonawczy – dyrektor, o którym mowa w art. 300⁷⁵ Kodeksu Spółek handlowych”</i> UZASADNIENIE:	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą. Niemniej jednak definicja dyrektora wykonawczego znajduje się	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		W projekcie użyto sformułowania będącego kalką językową pojęcia występującego w przepisach rozporządzenia (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055, które to rozporządzenie niestety nie definiuje tego pojęcia. Stąd celem naszej propozycji jest ujednolicenie nomenklatury stosowanej w przepisach UoTD oraz wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących zakresu podmiotowego określenia „dyrektor wykonawczy”, a także wskazanie, że do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (i licencji wspólnotowej) załącza się informacje z KRK dotyczącą osoby pełniącej takie stanowisko (a nie np. stanowisko dyrektora operacyjnego, dyrektora generalnego, dyrektora ds. transportu etc.) oraz, że osoba je pełniąca powinna posiadać dobrą reputację, ze wszystkimi konsekwencjami dotyczącymi postępowania w sprawie jej oceny. Uzupełniając ww. dodać należy, że stanowisko dyrektora wykonawczego jest wprost zdefiniowane w art. 30075 § 2 i 3 Kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym, „Umowa spółki, regulamin rady dyrektorów lub uchwała rady dyrektorów mogą delegować niektóre albo wszystkie czynności prowadzenia przedsiębiorstwa spółki na jednego dyrektora albo niektórych dyrektorów (dyrektorzy wykonawczy). Dyrektorzy niebędący dyrektorami wykonawczymi (dyrektorzy niewykonawczy) sprawują stały nadzór nad prowadzeniem spraw spółki.” Stąd proponujemy dodanie w tzw. „słowniczku” do ustawy definicji „dyrektora wykonawczego”	w art. 300 ⁷⁶ Kodeksu Spółek handlowych.	
66.	art. 1 pkt 5 lit. b ustawy zmieniającej	W związku ze zmianami w przepisach art. 7a. ust. 3 pkt 6 lit. a UoTD i art. 7d ust. 1 pkt 1 UoTD proponujemy w art. 4 UoTD dodać nowy pkt 25 w brzmieniu: <i>„25) Dyrektor wykonawczy – dyrektor, o którym mowa w art. 30075 Kodeksu Spółek handlowych”</i> UZASADNIENIE: W projekcie użyto sformułowania będącego kalką językową pojęcia występującego w przepisach rozporządzenia (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055, które to rozporządzenie niestety nie definiuje tego pojęcia. Stąd celem naszej propozycji jest ujednolicenie nomenklatury stosowanej w przepisach UoTD oraz wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących zakresu podmiotowego określenia „dyrektor wykonawczy”, a także wskazanie, że do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (i licencji wspólnotowej) załącza się informacje z KRK dotyczącą osoby pełniącej takie stanowisko (a nie np. stanowisko dyrektora operacyjnego, dyrektora generalnego, dyrektora ds. transportu etc.) oraz, że osoba je pełniąca powinna posiadać dobrą reputację, ze wszystkimi konsekwencjami dotyczącymi postępowania w sprawie jej oceny. Uzupełniając ww. dodać należy, że stanowisko dyrektora wykonawczego jest wprost zdefiniowane w art. 30075 § 2 i 3 Kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym, „Umowa	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan

		<i>spółki, regulamin rady dyrektorów lub uchwała rady dyrektorów mogą delegować niektóre albo wszystkie czynności prowadzenia przedsiębiorstwa spółki na jednego dyrektora albo niektórych dyrektorów (dyrektorzy wykonawczy). Dyrektorzy niebędący dyrektorami wykonawczymi (dyrektorzy niewykonawczy) sprawują stały nadzór nad prowadzeniem spraw spółki.”</i> <i>Stąd proponujemy dodanie w tzw. „słowniczku” do ustawy definicji „dyrektora wykonawczego”</i>		
67.	Art. 1 pkt 5 lit. b (art. 7a ust. 3)	Zmiana dotyczy art. 7a ust. 3 , w którym oprócz proponowanej zmiany w pkt. 6 proponuje się również zmianę brzmienia pkt. 3 Propozycja zapisu: 5) w art. 7a: b) w ust. 3: - pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną wraz ze wskazaniem adresu bazy, jeżeli adres ten jest inny niż adres wskazany zgodnie z ust. 2 pkt 1 wraz z zaświadczeniem wydanym przez właściwy ze względu na położenie bazy eksploatacyjnej organ gminy, potwierdzającym, że teren na którym zlokalizowana jest baza wykorzystywany jest do prowadzenia pozarolniczej działalności gospodarczej i potwierdzeniem że za ten teren uiszczany jest należy podatek od nieruchomości dla gruntów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej;”; UZASADNIENIE: Zgodnie z art. 3 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 uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE , przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi spełniać m.in. wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. W chwili składania wniosku o przyznanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przedsiębiorca składa oświadczenie pod groźbą odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń o posiadaniu takiej bazy i wskazuje jej adres. Wydaje się, że samo oświadczenie jest dokumentem	Uwaga nie została uwzględniona. Niemniej jednak dodana do projektu ustawy definicja bazy eksploatacyjnej spowoduje, że wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w państwie członkowskim będzie spełniony.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		niewystarczającym, dlatego proponujemy dodanie dwóch dodatkowych dokumentów twierdzących spełnienie wymogu posiadania bazy eksploatacyjnej w postaci zaświadczenia wydanego przez właściwy ze względu na położenie bazy eksploatacyjnej organ gminy, potwierdzającego, że teren na którym zlokalizowana jest baza wykorzystywany jest do prowadzenia pozarolniczej działalności gospodarczej oraz potwierdzenia, że za ten teren uiszczany jest należy podatek od nieruchomości dla gruntów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Dwa dodatkowe zaświadczenia pozwolą na lepszą weryfikację prawdziwości składanych przedsiębiorcę oświadczeń.		
68.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 7 ustawy o transporcie drogowym)	7. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada do organu, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wykaz pojazdów zawierający następujące informacje: 1) markę, typ; 2) rodzaj/przeznaczenie; 3) numer rejestracyjny; 3a) kraj rejestracji; [proponujemy skreślić] 4) numer VIN; 5) wskazanie rodzaju tytułu prawnego do dysponowania pojazdem. UZASADNIENIE: W zmianie 12 dotyczącej art. 11a ust. 4 wprowadza się zakaz zgłaszania do zezwolenie pojazdów niezarejestrowanych w Polsce, więc czy lit. 3a – kraj rejestracji jest tu nadal potrzebna?	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
69.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 7 ustawy o transporcie drogowym)	7. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada do organu, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wykaz pojazdów zawierający następujące informacje: 1) markę, typ; 2) rodzaj/przeznaczenie; 3) numer rejestracyjny; 3a) kraj rejestracji; [proponujemy skreślić] 4) numer VIN; 5) wskazanie rodzaju tytułu prawnego do dysponowania pojazdem. UZASADNIENIE:	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		W zmianie 12 dotyczącej art. 11a ust. 4 wprowadza się zakaz zgłaszania do zezwolenie pojazdów niezarejestrowanych w Polsce, więc czy lit. 3a – kraj rejestracji jest tu nadal potrzebna?		
70.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 8 ustawy o transporcie drogowym)	Poniżej nowy ust. 8 jest to zmiana 5e i nie mamy do tej propozycji uwag, ale proponujemy dodać jeszcze wymóg wprowadzony w art. 82h ust. 1 pkt 20: 8. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia danego roku, średniej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, corocznie, w terminie do 31 marca roku następnego. Za osoby zatrudnione uważa się również osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz, w tym osoby wykonujące na własny rachunek działalność gospodarczą.”; UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 8, zaproponowana zmianę proponujemy uzupełnić o wyrazy: „<i>średniej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy</i>” ponieważ taki wymóg wprowadzony jest w art. 82h ust. 1 pkt 20 więc tutaj, naszym zdaniem, powinien być także określony.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
71.	art. 1 pkt 5 (art. 7a ust. 8 ustawy o transporcie drogowym)	Poniżej nowy ust. 8 jest to zmiana 5e i nie mamy do tej propozycji uwag, ale proponujemy dodać jeszcze wymóg wprowadzony w art. 82h ust. 1 pkt 20: 8. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia danego roku, średniej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, corocznie, w terminie do 31 marca roku następnego. Za osoby zatrudnione uważa się również osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz, w tym osoby wykonujące na własny rachunek działalność gospodarczą.”; UZASADNIENIE: W art. 7a w ust. 8, zaproponowana zmianę proponujemy uzupełnić o wyrazy: „<i>średniej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy</i>” ponieważ taki wymóg wprowadzony jest w art. 82h ust. 1 pkt 20 więc tutaj, naszym zdaniem, powinien być także określony.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
72.	Art. 1 pkt. 5 lit. e	Art. 1 pkt. 5 lit. e Projektu ustawy przewiduje dodanie ustępu 8 do art. 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w myśl którego po uzyskaniu zezwolenia na	Uwaga nie została uwzględniona.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, przedsiębiorca obowiązany jest do złożenia właściwemu organowi dodatkowego oświadczenia o liczbie osób zatrudnionych. Obowiązek taki nie wynika wprost z przepisu nowelizowanego art. 5 Rozporządzenia 2020/1055, a Uzasadnienie Projektu ustawy również nie wyjaśnia powodu takiej zmiany .	Zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. h rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego powinna znaleźć się informacja o liczbie osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, która jest wprowadzana do rejestru krajowego do dnia 31 marca każdego roku. W związku z tym do art. 7a utd dodano ust. 8.	
73.	Propozycja nowej zmiany	W art. 7b UoTD proponujemy zmienić brzmienie ust. 1 na następujące: <i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, przedstawiając gwarancję bankową, o której mowa w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia.”</i> Alternatywnym rozwiązaniem jest: - zmiana brzmienia ust. 1 na następujące: <i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której</i>	Uwaga nie została uwzględniona. W zakresie propozycji należy wskazać, że narusza ona art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 zgodnie z którym „w drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w sposób wskazany w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 1a.” - po ust. 1 dodanie nowego ustępu 1a w brzmieniu: <i>„1a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi w drodze rozporządzenia wymaganą listę ryzyk, które są objęte polisą ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, o której mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009, a także minimalne wymagania dla innego wiążącego dokumentu stanowiącego solidarną gwarancję za przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009. Wydając rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności konieczność zabezpieczenia roszczeń wierzycieli za zobowiązania finansowe przewoźnika do wysokości określonej w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009.”</i> UZASADNIENIE: W ocenie TLP brak jakichkolwiek wymagań w zakresie ubezpieczeń od odpowiedzialności zawodowej przedkładanych w celu oceny zdolności finansowej przewoźnika, stwarza bardzo poważne zagrożenie, iż część oferowanych na rynku ubezpieczeń ma charakter pozorny, gdyż nie pozwalają one na zabezpieczenie wierzycieli przewoźnika jakimi są kontrahenci (np. dostawy paliw lub innych usług) lub podmioty prawa publicznego wobec których przedsiębiorca ma zobowiązania finansowe na podstawie przepisów lub decyzji administracyjnych (np. podatki lub kary pieniężne). Jest to sytuacja niezgodna z celami unijnej regulacji jaką są m.in. przepisy art. 7 rozporządzenia WE 1071/2009. Ponadto w ocenie przewoźników posiadających faktyczną zdolność finansową prowadzi to do nieuczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego w Polsce. Dlatego też proponujemy zlikwidowanie fakultatywnego w świetle przepisów powołanego unijnego rozporządzenia przedstawiania polis ubezpieczeniowych lub dokumentów innych niż gwarancja bankowa, albo alternatywnie sprecyzowanie wymagań wobec polis i innych dokumentów tak, aby nie mogłyby być wydawane bez faktycznego zabezpieczenia roszczeń ze strony potencjalnych wierzycieli.	pomocą poświadczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.”. Przepisem prawa krajowego nie można modyfikować przepisu rozporządzenia UE, który daje kompetencje organom do udzielenia zgody na możliwość udokumentowania zdolności finansowej poprzez okazanie gwarancji bankowej lub ubezpieczenia. Nie jest zatem możliwe wyłączenie możliwości udokumentowania zdolności finansowej za pomocą umowy ubezpieczenia.	
74.	Propozycja nowej zmiany	W art. 7b UoTD proponujemy zmienić brzmienie ust. 1 na następujące: <i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, przedstawiając gwarancję bankową, o której mowa w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia.”</i> Alternatywnym rozwiązaniem jest:	Uwaga nie została uwzględniona. W zakresie propozycji należy wskazać, że narusza ona art. 7 ust. 2 rozporządzenia 1071/2009 według którego „w drodze odstępstwa od ust. 1	Konfederacja Lewiatan

		- zmiana brzmienia ust. 1 na następujące: <i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w sposób wskazany w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 1a.”</i> - po ust. 1 dodanie nowego ustępu 1a w brzmieniu: <i>„1a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi w drodze rozporządzenia wymaganą listę ryzyk, które są objęte polisą ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, o której mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009, a także minimalne wymagania dla innego wiążącego dokumentu stanowiącego solidarną gwarancję za przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009. Wydając rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności konieczność zabezpieczenia roszczeń wierzycieli za zobowiązania finansowe przewoźnika do wysokości określonej w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009.”</i> UZASADNIENIE: W ocenie TLP brak jakichkolwiek wymagań w zakresie ubezpieczeń od odpowiedzialności zawodowej przedkładanych w celu oceny zdolności finansowej przewoźnika, stwarza bardzo poważne zagrożenie, iż część oferowanych na rynku ubezpieczeń ma charakter pozorny, gdyż nie pozwalają one na zabezpieczenie wierzycieli przewoźnika jakimi są kontrahenci (np. dostawy paliw lub innych usług) lub podmioty prawa publicznego wobec których przedsiębiorca ma zobowiązania finansowe na podstawie przepisów lub decyzji administracyjnych (np. podatki lub kary pieniężne). Jest to sytuacja niezgodna z celami unijnej regulacji jaką są m.in. przepisy art. 7 rozporządzenia WE 1071/2009. Ponadto w ocenie przewoźników posiadających faktyczną zdolność finansową prowadzi to do nieuczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego w Polsce. Dlatego też proponujemy zlikwidowanie fakultatywnego w świetle przepisów powołanego unijnego rozporządzenia przedstawiania polis ubezpieczeniowych lub dokumentów innych niż gwarancja bankowa, albo alternatywnie sprecyzowanie wymagań wobec polis i innych dokumentów tak, aby nie mogłyby być wydawane bez faktycznego zabezpieczenia roszczeń ze strony potencjalnych wierzycieli.	właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą poświadczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.”. Przepisem prawa krajowego nie można modyfikować przepisu rozporządzenia UE, który daje kompetencje organom do udzielenia zgody na możliwość udokumentowania zdolności finansowej poprzez okazanie gwarancji bankowej lub ubezpieczenia. Nie jest zatem możliwe wyłączenie możliwości udokumentowania zdolności finansowej za pomocą umowy ubezpieczenia.	
75.	art. 1 pkt 6	<i>W art. 7b ust. 4 UoTD proponujemy wykreślenie wyrazów „ust. 1”.</i> UZASADNIENIE:	Uwaga nie została uwzględniona.	Związek Pracodawców

		Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym: Powołany przepis rozporządzenia (WE) 1071/2009 nie zawiera w art. 5 ustępu 1, zawiera natomiast jednostki redakcyjne w postaci kolejnych liter alfabetu.	Redakcja art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w brzmieniu obowiązującym od dnia 21 lutego 2022 r. będzie zawierać ust. 1 i 2.	Transport I Logistyka Polska
76.	art. 1 pkt 6	<i>W art. 7b ust. 4 UoTD proponujemy wykreślenie wyrazów „ust. 1”.</i> UZASADNIENIE: Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym: Powołany przepis rozporządzenia (WE) 1071/2009 nie zawiera w art. 5 ustępu 1, zawiera natomiast jednostki redakcyjne w postaci kolejnych liter alfabetu.	Uwaga nie została uwzględniona. Redakcja art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w brzmieniu obowiązującym od dnia 21 lutego 2022 r. będzie zawierać ust. 1 i 2.	Konfederacja Lewiatan
77.	art. 1 pkt 7 (art. 7c ust 2 ustawy o transporcie drogowym)	Ustawa wprowadza nadmierne ograniczenia w zakresie wyznaczania osoby zarządzającej transportem na zasadach określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009 (WE) PROPOZYCJA: Ust. 2. W przypadku, po którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zarządzający transportem może kierowca operacjami transportowymi nie więcej niż w jednym przedsiębiorstwie lub grupie przedsiębiorstw zależnych od siebie gospodarczo ze względu na istniejące między nimi powiązania w zakresie kontroli i/lub własności, bez limitu floty pojazdów. UZASADNIENIE: Projekt ustawy przewiduje ograniczenie pełnienia funkcji zarządzającego transportem w zakresie o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009 (WE) wyłącznie do jednego przedsiębiorstwa. Ustawodawca nie wziął pod uwagę faktu, iż ze względów podatkowo – organizacyjnych wielu przedsiębiorców posiadających certyfikat kompetencji zawodowych w Polsce prowadzi kilka działalności transportowych w formie spółek osobowych, kapitałowych czy jako jednoosobowa działalność gospodarcza. Osoby takie zwykle osobiście zarządzają transportem we wszystkich prowadzonych działalnościach. Wprowadzenie komentowanego ograniczenia będzie skutkowało koniecznością zatrudniania do każdej z firm wchodzących w skład grup zależnych przedsiębiorstw innej osoby zarządzającej transportem, nawet w przypadku, gdy taka osoba nie będzie miała realnego wpływu na działalność przedsiębiorstwa	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

		transportowego. Taki wymóg znacząco podniesie koszty kadry zarządzającej, nadto będzie prowadziło do fikcyjnego wskazywania osób zarządzających transportem, gdzie w rzeczywistości funkcję tą nadal będzie pełnił prezes bądź członek zarządu,		
78.	art. 1 pkt 7 (art. 7c ust 2 i ust. 3 ustawy o transporcie drogowym)	Słusznie wprowadzono dwa nowe ust. 2 i 3. w brzmieniu: „2. W przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zarządzający transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w jednym przedsiębiorstwie, bez limitu floty pojazdów. 3. W przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zarządzający transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstwach, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów, bez względu na formę zawartej umowy.”; ale nigdzie nie widzimy sankcji za nie przestrzeganie tych przepisów, więc będą to przepisy martwe. UZASADNIENIE: Uważamy, że do tych przepisów należy wprowadzić sankcje karne za ich nie przestrzeganie, zarówno dla zarządzającego jak i dla firm zatrudniających lub korzystających z usług takich nieuczciwych osób zarządzających transportem. Ponadto są konieczne przepisy przejściowe, w czasie których wszyscy przedsiębiorcy powinni dostosować się do nowych warunków.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c udt z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c udt nie są zasadne.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
79.	art. 1 pkt 7 (art. 7c ust 2 i ust. 3 ustawy o transporcie drogowym)	Słusznie wprowadzono dwa nowe ust. 2 i 3. w brzmieniu: „2. W przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zarządzający transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w jednym przedsiębiorstwie, bez limitu floty pojazdów. 3. W przypadku, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zarządzający transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstwach, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów, bez względu na formę zawartej umowy.”; ale nigdzie nie widzimy sankcji za nie przestrzeganie tych przepisów, więc będą to przepisy martwe. UZASADNIENIE: Uważamy, że do tych przepisów należy wprowadzić sankcje karne za ich nie przestrzeganie, zarówno dla zarządzającego jak i dla firm zatrudniających lub korzystających z usług takich nieuczciwych osób zarządzających transportem. Ponadto są konieczne przepisy przejściowe, w czasie których wszyscy przedsiębiorcy powinni dostosować się do nowych warunków.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c udt z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c udt nie są zasadne.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

80.	Art. 1 pkt 7	Postulujemy w art. 7 c skreślić dodany ust. 3 ustawy, który stanowi o obowiązkach osoby wyznaczonej do wykonywania zadań zarządzającego transportem. Osobą taką może być osoba fizyczna, która zawrze z przedsiębiorcą umowę cywilno – prawną. UZASADNIENIE: Proponowane brzmienie art. 7c ust 3 w naszej ocenie wprowadza w błąd i sugeruje, że dowolna umowa może zostać zawarta z osobą wyznaczoną do wykonywania zarządzającego transportem, jak również nazywa taką osobę zarządzającym transportem. W związku z dodaniem do ww. art. ust 2, który ogranicza możliwość zarządzającego transportem do kierowania operacjami w nie więcej niż jednym przedsiębiorstwie oraz z uwagi na fakt że rozporządzenie (WE) 2020/ 1055 nie zmienia brzmienia art. 4 rozporządzenia (WE) 1071/2009, proponujemy zatem wykreślenie ust. 3 w zaproponowanym brzmieniu.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c ułd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c ułd nie są zasadne.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
81.	art. 1 pkt 7	Proponujemy w art. 7c UoTD: - zmianę brzmienia proponowanego ust. 2: <i>„2. Zabrania się wyznaczania w trybie określonym w ust. 1 osób zarządzających transportem w innym przedsiębiorstwie zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia WE nr 1071/2009.”</i> - wykreślenie ust. 3. UZASADNIENIE: Proponowany przepis art. 7c ust. 2 UoTD jest niezgodny z rozporządzeniem (WE) 1071/2009, które nie przewiduje możliwości wprowadzenia krajowych ograniczeń dla osób mających rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, o których mowa w art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia, takich jak ograniczenie liczby przedsiębiorstw, w którym mogą one zarządzać transportem, o ile mają rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem. Ograniczenia krajowe mogą być wprowadzane wyłącznie dla osób, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a tego rozporządzenia, a więc niezatrudnionych na umowę o pracę w przedsiębiorstwie. Stąd propozycja wykreślenia zaproponowanej treści ust. 2. Z kolei zaproponowany przepis art. 7c ust. 3 UoTD zasadniczo powtarza ograniczenia zawarte w przepisie art. 4 ust. 2 lit. c, stąd nie ma potrzeby powtarzania treści tego przepisu w polskim prawie. Wydaje się jednak, że intencją autorów projektu było – zgodnie z przepisem art. 4 ust. 3 rozporządzenia 1071/2009 – uniemożliwienie osobie zarządzającej wyznaczonej zgodnie	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c ułd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c ułd nie są zasadne.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		z art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia dodatkowego wyznaczenia jej w trybie określonym w art. 4 ust. 2 – czyli w drodze umowy cywilno-prawnej. Aby intencja ta była zrealizowana proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanego ust. 3 i oznaczenie go jako ust. 2.		
82.	art. 1 pkt 7	Proponujemy w art. 7c UoTD: - zmianę brzmienia proponowanego ust. 2: „2. <i>Zabrania się wyznaczania w trybie określonym w ust. 1 osób zarządzających transportem w innym przedsiębiorstwie zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia WE nr 1071/2009.</i>” - wykreślenie ust. 3. UZASADNIENIE: Proponowany przepis art. 7c ust. 2 UoTD jest niezgodny z rozporządzeniem (WE) 1071/2009, które nie przewiduje możliwości wprowadzenia krajowych ograniczeń dla osób mających rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, o których mowa w art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia, takich jak ograniczenie liczby przedsiębiorstw, w którym mogą one zarządzać transportem, o ile mają rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem. Ograniczenia krajowe mogą być wprowadzane wyłącznie dla osób, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a tego rozporządzenia, a więc niezatrudnionych na umowę o pracę w przedsiębiorstwie. Stąd propozycja wykreślenia zaproponowanej treści ust. 2. Z kolei zaproponowany przepis art. 7c ust. 3 UoTD zasadniczo powtarza ograniczenia zawarte w przepisie art. 4 ust. 2 lit. c, stąd nie ma potrzeby powtarzania treści tego przepisu w polskim prawie. Wydaje się jednak, że intencją autorów projektu było – zgodnie z przepisem art. 4 ust. 3 rozporządzenia 1071/2009 – uniemożliwienie osobie zarządzającej wyznaczonej zgodnie z art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia dodatkowego wyznaczenia jej w trybie określonym w art. 4 ust. 2 – czyli w drodze umowy cywilno-prawnej. Aby intencja ta była zrealizowana proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanego ust. 3 i oznaczenie go jako ust. 2.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstępiono od zaproponowanych zmian w art. 7c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Konfederacja Lewiatan
83.	art. 1 pkt 9	Proponujemy następujące brzmienie art. 7e pkt 2 UoTD: „2) <i>zatarcie skazania 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;</i>”.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		UZASADNIENIE: Zdaniem TLP, w projektowanym art. 7e pkt 2 UoTD, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, należałoby użyć analogicznego sformułowania, które zawiera art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. d UoTD, aby zachować adekwatność przesłanek oceny dobrej reputacji z katalogiem stosowanych środków rehabilitacyjnych.		
84.	art. 1 pkt 9	Proponujemy następujące brzmienie art. 7e pkt 2 UoTD: „2) <i>zatarcie skazania 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;</i> ”. UZASADNIENIE: Zdaniem TLP, w projektowanym art. 7e pkt 2 UoTD, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, należałoby użyć analogicznego sformułowania, które zawiera art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. d UoTD, aby zachować adekwatność przesłanek oceny dobrej reputacji z katalogiem stosowanych środków rehabilitacyjnych.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan
85.	art. 1 pkt 11 (art. 11 ust 2a ustawy o transporcie drogowym)	Nie wiemy, po co było uprzednie wprowadzanie ułatwienia polegającego na wydaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów przez starostę albo przez GITD, wg uznania przedsiębiorcy. Miało to coś ułatwić przedsiębiorcy, ale chyba organy się pogubiły i teraz próbują to odkręcić. W obecnej zmianie - naszym zdaniem - brakuje przepisu zobowiązującego Głównego Inspektora Transportu Drogowego do niezwłocznego poinformowania właściwego starosty o przyczynach utraty licencji wspólnotowej. Nie wiemy, co ma oznaczać zapisanie w ust. 2b obowiązku przesłania przez GITD akt sprawy do starosty – czy starosta ma przyjąć do wiadomości fakt utraty uprawnień do wykonywania transportu międzynarodowego, czy też powinien przeczytać akta i może wszcząć swoją procedurę cofania przedsiębiorcy także uprawnień krajowych. W zależności od charakteru i przyczyn utraty dobrej reputacji, w jednym postępowaniu powinny być cofane uprawnienia krajowe i międzynarodowe. Przesłanki te oraz sposób, w jaki powinien się zachować starosta powinny zostać jasno określone w ustawie. Nie wiemy, dlaczego starosta znowu musi wszczynać kolejną procedurę administracyjną, jeżeli przyczyna utraty reputacji jednakowo wiąże GITD jak i starostę?	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie art. 11 ust. 2a został przeredagowany w celu wykluczenia wątpliwości w zakresie prawidłowego stosowania przepisów w nim zawartych.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
86.	art. 1 pkt 11 (art. 11 ust 2a ustawy o transporcie drogowym)	Nie wiemy, po co było uprzednie wprowadzanie ułatwienia polegającego na wydaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów przez starostę albo przez GITD, wg uznania przedsiębiorcy. Miało to coś ułatwić przedsiębiorcy, ale chyba organy się pogubiły i teraz próbują to odkręcić. W obecnej zmianie - naszym zdaniem - brakuje przepisu zobowiązującego Głównego Inspektora Transportu Drogowego do niezwłocznego poinformowania właściwego starosty o przyczynach utraty licencji wspólnotowej. Nie wiemy, co ma oznaczać	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie art. 11 ust. 2a został przeredagowany w celu wykluczenia wątpliwości w zakresie prawidłowego	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		zapisanie w ust. 2b obowiązku przestania przez GITD akt sprawy do starosty – czy starosta ma przyjąć do wiadomości fakt utraty uprawnień do wykonywania transportu międzynarodowego, czy też powinien przeczytać akta i może wszcząć swoją procedurę cofania przedsiębiorcy także uprawnień krajowych. W zależności od charakteru i przyczyn utraty dobrej reputacji, w jednym postępowaniu powinny być cofane uprawnienia krajowe i międzynarodowe. Przesłanki te oraz sposób, w jaki powinien się zachować starosta powinny zostać jasno określone w ustawie. Nie wiemy, dlaczego starosta znowu musi wszczynać kolejną procedurę administracyjną, jeżeli przyczyna utraty reputacji jednakowo wiąże GITD jak i starostę?	stosowania przepisów w nim zawartych.	
87.	art. 1 pkt 11	Proponujemy nowe brzmienie art. 11 ust. 2a UoTD: <i>„2a. W przypadku utraty uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej, organem właściwym do wydania wypisu lub wypisów 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 we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi, starosta właściwy dla stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej, określonego w CEiDG;”.</i> UZASADNIENIE: Przepis niejasny w zakresie przedmiotu regulacji. Wymaga doprecyzowania w zakresie stylistyczno-gramatycznym oraz dostosowania do elementów zawartych w CEiDG (stałe miejsce wykonywania działalności gospodarczej).	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie art. 11 ust. 2a został preredagowany w celu wykluczenia wątpliwości w zakresie prawidłowego stosowania przepisów w nim zawartych.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
88.	art. 1 pkt 11	Proponujemy nowe brzmienie art. 11 ust. 2a UoTD: <i>„2a. W przypadku utraty uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej, organem właściwym do wydania wypisu lub wypisów 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 we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi, starosta właściwy dla stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej, określonego w CEiDG;”.</i> UZASADNIENIE: Przepis niejasny w zakresie przedmiotu regulacji. Wymaga doprecyzowania w zakresie stylistyczno-gramatycznym oraz dostosowania do elementów zawartych w CEiDG (stałe miejsce wykonywania działalności gospodarczej).	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy w zakresie art. 11 ust. 2a został preredagowany w celu wykluczenia wątpliwości w zakresie prawidłowego stosowania przepisów w nim zawartych.	Konfederacja Lewiatan
89.	art. 1 pkt 12 lit. a	W art. 11a UoTD: - w ust. 1 proponujemy zmianę brzmienia proponowanego pkt 2: <i>„2) wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego:</i> <i>a) pojazdów niezgłoszonych organowi wydającemu zezwolenie, w trybie o którym mowa w art. 7a ust. 7,</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. W części dotyczącej propozycji dodania w art. 11a ust. 1a u.t.d. dopuszczającego możliwość	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		<i>b) pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.”</i> - po ust. 1 proponujemy dodanie ust. 1a w brzmieniu: <i>„1a. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadku unieruchomienia pojazdu silnikowego w trakcie przewozu drogowego z przyczyn niezależnych od przewoźnika, w zakresie niezbędnym do zakończenia prowadzonej operacji transportowej.”</i> UZASADNIENIE: Proponowana treść przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD nie przewiduje sytuacji nadzwyczajnych, np. awarii pojazdu i możliwości niezwłocznego wykorzystania pojazdu zastępczego (podstawionego przez serwis lub wynajętego od innego podmiotu) na tym samym wypisie, co pojazd uszkodzony. Dotyczy to szczególnie takich krytycznych sytuacji jak przewóz rzeczy w ramach dostawy „just in time” lub przewóz osób na trasie długodystansowej (np. wycieczki dzieci). Ponadto, zwracamy uwagę, że użyte w projektowanym przepisie odwołanie do „pojazdów niezgłoszonych do zezwolenia” jest nieprawidłowe z punktu widzenia poprawności językowej i na drodze wykładni gramatycznej nie pozwala określić prawidłowo dyspozycji przepisu. Zgłaszać pojazd można do organu lub do ewidencji, a nie do dokumentu stanowiącego uprawnienie! Stąd proponujemy zmodyfikować treść proponowanego przepisu, wskazując że chodzi o zgłoszenie pojazdu do organu wydającego zezwolenie. Aby umożliwić terminową realizację przewozu i uniknięcie kar umownych sięgających w przypadku niektórych dostaw wysokości kilkuset tysięcy euro, proponujemy po ust. 1 dodanie ust. 1a. Ponadto - w konsekwencji zamieszczonej uwagi do proponowanego nowego przepisu art. 11a ust. 4 proponujemy bezpośrednio sformułowanie zakazu wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.	wykonywania przewozu pojazdem niezgłoszonym organowi wydającemu zezwolenie w przypadku unieruchomienia pojazdu silnikowego w trakcie przewozu drogowego z przyczyn niezależnych od przewoźnika, w zakresie niezbędnym do zakończenia prowadzonej operacji transportowej, propozycja ta jest niezgodna z przepisami prawa unijnego.	
90.	art. 1 pkt 12 lit. a	W art. 11a UoTD: - w ust. 1 proponujemy zmianę brzmienia proponowanego pkt 2: <i>„2) wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego: a) pojazdów niezgłoszonych organowi wydającemu zezwolenie, w trybie o którym mowa w art. 7a ust. 7, b) pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.”</i> - po ust. 1 proponujemy dodanie ust. 1a w brzmieniu: <i>„1a. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadku unieruchomienia pojazdu silnikowego w trakcie przewozu drogowego z przyczyn niezależnych od przewoźnika, w zakresie niezbędnym do zakończenia prowadzonej operacji transportowej.”</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. W części dotyczącej propozycji dodania w art. 11a ust. 1a u.t.d. dopuszczającego możliwość wykonywania przewozu pojazdem niezgłoszonym organowi wydającemu zezwolenie w przypadku unieruchomienia pojazdu silnikowego w trakcie	Konfederacja Lewiatan

		UZASADNIENIE: Proponowana treść przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD nie przewiduje sytuacji nadzwyczajnych, np. awarii pojazdu i możliwości niezwłocznego wykorzystania pojazdu zastępczego (podstawionego przez serwis lub wynajętego od innego podmiotu) na tym samym wypisie, co pojazd uszkodzony. Dotyczy to szczególnie takich krytycznych sytuacji jak przewóz rzeczy w ramach dostawy „just in time” lub przewóz osób na trasie długodystansowej (np. wycieczki dzieci). Ponadto, zwracamy uwagę, że użyte w projektowanym przepisie odwołanie do „pojazdów niezgłoszonych do zezwolenia” jest nieprawidłowe z punktu widzenia poprawności językowej i na drodze wykładni gramatycznej nie pozwala określić prawidłowo dyspozycji przepisu. Zgłaszać pojazd można do organu lub do ewidencji, a nie do dokumentu stanowiącego uprawnienie! Stąd proponujemy zmodyfikować treść proponowanego przepisu, wskazując że chodzi o zgłoszenie pojazdu do organu wydającego zezwolenie. Aby umożliwić terminową realizację przewozu i uniknięcie kar umownych sięgających w przypadku niektórych dostaw wysokości kilkuset tysięcy euro, proponujemy po ust. 1 dodanie ust. 1a. Ponadto - w konsekwencji zamieszczonej uwagi do proponowanego nowego przepisu art. 11a ust. 4 proponujemy bezpośrednie sformułowanie zakazu wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.	przewozu drogowego z przyczyn niezależnych od przewoźnika, w zakresie niezbędnym do zakończenia prowadzonej operacji transportowej, propozycja ta jest niezgodna z przepisami prawa unijnego.	
91.	art. 1 pkt 12 lit. b	Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian w art. 11 UoTD po ust. 4 dodanie nowego ust. 5 w brzmieniu: <i>„5. W przypadku wykorzystywania pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wydaje się wypisu lub wypisów z tego zezwolenia.”.</i> UZASADNIENIE: Niniejsza jednostka redakcyjna, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, powinna zostać umieszczona w przepisach proceduralnych skierowanych do organów wydających zezwolenia i dotyczących wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisów. Tymczasem jest ona zaproponowana w jednostce redakcyjnej (w art. 11a) zawierającej zakazy i inne przepisy materialne, których adresatem jest przedsiębiorca. Dlatego proponujemy przeniesienie zaproponowanej treści do art. 11 adresowanego do organów wydających zezwolenia.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
92.	art. 1 pkt 12 lit. b	Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian w art. 11 UoTD po ust. 4 dodanie nowego ust. 5 w brzmieniu:	Uwaga została uwzględniona.	Konfederacja Lewiatan

		„5. W przypadku wykorzystywania pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wydaje się wypisu lub wypisów z tego zezwolenia.”. UZASADNIENIE: Niniejsza jednostka redakcyjna, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, powinna zostać umieszczona w przepisach proceduralnych skierowanych do organów wydających zezwolenia i dotyczących wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisów. Tymczasem jest ona zaproponowana w jednostce redakcyjnej (w art. 11a) zawierającej zakazy i inne przepisy materialne, których adresatem jest przedsiębiorca. Dlatego proponujemy przeniesienie zaproponowanej treści do art. 11 adresowanego do organów wydających zezwolenia.	Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	
93.	Art. 1 pkt 12 (art. 11a ustawy o transporcie drogowym)	Proponuje się usunięcie propozycji ustępu 3 w art. 11a UZASADNIENIE: W związku z propozycją objęcia przepisami ustawy wykonywania przewozów pojazdami o dmc nieprzekraczającej 3,5 t w transporcie drogowym rzeczy zarówno krajowym jak i międzynarodowym, proponujemy wykreślenie propozycji ust. 3	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
94.	art. 1 pkt 12 lit. b	Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian odpowiednie rozszerzenie przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD. UZASADNIENIE: Zwracamy uwagę, że zaproponowany ustęp formułuje de facto kaskadowy zakaz wykorzystywania w transporcie drogowym pojazdów silnikowych niezarejestrowanych w Polsce. Brak możliwości ich zgłaszania, a w konsekwencji pośrednio brak możliwości ich wykorzystywania. Ponieważ faktycznym celem nie jest proceduralne ograniczanie możliwości przekazywania określonych informacji a właśnie zakaz wykorzystywania takich pojazdów, należy intencje wyrazić wprost. Stąd proponujemy skreślenie proponowanej zmiany i dodanie odpowiedniej jednostki redakcyjnej w art. 11a ust. 1 pkt 2 lit. b.	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
95.	art. 1 pkt 12 lit. b	Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian odpowiednie rozszerzenie przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD. UZASADNIENIE: Zwracamy uwagę, że zaproponowany ustęp formułuje de facto kaskadowy zakaz wykorzystywania w transporcie drogowym pojazdów silnikowych niezarejestrowanych w	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan

		Polsce. Brak możliwości ich zgłaszania, a w konsekwencji pośrednio brak możliwości ich wykorzystywania. Ponieważ faktycznym celem nie jest proceduralne ograniczanie możliwości przekazywania określonych informacji a właśnie zakaz wykorzystywania takich pojazdów, należy intencje wyrazić wprost. Stąd proponujemy skreślenie proponowanej zmiany i dodanie odpowiedniej jednostki redakcyjnej w art. 11a ust. 1 pkt 2 lit. b.		
96.	art. 1 pkt 13 (art. 16b ust. 7, 8 ustawy o transporcie drogowym)	Odesłanie zawarte w art. 16b ust. 8 dotyczy wymagań dla podmiotów przeprowadzających szkolenia, o których mowa w ust. 7 pkt 1. Jednakże ustawodawca nie określił w tym przepisie, jaki podmiot ma być uprawniony do wykonywania szkoleń dla osób zarządzających transportem, ergo delegacja ustawowa zawarta w art. 16b ust. 8 nie może być w takiej formie właściwie zrealizowana. Przede wszystkim ustawodawca powinien określić, czy szkolenia mają być prowadzone przez przedsiębiorców (analogicznie do szkoleń prowadzonych w oparciu o art. 39b i 39b¹ utd), czy Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego itp. Dopiero po określeniu rodzaju podmiotu, który owe szkolenia może prowadzić, Minister właściwy do spraw transportu może właściwie określić wymagania dla tych podmiotów. PROPOZYCJA: Uzupełnić komentowany przepis o podmiot wyznaczony do prowadzenia szkoleń. UZASADNIENIE: Ogólne zasady prowadzenia obowiązkowych szkoleń w całym zakresie transportu drogowego określone są w przepisach rangi ustawowej. Dotyczy to zarówno szkoleń kandydatów na kierowców (ustawa z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, Dz.U. 1212 z 2021r.), jak i szkoleń dla kierowców zawodowych (ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, art. 39b oraz 39b¹). Przepisy te jednoznacznie wskazują na podmioty organizujące szkolenia oraz zakres tego szkolenia. W tym przypadku nie określono rodzaju podmiotu, który szkolenie może prowadzić, a zakres i sposób prowadzenia szkolenia całkowicie nieuzasadnienie pozostawiono Ministrowi ds. transportu. Ponadto ustawa nie przewiduje procedur jakiegokolwiek nadzoru nad procesem szkolenia, nie dając także Ministrowi do spraw transportu delegacji do utworzenia takich procedur. Wprowadzanie obowiązku szkoleniowego bez jednoczesnego wprowadzenia systemu nadzoru będzie prowadziło do wytworzenia runku pozorowanych szkoleń i fałszywych zaświadczeń o ukończeniu takiego szkolenia.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszoną uwagą.	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu
97.	Art. 1 pkt 13 (art. 16b ustawy o	W art. 16 b dodawany ust. 8 nie zawiera wytycznych do wydania rozporządzenia przez właściwego ministra. UZASADNIENIE:	Uwaga została uwzględniona.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników

	transporcie drogowym)	Wytyczne do wydania rozporządzenia przez ministra wynikają z art. 92 ust. 1 Konstytucji RP i wymagane są aby rozporządzenie takie było ważne.	Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Drogowych w Polsce
98.	art. 1 pkt 13 powiązany z: art. 1 pkt 17 ustawy zmieniające j	W art. 16 UoTD proponujemy - skreślenie zaproponowanego ust. 6 - zmianę zaproponowanego brzmienia ust. 7 na następujące: <i>„7. Decyzję administracyjną, o której mowa w ust. 4, wydaje odpowiedni organ, o którym mowa w art. 7d ust. 2 lub ust. 5 pkt 1, po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009.”</i> - po ust. 7 dodanie ust. 7a-e w brzmieniu: <i>„7a. Egzamin, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi jednostka wyznaczona w trybie art. 38 ust. 2.</i> <i>7b. Szkolenie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi ośrodki szkolenia, o którym mowa w art. 39g, spełniający dodatkowe warunki określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.</i> <i>7c. Szkolenie, o którym mowa w ust. 7b może być prowadzone w formie e-learningu.</i> <i>7d. Podmioty o których mowa w ust. 7a i 7c wystawiają zaświadczenia odpowiednio o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu lub o ukończeniu szkolenia.</i> <i>7e. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7b, należy uwzględnić w szczególności:</i> 1) możliwości organizacyjno-techniczne do prowadzenia szkolenia w formie e-learningu, 2) kompetencje osób prowadzących szkolenia w zakresie wiedzy i umiejętności, wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.” UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 16b ust. 6 UoTD jest zbędnym powtórzeniem postanowienia przepisu art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Proponujemy skreślenie i powołanie ww. unijnego przepisu wprost. Zaproponowany przepis art. 16b ust. 7 UoTD jest niezgodny z przepisem w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Przedmiotowy przepis powołanego rozporządzenia stanowi bowiem o alternatywnym warunku wystarczającym do odzyskania dobrej reputacji „wykaże, że odbył odpowiednie szkolenie trwające co najmniej trzy miesiące lub zdał egzamin obejmujący dziedziny wymienione w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia”. Zwracamy uwagę, że:	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą. Uwaga nie wydaje się zasadna w części dotyczącej propozycji skreślenia ust. 6 w art. 16b u.t.d. Przepis ten nie jest powtórzeniem art. 14 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009, lecz jego doprecyzowaniem.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

	1) przepis art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 obowiązuje wprost, a tym samym nie ma potrzeby jego powtarzania w prawie krajowym, 2) rozporządzenie nie zawiera upoważnienia dla państw członkowskich do modyfikacji tego przepisu, a w szczególności do wprowadzenia zasady, że oba te warunki powinny zostać spełnione łącznie. W tym stanie rzeczy jedynym co może i powinno zrobić państwo członkowskie to: 1) powołanie wykonania dyspozycji odpowiedniego przepisu unijnego jako przesłanki do wydania decyzji administracyjnej przywracającej uprawnienia, 2) wskazanie podmiotów przeprowadzających szkolenie i wskazanie podmiotów przeprowadzających egzamin, 3) określenie szczegółowych warunków i zakresu przeprowadzanych szkoleń i egzaminów. Jeżeli powyższy pogląd nie znajdzie zrozumienia, to zwracamy uwagę, że wskazanie w krajowych przepisach konieczności spełnienia łącznego warunku szkolenia i egzaminu uniemożliwi odzyskanie uprawnień dla znacznej liczby zainteresowanych tym osób. Trudno bowiem przypuszczać, że osoba aktywna zawodowo będzie w stanie porzucić (zawiesić) na okres 3 miesiące pracę, aby uczestniczyć w szkoleniu. W przypadku znacznego oddalenia miejsca szkolenia od miejsca zamieszkania, wymagałoby to czasowej przeprowadzki takiej osoby i poniesienia dodatkowych kosztów. Dlatego też opcja szkolenia stanowi dla wielu osób warunek zaporowy, niemożliwy do realizacji, co w obecnej sytuacji rynkowej – pogłębiający się niedobór wykwalifikowanych pracowników – odbija się negatywnie na branży. Ponadto w projektowanych przepisach nie określono podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania. W przypadku określania wymagań do prowadzenia szkolenia należy uregulować tę działalność ustawowo. Regulacji ustawowej wymaga także zagadnienie przeprowadzania egzaminów. Mając na uwadze min. 3-miesięczny okres szkolenia, proponujemy wykorzystanie już obecnego w projektowanych zmianach e-learningu i umożliwienie przeprowadzania takich szkoleń online. Podkreślamy, iż wobec restrykcyjnych, polskich zasad odpowiedzialności administracyjnej zarządzającego transportem na zasadzie ryzyka bez faktycznej winy tej osoby, istnieje zagrożenie spadku liczby zainteresowanych wykonywaniem tego zawodu, stąd wydaje się, iż pożądane są wszelkie elastyczne formy dostępu do zawodu zarządzającego transportem i odzyskania utraconej dobrej reputacji.		

99.	art. 1 pkt 13 powiązany z: art. 1 pkt 17 ustawy zmieniające j	W art. 16 UoTD proponujemy - skreślenie zaproponowanego ust. 6 - zmianę zaproponowanego brzmienia ust. 7 na następujące: <i>„7. Decyzję administracyjną, o której mowa w ust. 4, wydaje odpowiedni organ, o którym mowa w art. 7d ust. 2 lub ust. 5 pkt 1, po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009.”</i> - po ust. 7 dodanie ust. 7a-e w brzmieniu: <i>„7a. Egzamin, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi jednostka wyznaczona w trybie art. 38 ust. 2.</i> <i>7b. Szkolenie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, spełniający dodatkowe warunki określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.</i> <i>7c. Szkolenie, o którym mowa w ust. 7b może być prowadzone w formie e-learningu.</i> <i>7d. Podmioty o których mowa w ust. 7a i 7c wystawiają zaświadczenia odpowiednio o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu lub o ukończeniu szkolenia.</i> <i>7e. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7b, należy uwzględnić w szczególności:</i> 1) możliwości organizacyjno-techniczne do prowadzenia szkolenia w formie e-learningu, 2) kompetencje osób prowadzących szkolenia w zakresie wiedzy i umiejętności, wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.” UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 16b ust. 6 UoTD jest zbędnym powtórzeniem postanowienia przepisu art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Proponujemy skreślenie i powołanie ww. unijnego przepisu wprost. Zaproponowany przepis art. 16b ust. 7 UoTD jest niezgodny z przepisem w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Przedmiotowy przepis powołanego rozporządzenia stanowi bowiem o alternatywnym warunku wystarczającym do odzyskania dobrej reputacji „wykaże, że odbył odpowiednie szkolenie trwające co najmniej trzy miesiące lub zdał egzamin obejmujący dziedziny wymienione w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia”. Zwracamy uwagę, że: 1) przepis art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 obowiązuje wprost, a tym samym nie ma potrzeby jego powtarzania w prawie krajowym,	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą. Uwaga nie wydaje się zasadna w części dotyczącej propozycji skreślenia ust. 6 w art. 16b u.t.d. Przepis ten nie jest powtórzeniem art. 14 ust. 1 rozporządzenia 1071/2009, lecz jego doprecyzowaniem.	Konfederacja Lewiatan

		2) rozporządzenie nie zawiera upoważnienia dla państw członkowskich do modyfikacji tego przepisu, a w szczególności do wprowadzenia zasady, że oba te warunki powinny zostać spełnione łącznie. W tym stanie rzeczy jedynym co może i powinno zrobić państwo członkowskie to: 1) powołanie wykonania dyspozycji odpowiedniego przepisu unijnego jako przesłanki do wydania decyzji administracyjnej przywracającej uprawnienia, 2) wskazanie podmiotów przeprowadzających szkolenie i wskazanie podmiotów przeprowadzających egzamin, 3) określenie szczegółowych warunków i zakresu przeprowadzanych szkoleń i egzaminów. Jeżeli powyższy pogląd nie znajdzie zrozumienia, to zwracamy uwagę, że wskazanie w krajowych przepisach konieczności spełnienia łącznego warunku szkolenia i egzaminu uniemożliwi odzyskanie uprawnień dla znacznej liczby zainteresowanych tym osób. Trudno bowiem przypuszczać, że osoba aktywna zawodowo będzie w stanie porzucić (zawiesić) na okres 3 miesięcy pracę, aby uczestniczyć w szkoleniu. W przypadku znacznego oddalenia miejsca szkolenia od miejsca zamieszkania, wymagałoby to czasowej przeprowadzki takiej osoby i poniesienia dodatkowych kosztów. Dlatego też opcja szkolenia stanowi dla wielu osób warunek zaporowy, niemożliwy do realizacji, co w obecnej sytuacji rynkowej – pogłębiający się niedobór wykwalifikowanych pracowników – odbija się negatywnie na branży. Ponadto w projektowanych przepisach nie określono podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania. W przypadku określania wymagań do prowadzenia szkolenia należy uregulować tę działalność ustawowo. Regulacji ustawowej wymaga także zagadnienie przeprowadzania egzaminów. Mając na uwadze min. 3-miesięczny okres szkolenia, proponujemy wykorzystanie już obecnego w projektowanych zmianach e-learningu i umożliwienie przeprowadzania takich szkoleń online. Podkreślamy, iż wobec restrykcyjnych, polskich zasad odpowiedzialności administracyjnej zarządzającego transportem na zasadzie ryzyka bez faktycznej winy tej osoby, istnieje zagrożenie spadku liczby zainteresowanych wykonywaniem tego zawodu, stąd wydaje się, iż pożądane są wszelkie elastyczne formy dostępu do zawodu zarządzającego transportem i odzyskania utraconej dobrej reputacji.		
100.	Art. 1 pkt 14	Propozycja zmiany w dodawanym art. 29a ust. 2a, zawiera zapis dotyczący obowiązkowej karencji pomiędzy wykonywaniem przewozów	Uwaga uwzględniona. została	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników

	lit. a (art. 29a ust. 2)	kabotażowych wprowadzonych zmianami zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2020/1055. W związku z niejasnością dotyczącą, od którego momentu należy liczyć okres obowiązkowego zakazu wykonywania powyższych przewozów na terytorium RP, proponujemy dodanie zdania drugiego w ust. 3 precyzującego powyższą kwestię. Propozycja zapisu: 14) w art. 29a: a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Zabrania się wykonywania przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego. Przy czym okres karencji liczy się od następnego dnia następującego po zakończeniu przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. ”; UZASADNIENIE: Zmiana do art. 29a w brzmieniu ustępów 2a-4 jest wdrożeniem do polskiego porządku prawnego przepisów zawartych w zmianie do rozporządzenia (WE) 1072/2009, w ramach tzw. Pakietu Mobilności. Już na etapie prac przewoźnicy zwracali uwagę na pewne niedookreślenia, które znalazły się w zapisie proponowanych zmian do poszczególnych artykułów. Miedzy innymi taką niejasnością była kwestia, od którego momentu należy liczyć obowiązkową przerwę (<i>cooling off period</i>) w wykonywaniu przewozów kabotażowych w danym przyjmującym państwie członkowskim. ZMPD stoi na stanowisku, że w polskich regulacjach prawnych, ten problem musi zostać bezwzględnie rozstrzygnięty . Proponujemy zatem dodanie w art. 29 a zdania drugiego w ust. 2a	Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Drogowych w Polsce
101.	art. 1 pkt 14	Proponujemy uchylenie całego art. 29a UoTD. UZASADNIENIE: Nasze wątpliwości budzi fakt, czy w Polsce istnieją umowy międzynarodowe objęte zakresem przedmiotowym art. 29a ust. 1 UoTD. Według naszej wiedzy takich umów nie ma!	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na potrzebę uregulowania w prawie krajowym warunków wykonywania przewozów	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		Jeżeli nasza ocena jest trafna, a niniejszy przepis ma dotyczyć ewentualnych, przyszłych umów, to wystarczy wszelkie ograniczenia wpisać w teść takich umów, szczególnie wobec obowiązującej zasady, że ich postanowienia i tak będą miały wyższość nad prawem krajowym, a prawo krajowe nie powinno zmieniać zasad wskazanych w umowach. W przyszłych umowach można wprost zapisać postanowienia wynikające z przepisów art. 8 i 9 rozporządzenia (WE) 1072/2009 lub po prostu powołać te przepisy.	kabotażowych przez przedsiębiorców z państw trzecich, tj. niebędących członkami UE.	
102.	art. 1 pkt 14	Proponujemy uchylenie całego art. 29a UoTD. UZASADNIENIE: Nasze wątpliwości budzi fakt, czy w Polsce istnieją umowy międzynarodowe objęte zakresem przedmiotowym art. 29a ust. 1 UoTD. Według naszej wiedzy takich umów nie ma! Jeżeli nasza ocena jest trafna, a niniejszy przepis ma dotyczyć ewentualnych, przyszłych umów, to wystarczy wszelkie ograniczenia wpisać w teść takich umów, szczególnie wobec obowiązującej zasady, że ich postanowienia i tak będą miały wyższość nad prawem krajowym, a prawo krajowe nie powinno zmieniać zasad wskazanych w umowach. W przyszłych umowach można wprost zapisać postanowienia wynikające z przepisów art. 8 i 9 rozporządzenia (WE) 1072/2009 lub po prostu powołać te przepisy.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na potrzebę uregulowania w prawie krajowym warunków wykonywania przewozów kabotażowych przez przedsiębiorców z państw trzecich, tj. niebędących członkami UE.	Konfederacja Lewiatan
103.	Propozycja nowego przepisu	Art. 1 pkt 14 po lit. c dodać . Do art. 29a po ustępie 3 proponuje się dodać ustęp 5, w którym zostanie określone , że regulacje o których mowa w ust. 1 - 4 niniejszego artykułu mają zastosowanie także do przewoźników podczas wykonywania przez nich na terytorium RP usług obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi. Propozycja zapisu: 14) w art. 29a: c) po ust. 3 dodaje się ust. 5 w brzmieniu: „ 5. Przepisy ust. 1-4 stosuje się odpowiednio do początkowych lub końcowych odcinków w drogowym przewozie rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które stanowią część operacji transportu kombinowanego pomiędzy państwami członkowskim.” UZASADNIENIE:	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		Art. 10 ust. 7 rozporządzenia (WE) 19072/2009 stanowi, że w uzupełnieniu ust. 1–6 niniejszego artykułu, i w drodze odstępstwa od art. 4 dyrektywy 92/106/EWG, państwa członkowskie mogą przewidzieć, że art. 8 niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie do przewoźników podczas wykonywania przez nich w danym państwie członkowskim także początkowych lub końcowych odcinków transportu drogowego, które są częścią operacji transportu kombinowanego pomiędzy państwami członkowskim. Stosowanie art. 8 ust. 4 niniejszego rozporządzenia do takich przewozów pozostaje bez uszczerbku dla wymogów wynikających z dyrektywy 92/106/EWG. Postulujemy zatem o wprowadzenie powyższych regulacji, w brzmieniu przewidzianym w art. 8 rozporządzenia (WE) 1072/2009, do ustawy o transporcie drogowym.		
104.	Propozycja nowego przepisu	Proponujemy następujące brzmienie początku art. 32a ust UoTD: <i>„art. 32a. Do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym”.</i> UZASADNIENIE: Zakres przedmiotowy niniejszego przepisu nie zawiera wskazania, że chodzi również o kierowców posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego EFTA.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
105.	Propozycja nowego przepisu	Proponujemy następujące brzmienie początku art. 32a ust UoTD: <i>„art. 32a. Do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym”.</i> UZASADNIENIE: Zakres przedmiotowy niniejszego przepisu nie zawiera wskazania, że chodzi również o kierowców posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego EFTA.	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Konfederacja Lewiatan
106.	art. 1 pkt 15 lit. b	Proponujemy zweryfikować obecne, jak i projektowane regulacje (niniejszy projekt oraz projekt wniesiony do Sejmu w dniu 25 sierpnia br.) pod kątem ich kompletności i spójności w zakresie wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami, dla których prowadzenia wymagane jest prawo jazdy	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wskazać, że w zakresie postulatu wprowadzenia dodatkowego	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		kategorii B lub B+E, przeprowadzanych pod kątem ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Należy rozważyć wprowadzenie dla tych kierowców dodatkowego kodu w prawie jazdy z dalszymi konsekwencjami (kwestia uregulowania ważności tego kodu etc.). UZASADNIENIE: Odnosząc się do propozycji nowej jednostki redakcyjnej wprowadzającej obowiązek przedkładania odpowiednich dokumentów potwierdzających brak przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy należy wskazać, iż do Sejmu wpłynął w dniu 25 sierpnia 2021 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, któremu na dzień sporządzenia niniejszej tabeli nie nadano sejmowego numeru druku. W tym projekcie proponuje się m.in. wprowadzenie nowego dokumentu wymaganego od kierowców spoza UE i spoza EFTA – karty kwalifikacji kierowcy i zmianę m.in. przedmiotowego przepisu art. 32b UoTD oraz przepisów rozdziału 7a UoTD regulujących m.in. zakres badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe. Równoległe procedowanie nad tymi samymi jednostkami redakcyjnymi budzi niepokój o spójność ostatecznie przyjętych przepisów i o ewentualne luki w prawie. Dla przykładu można wskazać kwestie terminu pierwszych badań lekarskich i psychologicznych przeprowadzanych wobec kierowców posiadających kategorię B i B+E (niepodlegających kwalifikacji wstępnej i szkoleniom okresowym), której to regulacji być może przez przeoczenie nie potrafimy znaleźć w obecnym brzmieniu ustawy o transporcie drogowym, w propozycji nowelizacji złożonej do Sejmu w dniu 25 sierpnia, jak i w przedłożonym do konsultacji niniejszym projekcie.	kodu w prawie jazdy, taki wymóg może zostać wprowadzony jedynie przepisami unijnymi.	
107.	art. 1 pkt 15 lit. b	Proponujemy zweryfikować obecne, jak i projektowane regulacje (niniejszy projekt oraz projekt wniesiony do Sejmu w dniu 25 sierpnia br.) pod kątem ich kompletności i spójności w zakresie wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami, dla których prowadzenia wymagane jest prawo jazdy kategorii B lub B+E, przeprowadzanych pod kątem ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Należy rozważyć wprowadzenie dla tych kierowców dodatkowego kodu w prawie jazdy z dalszymi konsekwencjami (kwestia uregulowania ważności tego kodu etc.). UZASADNIENIE: Odnosząc się do propozycji nowej jednostki redakcyjnej wprowadzającej obowiązek przedkładania odpowiednich dokumentów potwierdzających brak przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy należy wskazać, iż do Sejmu wpłynął w dniu 25 sierpnia 2021 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, któremu na dzień sporządzenia niniejszej tabeli	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wskazać, że w zakresie postulatu wprowadzenia dodatkowego kodu w prawie jazdy, taki wymóg może zostać wprowadzony jedynie przepisami unijnymi.	Konfederacja Lewiatan

		nie nadano sejmowego numeru druku. W tym projekcie proponuje się m.in. wprowadzenie nowego dokumentu wymaganego od kierowców spoza UE i spoza EFTA – karty kwalifikacji kierowcy i zmianę m.in. przedmiotowego przepisu art. 32b UoTD oraz przepisów rozdziału 7a UoTD regulujących m.in. zakres badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe. Równoległe procedowanie nad tymi samymi jednostkami redakcyjnymi budzi niepokój o spójność ostatecznie przyjętych przepisów i o ewentualne luki w prawie. Dla przykładu można wskazać kwestie terminu pierwszych badań lekarskich i psychologicznych przeprowadzanych wobec kierowców posiadających kategorię B i B+E (niepodlegających kwalifikacji wstępnej i szkoleniom okresowym), której to regulacji być może przez przeoczenie nie potrafimy znaleźć w obecnym brzmieniu ustawy o transporcie drogowym, w propozycji nowelizacji złożonej do Sejmu w dniu 25 sierpnia, jak i w przedłożonym do konsultacji niniejszym projekcie.		
108.	Propozycja nowego przepisu	W art. 32f UoTD: - proponujemy zmianę brzmienia tiret stanowiącego ostatni akapit na następujące: <i>„– właściwy organ, o którym mowa w art. 32b, w drodze decyzji administracyjnej cofa świadectwo kierowcy i uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu.”</i> - proponujemy dodanie ust. 2a w brzmieniu: <i>„2a. W przypadku:</i> <i>1) nie spełnienia przez przedsiębiorcę dodatkowych warunków, o którym mowa w ust. 1, lub</i> <i>2) ponownym niewłaściwym wykorzystaniu świadectwa kierowcy w okresie roku od wydania decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 1</i> <i>- właściwy organ, o którym mowa w art. 32b w drodze decyzji administracyjnej zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców na okres jednego roku.”</i> - proponujemy zmianę brzmienia ust. 3 <i>„3. W przypadku 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 uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu. Przepis ust. 2a stosuje się odpowiednio.”</i> UZASADNIENIE: Propozycja TLP ma na celu dostosowanie treści obecnie obowiązującego przepisu, przewidującego skrajnie krzywdzące przewoźników drogowych ich pracowników rozwiązanie, w którym automatyczną sankcją za naruszenia dotyczące świadectwa	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		kierowcy oprócz zapłaty kary pieniężnej stają się m.in. brak możliwości przez rok od zakończenia postępowania ubiegania się o kolejne, nowe świadectwa dla zatrudnianych kierowców. Zwracamy uwagę, że taka sankcja uderza nie tylko w przedsiębiorcę, ale także we wszystkich zatrudnionych przez niego pracowników, od których wymagane jest okazywanie takiego świadectwa. Jeżeli ich świadectwo utraci ważność w okresie obowiązywania zakazu wydawania nowych świadectw, nie mogą oni dalej świadczyć pracy! Proponowane przez nas rozwiązanie będzie zarówno zgodne z przepisami unijnymi, bowiem art. 12 ust. 2 przewiduje w lit. c sankcję taką samą jak nasza propozycja, a jednocześnie będzie wychodziło naprzeciw utrzymującego się nadal braku kierowców zawodowych w transporcie i konieczności zatrudniania kierowców spoza UE.		
109.	Propozycja nowego przepisu	W art. 32f UoTD: - proponujemy zmianę brzmienia tiret stanowiącego ostatni akapit na następujące: <i>„– właściwy organ, o którym mowa w art. 32b, w drodze decyzji administracyjnej cofa świadectwo kierowcy i uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu.”</i> - proponujemy dodanie ust. 2a w brzmieniu: <i>„2a. W przypadku:</i> <i>1) nie spełnienia przez przedsiębiorcę dodatkowych warunków, o którym mowa w ust. 1, lub</i> <i>2) ponownym niewłaściwym wykorzystaniu świadectwa kierowcy w okresie roku od wydania decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 1</i> <i>- właściwy organ, o którym mowa w art. 32b w drodze decyzji administracyjnej zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców na okres jednego roku.”</i> - proponujemy zmianę brzmienia ust. 3 <i>„3. W przypadku 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 uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu. Przepis ust. 2a stosuje się odpowiednio.”</i> UZASADNIENIE: Propozycja TLP ma na celu dostosowanie treści obecnie obowiązującego przepisu, przewidującego skrajnie krzywdzące przewoźników drogowych ich pracowników rozwiązanie, w którym automatyczną sankcją za naruszenia dotyczące świadectwa kierowcy oprócz zapłaty kary pieniężnej staje się m.in. brak możliwości przez rok od zakończenia postępowania ubiegania się o kolejne, nowe świadectwa dla zatrudnianych	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Konfederacja Lewiatan

		kierowców. Zwracamy uwagę, że taka sankcja uderza nie tylko w przedsiębiorcę, ale także we wszystkich zatrudnionych przez niego pracowników, od których wymagane jest okazywanie takiego świadectwa. Jeżeli ich świadectwo utraci ważność w okresie obowiązywania zakazu wydawania nowych świadectw, nie mogą oni dalej świadczyć pracy! Proponowane przez nas rozwiązanie będzie zarówno zgodne z przepisami unijnymi, bowiem art. 12 ust. 2 przewiduje w lit. c sankcję taką samą jak nasza propozycja, a jednocześnie będzie wychodziło naprzeciw utrzymującego się nadal braku kierowców zawodowych w transporcie i konieczności zatrudniania kierowców spoza UE.		
110.	art. 1 pkt 16	Proponujemy w art. 33 UoTD: - po ust. 1 dodanie ust. 1a w brzmieniu: <i>„1a. Przedsiębiorca wykonujący przewozy na potrzeby własne zobowiązany jest do zapewnienia wykonywania przewozów przez kierowców:</i> 3) <i>zatrudnionych na podstawie umowy o pracę,</i> 4) <i>wobec których nie orzeczono prawomocnym wyrokiem zakazu wykonywania zawodu kierowcy, oraz</i> 5) <i>spełniających wymagania, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 1–4.”</i> - nadanie nowego brzmienia ust. 6: <i>„6. Wniosek o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, zawiera:</i> 1) <i>informacje i dokumenty określone w art. 8 ust. 2 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 3 pkt 5;</i> 2) <i>oświadczenie o zobowiązaniu się do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających warunki, o których mowa w ust. 1a.”</i> UZASADNIENIE; Zwracamy uwagę, że projektowany przepis art. 33 ust. 6 UoTD jest skonstruowany wadliwie. Zarówno w powoływanym odwołaniu do art. 5c ust. 1 pkt 4 UoTD, jak i w samej treści przepisu jest mowa o kierowcach współpracujących z przedsiębiorcą (samozatrudnionych). Zgodnie z definicją tych przewozów, warunkiem ich uznania jako przewóz na potrzeby własne jest ich zatrudnienie! Po drugie, wprowadza on obowiązek przekładania dokumentów potwierdzających spełnienie przesłanek, nie będących uregulowanym w przepisach prawa materialnego warunkiem wydania wykonywania przewozów na potrzeby własne, ani warunkiem do wydania zaświadczenia. Jest to kolejny przykład projektowania przepisów proceduralnych UoTD, określających zakres dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku, bez projektowania przepisów materialnych, określających obowiązki lub warunki, które dokumentacja taka potwierdza.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		Ponadto, przepis ten wprowadza kaskadowe odesłania do wielu innych przepisów UoTD oraz w sposób niezrozumiały różnicuje wymagania wobec osób zatrudnionych oraz współpracujących (o ile intencją projektodawcy jest zmiana definicji przewozów na potrzeby własne). Ponadto, odnosząc się do samej treści ust. 6, powstaje wątpliwość, co należy przedstawić, jeżeli przedsiębiorca zatrudnia już omawianych kierowców. Stąd zamiast odnoszenia się wyłącznie do zamiaru zatrudnienia, projektowany przepis powinien raczej odnosić się do zobowiązania przedsiębiorcy do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających określone wymagania. Mając na uwadze powyższe, proponujemy nowy ust. 1a, a także zmianę brzmienia proponowanego przepisu ust. 6.		
111.	art. 1 pkt 16	Proponujemy w art. 33 UoTD: - po ust. 1 dodanie ust. 1a w brzmieniu: <i>„1a. Przedsiębiorca wykonujący przewozy na potrzeby własne zobowiązany jest do zapewnienia wykonywania przewozów przez kierowców:</i> 3) <i>zatrudnionych na podstawie umowy o pracę,</i> 4) <i>wobec których nie orzeczono prawomocnym wyrokiem zakazu wykonywania zawodu kierowcy, oraz</i> 5) <i>spełniających wymagania, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 1–4.”</i> - nadanie nowego brzmienia ust. 6: <i>„6. Wniosek o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, zawiera:</i> 1) <i>informacje i dokumenty określone w art. 8 ust. 2 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 3 pkt 5;</i> 2) <i>oświadczenie o zobowiązaniu się do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających warunki, o których mowa w ust. 1a.”</i> UZASADNIENIE; Zwracamy uwagę, że projektowany przepis art. 33 ust. 6 UoTD jest skonstruowany wadliwie. Zarówno w powoływanym odwołaniu do art. 5c ust. 1 pkt 4 UoTD, jak i w samej treści przepisu jest mowa o kierowcach współpracujących z przedsiębiorcą (samozatrudnionych). Zgodnie z definicją tych przewozów, warunkiem ich uznania jako przewóz na potrzeby własne jest ich zatrudnienie! Po drugie, wprowadza on obowiązek przekładania dokumentów potwierdzających spełnienie przesłanek, nie będących uregulowanym w przepisach prawa materialnego warunkiem wydania wykonywania przewozów na potrzeby własne, ani warunkiem do wydania zaświadczenia. Jest to kolejny przykład projektowania przepisów proceduralnych UoTD, określających zakres dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku, bez	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Konfederacja Lewiatan

		projektowania przepisów materialnych, określających obowiązki lub warunki, które dokumentacja taka potwierdza. Ponadto, przepis ten wprowadza kaskadowe odesłania do wielu innych przepisów UoTD oraz w sposób niezrozumiały różnicuje wymagania wobec osób zatrudnionych oraz współpracujących (o ile intencją projektodawcy jest zmiana definicji przewozów na potrzeby własne). Ponadto, odnosząc się do samej treści ust. 6, powstaje wątpliwość, co należy przedstawić, jeżeli przedsiębiorca zatrudnia już omawianych kierowców. Stąd zamiast odnoszenia się wyłącznie do zamiaru zatrudnienia, projektowany przepis powinien raczej odnosić się do zobowiązania przedsiębiorcy do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających określone wymagania. Mając na uwadze powyższe, proponujemy nowy ust. 1a, a także zmianę brzmienia proponowanego przepisu ust. 6.		
112.	Propozycja nowego przepisu	Art. 1 po pkt. 16 dodać pkt. 16a . Proponujemy dokonać zmian w art. 32f w części wspólnej ust. 2 i ust. 3 w zakresie dotyczącym zawieszenia wydawania nowych świadectw kierowców , doprecyzowując, że zawieszenie dotyczy świadectw wydawanych dla nowozatrudnionych kierowców. Propozycja zapisu: 16a) 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 świadectw kierowcy dla nowo zatrudnionych w przedsiębiorstwie kierowców, przez okres roku.”; b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. W przypadku 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 świadectw kierowców dla nowo zatrudnionych w przedsiębiorstwie kierowców przez okres roku.”; UZASADNIENIE: W obecnym brzmieniu art. 32 ust. 2 oraz ust. 3 GITD, w przypadku gdy przedsiębiorca nie spełniał warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa lub podał	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		nieprawidłowe informacje we wniosku o wydanie świadectwa kierowcy oraz w przypadku bardzo poważnego naruszenia określonego w zał. I do rozporządzenia Komisji UE nr 2016/403, zawiesza wydanie nowych świadectw kierowcy na okres 1 roku. Przez wydanie nowych świadectw rozumiane jest wydanie nawet tych świadectw dla pracujących w firmie kierowców, dla których w trakcie tego roku dokumenty skończyły ważność. Powyższe powoduje sytuację, w której nawet prawidłowo użytkowane świadectwa nie mogą zostać „przedłużone”. Dla przedsiębiorstw, które zatrudniają większą liczbę kierowców spoza UE, taka kara bywa niewspółmierna do naruszenia i jest wyjątkowo dotkliwa. Proponujemy zatem aby doprecyzować zapis ust 2 i 3 w art. 32 f, w sposób stanowiący, że zawieszenie wydawania nowych świadectw kierowcy dotyczy to świadectw wydawanych dla nowozatrudnionych kierowców, a nie tych świadectw, które zostały wydane i w trakcie okresu roku zawieszenia utraciły swoją ważność i muszą zostać przedłużone. Takie doprecyzowanie jest bardzo oczekiwane przez branżę i tych przedsiębiorców, którzy zatrudniają cudzoziemców. Przypominamy bowiem, że proces zatrudnienia w firmie transportowej kierowcę, obywatela państwa spoza UE jest bardzo skomplikowanych i czasochłonny, gdyż oprócz z świadectwa kierowcy musi posiadać jeszcze dowód legalnego zatrudnienia w postaci zezwolenia na pracę lub oświadczenia o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcowi oraz ważną wizę z prawem do pracy lub zezwolenia na odbyć czasowy. Wszystkie te dokumenty są ważne łącznie i tylko razem zezwalają na pracę na stanowisku kierowcy w ruchu międzynarodowym.		
113.	art. 1 pkt 17 ustawy zmieniającej (art. 38 ust. 4 UoTD) powiązany z art. 1 pkt 13 ustawy zmieniającej (art. 16b ust. 6-8 UoTD)	<i>Proponujemy skreślenie wobec zmian - zaproponowanych do art. 1 pkt 13- w art. 16b UoTD.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Zasadne jest ustalenie organu właściwego względem wydania zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu potwierdzającego przywrócenie zarządzającemu zdolności do wykonywania operacji transportowych.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska

114.	art. 1 pkt 17 ustawy zmieniającej (art. 38 ust. 4 UoTD) powiązany z art. 1 pkt 13 ustawy zmieniającej (art. 16b ust. 6-8 UoTD)	<i>Proponujemy skreślenie wobec zmian - zaproponowanych do art. 1 pkt 13- w art. 16b UoTD.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Zasadne jest ustalenie organu właściwego względem wydania zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu potwierdzającego przywrócenie zarządzającemu zdolności do wykonywania operacji transportowych.	Konfederacja Lewiatan
115.	Propozycja nowej zmiany	Art. 50 Ustawa o Transporcie Drogowym 4. nowelizacji art. 50 ust. 1 pkt g ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie do pkt g treści: <i>wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych pod względem zgodności z wymaganiami technicznymi, dokumentacją techniczną i prawidłowością ich oznakowania, w zakresie określonym w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz w zakresie określonym w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym.</i> UZASADNIENIE: Aktualnie brak jest delegacji ustawowej – z Ustawy o transporcie drogowym dla organów kontrolnych do wymierzenia sankcji za nieprawidłowe mocowanie ładunków na podstawie Ustawy o dozorze technicznym. Konieczne wydaje się zatem nowelizacja art. 50 ust. 1 UoTD w zaproponowanej treści, na co wskazują inspektorzy ITD, emitujący decyzje administracyjne podczas kontroli drogowych.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
116.	Propozycja nowej zmiany	6. nowelizacji art. 50 ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie ust. 5 w treści: <i>przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, opisanych w Normach Europejskich oraz Wytycznych Komisji Europejskiej odnoście najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.</i> UZASADNIENIE:	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		Dla możliwości realizacji skutecznej kontroli przez organy kontrolne w zakresie unieruchomienia ładunków sposób zgodny z obowiązującą w Polsce normą EN 12 195-1, konieczne jest wyrażenie expressis verbis w UoTD normatywnego obowiązku przestrzegania zarówno normy jak i Wytycznych KE w przedmiotowym zakresie.		
117.	art. 1 pkt 20 (art. 55 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym)	Nie mamy uwag do zmiany 20 lit. a, b i c, ale nie rozumiemy sensu zmian zaproponowanych w lit. d dotyczących dodania w ust. 1c w pkt 1 nowych liter h i i, na skutek czego ust. 1c otrzymałby brzmienie: „1c. Przepisy ust. 1 pkt 5-7 i ust. 1a stosuje się odpowiednio do: 1) podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności do: a) spedytora, b) nadawcy, c) odbiorcy, d) załadowcy, e) organizatora wycieczki, f) organizatora transportu, g) operatora publicznego transportu zbiorowego; h) wykonawcy, i) podwykonawcy; 1) podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a, w okresie roku od dnia zaprzestania przez te podmioty wykonywania przewozu drogowego.” UZASADNIENIE: Nie rozumiemy, w jakim celu dodawane są zapisy w ust. 1c lit. h i lit. g? Naszym zdaniem WSZYSTKIE podmioty określone w lit. a-g to są właśnie WYKONAWCY, więc co nowego mają wnosić te dwa nowe pojęcia? Ponadto dotychczasowe przepisy Ustawy o transporcie drogowym nie przewidują pojęcia „podwykonawca”, a więc należałoby to pojęcie doprecyzować w art. 4. Ponadto, czy podwykonawca ma mieć takie same dokumenty [zezwolenia, licencje] jak wykonawca?	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia w art. 55 i art. 92a utd pojęcia „wykonawcy”.	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu
118.	Art. 1 pkt 20 lit. b	Proponujemy doprecyzowanie w art. 55 ust. 1 w pkt. 7 lit. c) modyfikację zapisu dotycząca podania właściwej podstawy prawnej . Propozycja zapisu: b) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu: „7) żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności, w szczególności: a) umów przewozowych, innych umów będących podstawą do wykonania przejazdu drogowego, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca,	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został uzupełniony zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		b) dokumentów księgowych, c) akt dotyczących pracowników, wymaganych rozporządzeniem (WE) 1071/2009, d) umów o pracę lub innych umów będących podstawą wykonywania przez kierowców usług kierowania pojazdem, e) dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, f) dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, g) dokumentów zawierających dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców, h) wszelkich innych dokumentów, w celu weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę warunków przewidzianych w przepisach, o których mowa w art. 4 pkt 22, i) dokumentów zawierających informacje na temat organizowana przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do bazy eksploatacyjnej nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jej opuszczenia.”, UZASADNIENIE: Podstawa prawna wynika z rozporządzenia (WE) 1071/2009.		
119.	art. 1 pkt 20 lit. d	<i>Proponujemy wykreślenie tej propozycji zmiany albo wprowadzenie w art. 4 pkt 4 UoTD nowej definicji, określającej precyzyjnie omawiane pojęcia.</i> <i>W przypadku wprowadzenia ww. definicji i pozostawienia obecnie projektowanego art. 55 ust. 1c UoTD, należy dokonać odpowiedniej zmiany w art. 92a ust. 11 UoTD, włączającej wykonawcę i podwykonawcę do podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia.</i> UZASADNIENIE: Skoro w wyliczeniu do przepisu wskazuje się, iż chodzi „w szczególności” o wymienione tam podmioty, to wydaje się, iż nie istnieje <i>ratio legis</i>, aby dodatkowo wskazywać kolejne, tym bardziej, że i tak przepis ten będzie miał do nich zastosowanie, a samo ich znaczenie, tj. „podwykonawca”, „wykonawca” jest bardzo szerokie i względnie, co oznacza, iż może pozostawiać wątpliwości interpretacyjne, np. względem czego lub kogo taki podmiot jest wykonawcą, czy podwykonawcą. Dodatkowo zauważamy, że fakt użycia w motywie 24 preambuły do rozporządzenia UE 2020/1055 oraz w nowym art. 14a tego rozporządzenia, ww. pojęć, nie oznacza konieczności ich kopiowania do przepisów krajowych, tym bardziej, że z kontekstu całego ww. pkt 24 pojęcia te zostały użyte jako oznaczenie wielu różnych podmiotów zaangażowanych w transport drogowy, którzy nie są przewoźnikami drogowymi.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia w art. 55 i art. 92a utd pojęcia „wykonawcy”.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		Nadmieniamy również, iż w katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia, określonym w art. 92a ust. 11, nie wskazano ww. wykonawcy i podwykonawcy.		
120.	art. 1 pkt 20 lit. d	<i>Proponujemy wykreślenie tej propozycji zmiany albo wprowadzenie w art. 4 pkt 4 UoTD nowej definicji, określającej precyzyjnie omawiane pojęcia.</i> <i>W przypadku wprowadzenia ww. definicji i pozostawienia obecnie projektowanego art. 55 ust. 1c UoTD, należy dokonać odpowiedniej zmiany w art. 92a ust. 11 UoTD, włączającej wykonawcę i podwykonawcę do podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia.</i> UZASADNIENIE: Skoro w wyliczeniu do przepisu wskazuje się, iż chodzi „w szczególności” o wymienione tam podmioty, to wydaje się, iż nie istnieje <i>ratio legis</i>, aby dodatkowo wskazywać kolejne, tym bardziej, że i tak przepis ten będzie miał do nich zastosowanie, a samo ich znaczenie, tj. „podwykonawca”, „wykonawca” jest bardzo szerokie i względnie, co oznacza, iż może pozostawiać wątpliwości interpretacyjne, np. względem czego lub kogo taki podmiot jest wykonawcą, czy podwykonawcą. Dodatkowo zauważamy, że fakt użycia w motywie 24 preambuły do rozporządzenia UE 2020/1055 oraz w nowym art. 14a tego rozporządzenia, ww. pojęć, nie oznacza konieczności ich kopiowania do przepisów krajowych, tym bardziej, że z kontekstu całego ww. pkt 24 pojęcia te zostały użyte jako oznaczenie wielu różnych podmiotów zaangażowanych w transport drogowy, którzy nie są przewoźnikami drogowymi. Nadmieniamy również, iż w katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia, określonym w art. 92a ust. 11, nie wskazano ww. wykonawcy i podwykonawcy.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia w art. 55 i art. 92a utd pojęcia „wykonawcy”.	Konfederacja Lewiatan
121.	Art. 1 pkt 21	Artykuł 1 pkt 21 Projektu ustawy nadaje nowe brzmienie art. 72 pkt 2 Ustawy o transporcie drogowym (obowiązki kontrolowanego), nakładający na przedsiębiorcę obowiązek udostępnienia organowi kontrolującemu (poza pojazdem) także obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa. Przepis zmieniany przewidywał, iż kontrolowany obowiązany jest udostępnić do kontroli pojazd, a jedynie w uzasadnionych przypadkach wynikających z przeprowadzonej na drodze kontroli - również obiekt, siedzibę i wszystkie pomieszczenia. Trzeba zwrócić uwagę, że zmiana niniejsza nadaje organowi kontrolującemu nazbyt daleko idącą dowolność i bezpodstawną uznaniowość w zakresie prowadzenia kontroli u przedsiębiorcy. Proponowana Projektem ustawy treść przepisu może wykraczać poza dyspozycje zawarte w przepisach implementowanych, tym bardziej, że Uzasadnienie Projektu ustawy nie zawiera motywów wdrożenia tej regulacji i w odniesieniu do tego przepisu pozostaje nieścisłe (zawiera błąd w treści odesłania). Ważne, w kontekście proponowanego brzmienia omawianego przepisu, jest również możliwe naruszenie przepisów ustawy z	Uwaga została uwzględniona. Odstąpiono o zmian w art. 72 pkt 2 utd.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		dnia 6 marca 2018 r. prawo przedsiębiorców, gdyż w odniesieniu do podmiotów prowadzących działalność gospodarczą zasadnym jest zarządzanie i prowadzenie kontroli z uwzględnieniem zasad i warunków określonych w art. 45 - 65 tej ustawy. Wobec powyższego - za słuszny należy uznać postulat pozostawienia treści niniejszego przepisu w dotychczasowej postaci.		
122.	Art. 1 pkt 22	W art. 1 pkt 22 Projektu ustawy zmieniającym wymogi co do kandydatów na inspektorów Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zawarte w nowelizowanym art. 76 ust. 1 pkt 5 obniża się próg minimalnego wieku dla takiej osoby do 21 lat. Koniecznym jest rozważenie, czy osoba (jako organ) mogąca nałożyć grzywny o wartości do kilkunastu tysięcy złotych, a w przypadku kumulacji naruszeń nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych - poza niezbędnymi kwalifikacjami, w tak młodym wieku posiada wystarczające doświadczenie życiowe, niezbędne do oceny zebranego w sprawie materiału dowodowego i na tej podstawie wydania słusznej i prawidłowej decyzji np. o wysokości ewentualnie nakładanej grzywny. Opierając się bowiem na doktrynie i utrwalonym orzecznictwie należy podkreślić, że zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Bydgoszczy z dnia 18 maja 2018 r. o sygn. akt II SA/BdI40/18: „przepis art. 80 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. kodeks postępowania administracyjnego , nakazujący ocenę całokształtu materiału dowodowego, wyraża zasadę swobodnej oceny dowodów. W nauce podkreśla się, że swobodna ocena dowodów, aby nie przekształciła się w samowolę, musi być dokonana zgodnie z normami prawa procesowego oraz zachowaniem określonych reguł tej oceny. Ocena powinna być oparta na wszechstronnej analizie całokształtu materiału dowodowego. Organ powinien dokonać oceny poszczególnych dowodów i rozpatrzyć nie tylko poszczególne dowody z osobna, ale wszystkie dowody we wzajemnej łączności. (...). W nauce wskazuje się, że organ w tej ocenie powinien kierować się wiedzą oraz zasadami życiowego doświadczenia ". natomiast Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 18 maja 2018 r. sygn. akt II AKa 113/18, definiuje szerzej pojęcie „doświadczenia życiowego”: „pojęcie doświadczenia życiowego odnosi się z jednej strony do doświadczenia wynikającego z zawodowych obserwacji organu procesowego, związanych z udziałem w rozpoznawaniu spraw, a z drugiej do doświadczenia wiążącego się z funkcjonowaniem w społeczeństwie i posiadanej w związku z tym wiedzy i obserwacji Wobec powyższego, wiedząc jak ważna w postępowaniu i wydawaniu decyzji jest umiejętność oceny materiału dowodowego przez działające w imieniu organu osoby fizyczne - projektodawca proponowanych zmian powinien ponownie rozważyć „, rozszerzenie dostępu do tego zawodu (inspektora GITD) osobom, dla których byłaby to pierwsza stała posada i które zaczynają dopiero budować swoją karierę zawodową (...), tym bardziej, że do zatrudnienia na stanowisku inspektora wystarczające jest	Uwaga uwzględniona. została Odstąpiono o zmian w art. 76 ust. 1 pkt 5 utd.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		legitymowanie się świadectwem dojrzałości po zdanym egzaminie maturalnym” - oraz czy osoba taka daje rękojmię prawidłowego wykonywania tego zawodu i czy w wieku 21 lat posiada już wystarczające doświadczenie życiowe.		
123.	Art. 1 pkt 20 lit. d	Popokonujemy wykreślić zmianę do art. 55 ust. 1c w pkt.1 w zakresie dodania lit h-i. UZASADNIENIE: Dodanie w art. 55 w ust. 1c w pkt. 1 lit h-i stanowiących, że kontroli podlegają także inne podmioty w tym wykonawcy i podwykonawcy jest nic nie mówiącym zapisem. Brak uzasadnienia do zmian w powyższym zakresie uniemożliwia ocenę jakie podmioty kryją się pod ogólnymi nazwami wykonawcy i podwykonawcy oraz jaki cel przyświecał powyższym zmianom. Proponujemy zatem wykreślenie powyższej zmiany lub jej doprecyzowanie poprzez zdefiniowanie podmiotów, o które rozszerzamy katalog podlegających kontroli.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia w art. 55 i art. 92a utd pojęcia „wykonawcy”.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
124.	art. 1 pkt 20 lit. d	W Projekcie ustawy operuje się pojęciami „wykonawcy” i „podwykonawcy” - art. 1 pkt 20 lit. d Projektu ustawy, dodający do wyliczenia w art. 55 ust. 1c w pkt. 1 po lit. g Ustawy o transporcie drogowym - „wykonawcę” i „podwykonawcę”. Pojęcia te nie są zdefiniowane ani w przedmiotowej Ustawie o transporcie drogowym ani też nie wprowadza tych pojęć planowana nowelizacja, a w kontekście znanych już pojęć ustawowych np. z ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r kodeks cywilny - mogą one budzić istotne wątpliwości interpretacyjne. Wątpliwości tych nie rozwiewa również Uzasadnienie Projektu ustawy, które w tym względzie jest nazbyt niedookreślone (nie zawiera odniesienia do tego przepisu wcale). Koniecznym wobec powyższego jest zatem albo uściślenie (zdefiniowanie) tych pojęć, ewentualnie wskazanie do jakiego rodzaju transportu drogowego mają one odniesienie, albo - zaniechanie zmiany. Wskazane powyżej zastrzeżenia do projektowanych Projektem ustawy zmian mogą skutkować powstawianiem istotnych barier i utrudnień w sferze wykonywania działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz przez polskich przedsiębiorców, w szczególności objawiających się zwiększeniem poziomu biurokratyzacji oraz wzrostem kosztów obsługi rachunkowo-księgowej, obowiązków archiwizacyjnych i sprawozdawczych prowadzonej działalności gospodarczej, a także nieuzasadnionym okolicznościami zakresem oraz sposobem zarządzania i przeprowadzania kontroli.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia w art. 55 i art. 92a utd pojęcia „wykonawcy”.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

125.	Propozycja nowej zmiany	Zmiana w art. 56 ust 1 ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie punktu 8) <i>inspektor ma prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych oraz grzywien w drodze mandatów karnych:</i> 8) zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 grudnia 2020 o dozorze technicznym	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
126.	art. 1 pkt 21 (art. 72 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym)	21) w art. 72 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa;”; Naszym zdaniem należy w art. 72 pkt 2 doprecyzować pojęcie „obiekt”. Ponadto brakuje zobowiązania, aby nadawca, załadowca był zobowiązany udostępniać służbom kontrolnym posiadane dokumenty przewozowe, w tym np. list przewozowy oraz kserokopię zezwolenia, jakie posiadał zagraniczny – spoza UE - przewoźnik, któremu zlecił do przewozu ładunek. Takie obowiązki, posiadania dokumentów podczas wykonywania przewozu kabotażowego słusznie wprowadza się w zmianie 26 dotyczącej art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. j, ale miałyby to dotyczyć tylko kierowcy, a naszym zdaniem konieczne jest wprowadzenie takiego samego obowiązku dla załadowców i odbiorców towarów. Brakuje także przepisu określającego, przez jaki okres czasu te listy przewozowe i inne dokumenty związane z przewozem powinny być przechowywane. UZASADNIENIE: Należy doprecyzować pojęcie „obiekt”. Przecież GITD nie powinno mieć możliwość wejścia z kontrolą na taśmy produkcyjne w zakładach pracy, ale na pewno powinno mieć prawo kontroli miejsca załadunku i rozładunku towarów. Obecnie brakuje jasnego uprawnienia dającego jakiegokolwiek organowi kontroli prawo kontroli tego, co dzieje się w zakładach pracy w punktach załadunku i rozładunku towarów oraz w biurach, gdzie przechowywane są dokumenty związane z przewozem towarów.	Uwaga została uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia zmian w art. 72 pkt 2 utd.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
127.	art. 1 pkt 21 (art. 72 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym)	21) w art. 72 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa;”; Naszym zdaniem należy w art. 72 pkt 2 doprecyzować pojęcie „obiekt”. Ponadto brakuje zobowiązania, aby nadawca, załadowca był zobowiązany udostępniać służbom kontrolnym posiadane dokumenty przewozowe, w tym np. list przewozowy oraz	Uwaga została uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia zmian w art. 72 pkt 2 utd.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		kserokopię zezwolenia, jakie posiadał zagraniczny – spoza UE - przewoźnik, któremu zlecił do przewozu ładunek. Takie obowiązki, posiadania dokumentów podczas wykonywania przewozu kabotażowego słusznie wprowadza się w zmianie 26 dotyczącej art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. j, ale miałyby to dotyczyć tylko kierowcy, a naszym zdaniem konieczne jest wprowadzenie takiego samego obowiązku dla załadowców i odbiorców towarów. Brakuje także przepisu określającego, przez jaki okres czasu te listy przewozowe i inne dokumenty związane z przewozem powinny być przechowywane. UZASADNIENIE: Należy doprecyzować pojęcie „obiekt”. Przecież GITD nie powinno mieć możliwość wejścia z kontrolą na taśmy produkcyjne w zakładach pracy, ale na pewno powinno mieć prawo kontroli miejsca załadunku i rozładunku towarów. Obecnie brakuje jasnego uprawnienia dającego jakimkolwiek organowi kontroli prawo kontroli tego, co dzieje się w zakładach pracy w punktach załadunku i rozładunku towarów oraz w biurach, gdzie przechowywane są dokumenty związane z przewozem towarów.		
128.	Propozycja nowego przepisu	Art. 73 Ustawa o Transporcie Drogowym Zjawiskiem powszechnym są kontrole drogowe po których pomimo wykrycia nieprawidłowości transport jest kontynuowany stwarzając zagrożenie na drodze. Dlatego też należy w str. 73 ustawy o transporcie drogowym dodać ust. 3 w treści: W toku kontroli inspektor może: <i>ust. 3 podczas kontroli drogowej nie dopuścić do realizacji dalszego przewozu lub usunąć pojazd z drogi na koszt nadawcy lub załadowcy w razie stwierdzenia podczas kontroli drogowej warunków poprawnego unieruchomienia ładunku w sposób niezgodny z normą EN 12 195-1 lub Wytycznymi Komisji Europejskiej odnośnie najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.</i> UZASADNIENIE: Brak możliwości zablokowania realizacji dalszego przewozu przez inspektora, który ujawnił naruszenia prowadzi do kuriozalnej sytuacji gdzie pojazd z niewłaściwie zabezpieczonym ładunkiem po odbyciu kontroli wyrusza w dalszą trasę stwarzając niebotyczne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
129.	Propozycja nowego przepisu	Art. 76 Ustawa o Transporcie Drogowym Brak wystarczających kwalifikacji przedstawicieli instytucji kontrolnych z zakresu normatywnego unieruchomienia ładunków.	Uwaga nie została uwzględniona.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i

		w artykule 76 ustawy o transporcie drogowym po ustępie 3 należy dodać ust. 3a w treści: <i>Inspektor podlega co najmniej raz na dwa lata szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej z najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.</i> UZASADNIENIE: Odpowiednie szkolenia poprawią jakość prowadzonych kontroli z zakresu mocowania ładunków, oraz pogłębią i uzupełnią wiedzę inspektorów w tym zakresie	Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Transportu Drogowego Najlepsza Droga
130.	Propozycja nowego przepisu	W art. 78 ust 2 postuluje się dopisanie: <i>wysokość miesięcznego dodatku inspekcyjnego nie może zależeć od wyników wstępnych lub szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz kontroli w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
131.	art. 1 pkt 26 lit. b	W proponowanym przepisie art. 87 ust. 6 UoTD proponujemy: - skreślenie wyrazów „art. 87” oraz „ustawy”. - dodanie na koniec części wspólnej, następujących wyrazów poprzedzonych przecinkiem: <i>„bez uszczerbku dla prawa przedstawiania tych dowodów w toku postępowania administracyjnego, karnego lub w sprawach o wykroczenie.”.</i> UZASADNIENIE: Pierwsza propozycja ma charakter porządkujący, celem realizacji zasad poprawnej legislacji (odwołania do ustępów w ramach tego samego artykułu nie wymagają wskazywania jego numeru). Propozycja druga ma na celu doprecyzowanie proponowanego przepisu oraz przeciwdziałanie mogącym występującym w praktyce ograniczeniom dowodowym w stosunku do przedsiębiorców, których kierowcy nie zgłosili uwag do protokołu kontroli i nie skorzystali z projektowanego prawa do kontaktu podczas czynności kontrolnych. Zwracamy uwagę, że zgodnie z wykształconą linią orzecniczą sądów administracyjnych, postępowanie kierowcy, szczególnie w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas kontroli, ma niestety istotne skutki dowodowe dla przedsiębiorcy. Postępowanie takie może bowiem w dzisiejszym stanie prawnym albo umożliwić podważenie na dalszym etapie, przyjętych przez kontrolujących ustaleń faktycznych (jeżeli kierowca wykaże postawę aktywną, zgłosi zastrzeżenia, czy uwagi) albo całkowicie zamknąć możliwość podważenia stanu faktycznego stwierdzonego podczas kontroli (jeżeli kierowca wykaże postawę bierną i milcząco przyzna wskazane przez organ fakty). Dzieje się tak, ponieważ	Uwaga została częściowo uwzględniona. Uwaga zasługuje na uwzględnieniu w części dotyczącej skreślenia w art. 87 ust. 6 u.t.d. wyrazów „art. 87” i „ustawy”, z uwagi na charakter redakcyjny. Natomiast nie jest zasadna propozycja dodania w art. 87 ust. 6 u.t.d. wyrazów „bez uszczerbku dla prawa przedstawiania tych dowodów w toku postępowania administracyjnego, karnego lub w sprawach o wykroczenie.” Przepis art. 87 u.t.d. dotyczy bowiem katalogu dokumentów, które powinny być w pojeździe w trakcie przewozu i które kierowca powinien okazać na	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		w ocenie ww. sądów, protokół kontroli stanowi dokument urzędowy, i tym samym korzysta z wiarygodności ustaleń w nim zawartych. Skoro ustaleń tych nie zakwestionował kierowca, który „na gorąco” może odnieść się do wszystkich czynności kontrolujących, to na dalszym etapie postępowania nie będzie mógł ich zakwestionować przedsiębiorca, któremu w takiej sytuacji pozostaną już tylko zarzuty dotyczące naruszenia prawa materialnego (patrz wyroki sądów: NSA - sygn. akt: II GSK 89/90, WSA - sygn. akt: VI SA/Wa 1482/07, czy WSA - sygn. akt: SA/Ke 855/13). Dlatego też prosimy o uwzględnienie naszej propozycji.	żądanie kontrolującego w toku kontroli.	
132.	art. 1 pkt 26 lit. b	W proponowanym przepisie art. 87 ust. 6 UoTD proponujemy: - skreślenie wyrazów „art. 87” oraz „ustawy”. - dodanie na koniec części wspólnej, następujących wyrazów poprzedzonych przecinkiem: <i>„bez uszczerbku dla prawa przedstawiania tych dowodów w toku postępowania administracyjnego, karnego lub w sprawach o wykroczenie.”.</i> UZASADNIENIE: Pierwsza propozycja ma charakter porządkujący, celem realizacji zasad poprawnej legislacji (odwołania do ustępów w ramach tego samego artykułu nie wymagają wskazywania jego numeru). Propozycja druga ma na celu doprecyzowanie proponowanego przepisu oraz przeciwdziałanie mogącym występującym w praktyce ograniczeniom dowodowym w stosunku do przedsiębiorców, których kierowcy nie zgłosili uwag do protokołu kontroli i nie skorzystali z projektowanego prawa do kontaktu podczas czynności kontrolnych. Zwracamy uwagę, że zgodnie z wykształconą linią orzeczniczą sądów administracyjnych, postępowanie kierowcy, szczególnie w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas kontroli, ma niestety istotne skutki dowodowe dla przedsiębiorcy. Postępowanie takie może bowiem w dzisiejszym stanie prawnym albo umożliwić podważanie na dalszym etapie, przyjętych przez kontrolujących ustaleń faktycznych (jeżeli kierowca wykaże postawę aktywną, zgłosi zastrzeżenia, czy uwagi) albo całkowicie zamknąć możliwość podważenia stanu faktycznego stwierdzonego podczas kontroli (jeżeli kierowca wykaże postawę bierną i milcząco przyzna wskazane przez organ fakty). Dzieje się tak, ponieważ w ocenie ww. sądów, protokół kontroli stanowi dokument urzędowy, i tym samym korzysta z wiarygodności ustaleń w nim zawartych. Skoro ustaleń tych nie zakwestionował kierowca, który „na gorąco” może odnieść się do wszystkich czynności kontrolujących, to na dalszym etapie postępowania nie będzie mógł ich zakwestionować przedsiębiorca, któremu w takiej sytuacji pozostaną już tylko zarzuty dotyczące naruszenia prawa materialnego (patrz wyroki sądów: NSA - sygn. akt: II GSK 89/90, WSA - sygn. akt: VI SA/Wa 1482/07, czy WSA - sygn. akt: SA/Ke 855/13). Dlatego też prosimy o uwzględnienie naszej propozycji.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Uwaga zasługuje na uwzględnieniu w części dotyczącej skreślenia w art. 87 ust. 6 u.t.d. wyrazów „art. 87” i „ustawy”, z uwagi na charakter redakcyjny. Natomiast nie jest zasadna propozycja dodania w art. 87 ust. 6 u.t.d. wyrazów „bez uszczerbku dla prawa przedstawiania tych dowodów w toku postępowania administracyjnego, karnego lub w sprawach o wykroczenie.” Przepis art. 87 u.t.d. dotyczy bowiem katalogu dokumentów, które powinny być w pojeździe w trakcie przewozu i które kierowca powinien okazać na żądanie kontrolującego w toku kontroli.	Konfederacja Lewiatan

133.	Propozycja nowego przepisu	Art. 87 Ustawa o Transporcie Drogowym Nagminne jest transportowanie towaru pojazdami nie spełniającymi norm bezpieczeństwa zatem w artykule 87 ust. 1 pkt 3) ustawy o transporcie drogowym, należy dodać po literze i) litery j) w treści: wykonując przewóz drogowy rzeczy - dokumenty związane z przewożonym ładunkiem, a także: j) dokument dopuszczający cysternę do eksploatacji TDT wynikający z art. 44 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 14 ust. 1 oraz art. 18 ust. 1 i 2 ustawy o dozorze technicznym. UZASADNIENIE: Konieczność posiadania dokumentu dopuszczającego cysternę do eksploatacji oznacza dokładniejsza weryfikacja środka transportu co zwiększy bezpieczeństwo na drodze.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
134.	Propozycja nowego przepisu	Art. 87 Ustawa o Transporcie Drogowym w artykule 87 ust. 1 pkt 3) ustawy o transporcie drogowym, należy dodać po literze j) litery k) w treści: wykonując przewóz drogowy rzeczy dokumenty związane z przewożonym ładunkiem, a także k) poświadczający prawidłowe unieruchomienie ładunku przez załadowcę w sposób zgodny z normą EN 12 195-1 lub Wytycznymi Komisji Europejskiej odnośnie najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunku w transporcie drogowym	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
135.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą 21, naszym zdaniem niezbędna jest kolejna nowa zmiana 26a dotycząca wprowadzenia nowego art. 87a. Proponujemy dodać nowy Art. 87a. [Obowiązki podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym,] 1. Podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, o których mowa w art. 55 ust. 1, w przypadku zlecenia międzynarodowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi spoza obszaru Unii Europejskiej albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, zobowiązane są do uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu oraz do przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu. 2. Podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, o których mowa w art. 55 ust. 1, w przypadku zlecenia krajowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi zagranicznemu albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, zobowiązane są do uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu kabotażowego oraz do przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		3. Należałoby jeszcze zapisać obowiązek kontroli, czy przypadkiem nie jest to „nadprogramowy” przewóz kabotażowy po wykonaniu przewozu wewnątrz UE??? Dokumenty, o których mowa w ust. 1-2 [lub 3], powinny być przechowywane przez okres co najmniej 2 lat od daty wykonania przewozu i udostępniane upoważnionym organom kontrolnym. UZASADNIENIE: Dotychczas, z powodu braku ustawowego określenia jakichkolwiek obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, GITD praktycznie ich nie kontroluje. Natomiast polscy przewoźnicy, którzy chcieliby świadczyć usługi przewozowe w innych krajach są skutecznie z tamtych rynków eliminowani. W celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji, wprowadzenia proponowanych nowych regulacji prawnych uważamy za konieczne.		
136.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą 21, naszym zdaniem niezbędna jest kolejna nowa zmiana 26a dotycząca wprowadzenia nowego art. 87a. Proponujemy dodać nowy Art. 87a. [Obowiązki podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym,] 4. Podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, o których mowa w art. 55 ust. 1, w przypadku zlecenia międzynarodowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi spoza obszaru Unii Europejskiej albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, zobowiązane są do uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu oraz do przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu. 5. Podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, o których mowa w art. 55 ust. 1, w przypadku zlecenia krajowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi zagranicznemu albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, zobowiązane są do uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu kabotażowego oraz do przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		6. Należałoby jeszcze zapisać obowiązek kontroli, czy przypadkiem nie jest to „nadprogramowy” przewóz kabotażowy po wykonaniu przewozu wewnątrz UE??? Dokumenty, o których mowa w ust. 1-2 [lub 3], powinny być przechowywane przez okres co najmniej 2 lat od daty wykonania przewozu i udostępniane upoważnionym organom kontrolnym. UZASADNIENIE: Dotychczas, z powodu braku ustawowego określenia jakichkolwiek obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, GITD praktycznie ich nie kontroluje. Natomiast polscy przewoźnicy, którzy chcieliby świadczyć usługi przewozowe w innych krajach są skutecznie z tamtych rynków eliminowani. W celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji, wprowadzenia proponowanych nowych regulacji prawnych uważamy za konieczne.		
137.	Propozycja nowego przepisu	Art. 89a2 Ustawa o Transporcie Drogowym Zjawiskiem powszechnym są kontrole drogowe po których pomimo wykrycia nieprawidłowości transport jest kontynuowany stwarzając zagrożenie na drodze. Zapobiec temu można poprzez dodanie do art. 89a2 ustawy o transporcie drogowym w treści: Czynności organu w razie w razie wykonywania przewozu drogowego rzeczy z nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku. <i>1. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z nienormatywnie unieruchomionym i zabezpieczonym ładunkiem organ uprawniony do kontroli:</i> <i>1) usuwa pojazd samochodowy, na koszt nadawcy lub podmiotu dokonującego czynności załadunkowe, na najbliższy parking strzeżony,</i> <i>2) w zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu samochodowego stosuje się odpowiednio przepisy prawa o ruchu drogowym art. 130a ust. 2 pkt 3). 3) zwrot pojazdu samochodowego z parkingu strzeżonego następuje po przedstawieniu organowi, o którym mowa w ust. 1, normatywnie unieruchomiony i zabezpieczony ładunek.</i> UZASADNIENIE: Zgodnie z statystyką Komisji Europejskiej 25 % wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych ciężarowych środków transportowych jest pochodną nienormatywnego unieruchomienia ładunków (w kontekście normy PN EN 12 195-1). Brak prawnych możliwości zatrzymania pojazdu którego ładunek nie został prawidłowo zabezpieczony	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		skutkuje jego ponownym wtargnięciem na drogi publiczne i stanowi zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Projekt regulacji skutkuje zapobieżeniem przed kontynuowaniem przewozu ładunków zagrażających bezpieczeństwu innych uczestników ruchu drogowego.		
138.	Propozycja nowego przepisu	Art. 92 a Ustawa o Transporcie Drogowym Z uwagi na brak możliwości wymierzenia sankcji finansowej na nadawcę lub załadowcę za uchybienie normie PN EN 12 195-1 w związku z naruszeniami uregulowanymi w art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym. Postuluje się ustanowienie w art. 92a ustępu 5a ustawy o Transporcie drogowym w treści: <i>5a. Nadawca o którym mowa w ust. 11 pkt. 2) uiszcza kaucję w wymiarze 40 000 złotych za każde osobne naruszenie w ramach realizacji przewozu drogowego o którym mowa w art. 36 ust. 1 pkt. 2 lit b) Ustawy Prawo Przewozowe, uchybiającego zasadom unieruchomienia ładunku zgodnie z normą PN EN 12 195-1 lub Wytycznymi (Komisji Europejskiej) odnośnie europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym o którym w związku z art. 130a ust. 2 pkt. 3. Kaucja ulega zaliczeniu na poczet kary z chwilą wyczerpania toku instancji odwoławczych przed urzędami administracyjnymi lub sądami powszechnymi.</i> UZASADNIENIE: Możliwość penalizacji za uchybienia skutkuje wzmożonym poczuciem konieczności przestrzegania prawa, co za tym idzie poprawą bezpieczeństwa.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
139.	Propozycja nowego przepisu	Art. 92 a Ustawa o Transporcie Drogowym Z uwagi na częste próby bezprawnego przenoszenia odpowiedzialności za normatywne zabezpieczenie towaru postuluje się ustanowienie w art. 92a ustępu 11a w treści: <i>11a Przepisy ust. 5a stosuje się do nadawcy lub podmiotu wykonującego czynności ładunkowe innego niż przewoźnik lub kierowca, naruszającego zasady unieruchomienia ładunku zgodnie z normą PN EN 12 195-1.</i> <i>- jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.</i> UZASADNIENIE: Nagminne są próby przenoszenia odpowiedzialności na Przewoźnika / kierowcę, pomimo wyraźnych przepisów wskazujących, że podmiotem odpowiedzialnym za normatywne zabezpieczenie towaru jest nadawca bądź załadowca, należy zatem ukrócić ów proceder poprzez wprowadzenie przepisu skutkującego wyłączeniem możliwości przeniesienia odpowiedzialności za nienormatywnie unieruchomiony ładunek na przewoźnika lub kierowcę	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

140.	Propozycja nowego przepisu	Art. 92a Ustawa o Transporcie Drogowym nowelizacji artykułu 92a ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie ust. 5a w treści: <i>podmiotu wykonującego czynności ładunkowe o którym mowa w ust. 11 pkt. 4) uiszcza kaucję w wymiarze 40.000 zł.</i> UZASADNIENIE: Nowelizacja powinna uwzględniać wymiar kaucji nakładanej na nadawcę w przypadku stwierdzenia przez instytucje kontrolne realizacji transportu drogowego z naruszeniem warunków wynikających z normy PN EN 12 195-1	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
141.	Propozycja nowego przepisu	Art.. 95 Ustawy o Transporcie Drogowym Za skutki finansowe nienormatywnego zabezpieczenia towaru odpowiedzialność winny ponosić podmioty odpowiedzialne za jego zabezpieczenie czyli nadawca / załadowca, nie natomiast przewoźnik czy kierowca. Należy zatem dodać ust. 2a - skutkujący możliwością pobrania podczas kontroli drogowej kaucji od nadawców lub załadowców w związku z naruszeniami wyrażonymi w art. 130a Ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602). Postuluje się zatem ustanowienie w art. 95 ust. 2a w brzmieniu: <i>2a. W zakresie postępowania w związku art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym o którym mowa w ust. 2 pkt. 3), pobiera się kaucję w wymiarze określonym w art. 92a Ustawy o transporcie drogowym.</i> UZASADNIENIE: Regulacje prawne powinny jednoznacznie regulować odpowiedzialność nadawcy za unieruchomienie jednostek ładunkowych na podczas transportu drogowego ciężarowymi środkami transportowymi. Zgodnie z ostatnią linią orzecznictwa sądów powszechnych, odpowiedzialność za nieprawidłowe mocowanie ładunku na gruncie aktualnie obowiązującego prawa krajowego ponoszą co do zasady nadawcy lub załadowcy – jednak przedmiotowa zasada nie została expressis verbis wystarczająco precyzyjnie wyrażona w krajowych regulacjach i wynika obecnie z kompilacji kilku różnych regulacji krajowych i międzynarodowych. Przewoźnik i kierowca nie posiadają wiedzy dotyczącej sposobu upakowania, opakowania, podatności na zgniatanie ładunku – te cechy charakterystyczne są znane nadawcy/załadowcy jako podmiotom wykwalifikowanym w ich dystrybucji. Kaucja/kara pieniężna w przypadku naruszenia powinna zostać scedowana na profesjonalnego załadowcę, który zna swój towar i wie jakich środków mocujących użyć aby ładunek był prawidłowo zabezpieczony i nie stwarzał zagrożenia dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		Za regulacjami wyrażającymi odpowiedzialność nadawców za brak unieruchomienia ładunków powinny nadać także regulacje umożliwiające realizację skutecznej kontroli. W tym zakresie (na wzór rozwiązań w Niemczech), konieczne wydaje się udzielenie organom kontrolnym uprawnienia do wymierzenia kaucji na względem nadawcy lub w niektórych przypadkach załadowcy na okoliczność zatrzymania pojazdu, który nie spełnia wymagań wynikających z polskiego prawa i normy PN EN 12 195-1 w zakresie normatywnego unieruchomienia ładunków.		
142.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c proponujemy w art. 95a dodać nowy ust. 1a. [obecnie dot. posiadania bazy eksploatacyjnej] KARY DLA ZARZĄDZAJĄCEGO W celu skutecznej egzekucji postanowień zawartych w art. 7c ust. 2 i 3c, naszym zdaniem, w Rozdziale 11 należy prowadzić zmiany w przepisach karnych. Proponujemy, aby art. 95a otrzymał brzmienie: Art. 95a. [Kara pieniężna za brak zwrotu zezwolenia i certyfikatu kompetencji zawodowych] 1. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji lub wypisów z tych dokumentów albo świadectwa kierowcy nie zwraca ich organowi, który ich udzielił, w terminie 14 dni od dnia, w którym odpowiednio decyzja o cofnięciu zezwolenia, licencji, o czasowym cofnięciu wypisów z licencji wspólnotowej lub o cofnięciu świadectwa kierowcy stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł. 1a. Kto, będąc zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 3 pkt 3,łoży takie oświadczenia nieprawdziwe - podlega karze pieniężnej w wysokości 10.000 zł za każdy taki przypadek. UZASADNIENIE: Ponadto są konieczne przepisy karne dla nieuczciwych przedsiębiorców oraz nieuczciwych zarządzających transportem za składanie fałszywych oświadczeń – obecnie niektórzy kpią sobie z organów wydających uprawnienia. Obecnie, wrywko kontrolowane przez GITD „bazy eksploatacyjne” tylko w 25% okazywały się prawdziwymi bazami, a reszta przedsiębiorców przepraszała, i za chwile składała kolejne – także często fałszywe oświadczenie. Dotychczas takie praktyki są bezkarne. Także należy skutecznie wyeliminować dzisiejsze praktyki „bycia” zarządzającym transportem w 100 firmach na obszarze całego kraju! Dla recydywistów należałoby jednak wprowadzić za składanie fałszywych oświadczeń sankcje karne przewidziane w Kodeksie Karnym.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

143.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c proponujemy w art. 95a dodać nowy ust. 1a. [obecnie dot. posiadania bazy eksploatacyjnej] KARY DLA ZARZĄDZAJĄCEGO W celu skutecznej egzekucji postanowień zawartych w art. 7c ust. 2 i 3c, naszym zdaniem, w Rozdziale 11 należy prowadzić zmiany w przepisach karnych. Proponujemy, aby art. 95a otrzymał brzmienie: Art. 95a. [Kara pieniężna za brak zwrotu zezwolenia i certyfikatu kompetencji zawodowych] 1. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji lub wypisów z tych dokumentów albo świadectwa kierowcy nie zwraca ich organowi, który ich udzielił, w terminie 14 dni od dnia, w którym odpowiednio decyzja o cofnięciu zezwolenia, licencji, o czasowym cofnięciu wypisów z licencji wspólnotowej lub o cofnięciu świadectwa kierowcy stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł. 1a. Kto, będąc zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 3 pkt 3,łoży takie oświadczenia nieprawdziwe - podlega karze pieniężnej w wysokości 10.000 zł za każdy taki przypadek. UZASADNIENIE: Ponadto są konieczne przepisy karne dla nieuczciwych przedsiębiorców oraz nieuczciwych zarządzających transportem za składanie fałszywych oświadczeń – obecnie niektórzy kpią sobie z organów wydających uprawnienia. Obecnie, wrywko kontrolowane przez GITD „bazy eksploatacyjne” tylko w 25% okazywały się prawdziwymi bazami, a reszta przedsiębiorców przepraszała, i za chwile składała kolejne – także często fałszywe oświadczenie. Dotychczas takie praktyki są bezkarne. Także należy skutecznie wyeliminować dzisiejsze praktyki „bycia” zarządzającym transportem w 100 firmach na obszarze całego kraju! Dla recydywistów należałoby jednak wprowadzić za składanie fałszywych oświadczeń sankcje karne przewidziane w Kodeksie Karnym.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
144.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c proponujemy w art. 95a dodać nowy ust. 2a. [obecnie dot. zarządzającego transportem] 2. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, nie zwraca tego dokumentu organowi, który wydał decyzję administracyjną o niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		2a. Kto, będąc zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 3 pkt 1, złoży takie oświadczenia dla większej ilości przewoźników lub większej ilości pojazdów, niż ilości określone w art. 7c ust 2 i 3, - podlega karze pieniężnej w wysokości 5.000 zł za każdy taki przypadek. 3. Kary, o których mowa w ust. 1, 2 i 2a, nakłada w drodze decyzji administracyjnej organ właściwy w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji. 4. Kary, o których mowa w ust. 1, 2 i 2a stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, z tym że te kary pobierane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. UZASADNIENIE: Ponadto są konieczne przepisy karne dla nieuczciwych przedsiębiorców oraz nieuczciwych zarządzających transportem za składanie fałszywych oświadczeń – obecnie niektórzy kpią sobie z organów wydających uprawnienia. Obecnie, wrywko kontrolowane przez GITD „bazy eksploatacyjne” tylko w 25% okazywały się prawdziwymi bazami, a reszta przedsiębiorców przepraszała, i za chwile składała kolejne – także często fałszywe oświadczenie. Dotychczas takie praktyki są bezkarne. Także należy skutecznie wyeliminować dzisiejsze praktyki „bycia” zarządzającym transportem w 100 firmach na obszarze całego kraju! Dla recydywistów należałoby jednak wprowadzić za składanie fałszywych oświadczeń sankcje karne przewidziane w Kodeksie Karnym.	sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	
145.	Propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c proponujemy w art. 95a dodać nowy ust. 2a. [obecnie dot. zarządzającego transportem] 2. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, nie zwraca tego dokumentu organowi, który wydał decyzję administracyjną o niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 500 zł. 2a. Kto, będąc zobowiązany do złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 7a ust. 3 pkt 1, złoży takie oświadczenia dla większej ilości przewoźników lub większej ilości pojazdów, niż ilości określone w art. 7c ust 2 i 3, - podlega karze pieniężnej w wysokości 5.000 zł za każdy taki przypadek.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy odstąpiono od zaproponowanych zmian w art. 7 c utd z uwagi na liczne rozbieżności w zakresie sposobu uregulowania wskazanego zagadnienia zgłoszone w toku uzgodnień i konsultacji. W związku z tym zmiany w art. 7c utd nie są zasadne.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		3. Kary, o których mowa w ust. 1, 2 i 2a, nakłada w drodze decyzji administracyjnej organ właściwy w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji. 4. Kary, o których mowa w ust. 1, 2 i 2a stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, z tym że te kary pobierane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. UZASADNIENIE: Ponadto są konieczne przepisy karne dla nieuczciwych przedsiębiorców oraz nieuczciwych zarządzających transportem za składanie fałszywych oświadczeń – obecnie niektórzy kpią sobie z organów wydających uprawnienia. Obecnie, wrywko kontrolowane przez GITD „bazy eksploatacyjne” tylko w 25% okazywały się prawdziwymi bazami, a reszta przedsiębiorców przepraszała, i za chwile składała kolejne – także często fałszywe oświadczenie. Dotychczas takie praktyki są bezkarne. Także należy skutecznie wyeliminować dzisiejsze praktyki „bycia” zarządzającym transportem w 100 firmach na obszarze całego kraju! Dla recydywistów należałoby jednak wprowadzić za składanie fałszywych oświadczeń sankcje karne przewidziane w Kodeksie Karnym.		
146.	art. 1 pkt 30	Znaczący wzrost kar za różne naruszenia umyślne jest zrozumiały, tymczasem wzrost kar za naruszenia, których kierowca może dopuścić się przypadkowo lub nieświadomie budzi sprzeciw. Innym istotnym czynnikiem nieumyślnych naruszeń jest stan infrastruktury, w szczególności niedostateczna ilość bezpiecznych parkingów. Proponowany restrykcyjny system kar narusza poczucie sprawiedliwości i w efekcie spowoduje wzrost wydatków głównie uczciwych przewoźników, a jako przykłady można wymienić: <i>a. 7.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień. Dwukrotny wzrost kary ze 100 PLN na 200 PLN za naruszenie, które powstaje często nieświadomie i nie ma wpływu na bezpieczeństwo na drodze.</i> <i>b. 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</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była	Polska Izba Spedycji i Logistyki

		<i>zakończenia dziennego okresu pracy lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył - za każdy dzień podlegający kontroli. Pięciokrotny wzrost kary (ze 100 PLN do 500 PLN) za każdy dzień, w którym kierowca nie robi wpisu manualnego (często omyłkowo, lub nieświadomie) lub za każdy dzień, w którym nie wprowadzi kraju zakończenia lub rozpoczęcia, co może się zdarzyć i nie jest celowym działaniem kierowcy (przykładowo kierowca przychodzi do pracy po urlopie, przez roztargnienie wkłada kartę do tachografu i ta po minucie loguje się samoczynnie bez wpisu manualnego - kara 14 dni x 500 PLN = 7000 PLN). Dodano również „brak symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył”, co obecnie nie jest wymagane (a w niektórych krajach może zostać uznane za naruszenie, bo jeszcze nie obowiązuje), więc początkowo kierowcy na pewno będą mieć trudności z dostosowaniem się do tego przepisu.</i> <i>c. Dwukrotne zwiększenie kar za przekroczenia czasu jazdy lub skrócenia odpoczynku do 1 godziny, liczone już od 1 minuty, bez żadnej tolerancji. O ile przekroczenia czasów jazdy, czy skrócenia odpoczynku o kilka godzin zdarzają się niezwykle rzadko, o tyle kilkuminutowe przekroczenia, zdarzają się znacznie częściej, a kierowca nie ma na nie często wpływu, gdyż wynikają z warunków panujących na drodze.</i> W tym miejscu pragniemy zwrócić uwagę, że projektowane zmiany wykraczają poza zakres orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 roku w sprawie K11/15. Projekt deklaratywnie motywuje się w jego uzasadnieniu koniecznością wykonania tego wyroku, nie uwzględniając faktu, że Trybunał orzekał wyłącznie o kierowcach świadczących usługi przewozowe w transporcie międzynarodowym oraz przede wszystkim wskazał na konieczność stworzenia przepisów uwzględniających specyfikę ich pracy. Naszym zdaniem, całokształt proponowanych przepisów, na które składa się znaczne zwiększenie kosztów pracy, zmniejszenie elastyczności planowania pracy kierowcy i nałożenie kolejnych obowiązków o charakterze administracyjnym - w sposób istotny pogorszy warunki prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Nieunikniony wzrost stawek frachtowych w transporcie drogowym będzie miał także negatywny wpływ na inne działy gospodarki korzystające z usług transportu. Wzrost ceny usług transportowych doprowadzi do podniesienia cen pozostałych towarów i usług konsumpcyjnych (czynnik inflacyjny) i w efekcie pogorszy koniunkturę gospodarczą, nie tylko w obrębie rynku transportu drogowego, ale w kontekście całej gospodarki. Innym negatywnym skutkiem proponowanych przepisów będzie wzrost	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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	

		samozatrudnienia i ryzyko poszerzenia szarej strefy w transporcie drogowym, szczególnie wśród małych i średnich przedsiębiorstw. Reasumując, projektowana ustawa nie powinna wejść w życie. Sugerujemy weryfikację spornych zapisów, konsultacje ze środowiskiem branży transportu, spedycji i logistyki w celu wypracowania niezbędnych zmian w miarę możliwości łagodzących ich negatywne skutki zarówno dla transportu, jak i całej gospodarki.		
147.	Art. 1 pkt 30-32	Odrębnym problemem mogącym budzić wątpliwości, co do treści planowanych zmian jest drastyczny wzrost wysokości kwot grzywny, możliwych do nałożenia w przypadku stwierdzenia naruszeń, a opisanych w Art. 1 pkt 30-32 Projektu ustawy. Wbrew twierdzeniom zawartym w Uzasadnieniu do Projektu ustawy, zmiana poziomu skali przypisanej wagi naruszenia nie jest wystarczającą przesłanką do tak dużej zmiany, tym bardziej, że w żaden sposób nie uzasadnia się ani nie wyjaśnia przyczyn zmiany przypisanych kategorii wagi naruszenia. Zmiany te dotyczą niemal wszystkich naruszeń, poza najwyższymi kwotami grzywny, wyszczególnionych w załącznikach do ustawy zmienianej.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

			przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
148.	art. 1 pkt 30	W art. 1 pkt 30 ustawy zmieniającej proponujemy: - skreślić lit. a, b i d, - w proponowanej w lit. c nowej pozycji 5.7 załącznika do UoTD proponujemy wykreślenie z opisu naruszenia wyrazów „lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną” i zmianę wysokości proponowanej kary na 100 złotych. UZASADNIENIE: Proponowane w lit a, b i d zmiany zwiększają jedynie represyjność polskich przepisów transportowych wobec kierowców bez szczególnego uzasadnienia. Nie są one także związane z wprowadzeniem nowych rodzajów naruszeń związanych ze zmianami wprowadzonymi Pakietem mobilności. Stąd proponujemy ich wykreślenie. Z kolei zaproponowana nowa jednostka redakcyjna wprowadza odpowiedzialność kierowcy za odebranie w kabinie lub w miejscu niewłaściwie wyposażony regularnego odpoczynku i odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin. Uważamy, że odbiór w kabinie takiego odpoczynku w większości przypadków wynika z braku odpowiedniej infrastruktury drogowej w całej Europie (ta okoliczność była także podnoszona przez przedstawicieli organizacji społecznych, ale i przedstawicieli Rządu także podczas prac nad Pakietem mobilności), a na wyposażenie miejsca noclegowego kierowcy nie ma wpływu. Dlatego też proponujemy zmianę opisu naruszenia i obniżenie proponowanej stawki kary nakładanej na kierowcę.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

			drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
149.	art. 1 pkt 30	W art. 1 pkt 30 ustawy zmieniającej proponujemy: - skreślić lit. a, b i d, - w proponowanej w lit. c nowej pozycji 5.7 załącznika do UoTD proponujemy wykreślenie z opisu naruszenia wyrazów „lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną” i zmianę wysokości proponowanej kary na 100 złotych. UZASADNIENIE: Proponowane w lit a, b i d zmiany zwiększają jedynie represyjność polskich przepisów transportowych wobec kierowców bez szczególnego uzasadnienia. Nie są one także związane z wprowadzeniem nowych rodzajów naruszeń związanych ze zmianami wprowadzonymi Pakietem mobilności. Stąd proponujemy ich wykreślenie. Z kolei zaproponowana nowa jednostka redakcyjna wprowadza odpowiedzialność kierowcy za odebranie w kabinie lub w miejscu niewłaściwie wyposażony regularnego odpoczynku i odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin. Uważamy, że odbiór w kabinie takiego odpoczynku w większości przypadków wynika z braku odpowiedniej infrastruktury drogowej w całej Europie (ta okoliczność była także podnoszona przez przedstawicieli organizacji społecznych, ale i przedstawicieli Rządu także podczas prac nad Pakietem mobilności), a na wyposażenie miejsca noclegowego kierowcy nie ma wpływu. Dlatego też proponujemy zmianę opisu naruszenia i obniżenie proponowanej stawki kary nakładanej na kierowcę.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Konfederacja Lewiatan

			konkurencji na rynku przewozów drogowych. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
150.	Art. 1 pkt 30	W sposób kategoryczny i stanowczy protestujemy wobec projektowanemu systemowi zaostżenia sankcji pieniężnych określonych w załącznikach do UTD. Branża transportu drogowego nie może być „dojną krowa” do łatania budżetu Państwa po pandemii covid-19. Gigantyczne kary jakie już płacą przewoźnicy, poza fiskalnym skutkiem żadnych innych realnie nie dają. Ustawodawca zafundował przewoźnikom obszerny katalog kar w ramach e-Toll, z których zdecydowana większość nie ma absolutnie związku z nieuiszczeniem opłaty drogowej. Dlatego żądamy pilnych konsultacji z całą branżą w zakresie zaostżania kar finansowych. Rozumiemy wprowadzanie poddziału na wagę naruszenia poprzez określenie go jako: - PN, poważne naruszenie - BPN bardzo poważne naruszenie - NN najpoważniejsze naruszenie, co wynika z przepisów unijnych i już od kilku lat funkcjonuje w porządku prawnym krajowym. Nie można jednak bezrefleksyjnie i automatycznie podwyższać kary „pod płaszczykiem unijnych norm” mając nadzieję, że tym sposobem osiągnie się cel określony w uzasadnieniu (str. 14 akapit drugi) jako „w celu udoskonalenia systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, aby sankcje 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.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

		działalności gospodarczej dla nieuczciwych przedsiębiorców jest znacznie dotkliwsza i odstrasza, niż windowanie bez końca wysokości kar. Postulujemy również obniżenie kar, które nie podlegają zgodnie z prawem unijnym kwalifikacji według wag PN, BNP, NN. Projektowane w aktualnym brzmieniu przepisy spowodują tylko i wyłącznie większy odsetek spraw kierowanych na drogę odwołania w postępowaniu administracyjnym i dalej skargi na drogę sądowo-administracyjnej. Zatem w sposób całkowicie negatywny oceniamy tryb i treść proponowanych zapisów w obszarze sankcji administracyjnych.	Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
151.	art. 1 pkt 31	W dodawanym punkcie: - 1.16.1 jest przewidziana kara 5.000 zł za brak posiadania lokalu – Nie wiemy czego ta kara dotyczy? Czy chodzi tylko o brak lokalu, jak niby ma się obecna „bazę eksploatacyjną”? Wydaje się, że ten punkt powinien zostać ponownie przeanalizowany i zapisany czytelnie o co chodzi? UZASADNIENIE: Ponadto, jest to chyba nieadekwatnie niska kara. Wynajem lokalu to kilka tysięcy zł miesięcznie a prawdopodobieństwo kontroli jeden raz na 5 lat, więc po co wynajmować lokal? Nadal nie ma kary za wskazanie „bazy” a po uzyskaniu uprawnienia późniejsze się jej „pozbycie”. Nie wiemy jaka będzie kara jeżeli w trakcie kontroli fizycznie nie będzie „bazy/siedzib”?	Uwaga została uwzględniona. Doprecyzowano przepis w tym zakresie zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
152.	art. 1 pkt 31	W dodawanym punkcie: - 1.16.1 jest przewidziana kara 5.000 zł za brak posiadania lokalu – Nie wiemy czego ta kara dotyczy? Czy chodzi tylko o brak lokalu, jak niby ma się obecna „bazę eksploatacyjną”? Wydaje się, że ten punkt powinien zostać ponownie przeanalizowany i zapisany czytelnie o co chodzi? UZASADNIENIE: Ponadto, jest to chyba nieadekwatnie niska kara. Wynajem lokalu to kilka tysięcy zł miesięcznie a prawdopodobieństwo kontroli jeden raz na 5 lat, więc po co wynajmować lokal? Nadal nie ma kary za wskazanie „bazy” a po uzyskaniu uprawnienia późniejsze się jej „pozbycie”. Nie wiemy jaka będzie kara jeżeli w trakcie kontroli fizycznie nie będzie „bazy/siedzib”?	Uwaga została uwzględniona. Doprecyzowano przepis w tym zakresie zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
153.	art. 1 pkt 31	- 1.16.2 jest przewidziana kara 2.000 zł, opisano jako związaną z „siedzibą” ale tak naprawę chodzi o przypadek nieposiadania żadnego pojazdu – czy brzmienie tego zapisu nie jest mylące? UZASADNIENIE:	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		Ponadto, jest to chyba nieadekwatnie niska kara. Wynajem lokalu to kilka tysięcy zł miesięcznie a prawdopodobieństwo kontroli jeden raz na 5 lat, więc po co wynajmować lokal? Nadal nie ma kary za wskazanie „bazy” a po uzyskaniu uprawnienia późniejsze się jej „pozbycie”. Nie wiemy jaka będzie kara jeżeli w trakcie kontroli fizycznie nie będzie „bazy/siedzib”?		
154.	art. 1 pkt 31	- 1.16.2 jest przewidziana kara 2.000 zł, opisano jako związaną z „siedzibą” ale tak naprawę chodzi o przypadek nieposiadania żadnego pojazdu – czy brzmienie tego zapisu nie jest mylące? UZASADNIENIE: Ponadto, jest to chyba nieadekwatnie niska kara. Wynajem lokalu to kilka tysięcy zł miesięcznie a prawdopodobieństwo kontroli jeden raz na 5 lat, więc po co wynajmować lokal? Nadal nie ma kary za wskazanie „bazy” a po uzyskaniu uprawnienia późniejsze się jej „pozbycie”. Nie wiemy jaka będzie kara jeżeli w trakcie kontroli fizycznie nie będzie „bazy/siedzib”?	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
155.	art. 1 pkt 31	W art. 1 pkt 31 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a: · skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pkt 1.1, pkt 1.1a oraz pkt 1.7.1 · w pozycji pkt 1.7.1 zmienić wysokość kary pieniężnej na 150 złotych - w lit. c skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pozycji pkt 5.10.1, w której proponujemy zmianę opisu naruszenia na: <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego 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”,</i> a także zmianę wysokości kary na 200 złotych za każdego kierowcę - w lit. skreślić wszystkie proponowane pozycje, z wyjątkiem pozycji pkt 6.1.1, pkt 6.1.2, pkt 6.1.3, pkt 6.1.5, pkt 6.1.6, pkt 6.2.1 oraz pkt 6.3.1. UZASADNIENIE: Znacząca większość zaproponowanych zmian nie ma związku z wdrożeniem Pakietu mobilności, ochroną polskiego rynku transportu drogowego, czy też ze zwalczaniem najbardziej jaskrawych przejawów nieuczciwej konkurencji. Stąd odbieramy je jako nieuzasadnione zwiększenie represyjności wobec branży. Szczególnie, że co wielokrotnie podkreślaliśmy w orzecnictwie pracodawca <i>de facto</i> odpowiada na zasadach ryzyka i nie ma możliwości skorzystania nawet z tych wątpliwych przesłanek	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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).	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		ekskulpacyjnych (kontratypów), które zawarte są ustawie. Zawsze, spotykamy się ze stwierdzeniem, że pracodawca jako profesjonalny uczestnik rynku mógł zapobiec naruszeniu - co w realnym życiu gospodarczym nie jest prawdą. Stąd proponujemy wykreślenie wszystkich pozycji, z wyjątkiem tych, które: - usuwają lukę związaną z wdrożeniem Pakietu mobilności, - są naruszeniami intencjonalnymi i godzącymi w istotny sposób w bezpieczeństwo ruchu drogowego, polski rynek transportowy oraz uczciwą konkurencję. Jednocześnie zaproponowaliśmy zmianę opisu naruszenia w zakresie odbioru regularnego odpoczynku tak, aby było ono związane z intencjonalnymi działaniami pracodawcy, a nie z okolicznościami na które nie miał wpływu (np. brak miejsc noclegowych i parkingowych, albo samowola kierowcy, który mimo organizacji pracy nie zastosował się do wymaganego prawem unijnym zachowania. Zaproponowaliśmy także zmianę wysokości kary, gdyż jej wysokość wskazana w projekcie, wobec wspomnianego wyżej powszechnego braku miejsc parkingowych o noclegowych jest niesprawiedliwa i niemoralna!	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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
156.	art. 1 pkt 31	W art. 1 pkt 31 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a: · skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pkt 1.1, pkt 1.1a oraz pkt 1.7.1 · w pozycji pkt 1.7.1 zmienić wysokość kary pieniężnej na 150 złotych - w lit. c skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pozycji pkt 5.10.1, w której proponujemy zmianę opisu naruszenia na: <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego 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”,</i> a także zmianę wysokości kary na 200 złotych za każdego kierowcę - w lit. skreślić wszystkie proponowane pozycje, z wyjątkiem pozycji pkt 6.1.1, pkt 6.1.2, pkt 6.1.3, pkt 6.1.5, pkt 6.1.6, pkt 6.2.1 oraz pkt 6.3.1. UZASADNIENIE: Znacząca większość zaproponowanych zmian nie ma związku z wdrożeniem Pakietu mobilności, ochroną polskiego rynku transportu drogowego, czy też ze zwalczaniem najbardziej jaskrawych przejawów nieuczciwej konkurencji. Stąd odbieramy je jako nieuzasadnione zwiększenie represyjności wobec branży. Szczególnie, że co wielokrotnie podkreślaliśmy w orzecznictwie pracodawca <i>de facto</i> odpowiada na zasadach ryzyka i nie ma możliwości skorzystania nawet z tych wątpliwych przesłanek ekskulpacyjnych (kontratypów), które zawarte są ustawie. Zawsze, spotykamy się ze	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Konfederacja Lewiatan

		stwierdzeniem, że pracodawca jako profesjonalny uczestnik rynku mógł zapobiec naruszeniu - co w realnym życiu gospodarczym nie jest prawdą. Stąd proponujemy wykreślenie wszystkich pozycji, z wyjątkiem tych, które: - usuwają lukę związaną z wdrożeniem Pakietu mobilności, - są naruszeniami intencjonalnymi i godzącymi w istotny sposób w bezpieczeństwo ruchu drogowego, polski rynek transportowy oraz uczciwą konkurencję. Jednocześnie zaproponowaliśmy zmianę opisu naruszenia w zakresie odbioru regularnego odpoczynku tak, aby było ono związane z intencjonalnymi działaniami pracodawcy, a nie z okolicznościami na które nie miał wpływu (np. brak miejsc noclegowych i parkingowych, albo samowola kierowcy, który mimo organizacji pracy nie zastosował się do wymaganego prawem unijnym zachowania. Zaproponowaliśmy także zmianę wysokości kary, gdyż jej wysokość wskazana w projekcie, wobec wspomnianego wyżej powszechnego braku miejsc parkingowych o noclegowych jest niesprawiedliwa i niemoralna!	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.. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
157.	art. 1 pkt 31 lit. a	W zmianie 31 odnoszącej się do załącznika nr 3 należałoby dodać nowe punktów 1.16.3 i 1.16.2 1.16.3 Naruszenie wymogów określonych w art. 78a, przez podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, w zakresie: 1. zlecenia międzynarodowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi spoza obszaru Unii Europejskiej albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, bez uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu oraz nie przechowywanie w dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu – 12.000 zł za każdy przypadek 2. zlecenia krajowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi zagranicznemu albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, bez uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu kabotażowego oraz nie przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu – 12.000 zł za każdy przypadek nie przechowywanie dokumentów, o których mowa w w/w pkt 1 i 2 przez okres co najmniej 2 lat od daty wykonania przewozu i nieudostępnianie ich upoważnionym organom kontrolnym – 12.000 zł za każdy przypadek UZASADNIENIE: Dotychczas brak było ustawowego określenia jakichkolwiek obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, GITD praktycznie ich nie kontroluje.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		Jeżeli zostaną wprowadzone zmiany, które proponujemy w pkt 11, to wprowadzenie także zapisów dotyczących tych kar jest także zasadne w celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji Wysokość kar jest identyczna jak w załączniku nr 3 w punktach 3.5 i 3.6. Być może tam należałoby także przenieść proponowane tutaj zapisy?		
158.	art. 1 pkt 31 lit. a	W zmianie 31 odnoszącej się do załącznika nr 3 należałoby dodać nowe punktów 1.16.3 i 1.16.2 1.16.3 Naruszenie wymogów określonych w art. 78a, przez podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, w zakresie: 1. zlecenia międzynarodowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi spoza obszaru Unii Europejskiej albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, bez uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu oraz nie przechowywanie w dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu – 12.000 zł za każdy przypadek 2. zlecenia krajowego przewozu osób lub rzeczy przewoźnikowi zagranicznemu albo odbioru przywiezionego przez nich ładunku, bez uprzedniego sprawdzenia czy ten przewoźnik posiada ważne zezwolenie na wykonanie takiego przewozu kabotażowego oraz nie przechowywania w swoich dokumentach kserokopii tego zezwolenia wraz z dokumentami zlecenia przewozu – 12.000 zł za każdy przypadek nie przechowywanie dokumentów, o których mowa w w/w pkt 1 i 2 przez okres co najmniej 2 lat od daty wykonania przewozu i nieudostępnianie ich upoważnionym organom kontrolnym – 12.000 zł za każdy przypadek UZASADNIENIE: Dotychczas brak było ustawowego określenia jakichkolwiek obowiązków podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, GITD praktycznie ich nie kontroluje. Jeżeli zostaną wprowadzone zmiany, które proponujemy w pkt 11, to wprowadzenie także zapisów dotyczących tych kar jest także zasadne w celu zapewnienia warunków uczciwej konkurencji Wysokość kar jest identyczna jak w załączniku nr 3 w punktach 3.5 i 3.6. Być może tam należałoby także przenieść proponowane tutaj zapisy?	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
159.	art. 1 pkt 31 lit. a	Wyjątkowo niejasny jest następujący przepis dotyczący zakazu uzależniania wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów lub szybkości dostawy: „Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezonego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ "Solidarność"

		<u>bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561 2006.”</u> Dalej nie jest jasne kiedy taka konstrukcja wynagrodzenia jest niedopuszczalna i dalej de facto może być stosowana. Przecież z definicji wynagrodzenie uzależnionej od liczby przejechanych kilometrów podświadomie zachęca do ścigania się na drodze, wyprzedzania na granicy bezpieczeństwa itp. Fakt, że pracownikowi raz czy dwa uda się przejechać bezpiecznie nie jest żadnym argumentem. Przepis w obecnej formie niczego nie wyjaśnia. Podkreślona część proponowanego przepisu winna zostać usunięta. Jeżeli nie usunięta to zmodyfikowana w taki sposób aby wynikała z niej jasna i nadająca się do zastosowania konstrukcja.				
160.	Art. 1 pkt 31 lit. a	Ponadto, treść niektórych naruszeń również budzi wątpliwości - w art. 1 pkt 31 lit. a Projektu ustawy odnoszącym się do Załącznika 3 Ustawy o transporcie drogowym, dodany nowelizacją pkt 1.16.1. dotyczy możliwości nałożenia na przedsiębiorcę grzywny w wys. 5000,- zł za naruszenie wymogu posiadania siedziby w zakresie posiadania lokalu, w którym ma on dostęp do dokumentów, o których mowa w art. 5 ust 1 lit a Rozporządzenia 1071/2009 (w treści znowelizowanej Rozporządzeniem 2020/1055), podczas, gdy z art. 1 pkt 6 Projektu ustawy odnoszącego do art. 7b ust 4. nowelizowanej ustawy - obowiązek ten uznaje się za spełniony, kiedy przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 76a ust. 3 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości. Postuluje się w tym miejscu dodanie do treści opisu naruszenia adekwatnego zastrzeżenia, w celu uniknięcia nadmiernie ścisłej wykładni opisanego naruszenia.	Uwaga została uwzględniona. Doprecyzowano przepis w tym zakresie zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców		
161.	Art. 1 pkt 31 lit. b	<table><tr><td>„2.23 Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust.1 ustawy o transporcie drogowym, niespełniającej wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania.”.</td><td>12 000</td></tr></table> Uzasadnienie: Przedmiotowa zmiana ma na celu doprecyzowanie zaproponowanej w projekcie regulacji. Uwzględniając treść pozostałych przepisów zawartych w przedmiotowym załączniku, konieczne jest wskazanie pełnego odesłania do ustawy o transporcie drogowym. Co więcej, przepis ten należałoby uszczegółowić i ograniczyć wyłącznie do przewozu osób	„2.23 Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust.1 ustawy o transporcie drogowym, niespełniającej wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania.”.	12 000	Uwaga została uwzględniona. Doprecyzowano przepis w tym zakresie zgodnie ze zgłoszona uwagą.	Pracodawcy RP
„2.23 Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust.1 ustawy o transporcie drogowym, niespełniającej wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania.”.	12 000					

		w związku z tym, że art. 13b ust. 1, do którego odsyła komentowana regulacja, dotyczy jedynie tej formy transportu drogowego i wymogów związanych z kasami rejestrującymi mającymi postać oprogramowania, które współpracują z aplikacjami mobilnymi służącymi do rozliczania opłat za przewóz osób.		
162.	Art. 1 pkt 31 lit. b	Proponujemy zmianę w projektowanym pkt 2.23 w lp. 2 załącznika nr 3 (art. 1 pkt 31 lit. b przedmiotowego projektu) poprzez zastąpienie wyrazów „2.23 Wykonywanie transportu drogowego z naruszeniem art. 13b ustawy” wyrazami „2.23 Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, niespełniającej wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania.”. Uzasadniając powyższą uwagę chcielibyśmy wskazać, że pierwotna treść przepisu jest szeroka i nieprecyzyjna, co może prowadzić do wątpliwości interpretacyjnych. Zatem konieczne jest dokonanie proponowanych zmian w taki sposób, aby przepis ten był jasny, jak najbardziej precyzyjny, a ponadto, aby jednoznacznie opisywał naruszenie podlegające karze. Co więcej, przedmiotowe dookreślenie będzie zgodne z intencją ustawodawcy w zakresie obowiązków wprowadzonych art. 13b ustawy o transporcie drogowym i określonych w tym przepisie wymogów dotyczących kas rejestrujących mających postać oprogramowania, przy wykorzystaniu których, wespół z aplikacjami mobilnymi, rozliczane są opłaty za przewóz osób.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
163.	art. 1 pkt 31 (lp. 4 pkt 4.7 zał. 3 do ustawy o transporcie drogowym)	Ustawa dla zarządzającego transportem wprowadza karę pieniężną w wysokości 3000 zł za „posługiwanie się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów”. PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt taryfikatora. UZASADNIENIE: Zgodnie z przepisami art. 44 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach osobą składającą wniosek o wydanie karty kierowcy i dostarczającą wymaganych dokumentów jest wyłącznie ten kierowca. Zarządzający transportem zgodnie z przepisami ustawy nie uczestniczy w żadnej formie na żadnym etapie wydawania karty kierowcy. Ponadto zarządzający nie ma wglądu do dokumentów, na podstawie których karta została kierowcy wydana. Dodatkowo wskazać należy, że przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 165/2014 (WE) w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym również nie przewidują uczestnictwa osoby zarządzającej transportem w procedurze uzyskiwania karty kierowcy. Z tego też powodu niezrozumiała jest intencja ustawodawcy, który przewiduje karę pieniężną dla osoby zarządzającej transportem za wady procedury uzyskania karty kierowcy, w której ani prawnie, ani	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

		faktycznie nie uczestniczy, ani także nie ma narzędzi prawnych umożliwiających dokonanie kontroli tej procedury.	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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
164.	Art. 1 pkt 31 lit c), lp. 5 pkt. 5.10.a	W załączniku nr 3 do utd w lp. 5 dodano pkt 5.10.a określający nowe naruszenie polegające na dopuszczeniu 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, za które kara wynosi 5000 zł. Proponujemy wykreślić ten punkt z załącznika ze względu na rażąco wysoką wysokość i niewłaściwy podmiot odpowiadający za naruszenie. UZASADNIENIE: W załączniku nr 3 do ustawy w lp. 5 dodano pkt 5.10.a określający nowe naruszenie polegające na dopuszczeniu 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. Kara pieniężna za powyższe naruszenie wynosi 5000 zł dla przedsiębiorcy, jednocześnie za to naruszenie karany jest także zarządzający transportem – 2000 zł oraz kierowca 1000zł. ZMPD stoi na stanowisku, że kara dla przedsiębiorcy jest rażąco wysoka. Brak odpowiednio infrastruktury hotelowej, parkingowej i sanitarnej jest	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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).	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		podnoszony przez przewoźników z całej Europy. Zatem kara za odbiór w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin powinna być znacząco mniejsza. Ponadto w tym miejscu pragniemy zaznaczyć, że nie zawsze przedsiębiorca ma wpływ na to gdzie kierowca będzie odbierał odpoczynek, w jakim miejscu, jeśli będzie musiał odebrać go poza granicami kraju. Zgodnie ze zmianami do rozporządzenia (UE) 561/2006 art. 8 ust. 8a. <i>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 odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.</i> A zatem jeśli przedsiębiorca wywiąże się z obowiązku, o którym mowa powyżej, którego naruszenie wiąże się z karą 1500 zł dla przedsiębiorcy i 500 zł dla zarządzającego, to odpowiedzialność za odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w miejscu do tego nieprzystosowanym lub w kabinie pojazdu powinna spocząć na kierowcy., jako podmiocie odpowiedzialnym za powstałe 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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	
165.	art. 1 pkt 31 (zał. 3 pkt 5.1.1, pkt 5.3.1 oraz pkt 5.11.1	Uważamy, że należy zrezygnować z proponowanych zmian i pozostawić obecne zapisy w: - pkt 5.1. „1) o czas powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny” zamiast proponowanego „1) o czas do mniej niż 1 godziny” - pkt 5.3.1 „1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin” zamiast proponowanego „1) o czas do mniej niż 4 godzin” - w nowym pkt 5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: 1) o czas do mniej niż 30 minut - pkt 5.12.1 „1) o czas do 1 godziny” W tych i kilku innych punktach należałoby te zapisy ujednolicić i zapisać w identyczny sposób w zakresie odpowiedzialności kierowcy i odpowiedzialności przedsiębiorcy.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		Nie powinno być tak, jak to obecnie Rząd proponuje - że kierowcy – naszym zdaniem bardzo słusznie - wolno o kilka minut wydłużyć czas prowadzenia pojazdu a za taki przypadek ma później ponosić jednak karę przedsiębiorca. Nie widzimy w tym żadnej logiki, chyba, że Rządowi chodzi wyłącznie o zwiększanie wpływów z kar od przedsiębiorców. UZASADNIENIE: W zał. 1 dotyczącym kar dla kierowcy utrzymuje się możliwość takiego przedłużenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas do 14 minut, natomiast po wprowadzeniu obecnych kilku zapisów za taki fakt karany byłby tylko przedsiębiorca. Podobnie w przypadku tygodniowego prowadzenia pojazdu czy prowadzenia pojazdu bez przerwy. Uważamy, że traktowanie inaczej kierowcy a inaczej przedsiębiorcy, byłoby poważną nieprawidłowością, tym bardziej, że brak wystarczającej ilości parkingów czasami zmusza kierowców to minimalnego wydłużenia tych czasów, o ile kierowca uzna, że nie mają one wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a pomimo to przedsiębiorca miałby być karany za takie samodzielne decyzje kierowców, na które przedsiębiorca nie ma żadnego bezpośredniego wpływu.		
166.	art. 1 pkt 31 (zał. 3 pkt 5.1.1, pkt 5.3.1 oraz pkt 5.11.1)	Uważamy, że należy zrezygnować z proponowanych zmian i pozostawić obecne zapisy w: - pkt 5.1. „1) o czas powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny” zamiast proponowanego „1) o czas do mniej niż 1 godziny” - pkt 5.3.1 „1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin” zamiast proponowanego „1) o czas do mniej niż 4 godzin” - w nowym pkt 5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: 1) o czas do mniej niż 30 minut - pkt 5.12.1 „1) o czas do 1 godziny” W tych i kilku innych punktach należałoby te zapisy ujednolicić i zapisać w identyczny sposób w zakresie odpowiedzialności kierowcy i odpowiedzialności przedsiębiorcy. Nie powinno być tak, jak to obecnie Rząd proponuje - że kierowcy – naszym zdaniem bardzo słusznie - wolno o kilka minut wydłużyć czas prowadzenia pojazdu a za taki przypadek ma później ponosić jednak karę przedsiębiorca. Nie widzimy w tym żadnej logiki, chyba, że Rządowi chodzi wyłącznie o zwiększanie wpływów z kar od przedsiębiorców.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		UZASADNIENIE: W zał. 1 dotyczącym kar dla kierowcy utrzymuje się możliwość takiego przedłużenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas do 14 minut, natomiast po wprowadzeniu obecnych kilku zapisów za taki fakt karany byłby tylko przedsiębiorca. Podobnie w przypadku tygodniowego prowadzenia pojazdu czy prowadzenia pojazdu bez przerwy. Uważamy, że traktowanie inaczej kierowcy a inaczej przedsiębiorcy, byłoby poważną nieprawidłowością, tym bardziej, że brak wystarczającej ilości parkingów czasami zmusza kierowców to minimalnego wydłużenia tych czasów, o ile kierowca uzna, że nie mają one wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a pomimo to przedsiębiorca miałby być karany za takie samodzielne decyzje kierowców, na które przedsiębiorca nie ma żadnego bezpośredniego wpływu.		
167.	Art. 1 pkt 32 (lp. 4 pkt 17 załącznika nr 4 do ustawy o transporcie drogowym)	Ustawa wprowadza w załączniku nr 4 karę pieniężną dla osoby o której mowa w art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym (osoba zarządzająca transportem) karę pieniężną w wysokości 3000 zł za „wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu towarów lub które przewożone są w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne”. PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt taryfikatora. UZASADNIENIE: Sankcje za naruszenia obowiązków związanych z wykonywaniem przewozu towarów niebezpiecznych określone są w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Nadto ustawa w art. 111 ust. 1 zawiera już regulacje dotyczące wysokości kar i zasad stosowania kar dla osób uczestniczących w procesie przewozowym i naruszających przepisy: <i>Kierujący pojazdem, osoba prowadząca inny środek transportu, członek załogi środka transportu lub inna osoba fizyczna wykonująca czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, która narusza obowiązki lub warunki przewozu towarów niebezpiecznych, podlega grzywnie do 1000 zł.</i> Naruszenie tych samych regulacji skutkuje z jednej strony odpowiedzialnością wykroczeniową (ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych) i administracyjną (ustawa o transporcie drogowym). Kolizja zasad sankcjonowania osoby zarządzającej transportem za naruszenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych powoduje brak możliwości jednoznacznego ustalenia trybu odpowiedzialności i maksymalnej wysokości kary. Proponuje się, aby dla zachowania czytelności obu wymienionych aktów prawnych, oraz uniknięcia kolizji trybów pociągania do odpowiedzialności, kary za	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

		naruszenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych były katalogowane i określone WYŁĄCZNIE w przepisach ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.		
168.	art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej j	W art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a skreślić pozycje pkt 4.1, pkt 4.4 i pkt 4.5 - w lit. b w pozycji 14 proponujemy: · zmianę opisu naruszenia na <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego 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”,</i> · a także zmianę wysokości kary na 50 złotych za każdego kierowcę - w lit. c skreślić pozycje pkt 15.1, pkt 15.2 i 17 - w lit. d zmienić w pozycji pkt 20 wysokość kary pieniężnej na 50 złotych. UZASADNIENIE: Uzasadnienia analogiczne jak dla zmiany art. 1 pkt 31: Znacząca większość zaproponowanych zmian nie ma związku z wdrożeniem Pakietu mobilności, ochroną polskiego rynku transportu drogowego, czy też ze zwalczaniem najbardziej jaskrawych przejawów nieuczciwej konkurencji. Stąd odbieramy je jako nieuzasadnione zwiększenie represyjności wobec branży. Szczególnie, że co wielokrotnie podkreślaliśmy w orzecznictwie pracodawca <i>de facto</i> odpowiada na zasadach ryzyka i nie ma możliwości skorzystania nawet z tych wątplych przesłanek ekskulpacyjnych (kontratypów), które zawarte są ustawie. Zawsze, spotykamy się ze stwierdzeniem, że pracodawca jako profesjonalny uczestnik rynku mógł zapobiec naruszeniu - co w realnym życiu gospodarczym nie jest prawdą. Stąd proponujemy wykreślenie wszystkich pozycji, z wyjątkiem tych, które: - usuwają lukę związaną z wdrożeniem Pakietu mobilności, - są naruszeniami intencjonalnymi i godzącymi w istotny sposób w bezpieczeństwo ruchu drogowego, polski rynek transportowy oraz uczciwą konkurencję. Jednocześnie zaproponowaliśmy zmianę opisu naruszenia w zakresie odbioru regularnego odpoczynku tak, aby było ono związane z intencjonalnymi działaniami pracodawcy, a nie z okolicznościami na które nie miał wpływu (np. brak miejsc noclegowych i parkingowych, albo samowola kierowcy, który mimo organizacji pracy nie zastosował się do wymaganego prawem unijnym zachowania. Zaproponowaliśmy także zmianę wysokości kary, gdyż jej wysokość wskazana w projekcie, wobec wspomnianego wyżej powszechnego braku miejsc parkingowych o noclegowych jest niesprawiedliwa i niemoralna!	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, 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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

169.	art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej j	W art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a skreślić pozycje pkt 4.1, pkt 4.4 i pkt 4.5 - w lit. b w pozycji 14 proponujemy: · zmianę opisu naruszenia na <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego 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”</i>, · a także zmianę wysokości kary na 50 złotych za każdego kierowcę - w lit. c skreślić pozycje pkt 15.1, pkt 15.2 i 17 - w lit. d zmienić w pozycji pkt 20 wysokość kary pieniężnej na 50 złotych. UZASADNIENIE: Uzasadnienia analogiczne jak dla zmiany art. 1 pkt 31: Znacząca większość zaproponowanych zmian nie ma związku z wdrożeniem Pakietu mobilności, ochroną polskiego rynku transportu drogowego, czy też ze zwalczaniem najbardziej jaskrawych przejawów nieuczciwej konkurencji. Stąd odbieramy je jako nieuzasadnione zwiększenie represyjności wobec branży. Szczególnie, że co wielokrotnie podkreślaliśmy w orzecznictwie pracodawca <i>de facto</i> odpowiada na zasadach ryzyka i nie ma możliwości skorzystania nawet z tych wątplych przesłanek ekskulpacyjnych (kontratypów), które zawarte są ustawie. Zawsze, spotykamy się ze stwierdzeniem, że pracodawca jako profesjonalny uczestnik rynku mógł zapobiec naruszeniu - co w realnym życiu gospodarczym nie jest prawdą. Stąd proponujemy wykreślenie wszystkich pozycji, z wyjątkiem tych, które: - usuwają lukę związaną z wdrożeniem Pakietu mobilności, - są naruszeniami intencjonalnymi i godzącymi w istotny sposób w bezpieczeństwo ruchu drogowego, polski rynek transportowy oraz uczciwą konkurencję. Jednocześnie zaproponowaliśmy zmianę opisu naruszenia w zakresie odbioru regularnego odpoczynku tak, aby było ono związane z intencjonalnymi działaniami pracodawcy, a nie z okolicznościami na które nie miał wpływu (np. brak miejsc noclegowych i parkingowych, albo samowola kierowcy, który mimo organizacji pracy nie zastosował się do wymaganego prawem unijnym zachowania. Zaproponowaliśmy także zmianę wysokości kary, gdyż jej wysokość wskazana w projekcie, wobec wspomnianego wyżej powszechnego braku miejsc parkingowych o noclegowych jest niesprawiedliwa i niemoralna!	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszaające 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. Niemniej jednak wysokość kar zaproponowanych w załącznikach do projektu ustawy zostanie ponownie przeanalizowana.	Konfederacja Lewiatan

170.	Propozycja nowej zmiany	W załączniku nr 4 proponujemy skreślić pozycje pod numerem pkt 4.7 UZASADNIENIE: Zarządzający transportem nie uczestniczy w procesie wydawania karty kierowcy i nie ma uprawnień do weryfikacji składanych przez kierowcę do PWPW dokumentów! Cały proces odbywa się poza przedsiębiorstwem! Stąd przypisanie naruszenia, a w szczególności naruszenia o kategorii NN osobie zarządzającej transportem jest jakimś totalnym nieporozumieniem, i tym samym jest niesprawiedliwe i niemoralne!	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
171.	Propozycja nowej zmiany	W załączniku nr 4 proponujemy skreślić pozycje pod numerem pkt 4.7 UZASADNIENIE: Zarządzający transportem nie uczestniczy w procesie wydawania karty kierowcy i nie ma uprawnień do weryfikacji składanych przez kierowcę do PWPW dokumentów! Cały proces odbywa się poza przedsiębiorstwem! Stąd przypisanie naruszenia, a w szczególności naruszenia o kategorii NN osobie zarządzającej transportem jest jakimś totalnym nieporozumieniem, i tym samym jest niesprawiedliwe i niemoralne!	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Konfederacja Lewiatan
172.	art. 2 pkt 1 (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	Uchylenie pkt 7 z art. 2 ustawy o czasie pracy kierowców dotyczącego definicji podróży służbowej doprowadzi do zrównania sytuacji prawnej kierowcy z sytuacją pracowników świadczących pracę w miejscu zamieszkania ze wszystkimi konsekwencjami podatkowo-składkowymi. Projekt nie przewiduje jakichkolwiek działań osłonowych dla polskiego transportu w kontekście wejścia w życie z dniem 2.02.22r kolejnych zmian wynikających z Pakietu Mobilności. Proste „ozusowanie i opodatkowanie” dotychczasowego zwrotu kosztów podróży kierowców będące konsekwencją tej zmiany, jest kolejnym przesunięciem wahała w skrajnie niekorzystną dla całego transportu lądowego, stronę. Nie uwzględniono w ten sposób specyfiki zawodu kierowcy, a brak wprowadzenia odpowiednich regulacji dotyczących delegowania kierowców, spowoduje wzrost kosztów pracowniczych pracodawcy nawet o ok. 70 % (przy zachowaniu aktualnych wynagrodzeń kierowców). W średniej wielkości firmie transportowej (ok. 100 mln przychodu), zmiana ta spowoduje wzrost kosztów o ok. 10 mln zł, co przy realizowanej przeciętnej marży na poziomie 2-3 %, prowadzi nieuchronnie do upadłości. Żadne działania ograniczające koszty, nie są w stanie wygenerować pokrycia tych kosztów, a niezbędny wzrost frachtów pokrywający je, musi wynieść ca 10 %.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Polska Izba Spedycji i Logistyki
173.	art. 2 pkt 1	W przypadku, nie przyjęcia propozycji nowego przepisu art. 26¹ UoCPK, proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK i nadać mu następujące brzmienie: <i>„7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:</i> <i>a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

	<i>b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”</i> UZASADNIENIE: Należy zwrócić uwagę na fakt, iż powoływany w uzasadnieniu do ustawy wyrok Trybunału Konstytucyjnego odnosi się w swoim przedmiotowym zakresie do przewozów międzynarodowych, a tym samym nie można powoływać się na ten wyrok w kontekście zadań służbowych wykonywanych w kraju. TLP zdaje sobie oczywiście sprawę, że Sąd Najwyższy mając własny pogląd na podróż służbową kierowców, w co najmniej kilku uchwałach i wyrokach tworzył samoistne normy prawne w drodze kontrowersyjnej wykładni przepisów Kodeksu pracy. Takie nieuprawnione – w ocenie TLP – zastępowanie organów stanowiących prawo przez Sąd najwyższy grozi oczywiście permanentnym brakiem pewności prawa zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców. Niemniej jednak zaproponowane uchylenie przepisów art. 2 pkt 7 UoCPK i art. 21a UoCPK (art. 2 pkt 8 ustawy nowelizującej) rozwiązując problemy braku stabilności orzeczniczej i związanego z tym braku pewności prawa rodzi kolejne bardzo poważne konsekwencje. Te konsekwencje to z jednej strony brak rekompensaty zwiększonych kosztów utrzymania wynikających z pracy mobilnej dla kierowców wykonujących przewozy drogowe krajowe, jak i tych, którzy wykonują wyłącznie przewozy międzynarodowe zwolnione z delegowania (rekompensatę zwiększonych kosztów utrzymania dla kierowców wykonujących przewozy w reżimie delegowania stanowi wynagrodzenie równe wynagrodzeniu pracowników na analogicznych stanowiskach zatrudnionych w państwach przyjmujących). Z drugiej strony, gdyby pracodawcy zdecydowali się – wobec braku kierowców na rynku pracy – kompensować te koszty wyłącznie w drodze podniesienia wysokości wynagrodzenia, to zarówno oni, jak i ich pracownicy ponieśliby znaczne koszty wynikające z objęcia tych dodatkowych świadczeń – elementów wynagrodzenia – składkami na ubezpieczenie społeczne i podatek dochodowy. Oznacza to drastyczną i skokową podwyżkę kosztów pracy w całym transporcie drogowym, a także we wszystkich innych działach gospodarki narodowej obsługiwanej przez przewoźników, jak i zatrudniających własnych kierowców. Dotyczy to także podmiotów takich jak organy administracji publicznej, służby, placówki medyczne i kolumny sanitarne. Kwotę obciążeń dla samej branży TSL wynikającej z kumulacji „usunięcia” podróży służbowej oraz wejścia przepisów Pakietu Mobilności w OSR oceniono na 14 miliardów	przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	

		złotych rocznie. Przy takim obciążeniu trzeba będzie zlikwidować około kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy i zlikwidować kilkanaście tysięcy przedsiębiorstw, z których 8% to firmy MSP!		
174.	art. 2 pkt 1	W przypadku, nie przyjęcia propozycji nowego przepisu art. 26¹ UoCPK, proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK i nadać mu następujące brzmienie: <i>„7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:</i> <i>a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub</i> <i>b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”</i> UZASADNIENIE: Należy zwrócić uwagę na fakt, iż powoływany w uzasadnieniu do ustawy wyrok Trybunału Konstytucyjnego odnosi się w swoim przedmiotowym zakresie do przewozów międzynarodowych, a tym samym nie można powoływać się na ten wyrok w kontekście zadań służbowych wykonywanych w kraju. TLP zdaje sobie oczywiście sprawę, że Sąd Najwyższy mając własny pogląd na podróż służbową kierowców, w co najmniej kilku uchwałach i wyrokach tworzył samoistne normy prawne w drodze kontrowersyjnej wykładni przepisów Kodeksu pracy. Takie nieuprawnione – w ocenie TLP – zastępowanie organów stanowiących prawo przez Sąd najwyższy grozi oczywiście permanentnym brakiem pewności prawa zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców. Niemniej jednak zaproponowane uchylenie przepisów art. 2 pkt 7 UoCPK i art. 21a UoCPK (art. 2 pkt 8 ustawy nowelizującej) rozwiązując problemy braku stabilności orzeczniczej i związanego z tym braku pewności prawa rodzi kolejne bardzo poważne konsekwencje. Te konsekwencje to z jednej strony brak rekompensaty zwiększonych kosztów utrzymania wynikających z pracy mobilnej dla kierowców wykonujących przewozy drogowe krajowe, jak i tych, którzy wykonują wyłącznie przewozy międzynarodowe zwolnione z delegowania (rekompensatę zwiększonych kosztów utrzymania dla kierowców wykonujących przewozy w reżimie delegowania stanowi wynagrodzenie równe wynagrodzeniu pracowników na analogicznych stanowiskach zatrudnionych w państwach przyjmujących). Z drugiej strony, gdyby pracodawcy zdecydowali się – wobec braku kierowców na rynku pracy – kompensować te koszty wyłącznie w drodze podniesienia wysokości wynagrodzenia, to zarówno oni, jak i ich pracownicy ponieśliby znaczne koszty	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Konfederacja Lewiatan

		wynikające z objęcia tych dodatkowych świadczeń – elementów wynagrodzenia – składkami na ubezpieczenie społeczne i podatek dochodowy. Oznacza to drastyczną i skokową podwyżkę kosztów pracy w całym transporcie drogowym, a także we wszystkich innych działach gospodarki narodowej obsługiwanej przez przewoźników, jak i zatrudniających własnych kierowców. Dotyczy to także podmiotów takich jak organy administracji publicznej, służby, placówki medyczne i kolumny sanitarne. Kwotę obciążeń dla samej branży TSL wynikającej z kumulacji „usunięcia” podróży służbowej oraz wejścia przepisów Pakietu Mobilności w OSR oceniono na 14 miliardów złotych rocznie. Przy takim obciążeniu trzeba będzie zlikwidować około kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy i zlikwidować kilkanaście tysięcy przedsiębiorstw, z których 8% to firmy MSP!		
175.	art. 2 pkt 1 (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	Nowelizacja likwiduje w całości procedurę naliczania zwrotu kosztów podróży służbowej dla kierowców w transporcie drogowym na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. PROPOZYCJA: - w art. 2 uchyla się punkt 7 - art. 21 otrzymuje brzmienie: ust. 1 Kierowcy wykonującemu zadanie przewozowe poza miejscowość siedziby pracodawcy przysługuje dodatek za rozłąkę. Wysokość dodatku określają przepisy wewnętrzne pracodawcy z zastrzeżeniem art. 21 ust. 1 pkt 18 ustawy o podatku dochodowym. ust. 2 Minister właściwy do spraw gospodarki określi w drodze rozporządzenia wysokość oraz warunki ustalania przysługującego pracownikowi dodatku za rozłąkę. Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość dodatku, z uwzględnieniem czasu trwania rozłąki, a w przypadku świadczenia pracy poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalany dodatek. UZASADNIENIE: W zakresie projektowanych regulacji najistotniejsze znaczenie ma dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018 r. zmieniająca dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Zgodnie z art. 1 pkt 2 lit. c dyrektywy, zwrot kosztów podróży od 2 lutego 2022 roku nie będzie uwzględniany jako składnik (część) płacy minimalnej. Zgodnie z wprowadzonymi przepisami <i>dodatki z tytułu delegowania uznaje się za część wynagrodzenia, chyba że są</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

	wypłacane jako zwrot wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. Pracodawca, bez uszczerbku dla ust. 1 akapit pierwszy lit. i), dokonuje zwrotu takich wydatków pracownikowi delegowanemu zgodnie z krajowym ustawodawstwem i/lub praktyką mającymi zastosowanie do danego stosunku pracy. W przypadku gdy warunki zatrudnienia mające zastosowanie do stosunku pracy nie określają, czy i które składniki dodatku z tytułu delegowania są wypłacane w formie zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, a które są częścią wynagrodzenia, uznaje się, że cały dodatek jest wypłacany w formie zwrotu wydatków. W związku z projektem nowelizacji oraz wskazanym przepisem dyrektywy polscy przewoźnicy będą zmuszeni do wypłaty zatrudnianym kierowcom wynagrodzenia opodatkowanego i oskładkowanego w pełnej wysokości wg przepisów krajowych, zaś w transporcie międzynarodowym - wg stawek określonych w poszczególnych Państwach Członkowskich. O ile pozornie może się to wydawać korzystne z punktu widzenia gospodarki narodowej (potencjalne zwiększenie przychodów Państwa z podatków i składek), o tyle tak znaczne zwiększenie kosztów pracy (nawet o 100 %) dramatycznie zwiększy koszty prowadzenia w Polsce działalności transportowej ergo będzie skutkowało znacznym zmniejszeniem konkurencyjności polskich firm na międzynarodowym rynku przewozów. Ponieważ firmy polskie działają na dość typowym poziomie rentowności, wyliczonym przez GUS jako wartość pomiędzy 2 a 5 %, wszelkie zmiany podatkowo - składowe wykraczające znacznie poza poziom rentowności muszą się skończyć negatywnymi reperkusjami na rynku przewozów. Podwyższenie kosztów działalności dla przewoźników w Polsce nie tylko może skończyć się znacznym ograniczeniem podaży usług (część firm może nie podołać presji płacowej i dodatkowych kosztów). Dużym ryzykiem jest przejęcie europejskiego rynku przewozów przez przewoźników z innych krajów tzw. „młodej Unii”. W chwili obecnej w parlamentach Bułgarii, Rumunii, Litwy czy Słowenii są procedowane projekty stanowiące „odповідь” na wprowadzane dyrektywy wspólnotowe, mające na celu sztuczne wytworzenie rosnącej presji kosztowej działalności transportowej w krajach środkowej i wschodniej Europy. Zamiast całkowitej likwidacji instytucji „zwrotu kosztów podróży” SPFT proponuje wprowadzenie konstrukcji „dodatku za rozłąkę”, który przecież funkcjonuje w polskim ustawodawstwie odnośnie innych grup zawodowych (np. żołnierzom zawodowym na podstawie ustawy o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych (Dz. U. 2003 Nr 179 poz. 1750)). Dodatek „za rozłąkę” korzysta ze zwolnienia z podatku dochodowego NA TOŻSAMYCH ZASADACH, jak dotychczas wypłacane kierowcom diety. Jak mówi art. 21 ust. 1 pkt 18 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U.2020.0.1426 t.j.) wolny od podatku dochodowego jest dodatek za rozłąkę przysługujący na podstawie		

		odrębnych ustaw, przepisów wykonawczych wydanych na podstawie tych ustaw lub układów zbiorowych pracy, do wysokości diet za czas podróży służbowej na obszarze kraju, określonych w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju. Zastosowanie takiej konstrukcji pozwoli: 1. Uwzględnić zakaz odnośnie zaliczania diet do płacy minimalnej wprowadzone ww. dyrektywą, 2. Zachowanie rentowności polskich przewoźników, 3. Niemalże bezkosztowe dla polskiego budżetu zorganizowanie „od nowa” zasad wynagradzania pracowników w transporcie drogowym, 4. Zrezygnowanie z instytucji „zwrotu kosztów” kwestionowanej przez Trybunał Konstytucyjny w odniesieniu do kierowców zawodowych. 5. Wprowadzenie nowych zasad wyłącznie poprzez rekonstrukcję dwóch przepisów w ustawie o czasie pracy kierowców (art. 2 pkt 7 i art. 21a ustawy).		
176.	Art. 2 pkt 1, pkt 8, pkt 9	„Art. 21 b. Kierowca 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 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy.” Modyfikacja taka wykracza poza zakres wyroku Trybunału Konstytucyjnego, a co więcej w zakresie przewozów dwustronnych oraz tranzytu wykracza poza Pakiet Mobilności I. Z drugiej strony modyfikacja taka jedynie częściowo wspiera przewozy kabotażowe i tzw. cross-trade w kontekście Pakietu Mobilności I. W pierwszej kolejności zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu Projektu ustawy wskazano, że projektowane zmiany są motywowane koniecznością wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. w sprawie K11 /15. Należy jednak podkreślić, że zmiany te w istotny sposób wykraczają poza zakres ww. orzeczenia. Po pierwsze, Projekt ustawy wprowadza nowe normy prawne obejmujące również kierowców wykonujących przewozy wyłącznie na obszarze Polski. Tymczasem wyrok Trybunału Konstytucyjnego miał charakter zakresowy. Trybunał ograniczył się do zakwestionowania istniejących norm prawnych dotyczących zwrotu kosztów noclegów, wyłącznie w zakresie kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym. Jednoznacznie wynika to już z samej sentencji orzeczenia.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Skandynawsko-Polska Izba Gospodarcza

		Po drugie, jak wskazywano w uzasadnieniu ww. orzeczenia, „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” (akapit 1, str. 71). Tymczasem proponowane zmiany nie uwzględniają w żadnym zakresie specyfiki pracy kierowcy. W tym kontekście szczególną uwagę zwrócić trzeba na tzw. Pakiet Mobilności I - w tym dyrektywę 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. Przepisy te w sposób istotny wpływają na przyszłość polskiej branży transportowej i głównie przez ich pryzmat należy dokonać zmian w obrębie systemu wynagradzania kierowców (przy jednoczesnym poszanowaniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego). W uzasadnieniu do ustawy, a także w obrębie „Oceny skutków regulacji” brak jest jednak analizy skutków projektowanych przepisów w kontekście wspomnianych, nowych norm unijnych. Jednocześnie wedle analiz ministerstwa, projektowane zmiany doprowadzą do wzrostu kosztów pracy o ok. 38% (choć organizacje pracodawców wskazują na większy wzrost). Sam projektodawca dostrzega przy tym, że koszty pracy to jeden z głównych kosztów przedsiębiorstw transportowych. Ponadto, w uzasadnieniu Projektu ustawy słusznie wskazano, że jest to zasadniczy koszt wpływający na cenę usługi transportowej. Niemniej jednak nie przeprowadzono analizy, w jaki sposób tak znaczący wzrost kosztów usług transportowych wpłynie na wzrost cen towarów. Istnieje realna obawa, że istotny wzrost ceny usług transportowych doprowadzi do znacznego wzrostu cen pozostałych towarów i usług konsumpcyjnych (wzrost inflacji) w Polsce. Jak bowiem wskazano w raporcie o inflacji Rady		

		Polityki Pieniężnej z lipca 2021 r. „w kierunku wyższej inflacji oddziałuje także nadal wzrost kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw w warunkach pandemii, w tym wzrost kosztów transportu i przejściowe zakłócenia w globalnych sieciach dostaw”² (str. 56, 65 raportu). Aktualne dane Głównego Urzędu Statystycznego dowodzą, że największy wpływ na wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych ma najczęściej wzrost cen transportu³. Przy tym, marżowość usług transportowych (średnia na poziomie 3,72%⁴ ceny usługi transportowej) obiektywnie uniemożliwia poniesienie ciężaru projektowanych zmian prawnych przez przedsiębiorstwa transportowe. W efekcie projektowanych zmian należy więc spodziewać się pogorszenia koniunktury gospodarczej, nie tylko w obrębie rynku transportu drogowego, ale w kontekście całej gospodarki (szczególnie, że transport drogowy odpowiada za ok. 6% PKB⁵). W celu wypracowania rozwiązania, które z jednej strony wykonuje wyrok Trybunału Konstytucyjnego i realizuje założenia Pakietu Mobilności I a z drugiej strony umożliwia zmniejszenie negatywnych skutków gwałtownego wzrostu kosztów pracy na rynek transportu drogowego - istnieje pilna potrzeba powrotu do dialogu z organizacjami pracodawców transportu i organizacjami przewoźników. Szczególnie warte rozważenia są propozycje strony pracodawców (Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska) w zakresie koncepcji ograniczenia podstawy wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne, o której była mowa podczas posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury z 14 lipca 2021 r.⁶ Równocześnie rozważyć można zmniejszenie stawki opodatkowania zawodu kierowcy podatkiem dochodowym. Skoro wprowadza się mniejsze stawki podatkowe dla różnych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (np. dla przychodów z najmu, przychodów z działalności gospodarczej opodatkowanych ryczałtem) można rozważyć również zmniejszenie obciążeń podatkowych dla zawodu kierowcy, co odbyłoby się z korzyścią zarówno dla pracodawców jak i przewoźników (przy czym nadal pracodawcy odnotowaliby wzrost		

		kosztów, ale nie na tak wielkim poziomie, jak wynika z obecnie proponowanych przepisów). Zaznaczyć należy, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku K 11/15 jednoznacznie wskazywał na istnienie możliwości odmiennego uregulowania zawodu kierowcy z uwagi na szczególny charakter tego zawodu (pozostawanie w ciągłej podróży). TK wskazywał wręcz, że niezgodne z zasadą równości wobec prawa jest identyczne traktowanie podmiotów różnych (str. 71 wyroku). Stąd np. konieczność ponoszenia przez kierowcę podwyższonych kosztów utrzymania w podróży mogłaby uzasadniać zmniejszone obciążenie podatkowe dla tej kategorii podatników, których sytuacja jest przecież różna od podatników wykonujących pracę w miejscu zamieszkania. Dopracowanie odpowiedniego poziomu zapewniającego zarówno wzrost wpływów budżetowych jak i zgodność z Pakietem Mobilności I wymaga oczywiście pogłębionych analiz ekonomicznych, co wykracza poza zakres niniejszego stanowiska. Alternatywnie rozważyć można wprowadzenie nowego rodzaju świadczenia zastępującego dotychczasowy system zwrotu kosztów podróży. Przy tym istotne jest aby takie świadczenie nie stanowiło zwrotu wydatków faktycznie poniesionych w związku z delegowaniem, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. Powinno to być świadczeniem autonomicznym od kosztów i odmiennie uzasadnione - np. „rozląkowe”, dodatek uzasadniony długim okresem przebywania poza miejscem zamieszkania. Osobno wskazać należy, że przepisy zawarte w Projekcie ustawy prowadzą do skutków istotnie. dyrektywy 2020/1057 kierowców wykonujących tego typu przewozy nie uznaje się za pracowników delegowanych w rozumieniu dyrektywy 96/71 /WE⁷. Wreszcie należy zaznaczyć, że wprowadzenie tak znaczącej zmiany wymagać będzie renegotjacji umów o pracę, zmian regulaminów pracy i wynagradzania (lub innych dokumentów zbiorowego prawa pracy). Powyższe wymaga należycie długiego <i>vacatio legis</i>, tak aby możliwe było przeprowadzenie ww. rozwiązań zgodnie z istniejącymi normami prawa pracy (np. w zakresie trybu wprowadzania zmian w regulaminach		

		obowiązujących na terenie zakładu pracy).		
177.	art. 2 pkt 1 (art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK z następującym brzmieniem: <i>„7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:</i> <i>a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub</i> <i>b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”</i> UZASADNIENIE: Zakres przedmiotowy powoływanego w uzasadnieniu wyroku Trybunału Konstytucyjnego, kwestionujący w uzasadnieniu, a nie w samym rozstrzygnięciu podróż służbową kierowców jako formę wykonywania zadań służbowych, dotyczył wyłącznie międzynarodowych przewozów drogowych, Tym samym z formalnego punktu widzenia nic nie stoi na przeszkodzie, aby utrzymać tę formę dla zadań wykonywanych w krajowym przewozie drogowym. Należy zwrócić uwagę na fakt, że z punktu widzenia interesów pracowniczych, kierowcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe otrzymają rekompensatę za zwiększone koszty utrzymania w postaci wynagrodzenia zgodnego wymogami zrewidowanej dyrektywy o pracownikach delegowanych i w ich przypadku pozbawienie diet i ryczałtów będzie w jakiś sposób zrekompensowane. Natomiast w odniesieniu do kierowców wykonujących zadania w kraju, poza miejscem siedziby pracodawcy, zostaną oni pozbawieni rekompensaty za zwiększone koszty utrzymania.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
178.	Art. 2 pkt 1	Art. 2 pkt 7 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców Uchylenie przepisu spowoduje nadmierne zwiększenie kosztów transportu z którymi większość firm sobie nie poradzi. Proponuje się zatem w zamian za pozostawienie przepisu wprowadzenie dodatku wyrównawczego, ale zwolnionego z opodatkowania i oskładkowania, dzięki czemu firmy transportowe będą mogły wypłacać diety i ryczałty – które wówczas celowym będą opodatkowane i oskładkowane, a ich wartość dopasowana do możliwości finansowych przedsiębiorstwa. Natomiast dodatek wyrównawczy byłby dla firm swego rodzaju buforem bezpieczeństwa zapewniającym możliwość generowania dopłat spełniając wymogi krajów Unii Europejskiej, zatem wypłacając pracownikom dokładnie takie same kwoty jakie zarabiają pracownicy w pozostałych krajach unii Europejskiej, ale dzięki zniesieniu kosztów oskładkowania i opodatkowania tego składnika pozwoli to utrzymać się branży i dalej rozwijać polską gospodarkę krajową.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		UZASADNIENIE: Dzięki temu mimo znacznie podniesionych kosztów firmy transportowe będą w stanie utrzymać się na powierzchni, ale pracownicy również skorzystają, ponieważ zarobią więcej, a ich wynagrodzenie będzie wyższe podczas urlopu i przebywania na zwolnieniu chorobowym. Dla Państwa polskiego wymiar tego rozwiązania będzie natomiast najbardziej korzystny, bo zabieg taki pozwoli nam o utrzymać branżę bez dodatkowych kosztów po stronie państwa, a jedynie z odpowiednim wsparciem w przepisach, które pozwolą im mimo niekorzystnych regulacji Pakietu Mobilności utrzymać swoje przedsiębiorstwa, wciąż zatrudniać pracowników i generować przychody do budżetu państwa.		
179.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców)	W pierwszej kolejności pragniemy zwrócić uwagę na postanowienia projektu ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy o transporcie drogowym, które nie wynikają z postanowień Pakietu Mobilności, a powodują znaczny wzrost kosztów pracy. Pogorszą one kondycję finansową naszych przewoźników i tym samym obniżą ich konkurencyjność. Projekt zamiast łagodzenia niekorzystnych skutków Pakietu Mobilności, pogłębia je generując dodatkowe koszty i obciążenia biurokratyczne. Uchylenie ust. 2 i 3 w art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców dotyczącego indywidualnego rozkładu czasu pracy, co spowoduje nieuzasadniony wzrost liczby nadgodzin, a w konsekwencji znaczny wzrost wynagrodzeń kierowców. Poprzedni zapis nie powodował braku możliwości prawidłowego rozliczenia nadgodzin kierowcy.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”.	Polska Izba Spedycji i Logistyki

			Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
180.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców)	Projektowany przepis zakłada uchylenie art. 8 ust. 2 i 3 ustawy o czasie pracy kierowców. Projektodawca wskazuje, że „przepis ten umożliwia planowanie pracy kierowcy w wymiarze ponad 8 godzin w systemie podstawowym i ponad 12 godzin w systemie równoważnym i zwalnia pracodawców z obowiązku wypłacania kierowcom rzeczywistych należności z tytułu pracy w nadgodzinach. Pracodawcy wypłacają te należności w formie ustalonego ryczału”. Tymczasem możliwość wypłaty ryczału za godziny nadliczbowe wynika z treści art. 151 ¹ §4 Kodeksu pracy. Wspomniany przepis jednoznacznie stanowi, że wysokość ryczału powinna odpowiadać przewidywanemu wymiarowi pracy w godzinach nadliczbowych. W przypadku jeżeli ryczałt nie odpowiada wymiarowi pracy w godzinach nadliczbowych pracownik ma możliwość żądania wypłaty różnicy. Stąd projektowana zmiana rozwiązuje problem pozorny, jednocześnie utrudniając pracodawcom dotychczasowy sposób planowania czasu pracy kierowców, co jest dodatkowym utrudnieniem w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”. Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom	Skandynawsko-Polska Izba Gospodarcza

			możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
181.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców)	Zachowanie w Ustawie obecnego brzmienia przepisu art. 8 ust. 2 i 3 (bez zmian) oraz dodanie nowego ustępu o brzmieniu: 2a) w art. 8 po ustępie 2 dodaje się ustęp 2a w brzmieniu: „2a. Ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie pracowniczej nie może nastąpić tego samego dnia kalendarzowego oraz wcześniej niż po upływie 21 godzin od początku wykonywania pracy w tej samej dobie pracowniczej.” UZASADNIENIE: Proponowane usunięcie z ustawy art. 8 ust. 2 i 3 nie spowoduje, że ponowne zatrudnianie prowadzących pojazdy w tej samej dobie pracowniczej nie będzie możliwe. Analogicznie do wskazanego w uzasadnieniu do projektu ustawy wyjaśnienia, że indywidualny rozkład czasu pracy pracowników będzie mógł być udzielany w oparciu o art. 142 Kodeksu pracy, zastosowanie będzie mógł mieć również art. 1401 Kodeksu pracy. Jeżeli zatem obecne brzmienie art. 8 ust. 2 i 3 ustawy o czasie pracy kierowców powoduje nadużywanie go przez pracodawców, należy doprecyzować ten przepis, a nie go usuwać.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”. Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu	Tramwaje Warszawskie sp. z o. o.

			czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
182.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców)	Dodanie do art. 2 pkt 2) projektu ustawy pkt 2a) o brzmieniu: Art. 8 ustęp 4 otrzymuje brzmienie: <i>4. Zastosowanie rozkładu czasu pracy, o którym mowa w ust. 2, nie może naruszyć prawa pracownika do odpoczynków, o których mowa w art. 14.</i> UZASADNIENIE: Korekta odwołania do właściwego ustępu.	Uwaga nie została uwzględniona/ uwaga niezasadna Przepis art. 8 ust. 4 w brzmieniu zaproponowanym w projekcie ustawy zawiera odwołanie do właściwego ustępu.	Tramwaje Warszawskie sp. Z o. o.
183.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ust. 2 i 3 ustawy o czasie pracy kierowców)	skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 2 UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis: - jest niezgodny z przepisami rozporządzenia WE 561/2006, które przewiduje możliwość rozpoczynania pracy i jej kończenia w różnych godzinach, a także podejmowanie pracy po odebraniu dobowego odpoczynku na nowo w tej samej dobie, - zakłada nie możliwą do realizacji fikcję prawną ze względu na specyfikę transportu drogowego, gdzie nie jest możliwe określenie stałych godzin rozpoczynania pracy (np. od 7 rano do 15-tej); przy czym niezależnie od wymagań rynku i możliwości jakie daje wszystkim unijnym przewoźnikom wspomniane rozporządzenia WE 561/2006, na godziny rozpoczynania i zakańczania pracy mają wpływ zdarzenia losowe (zatory na drogach, przestoje, zmiana zlecenia ze strony klienta etc.),	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Niniejsza propozycja przewiduje wykreślenie z obowiązującego aktualnie przepisu następującego zdania: „w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy pracownika w tej samej dobie	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

			nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.”. Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
184.	art. 2 pkt 2 (art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców)	Dotyczy zmian w art. 8 brzmienia ust. 2 i 3. Proponujemy uchylenie zmiany i pozostawienie przepisu art. 8 w dotychczasowym brzmieniu. UZASADNIENIE: Indywidualny rozkład czasu pracy kierowców jest odpowiednikiem stosowanego w Kodeksie pracy tzw. ruchomego czasu pracy, który jest uregulowany w art. 140¹ K.p. Mimo takiej samej nazwy indywidualny rozkład czasu pracy wynikający z art. 142 K.p. i obowiązujący w przypadku kierowców indywidualny rozkład czasu pracy to instytucje prawne o całkowicie odmiennym charakterze. Instytucja indywidualnego rozkładu czasu pracy wynikająca z art. 142 K.p. jest bowiem indywidualnym uprawnieniem pracownika, wprowadzanym na jego pisemny wniosek, na podstawie którego zmianie ulega rozkład czasu pracy obowiązujący tylko tego pracownika, np. dni lub godziny pracy. Co ważne, wprowadzenie indywidualnego rozkładu czasu pracy musi następować w ramach obowiązującego pracownika systemu czasu pracy. Celem tej instytucji jest zawsze dostosowanie godzin pracy do prywatnych potrzeb danej osoby. Wynikający z art. 8 ust. 2-3 ustawy indywidualny rozkład czasu pracy kierowców jest natomiast instytucją o całkowicie odmiennym charakterze. Przede wszystkim myląca jest jego nazwa, gdyż tak naprawdę nie ma on cechy indywidualności, ponieważ wprowadza się go w praktyce dla ogółu kierowców zatrudnionych przez pracodawcę na podstawie porozumienia zbiorowego zawieranego ze związkami zawodowymi lub przedstawicielami załogi, gdy u danego pracodawcy nie działają związki zawodowe. Celem wprowadzenia tego rozwiązania w praktyce jest wyłączenie powstawania godzin nadliczbowych w wyniku planowanego naruszania doby pracowniczej i rozpoczynania pracy w kolejnym dniu wcześniej niż w dniu poprzednim (ponowne rozpoczęcie pracy w tej samej dobie pracowniczej). Jest to zatem instytucja analogiczna do wynikającej z art. 140¹ § 1 K.p., a nie do indywidualnego rozkładu czasu pracy uregulowanego w art. 142 K.p. Zgodnie z art. 140¹ § 1 K.p. rozkład czasu pracy może przewidywać różne godziny rozpoczynania pracy w dniach, które zgodnie z tym rozkładem są dla pracowników dniami pracy. Zgodnie z § 3 ww. przepisu ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie nie stanowi pracy w	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		godzinach nadliczbowych. Powyższe regulacje są więc w pełni zbieżne z przepisami art. 8 ust. 2-3 ustawy, które mają zostać wykreślone. Odnosząc się do zasadności proponowanej zmiany należy stwierdzić, że spowoduje ona zróżnicowanie sytuacji prawnej kierowców od innych grup zawodowych, w przypadku których czas pracy reguluje Kodeks pracy. Dzięki wykreśleniu art. 8 ust. 2-3 ustawy w praktyce będzie możliwe tzw. wyłączenie doby pracowniczej jedynie w stosunku do innych pracowników niż kierowcy, co spowoduje nierówne traktowanie różnych grup zawodowych w branży transportowej, gdyż pracownicy w magazynie, spedytorzy, itp. będą mogli mieć nadal planowaną pracę ponownie w tej samej dobie pracowniczej bez dodatkowych kosztów w postaci nadgodzin, a w przypadku kierowców będzie to niemożliwe. Mając powyższe na uwadze wydaje się zasadnym pozostawienie powyższej regulacji bez zmian, aby nie różnicować sytuacji prawnej kierowców i innych grup zawodowych pracowników. Wykreślenie ww. przepisów nie umożliwi zastosowania do kierowców regulacji ogólnej, wynikającej z art. 140¹ § 1 K.p., gdyż materia doby pracowniczej jest uregulowana w przepisach ustawy, które w tym zakresie mają charakter <i>lex specialis</i>. Zatem w tym przypadku nie znajdzie zastosowania art. 4 ustawy, zgodnie z którym w zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy. Oceniając powyższą propozycję legislacyjną należy stwierdzić, że będzie ona miała negatywny wpływ na sytuację finansową pracodawców w branży transportowej, gdyż planowanie zadań w dotychczasowy sposób będzie wiązało się z większymi kosztami płacowymi, wynikającymi z powstawania większej liczby godzin nadliczbowych dobowych.		
185.	Art. 2 pkt. 2	Utrzymanie w mocy aktualnej treści art. 8 ustęp 2 i 3 ustawy o czasie pracy kierowców UZASADNIENIE: Indywidualny rozkład czasu pracy jest niezbędny do wykonywania przejazdu pojazdem nienormatywnym zgodnie z warunkami i terminie wydania decyzji administracyjnej zgodnie z art. 64 ustawy o ruchu drogowym	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

			może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
186.	Art. 2 pkt. 2	Zmiany zaproponowane w art. 2 pkt. 2 projektu ustawy, który dotyczy zamian w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412) uniemożliwią planowanie i wykonanie transportu ponadgabarytowego. Zwracamy szczególną uwagę, iż ruch pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych jest możliwy dopiero po uzyskaniu pozytywnej decyzji administracyjnej. (zezwolenia), wydanej na podstawie art. 64 ustawy o ruchu drogowym (dalej zwana prd). Biorąc pod uwagę, iż termin wydania decyzji administracyjnej może być wydłużany w zależności od stopnia skomplikowania sprawy, określenie przez pracodawcę realnego terminu, w którym kierowca będzie mógł prowadzić pojazd jest od niego zupełnie niezależny i nie możliwy do przewidzenia. Ponadto należy pamiętać, iż w decyzji administracyjnej wydanej na podstawie art. 64 prd organ wydający zezwolenie może określić warunki przejazdu np. poprzez określenie godzin oraz dni w jakich przejazd może się odbyć. Tym samym harmonogram pracy przyjęty przez pracodawcę na pewno nie będzie zgodny z warunkami określonymi przez organ wydający zezwolenie. Aktualne obowiązujące indywidualne rozkłady czasu pracy są narzędziem pożądanym i praktykowanym w branży transportu ponadgabarytowego. Propozycja uchylecia art. 8 ust. 2 i 3 z ustawy w o czasie pracy kierowcy spowoduje, że podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym nie będzie w stanie zaplanować, ani legalnie wykonać obowiązków jakie planuje się na nich nałożyć. Uchylenie indywidualnego rozkładu czasu pracy spowoduje realny brak możliwości wykonywania pracy przez kierowców lub doprowadzi do tworzenia fikcyjnych i z góry nie możliwych do zrealizowania harmonogramów czasu pracy kierowcy. Zważywszy, iż tzw. Pakiet Mobilności ani treść wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K11/15 nie nakłada obowiązku tak dalekosiężnych zmian w sposobie zatrudniania i wynagradzania kierowców, OSPTN ocenia tą propozycję jako wykraczającą poza ramy projektu. W związku z powyższym wnosimy o utrzymanie treści art. 8 ust. 2 i 3 ustawy o czasie pracy kierowców w dotychczasowym brzmieniu.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego

187.	Art. 2 pkt 2	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 8, ust. 2 i 3 Art. 3. 1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. 2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych. 3. Indywidualny rozkład czasu pracy, o którym mowa w ust. 2, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłoniionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy. Uzasadnienie: Wykreślenie pkt. 2 i 3 spowoduje, że pracownik nie będzie mógł być zatrudniony dwukrotnie w tej samej dobie. W podmiotach obsługujących transport publiczny obecnie, z uwagi na specyfikę planów rozkładów jazdy obowiązuje indywidualny rozkład czasu pracy (za zgodą związków zawodowych), który pozwala przy obecnym zatrudnieniu zapewnić punktualne wyjazdy na trasy linii komunikacyjnych. Należy zaznaczyć, że każda linia posiada inny rozkład jazdy (z różnymi godzinami rozpoczynania i kończenia pracy poszczególnych brygad na danej linii). Zgodnie z przepisami unijnymi kierowca może rozpocząć kolejne zadanie bezpośrednio po wykorzystaniu odpoczynku dziennego, a więc rozpoczęcie pracy przez kierowcę w tej samej dobie po odebraniu odpoczynku nie jest zabronione. Uznanie 2-go rozpoczęcia pracy w tej samej dobie jako pracy w godzinach nadliczbowych, po odebraniu niezbędnych odpoczynków spowoduje, że w sytuacji gdy kierowca rozpocznie w ten sposób pracę kilka razy w ciągu miesiąca limit roczny godzin nadliczbowych zostanie bardzo szybko wykorzystany. Nadgodziny, to obecnie praca zlecona za zgodą kierowcy, którą wymuszają okoliczności niezależne od Pracodawcy. Pracodawca nie tylko zleca, ale również dodatkowo wynagradza pracę w godzinach nadliczbowych. Brak możliwości rozpoczęcia pracy w tej samej dobie spowoduje wydłużenie 11 h odpoczynku kierowcy do 12 lub 13h. Ponadto, wprowadzenie nowych zapisów spowoduje całkowitą dezorganizację w sposobie planowania i realizacji zadań przewozowych, poniesienie dodatkowych kosztów	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	Pracodawcy RP

		związanych z modyfikacją narzędzi informatycznych do planowania i realizacji zadań przewozowych, konieczność zwiększenia zatrudnienia kierowców, których obecnie trudno już pozyskać na rynku pracy.		
188.	art. 2 pkt 2	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 2 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 8 ust. 2 i 3: - jest niezgodny z przepisami rozporządzenia WE 561/2006, które przewiduje możliwość rozpoczynania pracy i jej kończenia w różnych godzinach, a także podejmowanie pracy po odebraniu dobowego odpoczynku na nowo w tej samej dobie, - zakłada nie możliwą do realizacji fikcję prawną ze względu na specyfikę transportu drogowego, gdzie nie jest możliwe określenie stałych godzin rozpoczynania pracy (np. od 7 rano do 15-tej); przy czym niezależnie od wymagań rynku i możliwości jakie daje wszystkim unijnym przewoźnikom wspomniane rozporządzenia WE 561/2006, na godziny rozpoczynania i zakańczania pracy mają wpływ zdarzenia losowe (zatory na drogach, przestoje, zmiana zlecenia ze strony klienta etc.), - powoduje, że pomimo obiektywnych czynników wynikających ze specyfiki transportu drogowego, które wymagają większej niż w innych branżach elastyczności pracy, nasza branża będzie miała mniej elastyczne rozkłady czasu pracy niż pozostałe gałęzie gospodarki narodowej, do których stosowany jest przepisy art. 1401 § 1 Kodeksu Pracy (możliwość przewidywania w rozkładzie czasu pracy różnych godzin rozpoczynania pracy) oraz § 4 (ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych), - nie ma związku z przepisami Pakietu mobilności. Ponadto, możliwość ustalania indywidualnego czasu pracy z różnymi godzinami jest nie tylko uprawnieniem pracodawcy, ale także uprawnieniem pracowniczym! Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
189.	art. 2 pkt 2	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 2 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 8 ust. 2 i 3:	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu	Konfederacja Lewiatan

		- jest niezgodny z przepisami rozporządzenia WE 561/2006, które przewiduje możliwość rozpoczynania pracy i jej kończenia w różnych godzinach, a także podejmowanie pracy po odebraniu dobowego odpoczynku na nowo w tej samej dobie, - zakłada nie możliwą do realizacji fikcję prawną ze względu na specyfikę transportu drogowego, gdzie nie jest możliwe określenie stałych godzin rozpoczynania pracy (np. od 7 rano do 15-tej); przy czym niezależnie od wymagań rynku i możliwości jakie daje wszystkim unijnym przewoźnikom wspomniane rozporządzenia WE 561/2006, na godziny rozpoczynania i zakańczania pracy mają wpływ zdarzenia losowe (zatory na drogach, przestoje, zmiana zlecenia ze strony klienta etc.), - powoduje, że pomimo obiektywnych czynników wynikających ze specyfiki transportu drogowego, które wymagają większej niż w innych branżach elastyczności pracy, nasza branża będzie miała mniej elastyczne rozkłady czasu pracy niż pozostałe gałęzie gospodarki narodowej, do których stosowany jest przepisy art. 1401 § 1 Kodeksu Pracy (możliwość przewidywania w rozkładzie czasu pracy różnych godzin rozpoczynania pracy) oraz § 4 (ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych), - nie ma związku z przepisami Pakietu mobilności. Ponadto, możliwość ustalania indywidualnego czasu pracy z różnymi godzinami jest nie tylko uprawnieniem pracodawcy, ale także uprawnieniem pracowniczym! Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu	czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2 otrzymania następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
190.	Art. 2 pkt 2	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 8, ust. 2 i 3: art. 8. 1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. 2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowane regulacje dot. indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowcy zostaną zmienione zgodnie z propozycją zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy przez Państwową Inspekcję Pracy - art. 8 ust. 2	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

		3. Indywidualny rozkład czasu pracy, o którym mowa w ust. 2, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłoniionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy. UZASADNIENIE: Wykreślenie pkt. 2 i 3 spowoduje dezorganizację planowania i organizacji przewozów i rażąco ograniczy dostępne zasoby pracownicze w i tak zbyt mało licznej grupie zawodowej prowadzących pojazdy. Paradoksalnie też nie przyniesie zauważalnych efektów dla komfortu pracy kierowców, ponieważ dopuszczane tym zapisem różnice w czasie rozpoczynania pracy przez kierowców w poszczególnych dniach tygodnia najczęściej nie przekraczają 2 godzin. Dużym problemem po skreśleniu omawianego zapisu stanie się planowanie czasu pracy przy przejściu z niedzieli na poniedziałek (lub innych świąt na dni powszednie), ponieważ – zgodnie ze specyfiką rozkładów świątecznych komunikacji miejskiej – wiele pojazdów rozpoczyna pracę w godz. 6:00-7:00, natomiast w dni robocze większość pojazdów startuje w godzinach 4:00-5:00. Proponowana zmiana jest również niezrozumiała, ponieważ dotychczas stosowana praktyka przewidywała i tak – w przeważającej większości przypadków – działanie we współpracy z zakładowymi organizacjami związkowymi lub przedstawicielami pracowników.	otrzyma następujące brzmienie: „2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy.” Nowe brzmienie projektowanego przepisu zapewni pracodawcom możliwość wprowadzenia indywidualnego rozkładu czasu pracy z obowiązkiem wypłaty należności z tytułu godzin nadliczbowych.	
191.	Art. 2 pkt 3 (art. 9 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	Art. 9, ustęp 7 ustawy o czasie pracy kierowców - wyłączenie dyżuru z płacy minimalnej spowoduje wzrost wynagrodzenia, w szczególności u kierowców, którzy mają minimalne wynagrodzenie (najczęściej w okresie szkoleń i rozpoczynania pracy na tym stanowisku).	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Polska Izba Spedycji i Logistyki
192.	art. 2 pkt 3 (art. 9 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 3 UZASADNIENIE: Przepisy art. 5 ust. 6 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę wymienia enumeratywnie składniki wynagrodzenia, które nie podlegają zaliczeniu na poczet minimalnego wynagrodzenia. Wśród nich nie wymieniono wynagrodzenia z tytułu dyżurów! Dlatego też niezrozumiałym jest dla nas zaproponowanie, aby na zasadzie wyjątku od przepisów obowiązujących w gospodarce narodowej, wyłączyć możliwość wliczania tego składnika w skład minimalnego wynagrodzenia w transporcie drogowym. Szczególnie, że ta branża to przed bolesnym wyzwaniem i załamaniem wywołanym wdrażaniem w lutym 2022 roku kolejnych przepisów pakietu Mobilności.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

193.	Art. 2 pkt 3 (art. 9 ust. 7 ustawy o czasie pracy kierowców)	Dotyczy zmian w art. 9 i dodaniu ustępu 7. Proponujemy uchylenie proponowanej zmiany i pozostawienia brzmienia art. 9 w dotychczasowym brzmieniu. UZASADNIENIE: W projekcie przewidziano, że wynagrodzenie za czas dyżuru kierowcy nie będzie wliczane do kwoty minimalnego wynagrodzenia, podobnie jak m.in. wynagrodzenie za godziny nadliczbowe i pracę w nocy. Ustawodawca przewidział jednocześnie wyjątek dotyczący sytuacji, gdy wynagrodzenie za dyżur będzie dotyczyło dyżurów stanowiących uzupełnienie wymiaru czasu pracy w przypadku jego niewypracowania przez kierowcę w danym okresie rozliczeniowym. W takiej sytuacji może być ono uwzględniane w wynagrodzeniu minimalnym. Oceniając powyższą zmianę należy po pierwsze zauważyć, że dotychczas wyłączenia z minimalnego wynagrodzenia są zawarte wyłącznie w art. 6 ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (tj. Dz.U. z 2020 r., poz. 2207 ze zm.), a więc właściwym rozwiązaniem legislacyjnym byłoby dodanie do ww. przepisu kolejnego wyjątku, a nie ujmowanie go w ustawie o czasie pracy kierowców. Ponadto należy zwrócić uwagę na niewielką skalę zastosowania takiego przepisu po zmianach zasad wynagradzania związanych z likwidacją podróży służbowych kierowców, gdyż to spowoduje znaczący wzrost wynagrodzeń zasadniczych, które będą z pewnością wyższe od wynagrodzenia minimalnego. Po trzecie wreszcie niecelowym jest przewidywanie wyjątku dotyczącego wynagrodzenia za dyżur w sytuacji, gdy nie został przez kierowcę wypracowany wymiar w okresie rozliczeniowym, gdyż od strony płacowej patrząc w takim przypadku kierowca otrzymuje wynagrodzenie zasadnicze w pełnej wysokości, a nie przelicza się żadnego wynagrodzenia za część godzin dyżuru, którym następnie uzupełnia się wynagrodzenie zasadnicze. Ponadto podkreślenia wymaga, że sytuacja powyższa nie ma oparcia w przepisach prawa, a jest wyinterpretowana jedynie z wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 stycznia 2012 r. (II PK 116/11, OSNP 2012/23-24/285), a więc w pierwszej kolejności należałoby zmienić przepis art. 9 ust. 3 ustawy dotyczący dyżurów odbywanych przez kierowców wykonujących przewozy w załodze, a dopiero w następnej kolejności regulować konsekwencje płacowe takiego stanu.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
194.	art. 2 pkt 3	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 3 ustawy zmieniającej Uzasadnienie: Przepisy art. 5 ust. 6 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę wymienia enumeratywnie składniki wynagrodzenia, które nie podlegają	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		zaliczeniu na poczet minimalnego wynagrodzenia. Wśród nich nie wymieniono wynagrodzenia z tytułu dyżurów! Dlatego też niezrozumiałym jest dla nas zaproponowanie, aby na zasadzie wyjątku od przepisów obowiązujących w gospodarce narodowej, wyłączyć możliwość wliczania tego składnika w skład minimalnego wynagrodzenia w transporcie drogowym. Szczególnie, że ta branża to przed bolesnym wyzwaniem i załamaniem wywołanym wdrażaniem w lutym 2022 roku kolejnych przepisów pakietu Mobilności. Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.		
195.	art. 2 pkt 3	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 3 ustawy zmieniającej Uzasadnienie: Przepisy art. 5 ust. 6 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę wymienia enumeratywnie składniki wynagrodzenia, które nie podlegają zaliczeniu na poczet minimalnego wynagrodzenia. Wśród nich nie wymieniono wynagrodzenia z tytułu dyżurów! Dlatego też niezrozumiałym jest dla nas zaproponowanie, aby na zasadzie wyjątku od przepisów obowiązujących w gospodarce narodowej, wyłączyć możliwość wliczania tego składnika w skład minimalnego wynagrodzenia w transporcie drogowym. Szczególnie, że ta branża to przed bolesnym wyzwaniem i załamaniem wywołanym wdrażaniem w lutym 2022 roku kolejnych przepisów pakietu Mobilności. Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Konfederacja Lewiatan
196.	art. 2 pkt 4 (art. 11 ust. 2a ustawy o czasie	Ustawa wprowadza obowiązek tworzenia planów pracy dla kierowców w transporcie rzeczy, gdzie rozkładowe planowanie pracy jest obiektywnie niemożliwe ze względu na	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisy zostanie zmienione	Polska Izba Gospodarcza Transportu

	pracy kierowców)	ściłą zależność rzeczywistego czasu pracy od czynników, na które przewoźnik nie ma żadnego wpływu (ruch drogowy, działania załadowcy, rozładowcy, kontrole drogowe). PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt projektu nowelizacji. UZADANIENIE: Projekt ustawy przywraca zlikwidowany przez art. 6 pkt 3 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.11.244.1454) z dniem 1 stycznia 2012 r. obowiązek tworzenia rozkładów pracy dla kierowców w transporcie rzeczy. Usunięcie obowiązku było spowodowane oczywistą fikcyjnością tego przepisu, wynikającą m.in. z faktu realnego braku możliwości zaplanowania czasu pracy kierowcy w transporcie rzeczy w poszczególnych dniach ze względu na ściłą jego zależność od warunków ruchu drogowego oraz innych podmiotów uczestniczących w procesie przewozowym (nadawców, odbiorców). Wprowadzenie ponownie tego obowiązku będzie wiązało się z tworzeniem przez przedsiębiorców fikcyjnych rozkładów wyłącznie do celów kontrolnych, bez ich ścisłego związku z faktycznie wykonywanymi czynnościami przez zatrudnionego kierowcę. Nadto zwrócić należy uwagę, że podobne w innych krajach UE podobne regulacje nie funkcjonują, zatem dokładanie przewoźnikom kolejnych obowiązków będzie miało także wpływ na obniżenie konkurencyjności rodzimych przedsiębiorstw na rynku wspólnotowym.	zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	Samochodowego i Spedycji
197.	art. 2 pkt 4 (art. 11 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców)	Ustawa wprowadza obowiązek tworzenia planów pracy dla kierowców w transporcie rzeczy, gdzie rozkładowe planowanie pracy jest obiektywnie niemożliwe ze względu na ściłą zależność rzeczywistego czasu pracy od czynników, na które przewoźnik nie ma żadnego wpływu (ruch drogowy, działania załadowcy, rozładowcy, kontrole drogowe). PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt projektu nowelizacji. UZADANIENIE: Projekt ustawy przywraca zlikwidowany przez art. 6 pkt 3 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.11.244.1454) z dniem 1 stycznia 2012 r. obowiązek tworzenia rozkładów pracy dla kierowców w transporcie rzeczy. Usunięcie obowiązku było spowodowane oczywistą fikcyjnością tego przepisu, wynikającą m.in. z faktu realnego braku możliwości zaplanowania czasu pracy kierowcy w transporcie rzeczy w poszczególnych dniach ze względu na ściłą jego zależność od warunków ruchu drogowego oraz innych podmiotów uczestniczących w procesie przewozowym (nadawców, odbiorców). Wprowadzenie ponownie tego obowiązku będzie wiązało się z tworzeniem przez przedsiębiorców	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		fikcyjnych rozkładów wyłącznie do celów kontrolnych, bez ich ścisłego związku z faktycznie wykonywanymi czynnościami przez zatrudnionego kierowcę. Nadto zwrócić należy uwagę, że podobne w innych krajach UE podobne regulacje nie funkcjonują, zatem dokładanie przewoźnikom kolejnych obowiązków będzie miało także wpływ na obniżenie konkurencyjności rodzimych przedsiębiorstw na rynku wspólnotowym.		
198.	art. 2 pkt 4 (art 11 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców)	skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 4 UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis oznacza de facto wprowadzenie obowiązku ustalania rozkładu czasu pracy (harmonogramu, grafiku) na okres minimum miesiąca na tydzień wcześniej dla wszystkich kierowców przewożących rzeczy. Jest to nie możliwa do realizacji fikcja prawna, której jedynym efektem będzie jedynie wygenerowanie olbrzymiej liczby nadgodzin i utrudnienie w elastycznej realizacji w wynikających z rozporządzenia WE 561/2009 systemów 3 na 1 lub 2 na 1 (da lub trzy tygodnie pracy na jeden tydzień odpoczynku). Żaden przewoźnik wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe nie jest w stanie zaplanować przewozów tak, aby mogły one być wykonywane w zaplanowanych z dużym wyprzedzeniem terminach, a co dopiero godzinnych. Przewóz rzeczy to nie wykonywanie przewozów pasażerskich według rozkładu jazdy!	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisy zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
199.	Art. 2 pkt 4	Zmiana w art. 11 w brzmieniu ust. 2a. Proponujemy uchylenie zmiany i pozostawienie art. 11 w dotychczasowym brzmieniu. UZASADNIENIE; Zmiana proponowana w powyższym przepisie spowoduje konieczność układania rozkładów czasu pracy (harmonogramów) w przewozach rzeczy. Zmiana ta powiązana jest z brzmieniem art. 15 ust. 6 ustawy, i oznacza, że również w systemie równoważnym, w którym pracuje znakomita większość kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym będzie konieczność tworzenia harmonogramów czasu pracy. ustawa w projektowanym kształcie nie będzie wskazywała okresu, na jaki mają być tworzone rozkłady czasu pracy, gdyż poza wykreśleniem przewozów rzeczy z art. 11 ust. 2a nie wprowadzono pozytywnej regulacji dotyczącej tego zagadnienia. W ustawie w dotychczasowym brzmieniu w trzech przepisach znajdziemy zasady tworzenia rozkładów czasu pracy (harmonogramów): • art. 11 ust. 2 ustawy – zobowiązujący do tworzenia harmonogramów czasu pracy w przewozach regularnych osób o trasach dłuższych niż 50 km (komunikacja międzymiastowa, dalekobieżna) na okresy co najmniej 2-tygodniowe,	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisy zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

		art. 19 ustawy – zobowiązujący do tworzenia harmonogramów czasu pracy na okresy 1-miesięczne w przypadku zatrudnienia kierowcy w tzw. systemie mieszanego czasu pracy, stanowiącego połączenie systemu równoważnego i przerywanego, co powinno mieć miejsce bez względu na rodzaj wykonywanych przewozów, art. 31e ust. 1 ustawy – zobowiązujący do tworzenia 1miesięcznych rozkładów czasu pracy dla kierowców zatrudnionych w przewozach regularnych osób o trasach do 50 km, czyli w głównej mierze w komunikacji miejskiej. Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że w ustawie nie będzie przepisu określającego zasady tworzenia rozkładów czasu pracy w przewozach rzeczy, co z kolei spowoduje konieczność odwołania się do przepisów Kodeksu pracy, na mocy art. 4 ustawy. W Kodeksie pracy problematyki rozkładów czasu pracy dotyczy przepis art. 129 § 3 K.p., zgodnie z którym harmonogramy muszą być tworzone na okresy minimum 1 miesiąca bez względu na długość okresu rozliczeniowego, ale muszą być one podawane do wiadomości pracowników co najmniej na 7 dni przed rozpoczęciem tego okresu. Zastosowanie powyższego przepisu do kierowców oznacza konieczność zaplanowania pracy kierowcom w przewozach towarowych z dużym wyprzedzeniem, wynoszącym ok. 1,5 miesiąca. Takie działanie będzie bardzo trudne w praktyce ze względu na krótkie terminy zamówień transportowych i będzie generowało dużo dodatkowej pracy administracyjnej dla osób organizujących pracę kierowców, które będą musiały następnie zmieniać harmonogramy w trakcie miesiąca dostosowując je do rzeczywistych potrzeb, wynikających z wpływających zamówień. Istnienie harmonogramu będzie się ponadto wiązało z koniecznością wprowadzenia zmian w systemach informatycznych służących rozliczaniu czasu pracy kierowców. Postulujemy o wykreślenie proponowanej zmiany i pozostawienie przepisu w aktualnej treści, ewentualnie doprecyzowanie przepisów w sposób pozwalający zaplanować rozkład (harmonogram) czasu pracy na okres krótszy niż 1 miesiąc (np. 2 tygodnie).		
200.	art. 2 pkt 4	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 4 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis oznacza de facto wprowadzenie obowiązku ustalania rozkładu czasu pracy (harmonogramu, grafiku) na okres minimum miesiąca na tydzień wcześniej dla wszystkich kierowców przewożących rzeczy. Jest to nie możliwa do realizacji fikcja prawna, której jedynym efektem będzie jedynie wygenerowanie olbrzymiej liczby nadgodzin i utrudnienie w elastycznej realizacji w wynikających z rozporządzenia WE 561/2009 systemów 3 na 1 lub 2 na 1 (da lub trzy tygodnie pracy na jeden tydzień odpoczynku).	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		Żaden, podkreślamy żaden przewoźnik wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe nie jest w stanie zaplanować przewozów tak, aby mogły one być wykonywane w zaplanowanych z dużym wyprzedzeniem terminach, a co dopiero godzinnych. Przewóz rzeczy to nie wykonywanie przewozów pasażerskich według rozkładu jazdy! Dodatkowo, pragniemy wskazać że firmy należące do kategorii MSP bardzo często wykonują przewozy drogowe z tzw. spot-u, korzystając z giełd i platform informatycznych. Przewoźnicy wykonujący takie przewozy nie wiedzą kiedy i gdzie (na jakiej destynacji) znajdą zlecenie transportowe nawet w okresie 24 godzinnym! Zaproponowany przepis uniemożliwi im dalsze wykonywanie przewozów drogowych i oznacza konieczność likwidacji firmy! Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), w art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.	pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	
201.	art. 2 pkt 4	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 4 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis oznacza de facto wprowadzenie obowiązku ustalania rozkładu czasu pracy (harmonogramu, grafiku) na okres minimum miesiąca na tydzień wcześniej dla wszystkich kierowców przewożących rzeczy. Jest to nie możliwa do realizacji fikcja prawna, której jedynym efektem będzie jedynie wygenerowanie olbrzymiej liczby nadgodzin i utrudnienie w elastycznej realizacji w wynikających z rozporządzenia WE 561/2009 systemów 3 na 1 lub 2 na 1 (da lub trzy tygodnie pracy na jeden tydzień odpoczynku). Żaden, podkreślamy żaden przewoźnik wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe nie jest w stanie zaplanować przewozów tak, aby mogły one być wykonywane w zaplanowanych z dużym wyprzedzeniem terminach, a co dopiero godzinnych. Przewóz rzeczy to nie wykonywanie przewozów pasażerskich według rozkładu jazdy! Dodatkowo, pragniemy wskazać że firmy należące do kategorii MSP bardzo często wykonują przewozy drogowe z tzw. spot-u, korzystając z giełd i platform informatycznych. Przewoźnicy wykonujący takie przewozy nie wiedzą kiedy i gdzie (na jakiej destynacji) znajdą zlecenie transportowe nawet w okresie 24 godzinnym! Zaproponowany przepis uniemożliwi im dalsze wykonywanie przewozów drogowych i oznacza konieczność likwidacji firmy!	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisy zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu, w taki sposób aby rozkład pracy dla kierowców w transporcie rzeczy zakładał okres rozliczeniowy nie krótszy niż 2 tygodnie.	Konfederacja Lewiatan

		Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), w art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.		
202.	art. 2 pkt 5 (art. 15 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców)	skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 5 UZASADNIENIE: Proponujemy skreślić, w związku z uwagami do art. 2 pkt 14 i 15 (pozycja 46 w tabeli)	Uwaga została uwzględniona.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
203.	art. 2 pkt 5	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 5 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Proponujemy skreślić, w związku z uwagami do art. 2 pkt 14 i 15	Uwaga została uwzględniona.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
204.	art. 2 pkt 5	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 5 ustawy zmieniającej UZASADNIENIE: Proponujemy skreślić, w związku z uwagami do art. 2 pkt 14 i 15	Uwaga została uwzględniona.	Konfederacja Lewiatan
205.	art. 2 pkt 5	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 15 ust. 1: „Do kierowców wykonujących przewóz drogowy mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę - w ramach systemu równoważnego czasu pracy.” UZASADNIENIE: Wprowadzenie zmiany w art. 15 w zaproponowanym brzmieniu powoduje wątpliwości w sytuacji, kiedy kierowca komunikacji miejskiej jeżdżący na liniach regularnych do 50 km będzie otrzymywał także prace polegające na obsłudze przewozów okazjonalnych – bo nie wiadomo, czy będzie go obowiązywał 12 godzinny czas pracy, czy też 10 godzinny. Samo dodanie art. 31aa przynosi również daleko idące, niekorzystne konsekwencje, o czym powyżej.	Uwaga została uwzględniona.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
206.	art. 2 pkt 6 (art. 20 ust.1a ustawy o czasie	skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 6 UZASADNIENIE: Przepis art. 20 ust. 1a jest kolejną propozycją nie mającą odpowiednika w przepisach Kodeksu Pracy, a jej jedynym celem jest „nabijanie godzin nadliczbowych”. Nie ma	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisy zostanie zmienione zgodnie z propozycją	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

	pracy kierowców)	uzasadnienia dlaczego akurat w branży, w której wymagana jest duża elastyczność pracy wprowadza się zasady bardziej restrykcyjne i kosztotwórcze od zasad wynikających dla pozostałych branż w kodeksie pracy.	Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 1a otrzyma następujące brzmienie: „1a. W okazjonalnym przewozie osób praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych.”. Ustalenie rozkładu w równoważnym systemie czasu pracy skutkuje rozliczeniem czasu pracy kierowcy zgodnie z art. 151 § 1 Kodeksu pracy (pracę w godzinach nadliczbowych stanowi praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający zobowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy). Natomiast w związku z brakiem rozkładu czasu pracy w okazjonalnym przewozie osób, przepis art. 20 ust. 1a jest uzasadniony.	
207.	Art. 2 pkt 6	Zmiana w art. 20 polegająca na dodaniu po ust. 1 a. Dodanie tego przepisu jest bezprzedmiotowe i należałoby z niego zrezygnować, gdyż jego wprowadzenie spowoduje szereg wątpliwości natury prawnej i znacząco skomplikuje rozliczanie godzin nadliczbowych kierowców, a co więcej spowoduje zróżnicowanie w tym zakresie pomiędzy kierowcami a innymi pracownikami, co nie znajduje uzasadnienia aksjologicznego.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

	UZASADNIENIE: Projektodawca wskazuje, że w związku z wprowadzeniem powyższego przepisu nie będzie możliwe stosowanie zasady, że w innym dniu, aby zrównoważyć wydłużony czas pracy, kierowca będzie pracował krócej także o ten czas ponad 12 godzin. Powyższe wyjaśnienia są co najmniej niezrozumiałe i stawiają pod znakiem zapytania dotychczasową konstrukcję godzin nadliczbowych u kierowców. Dotychczas art. 20 ust. 1 ustawy przewiduje, że praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych. Jest to definicja zbieżna z definicją wynikającą z art. 151 § 1 K.p., a więc mamy w systemie prawa pracy jedno spójne rozumienie pracy w godzinach nadliczbowych. W definicji tej (zarówno w K.p. jak i ustawie o czasie pracy kierowców) odwołujemy się do dwóch pojęć: norma czasu pracy oraz przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z rozkładu czasu pracy. Zatem godziny nadliczbowe dobowe powstają nie tylko po przekroczeniu 12-godzinnego dobowego wymiaru czasu pracy, ale po przekroczeniu każdego przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy obowiązującego kierowcę, czyli zaplanowanego do przepracowania – wynoszącego powyżej 8 godzin, np. 9, 10, czy 11 godzin. Należy zauważyć przy tym, że pojęcie „przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy” jest pojęciem charakterystycznym jedynie dla równoważnego czasu pracy i nie występuje ono w innych systemach czasu pracy, a ustawodawca określa jedynie maksymalną wielkość w przepisach, co nie oznacza obowiązku planowania pracy jedynie w wymiarze wynoszącym 12 godzin na dobę. W projekcie przewidziano wprowadzenie nowego przepisu o treści: „W systemie równoważnego czasu pracy przy przewozie rzeczy lub okazjonalnym przewozie osób, praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych.”, który zostanie dodany po przepisie definiującym nadgodziny, który został opisany powyżej. Wprowadzenie przepisu o takiej treści powoduje pytanie o cel takiej regulacji? Z uzasadnienia projektu wynika tylko niezrozumiałe i jednostronne spojrzenie, zgodnie z którym celem jest ograniczenie możliwości równoważenia krótszym czasem pracy w innej dobie pracy wykonywanej w wymiarze powyżej 12 godzin. W tym aspekcie pojawia się jednak wątpliwość, czy aktualnie takie sytuacje mogą mieć w ogóle miejsce? Otóż, przyjmując aktualną definicję pracy w godzinach nadliczbowych każda praca powyżej 12 godzin musi zostać automatycznie uznana za pracę w godzinach nadliczbowych. Nie ma więc prawnej możliwości pracy np. w wymiarze 15 godzin bez stwierdzenia pracy w godzinach nadliczbowych i zrównoważenia takiej pracy w innej	uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 1a otrzyma następujące brzmienie: „1a. W okazjonalnym przewozie osób praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych.”. Ustalenie rozkładu w równoważnym systemie czasu pracy skutkuje rozliczeniem czasu pracy kierowcy zgodnie z art. 151 § 1 Kodeksu pracy (pracę w godzinach nadliczbowych stanowi praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający zobowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy). Natomiast w związku z brakiem rozkładu czasu pracy w okazjonalnym przewozie osób, przepis art. 20 ust. 1a jest uzasadniony.	

		dobie, aby nie powstały godziny nadliczbowe. Sens tego przepisu można by odczytywać tylko wtedy, gdy połączymy go z zastosowaniem indywidualnego rozkładu czasu pracy z art. 8 ust. 2 i 3 ustawy w aktualnym brzmieniu, gdyż wtedy teoretycznie możliwa jest sytuacja, że kierowca pracuje w danej dobie pracowniczej 12 godzin, następnie korzysta z 11-godzinnego odpoczynku dziennego i ponownie rozpoczyna pracę w tej samej dobie pracując kolejne 12 godzin, przy czym nie powstają w takim przypadku nadgodziny, mimo że 3 pierwsze godziny przypadają na poprzednią dobę pracowniczą. Jednak dodanie tego przepisu przy jednoczesnym wykreśleniu art. 8 ust. 2-3 ustawy jest niezrozumiałe, gdyż wtedy bez konieczności dodawania nowego przepisu i tak każda praca w dobie powyżej 12 godzin będzie automatycznie uznawana za pracę w godzinach nadliczbowych dobowych i nie będzie możliwości jej rekompensaty przez pracodawcę krótszym dobowym wymiarem czasu pracy zaplanowanym w innym dniu roboczym. Dodanie powyższego przepisu spowoduje również szereg wątpliwości dotyczących relacji pomiędzy dotychczasową definicją nadgodzin, wynikającą z art. 20 ust. 1 ustawy, a nowym przepisem. Pojawia się bowiem pytanie, jak po zmianach potraktować pracę powyżej przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy, ale nie wynoszącego 12 godzin, czyli np. 10 godzin. W tym zakresie zasadne jest bowiem pytanie, czy biorąc pod uwagę nowy przepis praca powyżej wymiaru 10-godzinnego powinna być w ogóle traktowana jako nadliczbowa, skoro w przepisie jest odwołanie jedynie do wymiaru 12-godzinnego. Jego dodanie skomplikuje ponadto rozliczanie pracy w dniach wolnych od pracy w wymiarze dłuższym niż 8 godzin, ale krótszym niż 12 godzin. Dotychczas przyjmuje się, że w takim przypadku praca powyżej 8 godzin stanowi nadgodziny dobowe, ale po dodaniu nowego przepisu wprowadzającego zasadę, zgodnie z którą nadgodziny dobowe będą występowały powyżej maksymalnego przedłużonego dobowego wymiaru czasu pracy, czyli 12 godzin taka teza będzie wątpliwa. Wydaje się, że skutkiem takiego działania musiałoby być przyjęcie, że wszystkie godziny pracy w dniu wolnym od pracy do 12 godzin w takim dniu są nadgodzinami średniotygodniowym, wynagradzanymi dodatkiem 100% wynagrodzenia. Powyższa zamiana zatem będzie skutkowała wzrostem kosztów pracowniczych po stronie pracodawców, co nie zostało uwzględnione w Ocenie Skutków Regulacji dołączonych do projektu ww. zmiany ustawy.		
208.	art. 2 pkt 6	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 6 ustawy zmieniającej Uzasadnienie: Przepis art. 20 ust. 1a jest kolejną propozycją nie mającą odpowiednika w przepisach Kodeksu Pracy, a jej jedynym celem jest „nabijanie godzin nadliczbowych”. Nie ma uzasadnienia dlaczego akurat w branży, w której wymagana jest duża elastyczność pracy wprowadza się zasady bardziej restrykcyjne i kosztotwórcze od zasad wynikających dla pozostałych branż w kodeksie pracy.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska/ Konfederacja Lewiatan

		Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej! Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.	międzyresortowych projektu – ust. 1a otrzyma następujące brzmienie: „1a. W okazjonalnym przewozie osób praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych.”. Ustalenie rozkładu w równoważnym systemie czasu pracy skutkuje rozliczeniem czasu pracy kierowcy zgodnie z art. 151 § 1 Kodeksu pracy (pracę w godzinach nadliczbowych stanowi praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający zobowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy). Natomiast w związku z brakiem rozkładu czasu pracy w okazjonalnym przewozie osób, przepis art. 20 ust. 1a jest uzasadniony.	
209.	art. 2 pkt 7 (art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców)	Zaproponowana przez Ministerstwo Infrastruktury zmiana stanowi uproszczenie zasad obliczania ograniczenia czasu prac, w przypadku pracy w porze nocnej. Gdyby była to zmiana samoistna, to zasługuje na pozytywne rozpatrzenie. Konsekwencją zaproponowanych zmian o których mowa w art. 2 pkt 3, art. 2 pkt 4, w art. 2 pkt 5, art. 2 pkt 6 i art. 2 pkt 7 będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej!	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

210.	Art. 2 pkt 7 (art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców)	Nowelizacja wprowadza nowe zasady obliczania czasu pracy pracowników pracujących w nocy. Przepis niezgodny z art. 7 pkt 1 tiret I dyrektywy 15/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt projektu nowelizacji. UZASADNIENIE: Zgodnie z przepisami art. 7 pkt 1 tiret I dyrektywy 15/2002 Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne w celu zapewnienia, że jeśli wykonywana jest praca w porze nocnej, dobowy czas pracy nie przekracza dziesięciu godzin w każdym dwudziestoczterogodzinnym okresie. Wprowadzenie normy odnoszącej maksymalny czas pracy wyłącznie do okresu pomiędzy dwoma odpoczynkami (który może być krótszy niż 24 godziny), a nie do okresu doby, będzie skutkowało niezgodnością polskich przepisów z przepisami UE (nowe przepisy w tym zakresie nie będą miały zatem zastosowania zgodnie z zasadą supremacji prawa UE nad prawem krajowym).	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu
211.	Art. 2 pkt 8 (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców)	Uchylenie przepisu spowoduje nadmierne zwiększenie kosztów transportu z którymi większość firm sobie nie poradzi. Proponuje się zatem w zamian za pozostawienie przepisu wprowadzenie dodatku wyrównawczego, ale zwolnionego z opodatkowania i oskładkowania, dzięki czemu firmy transportowe będą mogły wypłacać diety i ryczałty – które wówczas celowym będą opodatkowane i oskładkowane, a ich wartość dopasowana do możliwości finansowych przedsiębiorstwa. Natomiast dodatek wyrównawczy byłby dla firm swego rodzaju buforem bezpieczeństwa zapewniającym możliwość generowania dopłat spełniając wymogi krajów Unii Europejskiej, zatem wypłacając pracownikom dokładnie takie same kwoty jakie zarabiają pracownicy w pozostałych krajach unii Europejskiej, ale dzięki zniesieniu kosztów oskładkowania i opodatkowania tego składnika pozwoli to utrzymać się branży i dalej rozwijać polską gospodarkę krajową. UZASADNIENIE: Dzięki temu mimo znacznie podniesionych kosztów firmy transportowe będą w stanie utrzymać się na powierzchni, ale pracownicy również skorzystają, ponieważ zarobią więcej, a ich wynagrodzenie będzie wyższe podczas urlopu i przebywania na zwolnieniu chorobowym. Dla Państwa polskiego wymiar tego rozwiązania będzie natomiast najbardziej korzystny, bo zabieg taki pozwoli nam o utrzymać branżę bez dodatkowych kosztów po stronie państwa, a jedynie z odpowiednim wsparciem w przepisach, które pozwolą im mimo niekorzystnych regulacji Pakietu Mobilności utrzymać swoje	Uwaga została częściowo uwzględniona. Przewiduje się, że regulacje dot. wynagradzania kierowców wykonujących przewozy krajowe będą obowiązywać na dotychczasowych zasadach. Pozostałe propozycje zmian wymagają wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		przedsiębiorstwa, wciąż zatrudniać pracowników i generować przychody do budżetu państwa.		
212.	art. 2 pkt 8 (art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK z następującym brzmieniem: 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. UZASADNIENIE: Proponujemy utrzymanie proponowanego przepisu wraz z jednoczesną jego modyfikacją, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas zmiany w art. 2 pkt 1 (pozycja 30 w tabeli).	Uwaga została uwzględniona.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
213.	art. 2 pkt 8	Proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 8 UoCPK z następującym brzmieniem: 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. UZASADNIENIE: W przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26¹ UoCPK proponujemy utrzymanie proponowanego przepisu wraz z jednoczesną jego modyfikacją, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1.	Uwaga została uwzględniona.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska
214.	art. 2 pkt 8	Proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 8 UoCPK z następującym brzmieniem: 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. UZASADNIENIE: W przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26¹ UoCPK proponujemy utrzymanie proponowanego przepisu wraz z jednoczesną jego modyfikacją, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1.	Uwaga została uwzględniona.	Konfederacja Lewiatan
215.	art. 2 pkt 9 (art. 21b ustawy o czasie	W nowym art. 21b UoCPK proponujemy zmianę brzmienia na następujące: „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.	Uwaga została częściowo uwzględniona.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i

	pracy kierowców)	2. Kierowcę wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych uznaje się za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy.” UZASADNIENIE: W związku z likwidacją w art. 2 pkt 1 (pozycja 30 tabeli) możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej w ramach przepisów UoCPK, należy jednoznacznie ustalić stan prawny, w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów Kodeksu pracy. Każde umowne określanie miejsca wykonywania pracy może bowiem być skutecznie podważane w roszczeniach pracowniczych, a brak stabilności linii orzeczniczej, a także wywodzenie samoistnych norm prawnych w drodze uchwał Sądu Najwyższego powoduje brak pewności prawa po stronie przedsiębiorców i może generować olbrzymie koszty podobne do tych, które dotknęły branżę w wyniku uchwał Sądu Najwyższego kolejno z 2008 i 2014 roku. Dlatego też zaproponowaliśmy brzmienia przepisu art. 21b ust. 1 UoCPK. Wspomniana wyżej zmiana możliwości wykonywania zadań służbowych w formie podróży służbowej przez kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy, wraz z obowiązkiem wypłacania wynagrodzenia w wysokości takiej samej jak wynagrodzenie pracowników państwa przyjmującego, w którym kierowca wykonuje pracę objętą przepisami o delegowaniu: - dla pracodawców generuje olbrzymi wzrost kosztów pracy od 20 do 80%, oszacowany w OSR dla całej branży na poziomie 14 mld złotych; - dla pracowników zmniejszenie wypłaty netto, ze względu na brak składników kompensacyjnych koszty utrzymania zwolnionych z składek na ubezpieczenie społeczne. Tym samym 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 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 proponujemy nowy przepis art. 21b ust. 2 UoCPK. W wyniku uznania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS. Zaproponowane rozwiązanie nie uszczupli przychodów ZUS w stosunku do obecnego stanu. Wręcz przeciwnie, ze względu na algorytm naliczania kwoty zwolnionej z oskładkowania, odnoszący się do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, przychody ZUS ulegną zwiększeniu - realna podstawa składki ulegnie zwiększeniu do wysokości minimum wspomnianego przeciętnego wynagrodzenia.	Propozycja nowego brzmienia art. 21b ust. 1 zostanie uwzględniona. Propozycja brzmienia art. 21b ust. 2 wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Transportu Drogowego Najlepsza Droga

216.	art. 2 pkt 9 (art. 21b ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponowany jest tutaj zapis: <i>„Art. 21b. Kierowca 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 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. kodeks pracy.”;</i> Uważamy ten przepis za mało precyzyjny. Mamy więc pytanie, czy każdy wyjazd kierowcy poza siedzibę przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi poza miejsce stałego prowadzenia działalności określonego w CEIDG, będzie jednak nadal podróżą służbową, jeżeli w umowie o pracę nie wpisze się „<i>miejsca świadczenia pracy</i>” celowo albo zupełnie nieświadomie, przez zwykłe zapomnienie, że należałoby to jednak może określić?	Uwaga została częściowo uwzględniona. Propozycja nowego brzmienia art. 21b ust. 1 zostanie uwzględniona. Propozycja brzmienia art. 21b ust. 2 wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
217.	art. 2 pkt 9	W nowym art. 21b UoCPK proponujemy następujące nowe brzmienie: <i>„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.</i> <i>2. Kierowcę wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych uznaje się za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych</i> UZUPEŁNIENIE: przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26¹ UoCPK) proponujemy dodanie nowego przepisu art. 21b UoCPK, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1 i art.2 pkt 8. W związku z likwidacją w art. 2 pkt 1 możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej w ramach przepisów UoCPK, należy jednoznacznie ustalić stan prawny, w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów Kodeksu pracy. Każde umowne określanie miejsca wykonywania pracy może bowiem być skutecznie podważane w roszczeniach pracowniczych, a brak stabilności linii orzeczniczej, a także wywodzenie samoistnych norm prawnych w drodze uchwał Sądu Najwyższego powoduje brak pewności prawa po stronie przedsiębiorców i może generować olbrzymie koszty podobne do tych, które dotknęły branżę w wyniku uchwał Sądu Najwyższego kolejno z 2008 i 2014 roku. Dlatego też zaproponowaliśmy brzmienia przepisu art. 21b ust. 1 UoCPK. Wspomniana wyżej zmiana możliwości wykonywania zadań służbowych w formie podróży służbowej przez kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy, wraz z obowiązkiem wypłacania wynagrodzenia w wysokości takiej samej jak wynagrodzenie	Uwaga została częściowo uwzględniona. Propozycja nowego brzmienia art. 21b ust. 1 zostanie uwzględniona. Propozycja brzmienia art. 21b ust. 2 wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

		pracowników państwa przyjmującego, w którym kierowca wykonuje pracę objętą przepisami o delegowaniu: - dla pracodawców generuje olbrzymi wzrost kosztów pracy od 20 do 80%, oszacowany w OSR dla całej branży na poziomie 14 mld złotych; - dla pracowników zmniejszenie wypłaty netto, ze względu na brak składników kompensacyjnych koszty utrzymania zwolnionych z składek na ubezpieczenie społeczne. Tym samym 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 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 proponujemy nowy przepis art. 21b ust. 2 UoCPK. W wyniku uznania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS. Zaproponowane rozwiązanie nie uszczupli przychodów ZUS w stosunku do obecnego stanu. Wręcz przeciwnie, ze względu na algorytm naliczania kwoty zwolnionej z oskładkowania, odnoszący się do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, przychody ZUS ulegną zwiększeniu - realna podstawa składki ulegnie zwiększeniu do wysokości minimum wspomnianego przeciętnego wynagrodzenia.		
218.	art. 2 pkt 9	W nowym art. 21b UoCPK proponujemy następujące nowe brzmienie: <i>„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.</i> <i>2. Kierowcę wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych uznaje się za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych</i> UZUPEŁNIENIE: przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26¹ UoCPK) proponujemy dodanie nowego przepisu art. 21b UoCPK, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1 i art.2 pkt 8. W związku z likwidacją w art. 2 pkt 1 możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej w ramach	Uwaga została częściowo uwzględniona. Propozycja nowego brzmienia art. 21b ust. 1 zostanie uwzględniona. Propozycja brzmienia art. 21b ust. 2 wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Konfederacja Lewiatan

		przepisów UoCPK, należy jednoznacznie ustalić stan prawny, w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów Kodeksu pracy. Każde umowne określanie miejsca wykonywania pracy może bowiem być skutecznie podważane w roszczeniach pracowniczych, a brak stabilności linii orzeczniczej, a także wywodzenie samoistnych norm prawnych w drodze uchwał Sądu Najwyższego powoduje brak pewności prawa po stronie przedsiębiorców i może generować olbrzymie koszty podobne do tych, które dotknęły branżę w wyniku uchwał Sądu Najwyższego kolejno z 2008 i 2014 roku. Dlatego też zaproponowaliśmy brzmienia przepisu art. 21b ust. 1 UoCPK. Wspomniana wyżej zmiana możliwości wykonywania zadań służbowych w formie podróży służbowej przez kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy, wraz z obowiązkiem wypłacania wynagrodzenia w wysokości takiej samej jak wynagrodzenie pracowników państwa przyjmującego, w którym kierowca wykonuje pracę objętą przepisami o delegowaniu: - dla pracodawców generuje olbrzymi wzrost kosztów pracy od 20 do 80%, oszacowany w OSR dla całej branży na poziomie 14 mld złotych; - dla pracowników zmniejszenie wypłaty netto, ze względu na brak składników kompensacyjnych koszty utrzymania zwolnionych z składek na ubezpieczenie społeczne. Tym samym 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 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 proponujemy nowy przepis art. 21b ust. 2 UoCPK. W wyniku uznania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS. Zaproponowane rozwiązanie nie uszczupli przychodów ZUS w stosunku do obecnego stanu. Wręcz przeciwnie, ze względu na algorytm naliczania kwoty zwolnionej z oskładkowania, odnoszący się do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, przychody ZUS ulegną zwiększeniu - realna podstawa składki ulegnie zwiększeniu do wysokości minimum wspomnianego przeciętnego wynagrodzenia.		
219.	Art. 2 pkt 9	W związku z wykreśleniem aktualnej definicji podróży służbowej w Ustawie o czasie pracy kierowców i przysługujących im na jej mocy diet apelujemy o szczegółową dyskusję z branżą w tym temacie. Równoczesne narzucanie norm prawa krajowego w zakresie wypłaty diet/ryczałtów w nowej formule i implementacja Pakietu Mobilności może doprowadzić uchwalenia przepisów niezgodnych z prawem unijnym w przypadku	Uwaga została częściowo uwzględniona/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

		przewozów międzynarodowych. Przewoźnicy międzynarodowi wykonujący przewozy inne niż bilateralne będą zobowiązani do pokrywania kosztów podróży służbowej zgodnie z ustawodawstwem państw przyjmujących. Nie mogą zatem równocześnie być zobligowani do wypłaty kosztów podróży służbowej wynikających z przepisów zagranicznych i krajowych. Stąd postulujemy o zapisanie w Ustawie o czasie pracy kierowców wyłączenia z obowiązku wypłaty kosztów podróży służbowej, jeśli kierowcy zrekompensowano je na zasadach określonych przez inne przepisy właściwe dla transportu międzynarodowego.		
220.	Propozycja nowej zmiany	Proponowana zmiana Art. 24 pkt 2 Ustawy o Czasie Pracy kierowcy: Proponowane brzmienie: Art. 24 Pracodawca jest obowiązany: 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy w sposób przyjęty u danego pracodawcy, 2) Kierowca jest obowiązany przedstawić pracodawcy: a) Pisemne oświadczenie o wymiarze zatrudnienia u innego pracodawcy wraz z nazwą tego pracodawcy albo o niepozostawianiu w zatrudnieniu u innego pracodawcy, b) Harmonogram czasu pracy na dany miesiąc otrzymany od innego pracodawcy w przypadku podstawowego lub dodatkowego zatrudnienia u innego pracodawcy. UZASADNIENIE: Obecne brzmienie: „Art. 24 Pracodawca jest obowiązany: 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy w sposób przyjęty u danego pracodawcy oraz 2) Uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie: a) wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawianiu w zatrudnieniu u innego pracodawcy, b) o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek prac, albo o ich niewykonywaniu.” Powyższy przepis art. 24 uocpk nie ma zastosowania do kierowców wykonujących przewozy regularne do 50 km na podstawie Art. 22 uocpk	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

		(przepisy art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 3 rozp. (WE) 561/2006. Pracodawca u którego kierowca świadczy pracę nie ma możliwości prawnych egzekwowania planu pracy od pracodawcy z podstawowego zatrudnienia. Obecnie, w przypadku dodatkowego zatrudnienia i przekroczenia obowiązujących norm czasu jazdy i odpoczynku, kara pieniężna nakładana jest na pracodawcę, u którego nastąpiło przekroczenie. Pracodawca ten w świetle obowiązujących obecnie przepisów (realizując przewozy do 50 km) nie posiada żadnego narzędzia, które mógłby wykorzystać do nadzoru i zapobiegania przypadkom wykonywania pracy u kilku przewoźników, a w konsekwencji ich przemęczenia i zagrożenia bezpieczeństwa przewożonych pasażerów. Proponujemy wprowadzić obowiązek uzyskania nie przez pracodawcę, ale przedstawienia przez kierowcę (niezależnie od wymiaru zatrudnienia) oświadczenia o którym mowa w artykule Art. 24 pkt 2 oraz dostarczenia planu pracy od innego pracodawcy. Sama informacja z Art. 24 pkt 2 lit b bez harmonogramu pracy jest niewystarczająca, aby kierowcy zaplanować pracę jednocześnie zachowując przy planowaniu odpoczynki wymagane UoCPK. W związku z powyższym, zasadnym jest aby obowiązek dopełnienia formalności w celu prawidłowego zaplanowania i nadzoru nad realizacją tego planu przez pracodawcę, należał również do kierowcy. Należy również rozważyć wprowadzenie sankcji karnych na kierowcę za nieprzestrzeganie tego obowiązku (kary pieniężnej w taryfikatorze uotd.)		
221.	art. 2 pkt 11	Na mocy art. 2 pkt 11 Projektu ustawy proponuje się zmianę treści art. 25 dotyczącego ewidencjonowania czasu pracy kierowcy. Krytycznie należy ocenić całkowite usunięcie normy prawnej zawartej w aktualnym art. 25 ust. 1a ustawy, zgodnie z którym „w stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników. otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy”. Dotychczas ww. norma prawna umożliwiała zmniejszenie formalności związanych z prowadzeniem dodatkowej ewidencji czasu pracy, która jest w istocie zbędna z uwagi na równoczesne rejestrowanie czasu pracy kierowcy przez tachograf. Projektodawca uzasadnia zmiany m.in. wskazując, że „[dotychczasowa] regulacja pomija bowiem te elementy ewidencji, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia wynagrodzenia, jak np. czas pracy w niedzielę, święta albo w porze nocnej.” W uzasadnieniu wskazuje się również, że dane z tachografu przechowywane są jedynie przez rok, co jest kolejnym argumentem za stworzeniem dodatkowego obowiązku prowadzenia ewidencji. Projektodawca zdaje się jednak pomijać, że dane zarejestrowane przez	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące brzmienie: „Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia	Skandynawsko-Polska Izba Gospodarcza

	tachograf pozwalają na pełne ustalenie czasu pracy, w tym również w niedzielę, święta albo w porze nocnej. Dysponując tymi danymi zarówno kierowca, organy kontroli (np. Państwowej Inspekcji Pracy), oraz sądy pracy mogły już dotychczas odtworzyć czas pracy kierowcy i należne mu z tego tytułu wynagrodzenie - bez konieczności sięgania do dodatkowej ewidencji. Jeśli w ocenie ustawodawcy okres archiwizacji danych z tachografu jest zbyt krótki, to rozwiązaniem tego problemu jest wprowadzenie obowiązku dłuższego przechowywania ww. danych, a nie wprowadzenie dodatkowej, rozbudowanej ewidencji czasu pracy. Przy tym w motywie (20) dyrektywy 2020/1057 wskazano, że „Ważne jest, aby nowe przepisy nie wprowadzały zbędnych obciążeń administracyjnych oraz aby należycie uwzględniały interesy małych i średnich przedsiębiorstw”. Stąd dokonując implementacji ww. dyrektywy ustawodawca powinien powstrzymać się od wprowadzania dodatkowych obciążeń administracyjnych takich jak bezwzględny obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy.	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, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.” Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
222.	art. 2 pkt 11 (art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponujemy zmianę brzmienia art. 25 na następującą: Wariant I (preferowany) „Art. 25. <i>Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy na zasadach określonych w art. 149 ustawy</i> <i>z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy i w przepisach wydanych na podstawie art. 2981 tej ustawy, z uwzględnieniem:</i> <i>1) zapisów na wykresówkach;</i> <i>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności;</i> <i>5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące brzmienie: „Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego kierowcy ewidencję czasu	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

	Wariant II <i>Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.</i> <i>2. Ewidencja obejmuje pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:</i> <i>1) zapisów na wykresówkach;</i> <i>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności; 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</i> <i>3. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.</i> <i>4. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.</i> <i>5. Ewidencję czasu pracy pracodawca:</i> <i>1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;</i> <i>2) przechowuje i archiwizuje na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 2981. ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy”.</i> UZASADNIENIE: Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury brzmienie art. 25 UoCPK stanowi: - przeniesienie treści art. 149 § 1 Kodeksu pracy do ww. art. 25, - wskazanie źródeł informacji zawartych w ewidencji czasu pracy specyficznych dla pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe. Mając na uwadze spójność systemu prawa pracy i pochodnych branżowych przepisów jest to krok we właściwym kierunku, z zastrzeżeniem, że: - niezrozumiałym jest nie uwzględnienie przepisu art. 149 § 2 Kodeksu pracy stanowiącego, że „w stosunku do pracowników objętych systemem zadaniowego czasu pracy, pracowników zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy oraz	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, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.	

		<i>pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub za pracę w porze nocnej nie ewidencjonuje się godzin pracy”.</i> Zwracam uwagę na fakt, że pomimo dopuszczenia przez polskiego ustawodawcę ogólnej zasady prawa pracy o nieewidencjonowaniu godzin pracy we wskazanych wyżej okolicznościach, odnoszącej się przede wszystkim do pracowników stacjonarnych, w stosunku do pracowników wysokomobilnych gdzie ewidencjonowanie tych godzin jest szczególnie utrudnione, proponuje się odstępnie od tej zasady! Jest to dla nas bulwersujące, gdyż zamiast uwzględnić specyfikę branży i ułatwić spełnianie wymagań, utrudnia się funkcjonowanie firm transportowych pogarszając ich możliwości nawet w stosunku do pozostałych branż gospodarki narodowej. Szczególnie oburzający jest fakt, że takie podejście nie ma nawet jakiegokolwiek mocnego i racjonalnego uzasadnienia oprócz spełnienia postulatów związków zawodowych, które widocznie nie mają jakiegokolwiek pojęcia o pracy kierowcy w transporcie drogowym rzeczy. Proponujemy uproszczenie zaproponowanego przepisu przy jednoczesnym uwzględnieniu pełnych zasad określonych w prawie pracy.	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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.” Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
223.	Art. 2 pkt 11	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 25, ust. 4 pkt 2 w dotychczasowym brzmieniu art. 25 otrzymuje brzmienie: 4. Ewidencję czasu pracy pracodawca: 1) udostępnia kierowcy na jego wniosek; 2) przechowuje przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”; Uzasadnienie: Zwiększenie okresu archiwizowania ewidencji czasu pracy z 3 na 10 lat jest niezrozumiałe, zwłaszcza w kontekście obowiązujących przepisów art. 291 § 1 kodeksu	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące brzmienie:	Pracodawcy RP

		pracy, które stanowią, że roszczenia pracownika ze stosunku pracy ulegają przedawnieniu z upływem 3 lat od dnia, w którym stały się wymagalne.	„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, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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;	

			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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
224.	Art. 2 pkt 11	Proponujemy zmianę w art. 25 w ust. 2 polegającą na wykreśleniu pkt 5 oraz w ust 4 polegającą na wykreśleniu punktu 2. Propozycja zapisu: 11) art. 25 otrzymuje brzmienie:	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu –	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

	„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 pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione 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; 3. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej. Ewidencję czasu pracy pracodawca udostępnia kierowcy na jego wniosek. „; UZASADNIENIE: W art. 25 ust. 2 ustawy określono zakres przedmiotowy ewidencji czasu pracy kierowcy, wskazując jej obowiązkowe elementy, do których zaliczono: • pracę w poszczególnych dobach, w tym w niedziele i święta, • pracę w porze nocnej, • pracę w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, • dyżury, • urlopy,	ust. 25 otrzyma następujące 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, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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	

	zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy. Przyjęto w przepisie, że dane w ewidencji powinny być ujmowane „z uwzględnieniem” zapisów na wykresówkach, wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego, plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego, innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaju wykonywanej czynności oraz rejestrów opracowanych na podstawie 3 pierwszych z ww. dokumentów. ewidencja będzie obecnie tabelą (rejestrem) z danymi o określonym minimalnym zakresie przedmiotowym, która powstanie na podstawie dokumentacji źródłowej, czyli analizy danych pochodzących z tachografów lub kart drogowych w przypadku przewozów wykonywanych pojazdem niewyposażonym w tachograf. Będzie więc ona w praktyce rejestrem opracowanym na podstawie danych źródłowych dotyczących prowadzenia pojazdu i innych aktywności kierowcy. Błędne jest zatem uregulowanie, że dane w ewidencji powinny być ujmowane także z uwzględnieniem rejestrów opracowywanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 13 komentowanego przepisu, gdyż takim rejestrem jest właśnie ewidencja czasu pracy, której dotyczy komentowany przepis. Należy zatem w powyższym przepisie wykreślić pkt 5. Odnosząc się z kolei do zakresu przedmiotowego danych zawartych w ewidencji czasu pracy zaproponowanego przez ustawodawcę należy stwierdzić, że jest to zakres analogiczny do wynikającego z nieobowiązującego już § 8 pkt 1 rozporządzenia MPiPS z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie zakresu prowadzenia przez pracodawców dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz sposobu prowadzenia akt osobowych pracownika (tj. Dz.U. z 2017 r., poz. 894 ze zm.), czyli starego rozporządzenia dotyczącego akt osobowych. Od dnia 1 stycznia 2019 r. obowiązuje nowe rozporządzenie MRPiPS z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej (Dz.U. poz. 2369), które zastąpiło ww. rozporządzenie i jest w nim określony bardziej szczegółowy zakres danych, które powinny być zawarte w ewidencji czasu pracy. Jeśli więc zamysłem ustawodawcy było wprowadzenie rozwiązań analogicznych jak dotyczące ogółu pracowników, to zakres danych wymienionych w art. 25 ust. 2 ustawy powinien pokrywać się z zakresem ujętym w § 6 pkt 1 lit. a) rozporządzenia MRPiPS z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej. W art. 25 ust. 4 ustawy przyjęto, że ewidencję czasu pracy pracodawca udostępnia kierowcy na jego wniosek oraz przechowuje ją przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach. Komentując powyższy przepis należy stwierdzić, że nie budzi żadnych wątpliwości pkt 1 ww. przepisu dotyczący udostępniania ewidencji kierowcy, ale ogromne wątpliwości budzi pkt 2 dotyczący przechowywania ewidencji czasu pracy. Z uzasadnienia projektu wynika, że zmiany w tym zakresie są wprowadzane w celu zapobieżenia zniszczenia	rodzaj wykonywanej czynności; 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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	

		dokumentacji przed upływem przedawnienia, o którym mowa w dziale XIV Kodeksu pracy, a także zachowania jej dla potrzeb emerytalno-rentowych. Niestety proponowana treść nie stanowi realizacji postawionych założeń oraz jest nie do zaakceptowania w proponowanym brzmieniu. Wykreślenie pkt 2 spowoduje, że w zakresie przechowywania ewidencji czasu pracy kierowców znajdą zastosowanie ogólne regulacje Kodeksu pracy, a więc będzie ona przechowywana tak jak całość dokumentacji pracowniczej przez cały okres zatrudnienia, oraz dodatkowo przez okres 10 lat liczonych od końca roku kalendarzowego, w którym ustał stosunek pracy kierowcy (art. 94 pkt 9b Kodeksu pracy), w ten sposób zostanie spełniony cel zamierzony przez ustawodawcę, aby ujednolicić zasady przechowywania ewidencji czasu pracy kierowców z inną dokumentacją pracowniczą.		
225.	art. 2 pkt 11	Proponujemy zmianę brzmienia art. 25 na następującą: Wariant I (preferowany) <i>„Art. 25. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy na zasadach określonych w art. 149 ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy i w przepisach wydanych na podstawie art. 2981 tej ustawy, z uwzględnieniem:</i> <i>1) zapisów na wykresówkach;</i> <i>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności;</i> <i>5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</i> Wariant II <i>Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.</i> <i>2. Ewidencja obejmuje pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:</i> <i>6) zapisów na wykresówkach;</i> <i>7) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>8) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>9) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności;</i> 5) <i>rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące 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	Związek Pracodawców Transport I Logistyka Polska

	3. <i>W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.</i> 4. <i>Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.</i> 5. <i>Ewidencję czasu pracy pracodawca:</i> 1) <i>udostępnia kierowcy na jego wniosek;</i> 2) <i>przechowuje i archiwizuje na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 2981. ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy”.</i> UZASADNIENIE: Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury brzmienie art. 25 UoCPK stanowi: - przeniesienie treści art. 149 § 1 Kodeksu pracy do ww. art. 25, - dostosowanie zasad prowadzenia, przechowywania i udostępniania ewidencji czasu pracy kierowców do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, - wskazanie źródeł informacji zawartych w ewidencji czasu pracy specyficznych dla pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe. Mając na uwadze spójność systemu prawa pracy i pochodnych branżowych przepisów jest to krok we właściwym kierunku, z zastrzeżeniem, że: - okresy przechowywania i archiwizowania ewidencji czasu pracy nie są do końca adekwatne do okresów wskazanych we wspomnianym wyżej rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej, - niezrozumiałym jest nie uwzględnienie przepisu art. 149 § 2 Kodeksu pracy stanowiącego, że „<i>w stosunku do pracowników objętych systemem zadaniowego czasu pracy, pracowników zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub za pracę w porze nocnej nie ewidencjonuje się godzin pracy</i>”. TLP zwraca uwagę na fakt, że pomimo dopuszczenia przez polskiego ustawodawcę ogólnej zasady prawa pracy o nieewidencjonowaniu godzin pracy we wskazanych wyżej okolicznościach, odnoszącej się przede wszystkim do pracowników stacjonarnych, w stosunku do pracowników wysokomobilnych gdzie ewidencjonowanie tych godzin jest szczególnie utrudnione, proponuje się odstępnie od tej zasady! Jest to dla nas bulwersujące, gdyż zamiast uwzględniać specyfikę branży i ułatwiać spełnianie wymagań, utrudnia się funkcjonowanie firm transportowych pogarszając ich możliwości nawet w stosunku do pozostałych branż gospodarki narodowej. Szczególnie oburzający jest fakt, że takie podejście nie ma nawet jakiegokolwiek mocnego i racjonalnego	dyżuru, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 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 a następnie archiwizuje na zasadach	

		uzasadnienia oprócz spełnienia postulatów związków zawodowych, które widocznie nie mają jakiegokolwiek pojęcia o pracy kierowcy w transporcie drogowym rzeczy. Proponujemy uproszczenie zaproponowanego przepisu przy jednoczesnym uwzględnieniu pełnych zasad określonych w prawie pracy.	określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
226.	art. 2 pkt 11	Proponujemy zmianę brzmienia art. 25 na następującą: Wariant I (preferowany) „Art. 25. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy na zasadach określonych w art. 149 ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy i w przepisach wydanych na podstawie art. 2981 tej ustawy, 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; 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3. Wariant II Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą. 2. Ewidencja obejmuje pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, z uwzględnieniem: 6) zapisów na wykresówkach; 7) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego; 8) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego; 9) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności; 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące 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	Konfederacja Lewiatan

	3. <i>W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.</i> 4. <i>Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.</i> 5. <i>Ewidencję czasu pracy pracodawca:</i> 1) <i>udostępnia kierowcy na jego wniosek;</i> 2) <i>przechowuje i archiwizuje na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 2981. ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy”.</i> UZASADNIENIE: Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury brzmienie art. 25 UoCPK stanowi: - przeniesienie treści art. 149 § 1 Kodeksu pracy do ww. art. 25, - dostosowanie zasad prowadzenia, przechowywania i udostępniania ewidencji czasu pracy kierowców do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, - wskazanie źródeł informacji zawartych w ewidencji czasu pracy specyficznych dla pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe. Mając na uwadze spójność systemu prawa pracy i pochodnych branżowych przepisów jest to krok we właściwym kierunku, z zastrzeżeniem, że: - okresy przechowywania i archiwizowania ewidencji czasu pracy nie są do końca adekwatne do okresów wskazanych we wspomnianym wyżej rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej, - niezrozumiałym jest nie uwzględnienie przepisu art. 149 § 2 Kodeksu pracy stanowiącego, że „<i>w stosunku do pracowników objętych systemem zadaniowego czasu pracy, pracowników zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub za pracę w porze nocnej nie ewidencjonuje się godzin pracy</i>”. TLP zwraca uwagę na fakt, że pomimo dopuszczenia przez polskiego ustawodawcę ogólnej zasady prawa pracy o nieewidencjonowaniu godzin pracy we wskazanych wyżej okolicznościach, odnoszącej się przede wszystkim do pracowników stacjonarnych, w stosunku do pracowników wysokomobilnych gdzie ewidencjonowanie tych godzin jest szczególnie utrudnione, proponuje się odstępnie od tej zasady! Jest to dla nas bulwersujące, gdyż zamiast uwzględniać specyfikę branży i ułatwiać spełnianie wymagań, utrudnia się funkcjonowanie firm transportowych pogarszając ich możliwości nawet w stosunku do pozostałych branż gospodarki narodowej. Szczególnie oburzający jest fakt, że takie podejście nie ma nawet jakiegokolwiek mocnego i racjonalnego	pracy z oznaczeniem tytułu ich udzielenia, liczbę godzin dyżuru, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 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	

		uzasadnienia oprócz spełnienia postulatów związków zawodowych, które widocznie nie mają jakiegokolwiek pojęcia o pracy kierowcy w transporcie drogowym rzeczy. Proponujemy uproszczenie zaproponowanego przepisu przy jednoczesnym uwzględnieniu pełnych zasad określonych w prawie pracy.	nią objętego a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
227.	art. 2 pkt 11 (art. 25 ust. 4 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców)	Nowelizacja wydłuża okres przechowywania ewidencji czasu pracy do 10 lat. PROPOZYCJA: Wykreślić ten punkt projektu nowelizacji. UZASADNIENIE: Wprowadzany obowiązek jest nieracjonalny z punktu widzenia celu przechowywania ewidencji czasu pracy. Mianowicie roszczenia pracownicze związane z należnościami tyt. wynagrodzenia za pracę przedawniają się zgodnie z przepisami art. 291 § 1 Kp z upływem 3 lat od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne. Przepisy podatkowe przewidują przedawnienie karalności za naruszenie przepisów podatkowych z upływem 5 lat. Zobowiązanie przewoźnika do przechowywania ewidencji przez 10 lat nie ma żadnego uzasadnienia zarówno w aspekcie ochrony interesów pracowniczych, jak i interesu Skarbu Państwa. Nadto ustawa nie zawiera przepisów intertemporalnych w omawianym zakresie. Nie sposób zatem ustalić, czy wymóg przechowywania ewidencji dotyczy dokumentów już sporządzonych, czy tylko tych, sporządzonych po dacie wejścia w życie ustawy.	Uwaga nie zostanie uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące 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	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

			porze nocnej, liczbę godzin nadliczbowych, dni wolne od pracy z oznaczeniem tytułu ich udzielenia, liczbę godzin dyżuru, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
228.	art. 2 pkt 11 (art. 25 ust. 4 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców)	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 25, ust. 4 pkt 2 w dotychczasowym brzmieniu art. 25 otrzymuje brzmienie: 4. Ewidencję czasu pracy pracodawca: 1) udostępnia kierowcy na jego wniosek; 2) przechowuje przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.” UZASADNIENIE: Zwiększenie okresu archiwizowania ewidencji czasu pracy z 3 na 10 lat jest niezrozumiałe, zwłaszcza w kontekście obowiązujących przepisów art. 291 § 1 kodeksu pracy, które stanowią, że roszczenia pracownika ze stosunku pracy ulegają przedawnieniu z upływem 3 lat od dnia, w którym stały się wymagalne.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – ust. 25 otrzyma następujące 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	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

			zakończenia pracy, liczbę godzin przepracowanych w porze nocnej, liczbę godzin nadliczbowych, dni wolne od pracy z oznaczeniem tytułu ich udzielenia, liczbę godzin dyżuru, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i 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; 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 a następnie archiwizuje na zasadach określonych w odrębnych przepisach.”. Nowe brzmienie przepisu jest zgodne z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej, Niniejsze rozporządzenie określa jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy.	
229.	art. 2 pkt 12 (art. 26 UoCPK)	Proponujemy skreślić art. 26 UoCPK w całości. W przypadku, gdyby propozycja skreślenia nie została przyjęta należy zmienić brzmienie art. 26 ust. 2 na następujące: <i>„2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b.”</i> UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 26 ust. 1 stanowi w istocie powtórzenie stosowanego przepisu art. 10 ust. 1 rozporządzenia WE 561/2006, który jest stosowany wprost. Zgodnie z tym rozporządzeniem stosuje się go wobec wszystkich wykonujących przewozy na rzecz przedsiębiorstwa kierowców. Zarówno tych zatrudnionych w oparciu o umowę o pracę, jak kierowców „samozatrudnionych”. Tym samym przepis ten jest zbędny i powinien zostać skreślony w całości, albowiem dyspozycja unijnego rozporządzenia wyczerpuje także postanowienia proponowanego ust. 2. W przypadku, gdyby mimo to projektodawca podjął decyzję o jego pozostawieniu, to należy wskazać, że przepis ust. 2 stosuje się jedynie wobec osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b – czyli tych które wykonują przewozy na rzecz konkretnego przedsiębiorstwa (przewoźnika). Trudno bowiem mówić o wynagrodzeniu lub podobnym świadczeniu mającym cechy wynagrodzenia w przypadku przewoźnika świadczącego usługi na rzecz	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska (uwaga zawarta w uwagach OZPTD) / Konfederacja Lewiatan

		innych podmiotów, takich jak nadawcy lub spedytorzy, nawet w sytuacji gdy prowadzi on samodzielnie jeden ze swoich pojazdów, którymi wykonywane są w jego przedsiębiorstwie usługi przewozowe.		
230.	art. 2 pkt 12	Wariant I Proponujemy uchylić art. 26 UoCPK w całości. Wariant II W przypadku, gdyby propozycja skreślenia nie została przyjęta należy zmienić brzmienie art. 26 ust. 2 na następujące: „2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b.” UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 26 ust. 1 stanowi w istocie powtórzenie stosowanego przepisu art. 10 ust. 1 rozporządzenia WE 561/2006, który jest stosowany wprost. Zgodnie z tym rozporządzeniem stosuje się go wobec wszystkich wykonujących przewozy na rzecz przedsiębiorstwa kierowców. Zarówno tych zatrudnionych w oparciu o umowę o pracę, jak kierowców „samozatrudnionych”. Tym samym przepis ten jest zbędny i powinien zostać skreślony w całości, albowiem dyspozycja unijnego rozporządzenia wyczerpuje także postanowienia proponowanego ust. 2. W przypadku, gdyby mimo to projektodawca podjął decyzję o jego pozostawieniu, to należy wskazać, że przepis ust. 2 stosuje się jedynie wobec osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b – czyli tych które wykonują przewozy na rzecz konkretnego przedsiębiorstwa (przewoźnika). Trudno bowiem mówić o wynagrodzeniu lub podobnym świadczeniu mającym cechy wynagrodzenia w przypadku przewoźnika świadczącego usługi na rzecz innych podmiotów, takich jak nadawcy lub spedytorzy, nawet w sytuacji gdy prowadzi on samodzielnie jeden ze swoich pojazdów, którymi wykonywane są w jego przedsiębiorstwie usługi przewozowe.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska
231.	art. 2 pkt 12	Wariant I Proponujemy uchylić art. 26 UoCPK w całości. Wariant II W przypadku, gdyby propozycja skreślenia nie została przyjęta należy zmienić brzmienie art. 26 ust. 2 na następujące: „2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b.” UZASADNIENIE: Zaproponowany przepis art. 26 ust. 1 stanowi w istocie powtórzenie stosowanego przepisu art. 10 ust. 1 rozporządzenia WE 561/2006, który jest stosowany wprost. Zgodnie z tym rozporządzeniem stosuje się go wobec wszystkich wykonujących przewozy na rzecz przedsiębiorstwa kierowców. Zarówno tych zatrudnionych w oparciu o umowę o pracę, jak kierowców „samozatrudnionych”. Tym samym przepis ten jest zbędny i	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Konfederacja Lewiatan

		powinien zostać skreślony w całości, albowiem dyspozycja unijnego rozporządzenia wyczerpuje także postanowienia proponowanego ust. 2. W przypadku, gdyby mimo to projektodawca podjął decyzję o jego pozostawieniu, to należy wskazać, że przepis ust. 2 stosuje się jedynie wobec osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b – czyli tych które wykonują przewozy na rzecz konkretnego przedsiębiorstwa (przewoźnika). Trudno bowiem mówić o wynagrodzeniu lub podobnym świadczeniu mającym cechy wynagrodzenia w przypadku przewoźnika świadczącego usługi na rzecz innych podmiotów, takich jak nadawcy lub spedytorzy, nawet w sytuacji gdy prowadzi on samodzielnie jeden ze swoich pojazdów, którymi wykonywane są w jego przedsiębiorstwie usługi przewozowe.		
232.	Propozycja nowego przepisu	Po art. 26 UoCPK proponujemy dodać art. 26¹ UoCPK w brzmieniu: „Art. 26¹. 1. Kierowcom wykonującym zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lit. a, przysługuje w ramach wynagrodzenia dodatek za pracę mobilną. 2. Dodatek, o którym mowa w ust. 1,: 1) nie stanowi składnika zaliczanego do podstawy minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207). 2) nie stanowi podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, o których mowa ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, 3) jest wolny od podatku dochodowego, o którym mowa ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. 3. Przepis ust. 1 i 2 nie stosuje się do zadań wykonywanych za granicą objętych zagranicznymi krajowym przepisami wydanymi na podstawie dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zwanej dalej dyrektywą 96/71/WE oraz dyrektywy 2020/1057 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. 4. Do wynagrodzenia kierowcy wykonującego zadania służbowe, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio przepisy o zasadach ustalania podstawy wymiaru	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska

		składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe wydane na podstawie ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych. 5. Wysokość stawki dodatku dla kierowców wykonujących zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 1 pkt 4 lit. a, oraz szczegółowe zasady jego naliczania określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw polityki społecznej. 6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw transportu uwzględni odpowiednio: 1) konieczność ustalenia stawek dodatku odrębnie dla zadań służbowych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dla zadań służbowych wykonywanych poza jej granicami, 2) maksymalną wysokość stawek dodatku za każdą dobę, w której wykonywane były zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a, nie przekraczającą: a) 80 złotych za zadania służbowe wykonywane w kraju b) równowartość 60 euro za zadania służbowe wykonywane za granicą. 3) minimum 8 godzinny czas pracy poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a uprawniający do wypłaty dodatku wykonania zadania służbowe poza miejscem. UZASADNIENIE: Zaproponowany nowy przepis art. 26¹ UoCPK poprzez rozwiązania zaproponowane w ust. 1, 2, 5 i 6 wprowadzenie dodatkowego świadczenia pieniężnego, wypłacanego przez pracodawcę, które zrekompensowałoby utratę diet i ryczałtów za nocleg dla kierowców wykonujących:: ☐ krajowe przewozy drogowe ☐ międzynarodowe przewozy drogowe nie objęte przepisami o delegowaniu. Świadczenia te, podobnie jak diety i ryczałty, byłyby zwolnione z podatku dochodowego oraz nie byłyby wliczane do podstawy naliczania składki na ubezpieczenie emerytalne i rentowe. Aby uchronić prawa pracownicze do godziwego wynagrodzenia, zaproponowanego świadczenia nie można by zaliczać na poczet płacy minimalnej Ww. propozycja nie uszczupla wpływów budżetowych i wpływów do zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Pozostałyby one (dla pracy w przewozach krajowych oraz		

		przewozach międzynarodowych nie objętych delegowaniem) na podobnym co dotychczas poziomie. Z kolei rozwiązania zawarte w przepisach ust. 2 i 3 pozwalają na zastosowanie wobec międzynarodowych przewozów drogowych objętych przepisami o pracownikach delegowanych, istniejącymi w polskim prawie rozwiązaniami, z których korzystają inne branże polskiej gospodarki narodowej wysyłające pracowników do pracy za granicą. To rozwiązanie nie jest jak dotychczas podważane przez Komisję Europejską, ani przez inne państwa członkowskie, jako niedozwolona pomoc publiczna. Ww. propozycja spowoduje z jednej strony wzrost wpływów do budżetu państwa i do ZUS (poprzez ograniczenia odliczania od podstawy opodatkowania kwoty stanowiącej 1/3 wysokości diety, a w zakresie składek na ubezpieczenie społeczne poprzez algorytm zawarty w przepisach § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia MPiPS w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe odnoszący się do średniej płacy w gospodarce narodowej. Z drugiej strony ograniczy drastyczny wzrost kosztów pracy w przewozach typu cross-trade i kabotaż, który miałby miejsce w przypadku obliczania podatku i składek ubezpieczeniowych w oparciu o całe wypłacane wynagrodzenie równe wysokości wynagrodzenia miejscowych pracowników zatrudnionych w państwach przyjmujących. Wszystkie zaproponowane wyżej rozwiązania w art. 26¹ UoCPK ograniczyłby katastrofę wynikającą z drastycznego wzrostu kosztów pracy, które samo Ministerstwo Infrastruktury oszacowało na ponad 14 miliardów złotych rocznie.		
233.	Propozycja nowego przepisu	Po art. 26 UoCPK proponujemy dodać art. 26¹ UoCPK w brzmieniu: „Art. 26¹. 1. Kierowcom wykonującym zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lit. a, przysługuje w ramach wynagrodzenia dodatek za pracę mobilną. 2. Dodatek, o którym mowa w ust. 1,: 1) nie stanowi składnika zaliczanego do podstawy minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207). 2) nie stanowi podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, o których mowa ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych,	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Konfederacja Lewiatan

		3) jest wolny od podatku dochodowego, o którym mowa ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. 3. Przepis ust. 1 i 2 nie stosuje się do zadań wykonywanych za granicą objętych zagranicznymi krajowym przepisami wydanymi na podstawie dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zwanej dalej dyrektywą 96/71/WE oraz dyrektywy 2020/1057 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. 4. Do wynagrodzenia kierowcy wykonującego zadania służbowe, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio przepisy o zasadach ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe wydane na podstawie ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych. 5. Wysokość stawki dodatku dla kierowców wykonujących zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 1 pkt 4 lit. a, oraz szczegółowe zasady jego naliczania określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw polityki społecznej. 6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw transportu uwzględni odpowiednio: 1) konieczność ustalenia stawek dodatku odrębnie dla zadań służbowych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dla zadań służbowych wykonywanych poza jej granicami, 2) maksymalną wysokość stawek dodatku za każdą dobę, w której wykonywane były zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a, nie przekraczającą: a) 80 złotych za zadania służbowe wykonywane w kraju b) równowartość 60 euro za zadania służbowe wykonywane za granicą. 3) minimum 8 godzinny czas pracy poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a uprawniający do wypłaty dodatku wykonania zadania służbowe poza miejscem. UZASADNIENIE:		

		Zaproponowany nowy przepis art. 26¹ UoCPK poprzez rozwiązania zaproponowane w ust. 1, 2, 5 i 6 wprowadzenie dodatkowego świadczenia pieniężnego, wypłacanego przez pracodawcę, które zrekompensowałoby utratę diet i ryczałtów za nocleg dla kierowców wykonujących:: ☐ krajowe przewozy drogowe ☐ międzynarodowe przewozy drogowe nie objęte przepisami o delegowaniu. Świadczenia te, podobnie jak diety i ryczałty, byłyby zwolnione z podatku dochodowego oraz nie byłyby wliczane do podstawy naliczania składki na ubezpieczenie emerytalne i rentowe. Aby uchronić prawa pracownicze do godziwego wynagrodzenia, zaproponowanego świadczenia nie można by zaliczać na poczet płacy minimalnej Ww. propozycja nie uszczupla wpływów budżetowych i wpływów do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Pozostałyby one (dla pracy w przewozach krajowych oraz przewozach międzynarodowych nie objętych delegowaniem) na podobnym co dotychczas poziomie. Z kolei rozwiązania zawarte w przepisach ust. 2 i 3 pozwalają na zastosowanie wobec międzynarodowych przewozów drogowych objętych przepisami o pracownikach delegowanych, istniejącymi w polskim prawie rozwiązaniami, z których korzystają inne branże polskiej gospodarki narodowej wysyłające pracowników do pracy za granicą. To rozwiązanie nie jest jak dotychczas podważane przez Komisję Europejską, ani przez inne państwa członkowskie, jako niedozwolona pomoc publiczna. Ww. propozycja spowoduje z jednej strony wzrost wpływów do budżetu państwa i do ZUS (poprzez ograniczenia odliczania od podstawy opodatkowania kwoty stanowiącej 1/3 wysokości diety, a w zakresie składek na ubezpieczenie społeczne poprzez algorytm zawarty w przepisach § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia MPiPS w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe odnoszący się do średniej płacy w gospodarce narodowej. Z drugiej strony ograniczy drastyczny wzrost kosztów pracy w przewozach typu cross-trade i kabotaż, który miałby miejsce w przypadku obliczania podatku i składek ubezpieczeniowych w oparciu o całe wypłacane wynagrodzenie równe wysokości wynagrodzenia miejscowych pracowników zatrudnionych w państwach przyjmujących.		

		Wszystkie zaproponowane wyżej rozwiązania w art. 26 ¹ UoCPK ograniczyłyby katastrofę wynikającą z drastycznego wzrostu kosztów pracy, które samo Ministerstwo Infrastruktury oszacowało na ponad 14 miliardów złotych rocznie.		
234.	art. 2 pkt 13 (art. 26d ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponujemy w art. 26: - zmienić brzmienie art. 26 ust. 3 na następujące: <i>„3. Pracodawca prowadzi rejestr czasu pracy kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b, w formie:</i> <i>1) zapisów na wykresówkach;</i> <i>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</i> <i>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub</i> <i>5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1–4.”</i> - po ust. 3 dodać ust. 4 i 5. <i>„4. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w ust. 3, przedsiębiorca:</i> <i>1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;</i> <i>2) przechowuje przez okres 2 lat lat po zakończeniu okresu nią objętego.</i> <i>5. Przedsiębiorca, o którym mowa w art. 1 pkt 1a prowadzi rejestr czasu pracy, którą wykonywał osobiście wykonując przewozy drogowe. Przepis ust. 3 i ust. 4 pkt 2 stosuje się odpowiednio.”</i> UZASADNIENIE: Zwracam uwagę na fakt, iż wynagrodzenia osób, o których mowa w art. 1 pkt 1a i 1b nie ustala się na podstawie czasu pracy, a tym bardziej nie stosuje się wobec tych osób przepisów o systemach czasu pracy, godzinach pracy nadliczbowej, wymiarze urlopu etc. Jediną regulacją jaka jest stosowana wobec tych osób są z jednej strony przepisy rozporządzenia WE 561/2006, a z drugiej strony krajowe przepisy wydane na podstawie i w zakresie dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Tym samym ewidencja czasu pracy tych osób odnosi się jedynie do wymiaru czasu pracy i tylko w tym zakresie jest kontrolowana przez odpowiednie organy. Przedsiębiorcom i osobom samozatrudnionym nie przysługują jakiegokolwiek roszczenia finansowe typowe dla stosunku pracy, od osoby lub podmiotu, na rzecz którego wykonują usługę! Tym samym propozycja stosowania całej jednostki redakcyjnej art. 25 w brzmieniu zaproponowanym w projekcie pozbawiona jest logiki i jakiegokolwiek ratio legis! Jaki jest cel trzymania danych o godzinach nadliczbowych, urlopach i	Uwaga nie została uwzględniona Zmiana brzmienia art. 26d ust. 3 jest zmianą o charakterze wynikowym (w związku ze zmianą brzmienia art. 25). Rozporządzenie Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej określa, jakie elementy powinna zawierać ewidencja czasu pracy, dlatego też przepisy ustawy o czasie pracy kierowców powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

		to na dodatek przez 10 lat, skoro te okoliczności nie dotyczą tych osób! Szczególnie, że przepis art. 9 pkt dyrektywy 2002/WE stanowi o przechowywaniu rejestrów czasu pracy osób wykonujących działalność przewozową w transporcie drogowym przez okres 2 lat. W tym stanie rzeczy proponujemy odpowiednią zmianę brzmienia art. 26 UoCPK		
235.	Art.2 pkt. 14 (art. 31aa ustawy o czasie pracy kierowców)	Dodanie w nowego postanowienia: Po art. 31a dodaje się art. 31aa w brzmieniu: <i>art. 31aa. Wymiar czasu pracy kierowcy nie może przekroczyć 10 godzin od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku.</i> UZASADNIENIE: Dodanie art. 31aa spowoduje poważne utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji regularnej do 50 km. Ten rodzaj działalności obarczony jest istotnym, trudnym do przewidzenia ryzykiem perturbacji w realizacji rozkładów jazdy w wyniku czynników niezależnych od pracodawcy oraz prowadzącego pojazd (np. korki, zatrzymania w ruchu tramwajowym, brak pojawienia się zmiennika). W wyniku takich zdarzeń w razie wejścia w życie nowego przepisu wszystkie takie przypadki mogą skutkować kolejnymi utrudnieniami w momencie, gdy prowadzący pojazd będzie musiał zakończyć pracę z uwagi na przekroczenie czasu pracy wynikającego z art. 31aa. Problem dotyczyć będzie w szczególności komunikacji tramwajowej, w której nie ma możliwości ominięcia pojazdu, który zaprzestał realizacji przewozów z uwagi na przekroczenie czasu pracy przez prowadzącego pojazd. Należy przy tym wskazać, że przepis ten będzie miał negatywne konsekwencje także dla pasażerów, którzy częściej będą się spotykać z sytuacją braku realizacji kursów rozkładowych. Dodatkowo należy wskazać na niespójność proponowanego przepisu art. 31aa z obecnym brzmieniem art. 31a ust 1. Art. 31a ust. 1 ustawy ogranicza czas prowadzenia pojazdu do 10 godzin. Biorąc pod uwagę, że do tego czasu muszą zostać doliczone przerwy wynikające z art. 31b oraz art. 6 ust. 3 ustawy, nie będzie możliwe wykorzystanie limitu czasu prowadzenia pojazdu z art. 31a ust. 1 w świetle proponowanego przepisu w art. 31aa. W związku z powyższym proponujemy rozróżnienie maksymalnego wymiaru czasu pracy w dobie od maksymalnego faktycznego czasu pracy	Uwaga nie została uwzględniona. W wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu przewiduje się skreślenie projektowanego przepisu.	Tramwaje Warszawskie sp. Z o. o.
236.	Art. 2 pkt 14	Sprzeciw przeciwko wprowadzeniu Art. 31aa w brzmieniu: „Art. 31 aa. Czas pracy kierowcy nie może przekroczyć 10 godzin na dobę.”; Uzasadnienie: miana spowoduje problemy z obsadą brygad zarówno całodziennych, jak i dodatków. Przedsiębiorcy będą zmuszeni będzie zmuszona do:	Uwaga została uwzględniona.	Pracodawcy RP

	- Zatrudnienia większej ilości kierowców o co najmniej 30%, co w obecnej sytuacji rynkowej pozyskanie kierowców z kwalifikacjami i odpowiednimi predyspozycjami jest praktycznie niemożliwe. - Dokonania zmian w obsadach brygad, których czas pracy przekracza 10 godzin w zmianie (należy wtedy wprowadzić system 3 kierowców do obsady jednej brygady całodzienniej, żeby zachować odpowiedni wymiar czasu pracy w zmianie), - Wprowadzenia zmian w narzędziach informatycznych dostosowujących stan obecny do nowych przepisów. W Spółce będącej członkiem Pracodawców RP, tylko w jednym z Oddziałów jest 38 brygad, w których czas pracy w jednej zmianie wynosi 10 i więcej godzin pracy oraz 10 brygad, w których łączny czas pracy w dwóch zmianach wynosi 20 i więcej godzin pracy wraz z czasem obsługi codziennej (35 min.) Ponadto, naszym zdaniem art. 31aa jest niespójny z art. 31a, ust. 1, ponieważ art. 31 aa wyraźnie wskazuje, że: Czas pracy kierowcy nie może przekroczyć 10 godzin na dobę, natomiast art. 31 a ust.1: Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin. Sprzeciwiamy się zmianie w Art. 31 aa. Nie zgadzamy się, aby łącznie z godzinami nadliczbowymi UoCPK nie przekraczał 10h. Dodanie takiego zapisu spowoduje, że dla kierowcy wykonującego przewozy regularne do 50 km zrównany zostanie czas pracy z czasem prowadzenia. Takie rozwiązanie, biorąc pod uwagę czas obsługi codziennej, ustawowe i kompensacyjne przerwy itp. jest irracjonalne a dodatkowe problemy z pozyskaniem większej liczby kierowców doprowadzą do głębokiego kryzysu przewozowego (w tym zmniejszenie częstotliwości kursowania linii, co bez wątpienia wpłynie na ogólne niezadowolenie mieszkańców Warszawy i okolic). Nieprawdą jest, że przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km nie są kontrolowane. W MZA żadna kontrola (ITD.PIP) nie stwierdziła nadużyć skutkujących przemęczeniami kierowców. Na bieżąco służby nadzoru ruchu monitorują czas pracy i odpowiednio reagują w przypadku zgłoszenia przez kierowcę np. potrzeby wykorzystania przerwy przed ustawowym czasem. Brak tachografów nie wyklucza możliwości kontroli czasu pracy kierowcy który jest ewidencjonowany zarówno elektronicznie jak i w formie kart drogowych archiwizowanych. Takie rozwiązanie gdzie w harmonogramie czasu pracy nie będzie można zaplanować pracy więcej niż 8 h zdeorganizuje i sparaliżuje realizację przewozów komunikacji miejskiej, zwłaszcza w dużych aglomeracjach miejskich i wzrost kosztów jednostek samorządu terytorialnego związanych z realizacją zadań własnych w powyższym obszarze. Ograniczając zarówno czas pracy do 8h jak również wprowadzenie obowiązku odbywania 15 minutowych przerw dla MZA - przewoźnika komunikacji miejskiej jest nie do		

		zaakceptowania. Proponowane zmiany nie pozostaną bez wpływu na rentowność transportu miejskiego, wygenerują dodatkowe koszty dla firm zatrudniających kierowców w		
237.	Art. 2 pkt 14	Sprzeciwiamy się wprowadzeniu Art. 31aa w brzmieniu: „Art. 31aa. Czas pracy kierowcy nie może przekroczyć 10 godzin na dobę.” Alternatywnie – zamiast powyższego zapisu - proponujemy zmianę art. 31a ust. 1 do brzmienia: „1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 9 godzin.” UZASADNIENIE: Zmiana spowoduje problemy z obsadą zadań zarówno całodziennych, jak i szczytowych. Prowadzi to do: - dokonania zmian w planowaniu zadań dwuzmianowych, których czas pracy przekracza 10 godzin w zmianie do standardu zadań trzymianowych; - zatrudnienia większej ilości kierowców (o ok. 30%), co w obecnej sytuacji rynkowej pozyskanie kierowców z kwalifikacjami i odpowiednimi predyspozycjami jest praktycznie niemożliwe; - radykalnego zmniejszenia rentowności oraz zwiększenia kosztów jednostek samorządu terytorialnego związanych z realizacją zadań własnych w powyższym obszarze; Ponadto, naszym zdaniem art. 31aa jest niespójny z art. 31a, ust. 1, ponieważ art. 31a ust. 1 stanowi, że „Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin”. Proponowane alternatywnie skrócenie czasu prowadzenia do 9 godz. nie dezorganizuje aż tak organizacji komunikacji miejskiej, ale idzie w tym samym kierunku. Wprowadzenie zapisu w proponowanym kształcie w praktyce nie uwzględnia również bardzo często występujących sytuacji zakłóceń w prowadzeniu planowanego ruchu. Co zrobić w sytuacji, gdy wobec nieprzewidzianego zdarzenia paraliżującego ruch w mieście, większość prowadzących pojazdy przekroczyła 10 godzin pracy i nie ma komu sprowadzić autobusów i tramwajów do zajezdni? Dodanie proponowanego zapisu spowoduje, że dla kierowcy wykonującego przewozy regularne do 50 km zrównany zostanie czas pracy z czasem prowadzenia. Takie rozwiązanie, biorąc pod uwagę czas obsługi codziennej, ustawowe i kompensacyjne przerwy itp. jest irracjonalne a dodatkowe problemy z pozyskaniem	Uwaga nie została uwzględniona. W wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu przewiduje się skreślenie projektowanego przepisu.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

		większej liczby kierowców doprowadzą do głębokiego kryzysu przewozowego (w tym zmniejszenie częstotliwości kursowania linii, co bez wątpienia wpłynie na ogólne niezadowolenie mieszkańców w całym kraju). Należy podkreślić, że przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km kontrolowane m.in. przez ITD oraz PIP a czas pracy kierowcy jest ewidencjonowany zarówno elektronicznie jak i w formie kart drogowych archiwizowanych. Brak tachografów nie wydaje się być problemem. Pomimo poprzedzenia nowelizacji przepisów UoCPK postulatami związków zawodowych, podkreślamy, że przyjęcie proponowanych zapisów odbije się także na kierowcach, którzy z zasady nie dopuszczają sytuacji, w której zarabialiby mniej niż dotychczas.		
238.	art. 2 pkt 14 i 15 (art. 31aa i art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców)	Skreślić art. 2 pkt 14 i 15 UZASADNIENIE: W naszej ocenie zaproponowane zmiany odbiją się niekorzystnie na efektywności działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług w zakresie komunikacji miejskiej lub komunikacji lokalnej. W szczególności dotyczy to wymogu, aby każda część na jaką została podzielona przerwa w pracy trwała co najmniej 15 minut, a już kuriozalnym jest wymóg, aby były one wykorzystane w trakcie jazdy. Nie będzie on możliwy do spełnienia do czasu wprowadzenia pojazdów w 100% autonomicznych. Do tego czasu kierowca w trakcie jazdy zobowiązany jest wykonywać wszelkie czynności związane z bezpiecznym prowadzeniem pojazdu, co raczej fizycznie uniemożliwia odbiór przerwy. Oczywiście w przypadku obsady dwuosobowej odbiór przerwy jest możliwy w trakcie jazdy pojazdu, niemniej zatrudnienie podwójnej obsady kierowców na każdy pojazd w komunikacji miejskiej, wobec braku kierowców wydaje się nam nie możliwy do spełnienia.	Uwaga została częściowo uwzględniona. W wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu przewiduje się skreślenie zmiany przewidzianej w pkt 14. W zakresie zmiany przewidzianej w pkt 15 brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego

			wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”;	
239.	art. 2 pkt 14 i 15	Skreślić art. 2 pkt 14 i 15 Uzasadnienie: W naszej ocenie zaproponowane zmiany odbijają się niekorzystnie na efektywności działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług w zakresie komunikacji miejskiej lub komunikacji lokalnej. W szczególności dotyczy to wymogu, aby każda część na jaką została podzielona przerwa w pracy trwała co najmniej 15 minut, a już kuriozalnym	Uwaga została częściowo uwzględniona. W wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu przewiduje się skreślenie	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska

		jest wymóg, aby były one wykorzystane w trakcie jazdy. Nie będzie on możliwy do spełnienia do czasu wprowadzenia pojazdów w 100% autonomicznych. Do tego czasu kierowca w trakcie jazdy zobowiązany jest wykonywać wszelkie czynności związane z bezpiecznym prowadzeniem pojazdu, co raczej fizycznie uniemożliwia odbiór przerwy. Oczywiście w przypadku obsady dwuosobowej odbiór przerwy jest możliwy w trakcie jazdy pojazdu, niemniej zatrudnienie podwójnej obsady kierowców na każdy pojazd w komunikacji miejskiej, wobec braku kierowców wydaje się nam nie możliwy do spełnienia.	zmiany przewidzianej w pkt 14. W zakresie zmiany przewidzianej w pkt 15 brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”;	
240.	art. 2 pkt 14 i 15	Skreślić art. 2 pkt 14 i 15 Uzasadnienie: W naszej ocenie zaproponowane zmiany odbijają się niekorzystnie na efektywności działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług w zakresie komunikacji miejskiej lub komunikacji lokalnej. W szczególności dotyczy to wymogu, aby każda część na jaką została podzielona przerwa w pracy trwała co najmniej 15 minut, a już kuriozalnym jest wymóg, aby były one wykorzystane w trakcie jazdy. Nie będzie on możliwy do spełnienia do czasu wprowadzenia pojazdów w 100% autonomicznych. Do tego czasu kierowca w trakcie jazdy zobowiązany jest wykonywać wszelkie czynności związane z bezpiecznym prowadzeniem pojazdu, co raczej fizycznie uniemożliwia odbiór przerwy. Oczywiście w przypadku obsady dwuosobowej odbiór przerwy jest możliwy w trakcie jazdy pojazdu, niemniej zatrudnienie podwójnej obsady kierowców na każdy pojazd w komunikacji miejskiej, wobec braku kierowców wydaje się nam nie możliwy do spełnienia.	Uwaga została częściowo uwzględniona. W wyniku uwag zgłoszonych na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu przewiduje się skreślenie zmiany przewidzianej w pkt 14. W zakresie zmiany przewidzianej w pkt 15 brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie:	Konfederacja Lewiatan

			„Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
241.	Art. 2 pkt 15 (art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców)	<u>Proponuje się zmianę art. 31b ust. 1 ustawy, który otrzymałby następujące brzmienie:</u> „ 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy <u>pomiedzy 2 a 6 godziną</u> łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.” UZASADNIENIE: Należy wskazać, że przerwa przewidziana w wyżej powołanym przepisie ustawy służyć ma (jak wskazuje już sama jej nazwa) odpoczynkowi kierowcy i motorniczego, a w konsekwencji poprawie warunków ich pracy, a przede wszystkim – podniesieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W praktyce jednak, wbrew jednoznaczному <i>ratio legis</i> wyżej powołanego przepisu oraz całej omawianej ustawy, pracodawcy udzielają przerw przeznaczonych na odpoczynek na samym początku wykonywania pracy (tj. zaraz po opuszczeniu zajezdni, jeszcze przed rozpoczęciem realizacji rozkładu jazdy). Powyższa praktyka w oczywisty sposób stoi w sprzeczności z intencją ustawodawcy, przerwa udzielona bowiem w ten sposób jest przeznaczona na odpoczynek jedynie z nazwy. Skutkuje to w późniejszych godzinach prowadzenia pojazdu nadmiernym zmęczeniem kierującego oraz wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami, opisanymi w punkcie 1 niniejszej propozycji, wśród których na pierwszym miejscu wymienić należy znaczny spadek bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tj. zwiększenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego). Proponowana zmiana pozwoli na ukrócenie wyżej opisanych praktyk pracodawców, w sposób jednoznacznie pozytywny wpływając na poprawę bezpieczeństwa drogowego oraz warunków świadczenia pracy przez kierowców i motorniczych.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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	Forum Związków Zawodowych

			zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy. 3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
242.	Art. 2 pkt 15 (art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców)	Proponuje się zmianę art. 31b ust. 1 ustawy, który otrzymałby następujące brzmienie: „ 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy <u>pomiędzy 2 a 6 godziną</u> łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu.” Uzasadnienie: Należy wskazać, że przerwa przewidziana w wyżej powołanym przepisie ustawy, służyć ma (jak wskazuje już sama jej nazwa) odpoczynkowi kierowcy i motorniczego, a w konsekwencji poprawie warunków ich pracy, a przede wszystkim - podniesieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W praktyce jednak, wbrew jednoznaczному <i>ratio legis</i> wyżej powołanego przepisu oraz całej omawianej ustawy, pracodawcy udzielają przerw przeznaczonych na odpoczynek na samym początku wykonywania pracy (tj. zaraz po opuszczeniu zajezdni, jeszcze przed rozpoczęciem realizacji rozkładu jazdy). Powyższa praktyka w oczywisty sposób stoi w sprzeczności z intencją ustawodawcy, przerwa udzielona bowiem w ten sposób jest przeznaczona na odpoczynek jedynie z nazwy. Skutkuje to w późniejszych godzinach prowadzenia pojazdu nadmiernym zmęczeniem kierującego oraz wszystkimi	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy	Forum Związków Zawodowych

		negatywnymi tego konsekwencjami, opisanymi w punkcie 1 niniejszej propozycji, wśród których na pierwszym miejscu wymienić należy znaczny spadek bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tj. istotne zwiększenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego). Proponowana zmiana pozwoli na ukrócenie wyżej opisanych praktyk pracodawców, w sposób jednoznacznie pozytywny wpływając na poprawę bezpieczeństwa drogowego oraz warunków świadczenia pracy przez kierowców i motorniczych.	łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
243.	Art. 2 pkt 15 (art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców)	Nowe brzmienie: Art. 1 kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. „Przerwa ta przysługuje kierowcy pomiędzy 2 a 6 godziną łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu”	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień	Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych

		UZASADNIENIE: Należy wskazać, że przerwa przewidziana w wyżej powołanym przepisie ustawy służyć ma (jak wskazuje już sama jej nazwa) odpoczynkowi kierowcy i motorniczego, a w konsekwencji poprawie warunków ich pracy, a przede wszystkim – podniesieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W praktyce jednak, wbrew <i>ratio legis</i> powołanego przepisu oraz całej omawianej ustawy, pracodawcy udzielają przerw przeznaczonych na odpoczynek na samym początku wykonywania pracy (tj. zaraz po opuszczeniu zajezdni, jeszcze przed rozpoczęciem realizacji rozkładu jazdy). Powyższa praktyka w oczywisty sposób stoi w sprzeczności z intencją ustawodawcy, przerwa udzielona bowiem w ten sposób jest przeznaczona na odpoczynek jedynie z nazwy. Skutkuje to w późniejszych godzinach prowadzenia pojazdu nadmiernym zmęczeniem kierującego oraz wszystkimi negatywnymi tego konsekwencjami, opisanymi w punkcie 1 niniejszej propozycji, wśród których na pierwszym miejscu wymienić należy znaczny spadek bezpieczeństwa w ruchu drogowym (tj. zwiększenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego). Proponowana zmiana pozwoli na ukrócenie wyżej opisanych praktyk pracodawców i w sposób jednoznaczny pozytywnie wpływać na poprawę bezpieczeństwa drogowego oraz warunków świadczenia pracy przez kierowców i motorniczych.	międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.	

			4. 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.”.	
244.	Art. 2 pkt 15 (art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców)	<i>Dodanie w Art. 31b ust. 3 o następującym brzmieniu:</i> <i>3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.</i> UZASADNIENIE: Zmiana formy udzielania przerwy określona w art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców stanowić będzie istotne utrudnienie w organizacji pracy prowadzących pojazdy w komunikacji regularnej do 50 km, jednak jest uzasadniona merytorycznie oraz od dawna postulowana przez stronę społeczną. W nowym brzmieniu przepis ten będzie korespondować z przepisem art. 13 ustawy. Jednocześnie należy wskazać, że analogicznie do art. 13 ustawy, przepis w art. 31b powinien zostać uzupełniony o ust. 3 w brzmieniu identycznym, jak art. 13 ust. 2. Nie ma uzasadnienia merytorycznego, aby różnicować w tym zakresie prowadzących pojazdy w komunikacji regularnej do 50 km od pozostałych prowadzących pojazdy.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 2. Przerwy, o których mowa w ust. 1 mogą być dzielone na okresy krótsze trwające co	Tramwaje Warszawskie sp. Z o. o.

			najmniej 15 minut każdy, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy. 3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
245.	Art. 2 pkt 15	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 31 b, ust. 2 Proponowane brzmienie niewykonalne w dużej aglomeracji miejskiej, w połączeniu ze skróceniem czasu pracy spadnie efektywność czasu pracy o ok. 30% Uzasadnienie: Proponowane brzmienie „Art. 31 b 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.” W MZA służby nadzoru ruchu nadzorują czas pracy i odpowiednio reagują w przypadku zgłoszenia przez kierowcę np. wcześniejszej potrzeby wykorzystania przerwy. Takie rozwiązanie gdzie w harmonogramie czasu pracy nie będzie można zaplanować pracy więcej niż 8 h uwzględniając obsługę codzienną zjazdową i wyjazdową oraz przerwy ustawowe (3x15 min.), czas ładowania pojazdów elektrycznych oraz przerwy kompensacyjne w rozkładach jazdy, skutkować będzie tym, że realny czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę wyniesie ok. 5 godzin w planowanym 8 godzinnym dniu pracy. Wobec takiego założenia, dopuszczenie w dobie czasu prowadzenia pojazdu na poziomie 10 h jest absurdalne. Zmiana zdeorganizuje i sparaliżuje realizację przewozów	Uwaga została częściowo uwzględniona. „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po	Pracodawcy RP

		komunikacji miejskiej, wygeneruje dodatkowe koszty związane ze zmianą systemów informatycznych w celu monitorowania zachowania trzech 15 minutowych przerw. Propozycja: W Art. 31 b, po ust. 2 proponuje się dodać ust. 3 w brzmieniu: „Przerwy, o których mowa w ust. 1 ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca ma obowiązek wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy w kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.” Uzasadnienie: W naszej ocenie należy wyeliminować wątpliwość, które są podnoszone przez związki zawodowe w zakresie udzielania przerwy kierowcy odrębnie 15 minut (z art. 6 ust. 3) oraz maksymalnie 45 minut (z art. 31 b, ust. 1), co sumarycznie daje 60 minut przerwy, wliczanej do czasu pracy, za które kierowca otrzymuje wynagrodzenie. Analogicznie jak w art. 13, ust. 2, należy uregulować tę sprawę w rozdziale dotyczącym kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km.	zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
246.	Art. 2 pkt 15	Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 31b, ust. 1. Ewentualnie – alternatywnie proponujemy przyjęcie proponowanego zapisu z zastrzeżeniem dodanym na końcu: „... chyba, że nie było możliwości jej wykorzystania z przyczyn niezależnych od kierowcy oraz pracodawcy” UZASADNIENIE: Rzeczywiście udzielanie przerwy prowadzącemu pojazd przed lub po pracy jest działaniem negatywnie oddziaływującym na poziom zmęczenia w czasie pracy. I co do zasady nie powinno być sankcjonowane na poziomie planowania. Niemniej jednak mogą wystąpić nieprzewidziane i niezależne zarówno od pracodawcy lub pracownika sytuacje (np. niedawne manifestacje strajku kobiet), gdzie wykorzystanie	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie:	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

		przerwy w określony przepisami sposób jest niemożliwe. Proponowana, nowa redakcja przepisu pozostawia lukę w tym obszarze. Alternatywna propozycja pozwoli na usankcjonowanie możliwości udzielenia takiej przerwy jedynie po zakończeniu pracy i tylko w wyjątkowych sytuacjach. Propozycja: Pozostawić dotychczasowe zapisy Art. 31b, ust. 2. UZASADNIENIE: Proponowane brzmienie „Art. 31b 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.” Proponowane brzmienie niewykonalne w dużej aglomeracji miejskiej, w połączeniu ze skróceniem czasu pracy spadnie efektywność czasu pracy o ok. 30% Służby nadzoru ruchu nadzorują czas pracy i odpowiednio reagują w przypadku zgłoszenia przez kierowcę np. wcześniejszej potrzeby wykorzystania przerwy. Takie rozwiązanie gdzie w harmonogramie czasu pracy nie będzie można zaplanować pracy więcej niż 8 h uwzględniając obsługę codzienną zjazdową i wyjazdową oraz przerwy ustawowe (3x15 min.), czas ładowania pojazdów elektrycznych oraz przerwy kompensacyjne w rozkładach jazdy, skutkować będzie tym, że realny czas prowadzenia pojazdu przez kierowcę wyniesie ok. 5 godzin w planowanym 8 godzinnym dniu pracy. Wobec takiego założenia, dopuszczenie w dobie czasu prowadzenia pojazdu na poziomie 10 h jest absurdalne. Zmiana zdeorganizuje i sparaliżuje realizację przewozów komunikacji miejskiej, wygeneruje dodatkowe koszty związane ze zmianą systemów informatycznych w celu monitorowania zachowania trzech 15 minutowych przerw.	„Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
247.	Art. 2 pkt 15	Ponadto pragniemy, działając w imieniu przewoźników zrzeszających przede wszystkim podmioty świadczące przewozy na liniach do 50 km i jednocześnie będąc wiodącym Stowarzyszeniem z największą liczbą członków wykonujących takie właśnie linie regularne, zdecydowanie i stanowczo zaapelować o pozostawienie art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców bez zmian. Projektowana zmiana, aby przerwa 30 minutowa lub 45 minutowa była odbierana wyłącznie w odcinkach 15 minutowych wynika z całkowitej nieznajomości tematu, przepisów i realiów wykonywania takich krótkich przewozów. W uzasadnieniu wskazano, że kierowca ma kilkuminutowe przerwy, które nie pozwalają na zjedzenie śniadania lub odpoczynek. Tymczasem przepis w aktualnym brzmieniu gwarantuje kierowcom przerwę, z której jedna część musi wynosić minimum 15 minut. Dokładanie kolejnych przerw 15-minutowych nie uwzględnia konieczności zmian rozkładów jazdy, a te muszą z kolei uwzględniać zapotrzebowanie pasażerów na przewozy a nie „widzi mi się” ustawodawcy. Ponadto infrastruktura przystankowa dworcowa (w tym umowy na korzystanie z przystanków i dworców) nie zawsze może gwarantować wyrównanie czasów aż do 15 minut. Tego ustawodawca nie bierze w ogóle pod uwagę. Stąd wnosimy o wykreślenie z projektu art. 2 punkt 15 ponieważ kierowca ma zagwarantowaną na 30 lub 45 minut przerwy - jedną trwającą 15 minut. Argumentacja przedstawiona w uzasadnieniu mija się z celem oraz aktualnym brzmieniem przepisów.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

			zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy. 3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
248.	Propozycja nowego przepisu	Art. 24 pkt 2 Ustawy o czasie pracy kierowcy Proponowane brzmienie: Art. 24 Pracodawca jest obowiązany: 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy w sposób przyjęty u danego pracodawcy, 2) Kierowca jest obowiązany przedstawić pracodawcy: a) Pisemne oświadczenie o wymiarze zatrudnienia u innego pracodawcy wraz z nazwą tego pracodawcy albo o niepozostawianiu w zatrudnieniu u innego pracodawcy, b) Harmonogram czasu pracy na dany miesiąc otrzymany od innego pracodawcy w przypadku podstawowego lub dodatkowego zatrudnienia u innego pracodawcy. Uzasadnienie: Obecne brzmienie: „Art. 24 Pracodawca jest obowiązany: 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy w sposób przyjęty u danego pracodawcy oraz 2) Uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie: a) wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawianiu w zatrudnieniu u innego pracodawcy, b) o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek prac, albo o ich niewykonywaniu.”	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Pracodawcy RP

		Powyższy przepis art. 24 uocpk nie ma zastosowania do kierowców wykonujących przewozy regularne do 50 km na podstawie Art. 22 uocpk (przepisy art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 3 rozp. (WE) 561/2006. Pracodawca u którego kierowca świadczy pracę nie ma możliwości prawnych egzekwowania planu pracy od pracodawcy z podstawowego zatrudnienia. Obecnie, w przypadku dodatkowego zatrudnienia i przekroczenia obowiązujących norm czasu jazdy i odpoczynku, kara pieniężna nakładana jest na pracodawcę, u którego nastąpiło przekroczenie. Pracodawca ten w świetle obowiązujących obecnie przepisów (realizując przewozy do 50 km) nie posiada żadnego narzędzia, które mógłby wykorzystać do nadzoru i zapobiegania przypadkom wykonywania pracy u kilku przewoźników, a w konsekwencji ich przemęczenia i zagrożenia bezpieczeństwa przewożonych pasażerów. Proponujemy wprowadzić obowiązek uzyskania nie przez pracodawcę, ale przedstawienia przez kierowcę (niezależnie od wymiaru zatrudnienia) oświadczenia o którym mowa w artykule Art. 24 pkt 2 oraz dostarczenia planu pracy od innego pracodawcy. Sama informacja z Art. 24 pkt 2 lit b bez harmonogramu pracy jest niewystarczająca, aby kierowcy zaplanować pracę jednocześnie zachowując przy planowaniu odpoczynki wymagane UoCPK. W aktualnej Ustawie pomimo że nie istnieje obowiązek żądania jakichkolwiek informacji i tak to podnoszą Związki zawodowe, Pracodawca (w przewozach do 50 km), może jedynie poprosić kierowcę o złożenie takiego oświadczenia. W związku z powyższym, zasadnym jest aby obowiązek dopełnienia formalności w celu prawidłowego zaplanowania i nadzoru nad realizacją tego planu przez pracodawcę, należał do kierowcy. Należy również rozważyć wprowadzenie sankcji karnych na kierowcę za nieprzestrzeganie tego obowiązku (kary pieniężnej w taryfikatorze uotd.)		
249.	Propozycja nowego przepisu	Propozycja: w Art. 31b, po ust. 2 proponuje się dodać ust. 3 w brzmieniu: „Przerwy, o których mowa w ust.1 ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca ma obowiązek wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy w kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.” UZASADNIENIE: Należy wyeliminować wątpliwość, które są podnoszone przez związki zawodowe w zakresie udzielania przerwy kierowcy odrębnie 15 minut (z art. 6 ust. 3) oraz maksymalnie 45 minut (z art. 31 b, ust. 1), co sumarycznie daje 60 minut przerwy, wliczanej do czasu pracy, za które kierowca otrzymuje wynagrodzenie. Analogicznie jak w art. 13, ust. 2, należy uregulować tę sprawę w rozdziale dotyczącym kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie projektowanego przepisu zostanie zmienione zgodnie z propozycją Państwowej Inspekcji Pracy, zgłoszoną na etapie uzgodnień międzyresortowych projektu – art. 31b otrzyma następujące brzmienie: „Art. 31b. 1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

			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 odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. 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, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. 4. 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.”.	
250.	art. 4	Projekt ustawy posługuje się nieprawidłową nazwą spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, która w projekcie została określona jako „spółdzielcza kasa oszczędnościowa”.	Uwaga została uwzględniona.	Spółdzielcza Kasa Oszczędnościowo-Kredytowa

		<u>Propozycja poprawki:</u> Art. 4 projektu otrzymuje brzmienie: „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 w ust. 2: a) w pkt 1 lit. g otrzymuje brzmienie: „g) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo - kredytowej,”, b) w pkt 2 lit. f otrzymuje brzmienie: „f) opcjonalnie numer rachunku bankowego lub numer rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo - kredytowej,”, c) w pkt 3 lit. e otrzymuje brzmienie: „e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy lub numer rachunku wnioskodawcy w spółdzielczej kasie oszczędnościowo - kredytowej,”, d) w pkt 4 lit. e otrzymuje brzmienie: „e) opcjonalnie numer rachunku bankowego wnioskodawcy lub numer rachunku wnioskodawcy w spółdzielczej kasie oszczędnościowo - kredytowej,”,.”. UZASADNIENIE: Jak wskazano w Uzasadnieniu do projektu ustawy „zmiany w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) w art. 44 mają charakter porządkowy. Pierwsza zmiana 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.”. Intencją projektodawcy było niewątpliwie uwzględnienie w wykazie danych rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej (w systemie prawa polskiego nie występuje instytucja pod nazwą „spółdzielcza kasa oszczędnościowa”) Przedłożona propozycja zmierza zatem jedynie do zapewnienia spójności terminologicznej z brzmieniem przepisów ustawy z dnia 5 listopada 2009 r. o spółdzielczych kasach oszczędnościowo-kredytowych zgodnie z której art. 1 cyt.: „Ustawa określa zasady tworzenia, organizacji i działalności spółdzielczych kas oszczędnościowo-kredytowych (...)”.		

251.	Art. 4	Zgodnie z art. 4 pkt 1 projektu ustawy, w art. 44 ust. 2 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach cyfrowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 900), zostanie wprowadzona zmiana polegająca na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty do tachografów cyfrowych (karty: kierowcy, przedsiębiorstwa, warsztatowej, kontrolnej) oprócz numeru rachunku bankowego, także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. W konsekwencji przedmiotowa zmiana wymaga także odpowiedniej zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 października 2019 r. w sprawie kart do tachografów cyfrowych (Dz. U. poz. 2209) polegającej na dodaniu w poszczególnych wzorach formularzy wniosków o wydanie, przedłużenie lub wymianę karty do tachografu cyfrowego (załączniki nr 6 - 9 do rozporządzenia) pozycji dotyczącej numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej, o którym mowa w art. 4 pkt 1 projektu ustawy. PWPW S.A. uprzejmie zwraca uwagę, że projekt ustawy nie reguluje powyższej kwestii. W przesłanych materiałach brak również informacji o konieczności zmiany ww. rozporządzenia wykonawczego i dostosowania go do nowego brzmienia art. 44 ust. 2 ustawy o tachografach cyfrowych).	Uwaga została uwzględniona.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych
252.	art. 5 (art. 16b ust. 7, 8 ustawy o transporcie drogowym)	Ustawa wprowadza obowiązkowe szkolenia dla zarządzających transportem, którzy utracili zdolność do kierowania operacjami transportowymi (tzw. cofnięcie dobrej reputacji). Ustawa jednak nie zawiera żadnych przepisów intertemporalnych w zakresie art. 16b ust. 7. PROPOZYCJA Dodać do artykułu 5 następny ustęp 5 i 6 o treści: „5. Do spraw dotyczących przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności kierowania operacjami transportowymi, przepisów ust. 7 wprowadzanych niniejszą ustawą nie stosuje się do decyzji, o których mowa w art. 16b ust. 1, wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy, o której mowa w art. 1”. 6. Do spraw dotyczących przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności kierowania operacjami transportowymi, przepisów ust. 7 wprowadzanych niniejszą ustawą nie stosuje się do naruszeń popełnionych przed dniem wejścia w życie ustawy, o której mowa w art. 1”. UZASADNIENIE: Ustawa wprowadza bardziej restrykcyjne zasady przywracania zdolności zarządzającemu do kierowania operacjami transportowymi (tzw. przywrócenie dobrej	Uwaga została uwzględniona. Projekt ustawy został doprecyzowany w zakresie wskazania procedury przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi. W związku z tym przywrócenie zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi nastąpi w drodze decyzji administracyjnej i może nastąpić nie wcześniej niż w terminie jednego roku od daty utraty zdolności do kierowania operacjami transportowymi, pod warunkiem:	Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu

		reputacji). Osobom, którym przed wejściem w życie ustawy „cofnięto” zdolność do kierowania operacjami transportowymi, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przywraca się tę zdolność wyłącznie na ich wniosek po zaistnieniu środka rehabilitacyjnego o którym mowa w art. 7e ustawy. Tym środkiem rehabilitacyjnym jest zazwyczaj upływ określonego czasu od wydania przez organ decyzji ostatecznej. Nowelizacja wprowadza dodatkowy warunek dotyczący obowiązku przejścia szkolenia oraz zdania egzaminu. Bez wprowadzenia odpowiednich przepisów intertemporalnych interpretacja nowego obowiązku będzie wymagała dodatkowego stosowania wykładni odnośnie stosowania prawa bardziej korzystnego. Co istotne, uchylenie stosunków prawnych kształtujących się pod rządami starego prawa i wprowadzenie bardziej restrykcyjnych rozwiązań do naruszeń popełnionych przed wejściem w życie tego prawa, prowadziłoby w tym przypadku do naruszenia konstytucyjnie uznanych praw, wartości czy interesów (vide <i>Prawo intertemporalne w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego i Sądu Najwyższego</i> pod red. E. Łętowskiej i K. Osajdy, Warszawa 2008, s. 36 i 38).	1) wykazania odbycia odpowiedniego szkolenia trwającego co najmniej trzy miesiące, lub 2) złożenia, 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 dziedziny wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
253.	Art. 11	<i>Proponowane brzmienie:</i> <i>Art. 11. 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia z zastrzeżeniem ust. 2.</i> <i>2. Art. 2 wchodzi w życie od 1 dnia miesiąca następującego po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.</i> UZASADNIENIE: Proponujemy wydłużenie okresu <i>vacatio legis</i> ustawy w zakresie odnoszącym się do ustawy o czasie pracy kierowców. Projekt ustawy przewiduje, że zmiany zaczną obowiązywać po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. W przypadku zmian w ustawie o czasie pracy kierowców czas ten jest dalece niewystarczający do przygotowania się przez pracodawców, szczególnie w przypadku zmian dotyczących kierowców wykonujących przewozy regularne do 50 km. Nowelizacja wymagać będą daleko idących zmian w programach wykorzystywanych przez operatorów do zarządzania czasem pracy prowadzących pojazdy oraz jego rozliczania. Dodatkowo należy wskazać, że rozkłady czasu pracy dla prowadzących pojazdy w komunikacji regularnej do 50 km układane są w okresach miesięcznych, w związku z czym wskazane jest, żeby zmiany w tym zakresie również zaczęły obowiązywać wraz z początkiem miesiąca. W przeciwnym razie rozkłady czasu pracy pracowników wydane w terminie zgodnym z art. 129 ust. 3 Kodeksu pracy mogą przestać spełniać wymagania przepisów prawa w trakcie okresu, który jest nimi objęty.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Tramwaje Warszawskie sp. Z o. o.

254.	Art. 11	Jakkolwiek ogólny zarys spodziewanych zmian był możliwy do przewidzenia na podstawie wprowadzonych aktów normatywnych prawa unijnego składającego się na tzw. Pakiet mobilności I, o tyle ich ostateczny kształt w prawie polskim, jak również sposób uwzględnienia wyroku K 11/15 Trybunału Konstytucyjnego - nie były możliwe do przewidzenia. Skutki tych zmian wymagają podjęcia bardzo wielu czynności, szczególnie o charakterze rachunkowo-ewidencyjnym, a przewidziany przez projektodawców na nie okres jest bardzo krótki i może powodować duże trudności organizacyjne i dodatkowe koszty.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców
255.	Art. 11	proponujemy nadanie art. 11 brzmienia: <i>Art. 11. 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia z zastrzeżeniem ust. 2.</i> <i>2. Art. 2 wchodzi w życie od 1 dnia miesiąca następującego po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia</i> UZASADNIENIE: Proponujemy wydłużenie okresu <i>vacatio legis</i> ustawy w zakresie odnoszącym się do ustawy o czasie pracy kierowców. Projekt ustawy przewiduje, że zmiany zaczną obowiązywać po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. W przypadku zmian w ustawie o czasie pracy kierowców czas ten jest dalece niewystarczający do przygotowania się przez pracodawców, szczególnie w przypadku zmian dotyczących kierowców wykonujących przewozy regularne do 50 km. Nowelizacja wymagać będą daleko idących zmian w programach wykorzystywanych przez operatorów do zarządzania czasem pracy prowadzących pojazdy oraz jego rozliczania. Dodatkowo należy wskazać, że rozkłady czasu pracy dla prowadzących pojazdy w komunikacji regularnej do 50 km układane są w okresach miesięcznych, w związku z czym wskazane jest, żeby zmiany w tym zakresie również zaczęły obowiązywać wraz z początkiem miesiąca. W przeciwnym razie rozkłady czasu pracy pracowników wydane w terminie zgodnym z art. 129 ust. 3 Kodeksu pracy mogą przestać spełniać wymagania przepisów prawa w trakcie okresu, który jest nimi objęty.	Uwaga została przyjęta do wiadomości/ wymaga wyjaśnienia na dalszym etapie prac	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
256.	Przepisy przejściowe - propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c konieczna jest nowa zmiana w przepisach przejściowych dotyczących ustawy o transporcie drogowym – pozostawiamy do oceny, gdzie te przepisy „wkleić” Dlatego proponujemy <u>w przepisach przejściowych dotyczących ustawy o transporcie drogowym</u> wprowadzić poniższe nowe przepisy: Art. ...X.. Przedsiębiorcy, którzy posiadają zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w terminie do 3 miesięcy od daty wejścia w życie tej ustawy, przedłożą do odpowiedniego organu nowe dokumenty, o których mowa w art. 7a ust. 2 pkt 1 do 3, 7, 8 oraz ust. 3 pkt 1 do 3. Art. ..X.1...	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

		1. Właściwe organy, w terminie do 30 dni od dnia otrzymania od przedsiębiorcy dokumentów, o których mowa w art. X, wydadzą decyzję administracyjną potwierdzającą, że przedsiębiorca nadal spełnienia wszystkie wymogi, jednocześnie zweryfikuje możliwą ilość wypisów, jakie przedsiębiorca może posiadać, a w przypadku, gdy posiada ich więcej, wezwie przedsiębiorcę do zwrotu tej nadmiernej ilości. 2. Po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, w stosunku do przedsiębiorców, którzy nie przedłożą wymaganych dokumentów, o których mowa w art. X, niezwłocznie wydadzą decyzje administracyjne o cofnięciu przedsiębiorcy zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. UZASADNIENIE: Chodzi nam o następujące 3 dokumenty, wymienione w art. 7a ust. 3 pkt 1-3, które – naszym zdaniem – powinny być ponownie zweryfikowane przez właściwe organy: 2) oświadczenie osoby zarządzającej transportem 2) dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; 3) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną		
257.	Przepisy przejściowe - propozycja nowego przepisu	W związku ze zmianą art. 7c konieczna jest nowa zmiana w przepisach przejściowych dotyczących ustawy o transporcie drogowym – pozostawiamy do oceny, gdzie te przepisy „wkleić” Dlatego proponujemy <u>w przepisach przejściowych dotyczących ustawy o transporcie drogowym</u> wprowadzić poniższe nowe przepisy: Art. ...X.. Przedsiębiorcy, którzy posiadają zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w terminie do 3 miesięcy od daty wejścia w życie tej ustawy, przedłożą do odpowiedniego organu nowe dokumenty, o których mowa w art. 7a ust. 2 pkt 1 do 3, 7, 8 oraz ust. 3 pkt 1 do 3. Art. ..X.1... 1. Właściwe organy, w terminie do 30 dni od dnia otrzymania od przedsiębiorcy dokumentów, o których mowa w art. X, wydadzą decyzję administracyjną potwierdzającą, że przedsiębiorca nadal spełnienia wszystkie wymogi, jednocześnie zweryfikuje możliwą ilość wypisów, jakie przedsiębiorca może posiadać, a w przypadku, gdy posiada ich więcej, wezwie przedsiębiorcę do zwrotu tej nadmiernej ilości. 2. Po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, w stosunku do przedsiębiorców, którzy nie przedłożą wymaganych dokumentów, o których mowa w art. X, niezwłocznie	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców

		wydadzą decyzje administracyjne o cofnięciu przedsiębiorcy zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. UZASADNIENIE: Chodzi nam o następujące 3 dokumenty, wymienione w art. 7a ust. 3 pkt 1-3, które – naszym zdaniem – powinny być ponownie zweryfikowane przez właściwe organy: 3) <i>oświadczenie osoby zarządzającej transportem</i> 2) <i>dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;</i> 3) <i>oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną</i>		
258.	Propozycja nowego przepisu	Art. 130a Ustawa Prawo o ruchu drogowym Zjawiskiem powszechnym są kontrole drogowe po których pomimo wykrycia nieprawidłowości transport jest kontynuowany stwarzając zagrożenie na drodze. Zapobiec temu można poprzez dodanie do art. 130a. Ustawy Prawo o ruchu drogowym – w ust. 2 pkt. 3), skutkującego możliwością usunięcia z drogi pojazdu wobec którego ustalono w trakcie kontroli drogowej, iż realizuje przewóz ładunków unieruchomionych w sposób niezgodny z normą PN EN 12 195-1. Proponuje się zatem ustanowienie pkt. 3) o treści: 3) <i>stwierdzenia w trakcie kontroli na drodze unieruchomienia ładunku w sposób niezgodny z normą PN EN 12 195-1 lub Wytycznymi (Komisji Europejskiej) odnośnie europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym. Przepis ust. 2a stosuje się odpowiednio.</i> UZASADNIENIE: Zgodnie z statystyką Komisji Europejskiej 25 % wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych ciężarowych środków transportowych jest pochodną nienormatywnego unieruchomienia ładunków. Brak prawnych możliwości zatrzymania pojazdu którego ładunek nie został prawidłowo zabezpieczony skutkuje jego ponownym wtargnięciem na drogi publiczne i stanowi zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
259.	Propozycja nowego przepisu	Postuluje się zmianę art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym- poprzez dodanie w ust 2 pkt 3) skutkującego możliwością usunięcia z drogi pojazdu wobec którego ustalono w trakcie kontroli drogowej, iż realizuje przewóz ładunków unieruchomionych w sposób niezgodny z PN EN 12 195-1. Proponuje się zatem stanowienie pkt 3) o treści: 3) <i>stwierdzenia w trakcie kontroli drogowej, iż realizuje przewóz ładunków unieruchomionych w sposób niezgodny z PN EN 12 195-1 lub wytycznymi (komisji europejskiej) odnośnie europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym. Przepis ust 2a stosuje się odpowiednio.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

260.	Propozycja nowego przepisu	Postuluje się zmianę art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym- poprzez dodanie ust 2b skutkującego możliwością usunięcia na koszt nadawcy lub załadowcy z drogi pojazdu wobec którego ustalono w trakcie kontroli drogowej, iż realizuje przewóz ładunków unieruchomionych w sposób niezgodny z PN EN 12 195-1. Proponuje się zatem dodanie ust 2b o treści: <i>2b) pojazd jest usuwany z drogi na koszt nadawcy ładunku zlecającego wykonanie przejazdu drogowego w przypadku, o którym mowa w ust 2 pkt 3), chyba że wykaże on, iż naruszenie wystąpiło wyłącznej winy przewoźnika lub kierowcy.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
261.	Propozycja nowego przepisu	Postuluje się zmianę art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym- poprzez dodanie w ust 4 pkt 4) skutkującego możliwością usunięcia przez Inspekcję Transportu Drogowego lub Policję z drogi pojazdu wobec którego ustalono w trakcie kontroli drogowej, iż realizuje przewóz ładunków unieruchomionych w sposób niezgodny z PN EN 12 195-1. Proponuje się zatem ustanowienie dodanie w ust 4 pkt 4 o treści: <i>4) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego lub policjant- w sytuacji o której mowa w ust 2 pkt 3).</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
262.	Propozycja nowej zmiany	Art. 8.1 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 w sprawie kontroli ruchu drogowego. Obecnie kontrole w zakresie normatywnego zabezpieczenia ładunku realizowane są sporadycznie. Należy zobowiązać instytucje kontrolne do ich przeprowadzania przy każdej kontroli. Proponowana treść: § 8. 1. <i>Drogowa kontrola techniczna obejmuje każdorazowo również kontrolę zabezpieczenia ładunku w zakresie zgodności z normą PN EN 12 195-1 lub Wytycznymi (Komisji Europejskiej) odnośnie europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym.</i> UZASADNIENIE: Z uwagi na brzmienie przepisu przedstawiciele instytucji kontrolnych zazwyczaj pomijają przeprowadzenie kontroli zabezpieczenia ładunku nie poczuwając się do tego obowiązku, przez co przepisy z zakresu prawidłowego mocowania ładunku w praktyce nie są stosowane. Zgodnie z statystyką Komisji Europejskiej 25 % wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych ciężarowych środków transportowych jest pochodną nienormatywnego unieruchomienia ładunków	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
263.	Propozycja nowej zmiany	Art. 8 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 w sprawie kontroli ruchu drogowego. nowelizacja ust. 3. <i>Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej zabezpieczenia ładunku klasyfikuje się do jednej z kategorii: 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa; 2) usterki poważne – w przypadku</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części; 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do: a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części lub b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo. 4. Przewóz, w którym stwierdzone usterki zaliczono do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek. Proponowana nowelizacja: - uchylić ust 3 w całości (Uzasadnienie: wszystkie rodzaje nienormatywnego unieruchomienia zawsze bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ducha drogowego). UZASADNIENIE: Wszystkie rodzaje nienormatywnego unieruchomienia zawsze bezpośrednio zagrażają bezpieczeństwu ducha drogowego.		
264.	Propozycja nowego przepisu	Art. 8 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 w sprawie kontroli ruchu drogowego. Zjawiskiem powszechnym są kontrole drogowe po których pomimo wykrycia nieprawidłowości transport jest kontynuowany stwarzając zagrożenie na drodze. Można temu przeciwdziałać dodając ustęp 7 w następującej treści. <i>7. W przypadku stwierdzenia w trakcie przewozu naruszenia polegającego na nienormatywnym unieruchomieniu ładunku o którym mowa w ust.1 pojazd zostaje unieruchomiony aż do usunięcia naruszenia za wyjątkiem możliwości przemieszczenia do najbliższego parkingu umożliwiającego wykonanie czynności normatywnego unieruchomienia ładunku.</i> UZASADNIENIE: Zgodnie z statystyką Komisji Europejskiej 25 % wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych ciężarowych środków transportowych jest pochodną nienormatywnego unieruchomienia ładunków. Brak prawnych możliwości zatrzymania pojazdu którego ładunek nie został prawidłowo zabezpieczony skutkuje jego ponownym wtargnięciem na drogi publiczne i stanowi zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga
265.	Propozycja nowej zmiany	§ 7 Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku Istnieje praktyka w której pojazdy pomimo braku wymaganego wyposażenia (spełniającego normy) biorą udział w transporcie co uniemożliwia normatywne unieruchomienia towaru. Należy w § 7 po ustępach 12-15 dodać ustęp 16 w treści:	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga dotyczy kwestii, które wykraczają poza zakres merytoryczny projektowanych zmian.	Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego Najlepsza Droga

		16. <i>Sprawny i kompletny osprzęt lub sprawne i kompletne elementy wyposażenia pojazdu spełniającego normę EN 12 642 XL zgodnie z Certyfikatem producenta.</i> UZASADNIENIE: Należy przerwać praktykę zabezpieczania ładunku za pomocą wyposażenia nie spełniającego żadnych norm.		



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: DPUE.920.2631.2021.MH (19)

dot.: RM-0610-154-21

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

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

Szanowny Panie Ministrze,

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury