SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Marszałek Senatu
BPS.DPS.030.15.2021

Druk nr 1932
Warszawa, 13 stycznia 2021 r.

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

mam zaszczyt przekazać Pani Marszałek podjęte przez Senat na 35. posiedzeniu w dniu 12 stycznia 2022 r. uchwały:

– w sprawie ustawy o zmianie ustawy o Instytucie Pamięci Narodowej – Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu,

– w sprawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw.

Przyjęcie poprawek Senatu może spowodować konieczność zmiany oznaczeń jednostek systematyzacyjnych, redakcyjnych lub ich fragmentów, w celu zachowania ciągłości numeracji albo ciągłości alfabetycznej, oraz w konsekwencji konieczność odpowiedniej korekty odesłań.

Z poważaniem

(-) Tomasz Grodzki

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

UCHWAŁA

SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 12 stycznia 2022 r.

w sprawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw

Senat, po rozpatrzeniu uchwalonej przez Sejm na posiedzeniu w dniu 15 grudnia 2021 r. ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, wprowadza do jej tekstu następujące poprawki:

1) w art. 1 w pkt 4, pkt 21a otrzymuje brzmienie:

„21a) baza eksploatacyjna – miejsce będące w dyspozycji przedsiębiorcy, przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład którego wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną należy rozumieć także centrum operacyjne pracodawcy, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 561/2006;";

2) w art. 1 w pkt 5 w lit. c w poleceniu nowelizacyjnym wyrazy „ust. 2b" zastępuje się wyrazami „ust. 2b–2d" oraz dodaje się ust. 2c i 2d w brzmieniu:

„2c. Wymóg, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. g rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, uznaje się za spełniony, jeżeli przedsiębiorca dysponuje odpowiednią do skali prowadzenia działalności bazą eksploatacyjną, znajdującą się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wyposażoną co najmniej 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 na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, z uwzględnieniem ust. 2d. W przypadku zgłoszenia nie więcej niż dwóch

pojazdów konieczne jest dysponowanie co najmniej jednym miejscem postojowym.

2d. W przypadku posiadania przez przewoźnika drogowego kilku baz eksploatacyjnych znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej łączna liczba miejsc postojowych musi odpowiadać co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika drogowego do organu wydającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.";

3) w art. 1:

a) w pkt 6 w lit. a, w pkt 1 oraz w lit. b, w pkt 2 wyrazy „rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG" zastępuje się wyrazami „rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG)",

b) w pkt 7 w lit. a w tiret pierwszym, w pkt 1 wyrazy „rejestrze przedsiębiorców w KRS albo w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adres stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG" zastępuje się wyrazami „rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS) albo w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adres stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG)",

c) w pkt 12 w lit. a, w ust. 2a wyrazy „rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG" zastępuje się wyrazami „rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG)";

4) w art. 1 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) art. 7c otrzymuje brzmienie:

„Art. 7c. Przedsiębiorca może, bez wyznaczania zarządzającego transportem spełniającego warunki, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w drodze umowy wyznaczyć osobę fizyczną uprawnioną do wykonywania zadań zarządzającego transportem w jego imieniu, jeżeli osoba ta spełnia warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.";";

5) w art. 1 w pkt 20 po wyrazach „w art. 33" dodaje się dwukropek, pozostałą treść oznacza się jako pkt 1 oraz dodaje się pkt 2 w brzmieniu:

„2) w ust. 8 wyrazy „właściwy dla siedziby przedsiębiorcy starosta na czas nieokreślony" zastępuje się wyrazami „starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), a w przypadku przedsiębiorcy będącego osobą fizyczną – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), na czas nieokreślony";";

6) w art. 1 w pkt 34 w lit. b, w ust. 3a wyrazy „art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2, 4," zastępuje się wyrazami „art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2,";

7) w art. 1 pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) w załączniku nr 1:

a) lp. 1 otrzymuje brzmienie:

1.	Nieokazanie:		
	1.1. wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	200	
	1.2. wypisu z licencji	200	10.2 BPN 11.2 BPN

	1.3. świadectwa kierowcy	150	10.4 PN
	1.4. zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę	200	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) 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	

c) w lp. 7 pkt 7.12 otrzymuje brzmienie:

	7.12. Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy lub symbolu państwa, którego granicę kierowca przekroczył – za każdy dzień podlegający kontroli”;	100	2.23 BPN

8) w art. 1 pkt 40 otrzymuje brzmienie:

„40) 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)] – za każdego kierowcę	8000	1.32 BPN

– 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 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:

– 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 5.12 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

d) w lp. 10 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) mniej niż 5%	500	
	2) co najmniej 5% i mniej niż 10%	1000	
	3) co najmniej 10% i mniej niż 20%	1500	
	4) co najmniej 20%	2000”;	

9) w art. 1 pkt 41 otrzymuje brzmienie:

„41) 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) 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[4)] – za każdego kierowcę";	50	

10) w art. 2 w pkt 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 czasu pracy 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;

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. 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.

4. Pracodawcy, których dotyczy ust. 3, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.

5. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.

6. Ewidencję czasu pracy pracodawca:

1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;

2) przechowuje przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego.";

11) w art. 2 w pkt 6, w art. 26 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepis ust. 1 stosuje się także do przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, oraz osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b.";

12) w art. 2 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) w art. 27 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9 ust. 6.";";

13) w art. 2 w pkt 8, art. 31b otrzymuje brzmienie:

„Art. 31b. 1 Kierowcy mają obowiązek wykorzystać przerwę przeznaczoną 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 zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy.

3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, zawierają w sobie przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą kierujący ma obowiązek odbyć, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin zgodnie z art. 6 ust 3.

4. Przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w ust. 1, rozliczane są jak czas pracy.";

14) w art. 5 w ust. 5 po wyrazach „art. 4 pkt 21a" dodaje się wyrazy „oraz art. 5 ust. 2c i 2d";

15) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Jeżeli w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 lipca 2022 r. przewoźnik wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe jako płatnik zgłosi nieprawidłowe dane w ramach składania deklaracji rozliczeniowych oraz imiennych raportów miesięcznych, o których mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 423, z późn. zm.), nie opłaci w terminie składek bądź udzieli w tych sprawach nieprawdziwych wyjaśnień Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych, płatnik nie ponosi odpowiedzialności oraz nie będą naliczane opłaty dodatkowe i naliczane odsetki za zwłokę, o ile odpowiednie dokumenty korygujące zostaną złożone, a składki prawidłowo potrącone i opłacone do dnia 31 sierpnia 2022 r.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do zobowiązań przewoźnika wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe związanych ze składaniem miesięcznych deklaracji podatkowych oraz odprowadzaniem zaliczek na podatek dochodowy kierowców.";

16) w art. 17:

a) w pkt 2 wyrazy „art. 1 pkt 18 lit. b" zastępuje się wyrazami „art. 1 pkt 18",

b) w pkt 4 kropkę na końcu zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 5

w brzmieniu:

„5) art. 1 pkt 31 w zakresie art. 82h ust. 1 pkt 21, który wchodzi w życie po upływie 14 miesięcy od dnia wejścia w życie aktu wykonawczego dotyczącego wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG.”.

MARSZAŁEK SENATU

Tomasz GRODZKI

U Z A S A D N I E N I E

Senat, po rozpatrzeniu uchwalonej przez Sejm na posiedzeniu w dniu 15 grudnia 2021 r. ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, postanowił wprowadzić do jej tekstu 16 poprawek.

Przyjmując poprawki nr 1, 2 i 14 Senat postanowił zmodyfikować definicję pojęcia „baza eksploatacyjna".

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi spełniać m.in. wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Poprawka ma na celu doprecyzowanie przepisu przez wskazanie, że baza eksploatacyjna jest to miejsce będące w dyspozycji przedsiębiorcy przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły.

Poprawki nr 3 i 5 zapewniają ustawie spójność terminologiczną. W art. 1 w pkt 6, 7 i 12 noweli używa się skrótów KRS oraz CEIDG, podczas gdy ustawa o transporcie drogowym posługuje się pełnymi nazwami Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) oraz Krajowego Rejestru Sądowego (KRS).

Poprawką nr 4 Senat umożliwił każdemu przedsiębiorcy wyznaczanie osoby fizycznej do wykonywania zadań zarządzającego transportem. Dotychczas uprawnienie to przysługuje tylko mikroprzedsiębiorcy, choć rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 nie przewiduje takiego ograniczenia.

Poprawka nr 6 koryguje błędne odesłanie.

Uchwalając poprawki nr 7, 8 i 9 Senat postanowił ograniczyć zmiany w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym. Będą się one sprowadzać jedynie do uzupełnienia wykazu kar za naruszenia warunków wykonywania przewozu drogowego o nowe pozycje wynikające z przepisów unijnych zawartych w Pakiecie Mobilności I. Do czasu przeprowadzenia gruntownej analizy dotychczasowego systemu kar, powinny one pozostać na obecnie obowiązującym poziomie.

Poprawka nr 10 modyfikuje przepis określający zasady prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowcy. Zmiana zmierza do utrzymania dotychczasowych zasad ewidencjonowania oraz zapewnienia zgodności ustawy o czasie pracy kierowców z przepisami Kodeksu pracy.

Poprawką nr 11 Senat postanowił usunąć wątpliwości interpretacyjne wynikające z dotychczasowego brzmienia przepisu. Zgodnie z art. 26 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców (art. 2 pkt 6 noweli), 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.

W myśl art. 26 ust. 1, przepis ust. 1 stosuje się do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1a i 1b ustawy o czasie pracy kierowców. Art. 1 pkt 1a i 1b stanowią o przedsiębiorcach osobiście wykonujących przewozy drogowe oraz o osobach niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy na jego rzecz. Wykładnia art. 26 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z jej art. 1 pkt 1a i 1b prowadzi do błędnego wniosku, że zakaz z art. 26 ust. 1 dotyczy tylko osób wymienionych w art. 1 pkt 1a i 1b (nawiasem mówiąc nie ma tam mowy o kierowcach), natomiast nie obejmuje podstawowej grupy adresatów ustawy wymienionych w art. 26 - kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy.

Od początku obowiązywania ustawy o czasie pracy kierowców wątpliwości budził sposób rozliczania dyżurów wynikających z przerw w prowadzeniu pojazdu. Z art. 27 ust. 1 ustawy wynika, że okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa 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 istotna, gdyż jest to 100% albo 50% wynagrodzenia. Poprawka nr 12 przesądza tę kwestię.

Poprawka nr 13 modyfikuje zasady wykorzystywania przez kierowców przerw na wypoczynek. Pozostawienie tej regulacji w niezmienionym kształcie miałoby negatywne konsekwencje zarówno dla organizatorów oraz operatorów komunikacji miejskiej, jak i dla samych kierowców.

Art. 31b w zaproponowanym brzmieniu pociągałby bowiem za sobą konieczność przekonstruowania rozkładów jazdy uwzględniających zwiększoną liczbę przerw w pracy kierowców, a co za tym idzie ograniczenia oferty przewozowej, oraz wywołałby rewolucję w

systemie zatrudniania kierowców. Zmiany byłyby szczególnie niekorzystne dla przewoźników tramwajowych, ponieważ przerwy w pracy powodowałyby zablokowanie pętli tramwajowych.

Poprawką nr 15 Senat postanowił zwolnić z odpowiedzialności za nieprawidłowe rozliczenie składek na ubezpieczenie społeczne przedsiębiorców, którzy skorygują swoje rozliczenia do dnia 31 sierpnia 2022 r. Takie rozwiązanie uchroni przewoźników przed negatywnymi konsekwencjami wynikającymi ze zmiany stanu prawnego, do którego będą się musieli dostosować w bardzo krótkim czasie.

Poprawka nr 16 odracza wejście w życie wymogu wprowadzania do krajowych rejestrów elektronicznych oceny ryzyka przedsiębiorstwa. Zgodnie bowiem z art. 23 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymóg wprowadzania do rejestrów oceny ryzyka będzie stosowany po upływie 14 miesięcy od wejścia w życie aktu wykonawczego UE dotyczącego wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE.