



**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców
oraz o zmianie niektórych innych ustaw
(druk nr 382)**

I. Cel i przedmiot ustawy

Zasadnicza część zmian wprowadzonych opiniowaną ustawą ma na celu zapewnienie prawidłowego i skutecznego stosowania rozporządzenia 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 (WE) i 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85. Konsekwencją istnienia obowiązku przyjęcia krajowych rozwiązań prawnych umożliwiających stosowanie tego unijnego aktu prawnego od dnia 11 kwietnia 2007 r. (data wejścia w życie rozporządzenia nr 561/2006) jest nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców, ustawy - Prawo o ruchu drogowym, ustawy o transporcie drogowym i ustawy o systemie tachografów cyfrowych. Rozporządzenie nr 561/2006 w stosunku do rozporządzenia nr 3820/85, które ma zastąpić, nie wprowadza zasadniczych zmian w zakresie norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, przerw w prowadzeniu pojazdów i gwarantowanych okresów odpoczynku, lecz wprowadza pewne uproszczenia i doprecyzowania (jak wskazano w preambule do rozporządzenia nr 561/2006 *"z uwagi na ogólne sformułowania użyte w niektórych przepisach rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 (...) wystąpiły trudności w zakresie wykładni, stosowania, egzekwowania i monitorowania tych przepisów w jednolity sposób we wszystkich Państwach Członkowskich. (...) Dla zapewnienia przejrzystości i w celu racjonalizacji rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 powinno zostać uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem."*).

Przepisami rozporządzenia nr 561/2006 państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do objęcia ochroną w zakresie wymagań dotyczących czasu pracy tych kierowców, którzy prowadzą pojazdy używane w regularnych przewozach na trasach poniżej

50 km, tj. głównie kierowców pracujący w komunikacji miejskiej. W celu wykonania obowiązku w ustawie o czasie pracy kierowców dodano rozdział 4a regulujący okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu pojazdów i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców prowadzących te przewozy. Na wniosek środowisk społecznych rozciągnięto obowiązywanie przepisów o czasie pracy kierowców także na motorniczych tramwajów, przewidując jednak, iż w stosunku do tych ostatnich nowe zasady wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2009 r.

Istotnym elementem ustawy jest rozszerzenie katalogu naruszeń przepisów dotyczących stosowania cyfrowych urządzeń rejestrujących w przewozach drogowych oraz określenie wysokości kar za te naruszenia. Dokonano tym samym zmian w pozycji 12 załącznika do ustawy o transporcie drogowym.

Ustawa w art. 4 wprowadza też szereg zmian do ustawy z 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych, które dotyczą podmiotów prowadzących warsztaty i techników warsztatów. Zmiany te mają również charakter uściślający i porządkujący dotychczasowe przepisy. Mają także na celu uproszczenie wymagań, na podstawie których wydawane są karty do tachografów cyfrowych i karty przedsiębiorstw.

II. Przebieg prac legislacyjnych

W trakcie prac sejmowych (w I czytaniu) zmieniono art. 11 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców. Pozostawiono obowiązek tworzenia przez pracodawców rozkładów czasu pracy tylko w przypadku kierowców wykonujących przewozy regularne osób, wyłączając z tego obowiązku kierowców wykonujących przewozy rzeczy. Podstawę do oceny rzeczywistej liczby przepracowanych godzin i odebranego odpoczynku stanowiąc będą zapisy urządzeń rejestrujących, obowiązkowe w pojazdach wykonujących przewozy drogowe.

Obniżeniu uległa również wysokość kar za niektóre naruszenia przepisów odnoszących się do stosowania cyfrowych urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (zmiana w ustawie o transporcie drogowym). Jak uzasadniał poseł sprawozdawca - dostosowano je do wysokości kar przewidzianych w odniesieniu do systemu tachografów analogowych.

W art. 42 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym uzupełniono istniejący przepis o możliwość uiszczania – zamiast opłaty rocznej, miesięcznej, siedmiodniowej albo dobowej – opłaty półrocznej za wykonywanie przewozu drogowego na terytorium RP. Zmiana ta ma wejść w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

W ustawie tej wprowadzono również nowe przepisy dotyczące niewszczywania postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewóz nie miał wpływu na powstanie naruszenia przepisów dotyczących wykonywania przewozów drogowych. Nie dotyczy to jednak sytuacji, gdy naruszenie przepisów, ma charakter rażący, a w szczególności zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zostało popełnione wielokrotnie. W art. 93 ustawy o transporcie drogowym, dodano przepisy odnoszące się do zniesienia odpowiedzialności podmiotu wykonującego przewozy za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, jeżeli nastąpiło to wskutek zdarzeń lub okoliczności, których podmiot wykonujący przewozy nie mógł przewidzieć. Jednocześnie rozciągnięto możliwość współodpowiedzialności za stwierdzone naruszenia na podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem (spedytor, nadawca, załadowca, organizator wycieczek czy organizator transportu).

Ustawa nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.

Renata Bronowska

Starszy legislator