



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
V kadencja

## **Druk nr 2106**

Warszawa, 24 sierpnia 2007 r.

Pan  
Ludwik Dorn  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

### **- o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Antoniego Mężydłę.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Waldemar Andzel; (-) Bogusław Bosak;  
(-) Aleksander Chłopek; (-) Witold Czarnecki; (-) Edward Czesak;  
(-) Andrzej Mikołaj Dera; (-) Szymon Stanisław Giżyński; (-) Kazimierz Gołojuch; (-) Jerzy Gosiewski; (-) Artur Górski; (-) Czesław Hoc;  
(-) Jarosław Jagiełło; (-) Grzegorz Janik; (-) Wiesław Kilian; (-) Sławomir Kłosowski; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Krzysztof Maciejewski; (-) Tomasz Markowski; (-) Mirosława Masłowska; (-) Jerzy Materna; (-) Marek Matuszewski; (-) Kazimierz Matuszny; (-) Beata Mazurek; (-) Antoni Mężydło; (-) Maria Teresa Nowak; (-) Dariusz Olszewski; (-) Anna Pakuła-Sacharczuk; (-) Anna Paluch; (-) Stanisław Pięta; (-) Tadeusz Pławgo;  
(-) Marek Polak; (-) Giovanni Roman; (-) Andrzej Szlachta; (-) Stanisław Szwed; (-) Mieczysław Walkiewicz; (-) Elżbieta Witek; (-) Michał Wojtkiewicz; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Maria Zuba.

**Ustawa**

**z dnia ..... 2007 r.**

**o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>1) 2)</sup>**

**Art. 1.**

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

**1)** w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„**2.** Ustawa określa również:

- 1) zasady działania Inspekcji Transportu Drogowego;
- 2) odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego:
  - a) przedsiębiorców i innych podmiotów realizujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
  - b) kierowców.”;

**2)** w art. 54:

**a)** w ust. 2 dodaje się pkt 5-10:

- 5) opracowuje, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Służby Celnej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 6) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego Państwa

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonywania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/WE (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 35).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz ustawę z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440, Nr 175, poz. 1462, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i 1218, Nr 171, poz. 1225 i Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 99, poz. 661.

Członkowskiego lub Państw Członkowskich, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;

- 7) realizuje, co najmniej raz w roku, wspólny z właściwymi organami odpowiedzialnymi za kontakty wewnątrzspółnotowe w zainteresowanych Państwach Członkowskich, program szkolenia w zakresie najlepszych praktyk kontrolnych oraz wymiany pracowników;
- 8) udziela właściwym organom innego Państwa Członkowskiego niezbędnej pomocy i wyjaśnień w sytuacji, kiedy brak jest wystarczających danych do stwierdzenia w czasie kontroli drogowej przeprowadzanej na terytorium tego Państwa Członkowskiego, że kierowca pojazdu zarejestrowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, naruszył przepisy w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku;
- 9) zapewnia uczestnictwo swojego przedstawiciela w Komitecie wspierającym Komisję Europejską, ustanowionym zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85;
- 10) wymienia z właściwymi organami Państw Członkowskich, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na szczególne żądanie, informacje dostępne na podstawie art. 19 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Główny Inspektor Transportu Drogowego raz na dwa lata przedkłada Radzie Ministrów, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 30 listopada.”;

3) art. 54a otrzymuje brzmienie:

„**Art. 54a.** Do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego należy także kontrola spełniania wymagań wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz prowadzenie postępowań w tych sprawach na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.”;

4) po art. 54a dodaje się art. 54b w brzmieniu:

„Art. 54b. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem odpowiedzialnym za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego, Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej oraz Główny Inspektor Pracy prowadzą rejestry danych statystycznych dotyczących kontroli czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe, według następujących kategorii:

1) w przypadku kontroli drogowych:

- a) kategoria drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe lub gminne,
- b) państwo, w którym kontrolowany pojazd jest zarejestrowany,
- c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy;

2) w przypadku kontroli na terenie przedsiębiorstw:

- a) kategoria przewozu drogowego: międzynarodowy lub krajowy, przewóz osób lub rzeczy, przewóz na potrzeby własne lub transport drogowy,
- b) wielkość taboru przedsiębiorstwa,
- c) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.

3. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej oraz Główny Inspektor Pracy przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w formie pisemnej i elektronicznej dane statystyczne, o których mowa w ust. 2, w terminie do dnia 30 lipca roku następującego po roku sprawozdawczym.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane, zgodnie z ust. 3, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia tryb przekazywania danych, o których mowa w ust. 3, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w tym zakresie.”;

5) po art. 76 dodaje się art. 76a w brzmieniu:

„**Art. 76a.** Uprawnienia kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego przysługują również pracownikom Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przy spełnieniu warunków, o których mowa w art. 71 i art. 76 ust.1.”;

6) art. 81 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 81.** Dane i informacje przekazują do ewidencji:

- 1) wojewódzki inspektor;
- 2) Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej, Główny Inspektor Pracy, właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji, uprawnione organy zarządców dróg.”;

7) w art. 87:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„**1.** Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę opłaty drogowej, kartę kierowcy, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, z 2005 r. Nr 180, poz. 1497 oraz z 2007 r. Nr 99, poz. 661), a ponadto:

- 1) wykonując transport drogowy – wypis z licencji;
- 2) wykonując przewóz drogowy osób:
  - a) przy wykonywaniu przewozów regularnych i regularnych specjalnych – odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z obowiązującym rozkładem jazdy,
  - b) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów wahadłowych lub okazjonalnych – odpowiednie zezwolenie lub formularz jazdy,
  - c) przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów na potrzeby własne – formularz jazdy,
  - d) oryginał albo poświadczoną za zgodność z oryginałem przez przedsiębiorcę kserokopię decyzji, o której mowa w art. 20a ust. 2, jeżeli została wydana;

- 3) wykonując przewóz drogowy rzeczy – dokumenty związane z przewożonym ładunkiem, a także:
- a) odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,
  - b) dokumenty wymagane przy przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
  - c) świadectwo wymagane zgodnie z umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP),
  - d) zezwolenie na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach,
  - e) dokumenty wymagane przy przewozie zwierząt,
  - f) dokumenty wymagane przy przewozie odpadów,
  - g) certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, jeżeli jest wymagany;
- 4) w międzynarodowym transporcie drogowym – świadectwo kierowcy, jeżeli jest wymagane.”,

**b)** dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„**5.** Podmiot wykonujący przewozy drogowe lub przewóz, o którym mowa w art. 3 ust. 2, przechowuje przez okres jednego roku, licząc od dnia otrzymania, przekazane mu przez organy kontrolne dokumenty i protokoły z wyników kontroli przeprowadzonych na jego terenie lub podczas kontroli drogowej w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, wykonujących przewóz na jego rzecz.”;

**8)** art. 88 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 88.** Przepisy art. 87 nie naruszają, wynikających z odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych, praw i obowiązków kierowców i podmiotów wykonujących przewóz drogowy, o którym mowa w art. 3 ust. 2.”;

9) art. 89 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 89.** 1. Do kontroli dokumentów, o których mowa w art. 87, oraz warunków w nich określonych, z zastrzeżeniem ust. 2, uprawnieni są:

- 1) funkcjonariusze Policji;
- 2) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego;
- 3) funkcjonariusze celni;
- 4) funkcjonariusze Straży Granicznej;
- 5) upoważnieni pracownicy zarządców dróg publicznych - z wyłączeniem dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. a i ust. 4;
- 6) inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy - w odniesieniu do zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy oraz czas jazdy i postoju;
- 7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 - w odniesieniu do przewozów regularnych i regularnych specjalnych.”;

2. Upoważnieni pracownicy, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 7, nie są uprawnieni do kontroli zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku oraz zaświadczeń, o których mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

3. Kontrole drogowe wykonuje się w odpowiednim miejscu i czasie tak, aby utrudnić kierowcom prowadzącym pojazdy omijanie punktów kontroli, oraz bez dyskryminacji ze względu na:

- 1) kraj rejestracji pojazdu;
- 2) kraj zamieszkania kierowcy;
- 3) kraj siedziby przedsiębiorstwa;
- 4) początkowy i docelowy punkt podróży;
- 5) rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy.

4. Uprawnieni do kontroli zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku zaopatrzeni są w:

- 1) wykaz podstawowych elementów podlegających kontroli na drodze i na terenie podmiotu wykonującego przewozy drogowe;
- 2) standardowe wyposażenie.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki, tryb i sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przewozu drogowego;
- 2) wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do tej kontroli,
- 3) sposób przeprowadzania kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy, podczas kontroli drogowych i kontroli w przedsiębiorstwie,  
a także wymagane standardowe wyposażenie osób dokonujących tej kontroli i wykaz podstawowych elementów, które jej podlegają;
- 4) rodzaj danych statystycznych gromadzonych w wyniku kontroli i rejestrowanych przez organy kontrolne, a także tryb, sposób i wzory dokumentów  
do ich przekazywania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego;
- 5) system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców,

uwzględniając przepisy Unii Europejskiej, opracowania i wytyczne Komisji Europejskiej, względną liczbę i wagę popełnianych naruszeń przepisów rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006 oraz potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.”;

**10)** w art. 90a :

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Służby Celnej, oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego, a w zakresie, o którym mowa w pkt 2, również Główny Inspektor Pracy, przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli:

- 1) stanu technicznego pojazdów - co dwa lata, w terminie do dnia 31 stycznia po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem,
- 2) przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy - co dwa lata, w



terminie do dnia 31 lipca po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem

- na odpowiednich formularzach.

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzory formularzy do przekazywania danych, o których mowa w ust. 2, uwzględniając zakres niezbędnych danych.”

**11)** w art. 92a ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) obowiązku posiadania w pojeździe wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1-4,”.

### **Art. 2.**

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) w art. 13 g po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„**1b.** Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na:

- 1) podmiot wykonujący przejazd;
- 2) nadawcę lub załadowcę ładunku, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”.

### **Art. 3.**

W ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087 z póź. zm.<sup>4)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Kontrola ciśnieniowych urządzeń transportowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych prowadzona jest zgodnie z przepisami tej ustawy, z uwzględnieniem zmian wynikających z przepisów rozdziału 6 niniejszej ustawy.”;

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 Nr 64, poz.565 i Nr 267, poz. 2258, w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, Nr 235, poz. 1700, Nr 249, poz. 1832 i 1834 i w Dz. U. z 2007 r. Nr 21, poz. 124.

2) w art. 38

a) w ust. 2 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.”

b) w ust. 3 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.”;

3) w art. 39a:

a) w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) art. 19p ust. 4 - 6 ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.”,

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w brzmieniu:

„4b. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do ciśnieniowych urządzeń transportowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.”.

#### **Art. 4.**

W ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.<sup>5)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) właściwy miejscowo komendant wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej – w sprawach:

a) sprawozdawczości wypadkowej,

b) nadzoru nad czynnościami ładunkowymi i postojem pojazdów z towarami niebezpiecznymi.”;

2) art. 19n otrzymuje brzmienie:

„**Art. 19n.** 1. Kontrolę spełniania wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe prowadzi z urzędu wojewódzki inspektor transportu drogowego. Postępowanie w tym zakresie wszczyna się z urzędu lub na wniosek.

2. Przedmiotem kontroli mogą być wprowadzone do obrotu ciśnieniowe urządzenia transportowe, prawidłowość ich oznakowania oraz dotycząca ich dokumentacja techniczna. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych sporządza się protokół.

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757 i Nr 141, poz. 1184 i z 2006 r. Nr 249, poz. 1834.

3. Wojewódzki inspektor transportu drogowego przeprowadza lub zleca przeprowadzenie badania ciśnieniowych urządzeń transportowych specjalistycznej jednostce.

4. Z przeprowadzonych w ramach kontroli badań sporządza się sprawozdanie, które dołącza się do protokołu kontroli, o którym mowa w ust.2.”;

**3) art. 19o otrzymuje brzmienie:**

**„Art. 19o.** 1. W przypadku stwierdzenia przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, że ciśnieniowe urządzenie transportowe spełnia wymagania lub oznakowanie znakiem II tego urządzenia zostało dokonane zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, koszty związane z badaniami ponosi Skarb Państwa.

2. Jeżeli przeprowadzone badania wykażą, że ciśnieniowe urządzenie transportowe nie spełnia wymagań lub oznakowanie znakiem II tego urządzenia zostało dokonane niezgodnie z przepisami niniejszego rozdziału, koszty tych badań ponosi podmiot lub osoba, która wprowadziła to urządzenie do obrotu.

3. Wojewódzki inspektor transportu drogowego ustala w drodze decyzji, opłatę za przeprowadzone badania, o których mowa w ust. 2, uwzględniając rzeczywiste koszty badań a także rodzaj, konstrukcję i właściwości użytych materiałów, wyposażenie w osprzęt lub wykonanie połączeń i wiek badanego ciśnieniowego urządzenia transportowego oraz stopień skomplikowania i zakres tych badań.

4. Od decyzji ustalającej opłatę przysługuje podmiotowi lub osobie, o których mowa w ust. 2, odwołanie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w terminie 14 dni od dnia doręczenia tej decyzji.

5. Decyzji, o której mowa w ust. 3 nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

6. Opłatę, o której mowa w ust. 3, uiszcza się w terminie 21 dni od dnia doręczenia decyzji. W przypadku nieuiszczenia opłaty w terminie podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.<sup>6)</sup>).

7. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi dochód budżetu państwa.”;

**4) art. 19p otrzymuje brzmienie:**

**„Art. 19p.** 1. W przypadku stwierdzenia, że:

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 172, poz. 1438, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 89, poz. 589.

- 1) ciśnieniowe urządzenie transportowe nie spełnia wymagań;
- 2) oznakowanie znakiem Π ciśnieniowego urządzenia transportowego zostało dokonane niezgodnie z przepisami niniejszego rozdziału

- wojewódzki inspektor transportu drogowego wydaje w tym zakresie decyzję i nakazuje jednocześnie zapewnić w określonym terminie zgodność ciśnieniowego urządzenia transportowego z wymaganiami lub warunkami określonymi w art. 19ł ust. 1 albo wycofać urządzenie z obrotu.

2. Wojewódzki inspektor transportu drogowego po upływie terminu ustalonego w decyzji, o której mowa w ust. 1, przeprowadza kontrolę mającą na celu ustalenie, czy niezgodność została usunięta w wyznaczonym terminie albo, czy ciśnieniowe urządzenie transportowe zostało wycofane z obrotu.

3. Wojewódzki inspektor transportu drogowego wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, jeżeli:

- 1) nie stwierdzi naruszeń, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) niezgodność ciśnieniowego urządzenia transportowego z wymaganiami lub z warunkami określonymi w art. 19ł ust. 1 została usunięta albo urządzenie zostało wycofane z obrotu;
- 3) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.

4. Wojewódzki inspektor transportu drogowego, w przypadku nieusunięcia niezgodności, o której mowa w ust. 1, wydaje decyzję o ograniczeniu albo zakazie dalszego wprowadzania do obrotu transportu lub użytkowania ciśnieniowego urządzenia transportowego albo nakazującą wycofanie tego urządzenia z obrotu, zawiadamiając o tym w terminie 14 dni Głównego Inspektora Transportu Drogowego. O podjętej przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego decyzji i przyczynach jej podjęcia Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie informuje Komisję Europejską.

5. Wojewódzki inspektor transportu drogowego w przypadku stwierdzenia, że ciśnieniowe urządzenie transportowe właściwie oznakowane, we właściwy sposób utrzymywane i użytkowane zgodnie z przeznaczeniem może stwarzać zagrożenie zdrowia, bezpieczeństwa osób, zwierząt domowych lub zagrożenie mienia, podczas transportu lub użytkowania, może wydać decyzję o ograniczeniu lub zakazie dalszego wprowadzania do obrotu, transportu lub użytkowania kwestionowanego urządzenia albo nakazującą wycofanie tego urządzenia z obrotu, zawiadamiając o tym w terminie 14 dni Głównego Inspektora Transportu Drogowego. O podjętej przez wojewódzkiego inspektora transportu drogowego decyzji i przyczynach jej podjęcia Główny Inspektor Transportu Drogowego niezwłocznie informuje Komisję Europejską.

6. Jeżeli na ciśnieniowym urządzeniu transportowym niezgodnie z wymaganiami umieszczono oznakowanie Π, wojewódzki inspektor transportu drogowego zawiadamia o tym właściwe organy i informuje o tym Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o tym Komisję Europejską oraz inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.”;

5) art. 19r otrzymuje brzmienie:

„**Art. 19r.** W zakresie nieuregulowanym w niniejszej ustawie, do postępowania w sprawie kontroli wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”;

6) art. 19s otrzymuje brzmienie:

„**Art. 19s.** Do procedur oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, procedur ponownej oceny zgodności ciśnieniowych urządzeń transportowych, procedur okresowych badań, określenia towarów niebezpiecznych innych klas niż klasa 2 przewożonych ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi, sposobu oznakowania ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz wzoru znaku Π stosuje się odpowiednio przepisy wydane przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie art. 29 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 97, poz. 962 z późn. zm.<sup>7)</sup>).”;

7) dodaje się art. 19t w następującym brzmieniu:

„**Art. 19t.** W sprawach związanych z wykonywaniem zadań, o których mowa w niniejszym rozdziale organem właściwym jest wojewódzki inspektor transportu drogowego, a organem wyższego stopnia w rozumieniu Kodeksu postępowania administracyjnego - Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;

8) w art. 29 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Osoby przeprowadzające kontrolę, o których mowa w ust. 1 pkt 1-5, są obowiązane podczas każdej kontroli wypełnić listę kontrolną.”;

9) po art. 33a dodaje się art. 33 b w brzmieniu:

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 141, poz. 1184 oraz z 2006 r. Nr 249, poz. 1834.

„**Art. 33b.** Orzekanie w sprawach, o których mowa w art. 33a, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia”.

#### **Art. 5.**

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 879, z 2005 r. Nr 180, poz.1497 oraz z 2007 r. Nr 99, poz. 661) w art. 31 wprowadza się następujące zmiany:

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

„**2a.** W przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu chorobowym, na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, podmiot wykonujący przewóz drogowy wystawia zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1 na elektronicznym oraz przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w Decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.4.2007, str. 14), a kierowca to zaświadczenie podpisuje.”,

2) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„**3.** Przepisy ust. 1-2a stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy drogowe przedkłada stosowne oświadczenie.”.

#### **Art. 6.**

W terminie do dnia 31 grudnia 2008 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego przygotowuje pierwszą jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w art. 54 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1 niniejszej ustawy.

#### **Art. 7.**

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

## **Art. 8.**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 4 w zakresie art. 54b ust. 2 i 3, który wchodzi w życie z dniem 1 maja 2009 r.

## **UZASADNIENIE**

Podstawowym celem projektu ustawy *o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw*, zwanego dalej „projektem ustawy”, jest wdrożenie dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. *w sprawie minimalnych warunków wykonywania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/WE*, zwanej dalej „dyrektywą”. Dyrektywa weszła w życie dnia 1 maja 2006 r. Państwa Członkowskie zobowiązane zostały w ciągu 11 miesięcy wprowadzić w życie przepisy niezbędne do wykonania powyższej dyrektywy i od dnia 1 kwietnia 2007 r. rozpocząć ich praktyczne stosowanie.

Dyrektywa – w swej istocie - nie jest aktem prawnym nowym i odwołuje się do rozwiązań organizacyjno-prawnych oraz pojęć stosowanych od końca lat 80-tych ubiegłego wieku zarówno w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej, jak i w państwach-Stronach Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087), do których w tym okresie należała również Polska. Wśród tych rozwiązań i pojęć można wymienić: systemy kontroli obejmujące organizowanie regularnych kontroli prawidłowego i jednolitego stosowania przepisów socjalnych, wskaźniki procentowe kontroli dotyczące liczby dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń wspólnotowych (przepisów socjalnych) i całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych w przedsiębiorstwach transportowych, kontrolowanie bez dyskryminacji, wyposażenie funkcjonariuszy kontroli w wykaz elementów podlegających sprawdzeniu na drodze i w siedzibie przewoźnika, obowiązek zbierania danych statystycznych i przedkładania Komisji Europejskiej z częstotliwością raz na dwa lata zgodnie z formularzem określonym w decyzji Komisji 93/173/EWG z dnia 22 lutego 1993 r. *ustalającej znormalizowany formularz przewidziany w art. 16 rozporządzenia Rady (EWG)*

*nr 3820/85<sup>8</sup> w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego*, podział na kontrole drogowe i kontrole w siedzibach przewoźników, kontrole wspólne i skoordynowane, udzielanie sobie wzajemnie pomocy w sytuacji podejrzenia naruszenia prawa, wymiana informacji zarówno z KE, jak i z organami kontrolnymi zainteresowanych Państw Członkowskich.

Stawiając sobie za cel ustanowienie przejrzystych, wspólnych zasad w zakresie minimalnych warunków kontroli należytego i jednolitego stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006, legislatorzy unijni wprowadzają następujące nowe rozwiązania i zmiany przepisów, w stosunku do poprzedniej dyrektywy 88/599/EWG:

- 1) rozszerzenie zakresu i struktury gromadzonych danych statystycznych będących wynikiem kontroli drogowych i w siedzibach przewoźników;
- 2) prowadzenie przez organy kontrolne Państw Członkowskich rejestru danych statystycznych zebranych w poprzednim roku;
- 3) nałożenie na przewoźników obowiązku przechowywania – przez okres jednego roku od otrzymania – protokołów z wyników kontroli i innych istotnych dokumentów dotyczących kontroli kierowców na drogach lub kontroli w siedzibie przewoźnika;
- 4) zobowiązanie Państwa Członkowskiego do przygotowania lub zorganizowania odpowiednich punktów kontroli, również na planowanych drogach lub w ich pobliżu;
- 5) wyspecyfikowanie elementów, składających się na pojęcie niedyskryminacji w trakcie kontroli;
- 6) wprowadzenie standardowego wyposażenia dla funkcjonariuszy kontroli;
- 7) zwiększenie z 2 do 6 razy w roku, kontroli skoordynowanych;
- 8) obowiązek wyznaczenia organu/podmiotu do kontaktów wewnątrzspółnotowych (czyli na poziomie międzynarodowym w ramach Unii Europejskiej) i wskazanie jego zasadniczych zadań i funkcji, również w Komitecie, o którym mowa w dyrektywie;
- 9) system oceny ryzyka i wstępny wykaz naruszeń przepisów socjalnych;
- 10) kwestię „najlepszej praktyki” w zakresie kontroli.

Jak wynika z Preambuły, kontrole powinny prowadzić z jednej strony, do zapobiegania naruszeniom przepisów, z drugiej zaś – do zmniejszania liczby tych naruszeń. W rezultacie, przepisy i nowe mechanizmy, które Państwo Członkowskie wprowadzi wdrażając tę dyrektywę, mają przyczynić się nie tylko do poprawy bezpieczeństwa na drogach, ale także ułatwiać harmonizację warunków pracy kierowców we Wspólnocie i wyrównanie poziomu konkurencji.

---

<sup>8</sup> Rozporządzenie zostało uchylone rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, przy czym odwołanie do ww. decyzji Komisji 93/173/EWG zawarte w art. 17, pozostało.



Dyrektywa 2006/22/WE uwzględnia zmiany techniczne, technologiczne oraz społeczne, jakie zaszły w transporcie drogowym na przestrzeni ostatnich 20 lat, w tym wprowadzenie nowego typu urządzenia rejestrującego – tachografu cyfrowego. Upowszechnianie tachografów cyfrowych w przewozach drogowych – zdaniem KE – umożliwić będzie coraz sprawniejsze i dokładniejsze kontrolowanie większej ilości danych, i z tego względu Państwa Członkowskie będą w stanie przeprowadzać więcej kontroli. W tym kontekście, dyrektywa określa wskaźniki kontroli wykonywanych na drogach i w przedsiębiorstwach transportowych. Od dnia 1 maja 2006 r. kontrole na drogach obejmują 1 % dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006. Odsetek ten wzrośnie do co najmniej 2 % od dnia 1 stycznia 2008 r. oraz do co najmniej 3 % od dnia 1 stycznia 2010 r. a następnie – po stwierdzeniu przez Komisję Europejską spełnienia określonych w dyrektywie warunków - wskaźnik ten zostanie podniesiony do 4% w 2012 r.

Nie mniej niż 15 % całkowitej liczby skontrolowanych dni roboczych podlegać ma kontrolom drogowym, a nie mniej niż 30 % będzie wykonywanych na terenie przedsiębiorstw. Od dnia 1 stycznia 2008 r. nie mniej niż 30 % z ogólnej liczby skontrolowanych dni roboczych będzie podlegało kontrolom drogowym, a nie mniej niż 50 % na terenie przedsiębiorstw.

Jak podkreśla się w dyrektywie, celem systemów kontroli musi być rozwój rozwiązań krajowych w kierunku ich interoperacyjności i praktycznej wykonalności na poziomie europejskim. Jednostki kontrolne powinny dysponować odpowiednim standardowym wyposażeniem oraz odpowiednimi uprawnieniami umożliwiającymi skuteczne i efektywne wykonywanie ich obowiązków.

W konsekwencji, aby zapewnić systemowe wykonywanie kontroli, o jakich mowa w dyrektywie, Państwa Członkowskie powinny stosować jednolitą krajową strategię kontroli na swoim terytorium. M.in. w tym celu, mogą wyznaczyć jeden organ/podmiot koordynujący działania kontrolne w Państwie Członkowskim. Nie jest to obligatoryjne, jednak – jak wynika z ducha dyrektywy – podmiot koordynujący działania kontrolne w sferze przewozów drogowych, posiadający rozeznanie co do skutków planowanych działań i doraźnie podejmowanych akcji, a wreszcie – dysponujący pełnymi danymi statystycznymi, znacznie lepiej może realizować zadania w zakresie wspólnych kontroli i wymiany informacji.

Pomimo nałożenia dodatkowych obowiązków na Inspekcję Transportu Drogowego (art. 1 pkt. 2 lit. a projektu ustawy dotyczący dodania pkt 5-10 w ust. 2 art. 54 ustawy z 2001 r.

o transporcie drogowym), przedmiotowy projekt nie przewiduje wyznaczenia Inspekcji na koordynatora krajowego działań wszystkich służb kontrolnych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Należy jednak

zdawać sobie sprawę z tego, że skuteczne stosowanie przepisów dyrektywy uwarunkowane będzie realnym zwiększeniem zaangażowania i udziału wszystkich służb kontrolnych uprawnionych do kontroli przewozów drogowych na podstawie art. 89 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym.

Zgodnie z projektowanym art. 54 ust. 2 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego odpowiedzialny będzie za opracowanie, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Służby Celnej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, dokument-strategia przedkładany będzie Radzie Ministrów - raz na dwa lata, w terminie do dnia 30 listopada. Po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli Główny Inspektor przygotowuje do dnia 31 grudnia 2008 r.

Jednolita krajowa strategia kontroli umożliwi m.in. określenie kierunków i zasad współpracy uprawnionych służb kontrolnych, celów długofalowych i potrzeb doraźnych, roli i stopnia zaangażowania poszczególnych służb w kontrolowaniu przestrzegania przepisów socjalnych z uwzględnieniem regionów i sytuacji wymagających intensyfikacji kontroli, pozwoli na harmonizację wyposażenia i procedur postępowania, zaplanowanie organizacji wspólnych szkoleń specjalistycznych i doskonalenia kadr, tryb i zasady wymiany danych oraz doświadczeń.

Dzięki przygotowaniu i realizacji krajowej strategii kontroli, stworzone zostaną warunki do osiągnięcia poszczególnych progów kontroli określonych procentowo w dyrektywie na rok 2008 i lata następne, a w konsekwencji – do poprawy skuteczności działania i stopniowego zmniejszania się skali naruszeń przepisów socjalnych. Opracowana strategia powinna również uwzględniać mechanizmy zapewniające dokładniejsze i częstsze kontrole przedsiębiorstw o wysokim stopniu ryzyka, opierając się na systemie oceny ryzyka, m.in. w porozumieniu z partnerami w Unii Europejskiej. Elementy krajowej strategii powinny znaleźć odzwierciedlenie w kierunkach i planach działania poszczególnych organów kontrolnych, uprawnionych na podstawie ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym.

O ile formalne i podmiotowe zorganizowanie koordynacji służb kontroli na własnym terytorium Państwa Członkowskiego jest fakultatywne, o tyle obowiązkiem Państwa

Członkowskiego jest wyznaczenie jednego organu/podmiotu (w oryginale angielskim „body”) do spraw wewnątrzspółnotowych kontaktów z innymi właściwymi organami w UE.

Zgodnie z art. 1 pkt 4, dotyczącym nowego art. 54b ust. 1 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego został wyznaczony jako organ odpowiedzialny za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe.

Główny Inspektor odpowiedzialny będzie także za zapewnienie uczestnictwa swojego przedstawiciela w Komitecie ustanowionym zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.

W sytuacji daleko posuniętej liberalizacji warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i do rynku transportowego bez barier ilościowych, jaką osiągnięto na obszarze Unii Europejskiej, gdzie funkcjonują przewoźnicy 27 Państw Członkowskich, działalność kontrolna nie ogranicza się wyłącznie do terytoriów poszczególnych państw lub obszarów lokalnych. Naruszenia przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców, i inne naruszenia np. w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, zwierząt, przekroczenia nacisków osi, jakości paliwa itp., popełnione w jednym Państwie Członkowskim, bywają wykrywane dopiero w innym kraju. To samo ze skutkami, np. zmęczenie kierowcy w związku z trwaniem czasu jazdy ponad normę w państwie rejestracji pojazdu, skutkuje groźnym wypadkiem na terytorium kolejnego Państwa Członkowskiego, przez które wiedzie trasa przewozu.

Organy wyznaczone do kontaktów wewnątrzspółnotowych na obszarze UE, w tym Główny Inspektor Transportu Drogowego mają sobie udzielać niezbędnej pomocy w wyjaśnieniu sytuacji właściwym organom innych Państw Członkowskich, jeżeli ich ustalenia dotyczące kontroli kierowcy wykonującego przewóz drogowy na rzecz podmiotu z siedzibą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dostarczają podstaw do uznania, że dopuszczono się naruszeń przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku.

Zadaniem Głównego Inspektora będzie zapewnienie uczestnictwa współpracujących ze sobą polskich służb kontrolnych, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego Państwa Członkowskiego lub Państw Członkowskich, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006.

Ponadto, Główny Inspektor realizować będzie, co najmniej raz w roku, wspólny z właściwymi innymi organami odpowiedzialnymi za kontakty wewnątrzspółnotowe

w zainteresowanych Państwach Członkowskich, program szkolenia w zakresie najlepszych praktyk kontrolnych oraz wymianę pracowników. Jego rolą będzie także wymiana z właściwymi organami w Państwach Członkowskich, w tym z organami wyznaczonymi do kontaktów wewnątrzspółnotowych, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na szczególne żądanie, informacji dostępnych na podstawie art. 19 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Dyrektywa nakłada także obowiązek składania sprawozdań Komisji Europejskiej, zawierających dane statystyczne z przeprowadzanych w Państwie Członkowskim kontroli oraz analizę gromadzonych danych statystycznych m.in. pod kątem zagrożeń, jakie dla bezpieczeństwa drogowego stwarzają niektóre z naruszeń przepisów socjalnych. Warto odnotować, że obowiązki statystyczne Państw Członkowskich wynikają także z formalnie wdrożonych już w Polsce dyrektyw 95/50/WE oraz 2000/30/WE w zakresie kontroli przewozu towarów niebezpiecznych oraz kontroli stanu technicznego pojazdów wykonujących przewozy drogowe. I w tym przypadku, zadanie zbierania, analizy i agregowania danych statystycznych, o których tu mowa, oraz ich przesyłania do KE, wykonywać będzie w praktyce Inspekcja Transportu Drogowego. Trzeba dodać, że dyrektywa znacząco rozszerza zakres gromadzonych w Państwie Członkowskim danych statystycznych a dodatkowo, zobowiązuje organy kontrolne do prowadzenia rejestrów tych danych. Art. 1 pkt 4 projektu ustawy, w nowym art. 54b ust. 2 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, zawiera szczegółowe wyspecyfikowanie danych statystycznych z kontroli drogowych i w siedzibach przewoźników oraz ich strukturę.

Ze względu na fakt, iż podlegający kontroli odsetek dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem przepisów socjalnych będzie stopniowo zwiększany – jak wcześniej wskazano - do 2% od stycznia 2008 r., do 3 % - od stycznia 2010 r. a od 2012 r. KE może podnieść ten wskaźnik do 4%, oraz w celu ustanowienia minimalnej liczby tych kontroli, Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie gromadził dane dotyczące liczby pojazdów objętych zakresem zastosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006. Zgodnie z art. 90a ustawy o transporcie drogowym Główny Inspektor przekazywać będzie Komisji Europejskiej sprawozdania statystyczne z wykonywanych kontroli przewozu drogowego w zakresie:

- stanu technicznego pojazdów - co dwa lata, w terminie do dnia 31 marca, po upływie okresu objętego sprawozdaniem (zgodnie z dyrektywą 2000/30/WE),

- określonym w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, co dwa lata, do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego,
- w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, corocznie w terminie do dnia 31 marca każdego roku (zgodnie z dyrektywą 1995/50/WE).

Niezależnie od konieczności realizacji obowiązków Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z dyrektyw unijnych, kontrola przewozów drogowych powinna zapewniać ochronę interesów ekonomicznych państwa polskiego oraz polskiego społeczeństwa, poprzez:

- zapobieganie nieuczciwej konkurencji w przewozach pasażerskich oraz przewozach rzeczy,
- egzekwowanie wymogu posiadania polskich zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy przez zagranicznych przewoźników,
- egzekwowanie wykupywania kart opłat drogowych (winiet),
- zapobieganie dewastacji dróg przez przeciążone pojazdy,
- egzekwowanie zasady niedyskryminacji w szczególności z punktu widzenia kraju rejestracji pojazdu, kraju pochodzenia kierowcy, siedziby przewoźnika i szeregu innych elementów, określonych przepisami ww. dyrektyw unijnych oraz projektowanym art. 89 ust. 3 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym.

Dotychczasowe doświadczenia i wskaźniki statystyczne pokazują, że Inspekcja Transportu Drogowego – jakkolwiek jest bardzo skuteczną i sprawną formacją kontrolną, osiągającą już ww. wskaźnik 1% kontroli - nie ma możliwości, przy obecnym stanie kadrowym, sprostać rosnącym wymaganiom przepisów unijnych (w szczególności w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwach transportowych). Szerzej, omówienie konsekwencji wdrożenia przepisów dyrektywy do polskiego porządku prawnego, zawiera Ocena Skutków Regulacji, pkt. 3.

W projekcie ustawy zaproponowano upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do wydania szeregu rozporządzeń dotyczących: szczegółowych warunków, trybu i sposobu przeprowadzania kontroli w zakresie przewozu drogowego, wzorów dokumentów stosowanych przez osoby uprawnione do tej kontroli, rodzaju danych statystycznych gromadzonych w wyniku kontroli i rejestrowanych przez organy kontrolne, systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy

w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców oraz wykazów podstawowych elementów podlegających kontroli oraz standardowego wyposażenia uprawnionych do kontroli zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku kierowców. Przepisy te zawierać będą rozwiązania szczegółowe, o jakich mowa w dyrektywie, tym samym – stanowiąc w pewnym określonym zakresie, wykonanie obowiązków nałożonych na Państwo Członkowskie.

Mając na uwadze potrzebę wyeliminowania niejasności i luk prawnych, poprawę czytelności norm sprawiających trudności w interpretacji a także poprawki techniczne i formalne, w projekcie ustawy zaproponowano szereg zmian w dotychczas istniejących przepisach.

W art. 1 pkt 1 projektu ustawy dokonano uściślenia zakresu przedmiotowego ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym w związku z wcześniej dokonaną jej nowelizacją.

Rozszerzenie uprawnień kontrolnych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego także na pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, o czym mowa w art. 1 pkt 5, po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 71 i art. 76 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, podyktowane jest realizacją rządowego projektu zmierzającego do ograniczania zjawisk patologicznych i korupcji, jak również potrzebą intensyfikacji nadzoru przez GITD nad pracą poszczególnych inspektorów na drogach (re-kontrolę).

W art. 1 pkt 4, 6 i 10 wskazano organy składające Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorcze informacje lub zagregowane formularze statystyczne. Powyższe ma na celu wyeliminowanie sytuacji, jaką stwarzają obecne przepisy ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, że poszczególni funkcjonariusze i osoby upoważnione do wykonywania kontroli, przesyłają do GITD dane z kontroli, podczas gdy chodzi tu o dane zbiorcze z konkretnych okresów sprawozdawczych (w zależności od tego, czy zagregowane dane będą wykorzystane do oceny poziomu naruszeń przepisów, czy do złożenia raportu Komisji Europejskiej – przewidziane są różne terminy i formy oraz sposób przekazywania tych danych).

W art. 1 pkt 7 projektu (dot. art. 87 ust. 1 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym) do zakresu niezbędnych dokumentów, jakie obowiązany jest posiadać kierowca dodano zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców, w związku z wdrożeniem decyzji Komisji 2007/230/WE oraz zawartego w niej formularza wypełnianego przed rozpoczęciem podróży przez przewoźnika i podpisywanego przez kierowcę, w przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu chorobowym, na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

We wskazanym wyżej artykule 87 dodano ust. 5 zobowiązujący podmiot wykonujący przewóz drogowy do przechowywania przez rok, otrzymanych od służb kontrolnych protokołów i dokumentów z kontroli drogowych kierowców oraz z kontroli w przedsiębiorstwach. Stanowi to wykonanie wyraźnego obowiązku określonego w dyrektywie.

Niezależnie od przepisów dyrektywy, na podstawie przepisów ustawy z 1974 r. - Kodeks pracy i przepisów innych ustaw oraz rozporządzeń, podmioty prowadzące działalność przewozową mają obowiązek przechowywania dokumentacji dotyczącej zatrudnionych pracowników i pracowników wykonujących przewozy na ich rzecz. Na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 podmioty te mają także obowiązek, przez rok, przechowywać wykresówki, zapisy pobrane z cyfrowego urządzenia rejestrującego i z karty kierowcy do tachografu cyfrowego oraz wydruki i inne dokumenty związane z przepisami dot. czasu pracy kierowcy. Bez względu więc na koszty, jakie mogą powstać w wyniku nałożenia na przewoźników ewentualnych dodatkowych obowiązków archiwizacyjnych, muszą one być zrealizowane. Warto zauważyć, że gromadzenie np. protokołów z kontroli, nie powinno być traktowane jedynie w aspekcie dodatkowych ciężarów nałożonych na przewoźnika. Posiadanie dowodów wykonania i zamknięcia kontroli określoną decyzją lub wnioskami, jest przydatne dla uniknięcia ponownej kontroli w tym samym zakresie, wykonywanej przez inną służbę kontrolną. Może też być wykorzystane w postępowaniu dowodowym w analogicznej sprawie prowadzonej wobec innego kierowcy, lub w innym czasie.

Art. 20 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 na kierowcę nakłada obowiązek przechowywania „wszelkich dostarczonych przez Państwo Członkowskie dowodów dotyczących nałożonych kar lub wszczęcia postępowania do czasu, kiedy to samo naruszenie niniejszego rozporządzenia [(WE) nr 561/2006] nie będzie już mogło prowadzić do wszczęcia kolejnego postępowania lub nałożenia kary zgodnie z niniejszym rozporządzeniem”. Może to jedynie oznaczać, że w przedsiębiorstwach transportowych przechowywanych będzie znacznie mniej dokumentów, bowiem wiele z nich wozić będą ze sobą kierowcy.

W art. 1 pkt 9, dotyczącym art. 89 ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, wprowadzono ust. 2 wyłączający upoważnionych pracowników zarządców dróg oraz innych upoważnionych pracowników z kontroli przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców. Tym samym, ogranicza się krąg potencjalnych wnioskodawców o środki budżetowe na zakup standardowego wyposażenia kontrolnego oraz szkoleń w zakresie kontrolowania analogowych i cyfrowych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojazdach wykonujących przewozy drogowe.

Ponadto, w ust. 5 doprecyzowano treść delegacji ustawowej i dla właściwych ministrów.

Proponowana w niniejszym projekcie ustawy, zmiana ustawy z 2005 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, wynika z konieczności dostosowania jej przepisów do regulacji zaproponowanej w art. 54a ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, w zakresie przeniesienia obowiązków kontrolnych z Głównego Inspektora Transportu Drogowego do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. Zmiany te podyktowane są nowelizacją ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2001r. Nr 80, poz. 872 z późn. zm.) .

Należy podkreślić, iż proponowane rozwiązania co do zasady pokrywają się w tym zakresie z obowiązującymi w chwili obecnej przepisami ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Zasadą jest ponoszenie kosztów badań przez Skarb Państwa w przypadku stwierdzenia w toku kontroli, że ciśnieniowe urządzenie transportowe spełnia wymagania lub oznakowanie znakiem  $\pi$  tego urządzenia zostało dokonane zgodnie z przepisami prawa (art. 19o ust. 1 ustawy w brzmieniu obecnym oraz w art. 19o ustawy w projektowanym brzmieniu). Natomiast jedynie w przypadku wykazania podczas badań przeprowadzanych przez jednostkę notyfikowaną, że ciśnieniowe urządzenie transportowe nie spełnia wymagań lub oznakowanie znakiem  $\pi$  tego urządzenia zostało dokonane niezgodnie z przepisami prawa, nakładany jest na podmiot, który wprowadził to urządzenie do obrotu, obowiązek uiszczenia opłaty. W chwili obecnej opłata ta jest ustalana w drodze postanowienia Głównego Inspektora, na które służy zażalenie. Projektowane zmiany ustawowe przewidują przeniesienie ww. kompetencji i nałożenia tego obowiązku na wojewódzkiego inspektora transportu drogowego. Ponieważ kontrole ciśnieniowych urządzeń transportowych odbywać się mają na terenie całego kraju, przyczyni się to do zmniejszenia kosztów wykonywania ww. czynności. (brak konieczności dojazdów z siedziby GITD w Warszawie na miejsce kontroli). Mając na uwadze fakt, iż przedmiot badań jest:

- a) zróżnicowany konstrukcyjnie (np. pod pojęciem „butle” występują butle bezszwowe, kompozytowe, spawane),
- b) nowy lub stary (czyli wytworzony i eksploatowany przed wdrożeniem dyrektywy 1999/36/WE), krajowy lub importowany,
- c) zróżnicowany pod względem specyfikacji technicznych i wymagań w procesie produkcji,

a badania, o których mowa w projektowanym art. 19o ust.2:



a) mogą obejmować przykładowo: pomiary grubości ścian urządzenia, sprawdzanie wymiarów, badanie prawidłowości wykonania połączeń, właściwości użytych materiałów konstrukcyjnych, wyposażenia w osprzęt,

b) uzależnione są od sposobu oceny urządzenia zawartego wskazanego w certyfikacie ponownej oceny zgodności, o ile przedmiot go posiada,

określenie w ustawie precyzyjnej stawki maksymalnej opłaty za wykonywane badania, nie jest możliwe.

Warto zauważyć, że jeżeli koszt badania urządzenia, które nie spełnia wymagań określonych w przepisach prawa, przekroczyłby stawkę maksymalną ustaloną w ustawie, nadwyżkę ponad określoną stawkę, musiałby uiścić wojewódzki inspektor transportu drogowego, a w praktyce - właściwy miejscowo wojewoda, któremu podlegają wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego w ramach zespolenia.

Należy podkreślić, iż w chwili obecnej ww. opłata nie jest ustalana dowolnie. Wydając rozstrzygnięcie, Główny Inspektor uwzględnia uzasadnione koszty badań, a także rodzaj, konstrukcję i właściwości użytych materiałów, wiek badanego ciśnieniowego urządzenia transportowego oraz stopień skomplikowania i zakres tych badań.

W projektowanej zmianie przewiduje się, iż opłata będzie ustalana w drodze decyzji administracyjnej (nie zaś jak do tej pory – w trybie postanowienia), po przeprowadzeniu postępowania zgodnie z regułami określonymi w kodeksie postępowania administracyjnego. Decyzja Wojewódzkiego Inspektora podlegać będzie kontroli instancyjnej – w drodze odwołania do Głównego Inspektora. Natomiast rozstrzygnięcie organu odwoławczego będzie zaskarżane do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego i następnie Naczelnego Sądu Administracyjnego, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnym (Dz. U. nr 153, poz. 1270 ze zm.). Powyższe rozwiązanie wprowadza pełną kontrolę instancyjną nad rozstrzygnięciami Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego i tym samym wykluczona jest dowolność w ustalaniu opłaty.

W art. 4 projektu ustawy dokonano zmiany w art. 31 ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców poprzez dodanie ust. 2a. Celem tej zmiany jest wdrożenie decyzji Komisji 2007/230/WE oraz zawartego w niej formularza wypełnianego przed rozpoczęciem podróży przez przewoźnika i podpisywanego przez kierowcę, w przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu chorobowym, na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Stosowanie tego formularza, zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych na obszarze UE, ułatwić ma kontrolę przestrzegania przepisów socjalnych.

W zaproponowanym rozwiązaniu, pozostawia się zaświadczenie, o którym mowa w dotychczasowym przepisie, bowiem z praktyki działalności przewozowej wynika, że jest znacznie więcej powodów nieprowadzenia pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub nieposiadania zapisów w tachografie cyfrowym i na karcie kierowcy, lub wykresówek - niż przewidziane decyzją KE.

W projekcie ustawy zaproponowano, aby przepis odnoszący się do art. 54b ust. 2 i 3 zaczął obowiązywać po okresie *vacatio legis*, trwającym do 1 maja 2009 r. Chodzi o to, że nałożenie nowego obowiązku w zakresie gromadzenia danych statystycznych na Inspekcję i pozostałe służby kontrolne, wymaga okresu dostosowawczego i przygotowania nowego oprogramowania komputerowego. Obecny program agreguje i analizuje dane w układzie wynikającym z aktualnych przepisów. Zmiany w tym zakresie wiążą się z czasochłonnymi działaniami organizacyjno-technicznymi, które Inspekcja zamierza zrealizować własnymi środkami.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, projekt ustawy – w wersji z 22 lutego przekazanej do uzgodnień międzyresortowych – został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej MT.

Na obecnym etapie przygotowywania projektu ustawy żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem w trybie ustawy z 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Ustawa nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz.U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **1. Podmioty, na które będzie oddziaływała nowelizowana ustawa.**

Niniejszy projekt ustawy odnosi się przede wszystkim do organów kontrolnych uprawnionych do przeprowadzania kontroli przewozów drogowych w zakresie okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku, w szczególności do: Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, Szefa Służby Celnej oraz Głównego Inspektora Pracy.

Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy nakłada na przedsiębiorców lub podmioty wykonujące przewozy drogowe obowiązek przechowywania przez okres jednego roku, licząc od dnia otrzymania, przekazane im przez organy kontrolne dokumenty i protokoły z wyników kontroli przeprowadzonych na terenie ich siedziby lub dotyczące kontroli na drodze kierowców wykonujących przewóz na ich rzecz. Jest to obowiązek wynikający z art. 3 dyrektywy 2006/22/WE.

### **2. Zakres i przebieg prowadzonych konsultacji społecznych.**

W ramach procedury konsultacji społecznych, pierwotna wersja projektu ustawy została przesłana do następujących organizacji i instytucji:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
- 2) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
- 3) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 4) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 5) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 6) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego.

Odpowiedzi nadeszły z 4 instytucji, odpowiednio wymienionych w pkt 1, 3, 5 i 6. Większość zgłoszonych uwag w ramach konsultacji społecznych nie miała charakteru konkretnych propozycji lub zmian merytorycznych. Partnerzy społeczni, uznając za uzasadnioną potrzebę skoordynowania działań kontrolnych i ujednoczenia interpretacji przepisów oraz procedur

stosowanych przez różne organy kontrolne, przekazali ogólne refleksje na temat efektywności kontroli w transporcie drogowym.

Ponadto, wyrażone zostało stanowisko, że zwiększanie częstotliwości i zakresu kontroli – co jak wiadomo jest intencją dyrektywy 2006/22/WE, stwarza bariery w potencjalnym rozwoju przedsiębiorstw transportowych. Zdaniem MT jest to pogląd błędny i stawia kwestię swobody działalności gospodarczej w niewłaściwym świetle. Jak wiadomo, dążenie do jak największej liberalizacji dostępu do rynku transportu drogowego i do zawodu przewoźnika, oznaczająca znoszenie barier ilościowych, prowadzi jednocześnie do stosowania kryteriów jakościowych o zharmonizowanym, na poziomie UE, charakterze w celu zapewnienia jednolitych warunków konkurencji i ochrony zarówno przewoźników, jak i ich klientów przed nieuczciwym postępowaniem. Z drugiej strony, postępująca liberalizacja warunków dostępu do rynku i do zawodu, znoszenie nadmiernej biurokracji, przedsięwzięcia prawno-organizacyjne ułatwiające i sprzyjające rozpoczynaniu legalnej działalności gospodarczej w zakresie przewozów drogowych nie mogą być tożsame z poczuciem bezwzględnej swobody i bezkarności wobec uzasadnionych i niezbędnych przepisów prawa. Do takich koniecznych uregulowań należy cały pakiet unijnych i polskich przepisów w zakresie czasu pracy kierowców, w tym – czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i odpoczynku kierowców (zarówno zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, jak i niebędących pracownikami), określane mianem „przepisów socjalnych”. Kontrola przestrzegania tych przepisów, o czym mowa w dyrektywie 2006/22/WE jest warunkiem zapewnienia z jednej strony, ochrony kierowców i innych mobilnych pracowników w przewozach drogowych przed nadmierną eksploatacją i brakiem dostatecznego odpoczynku (co jest zjawiskiem nagminnym w tym zawodzie), z drugiej – służy walce o bezpieczeństwo w ruchu drogowym i zmniejszanie skali wypadków drogowych.

Część uwag zgłoszonych w trakcie procedury konsultacji społecznych wykraczała poza treść merytoryczną projektowanej regulacji i odnosiła się do obowiązujących przepisów zawartych w ustawie o transporcie drogowym, których projekt ustawy zmienia. Nie ma podstaw dla wprowadzania postulowanych zmian i nie jest to celem projektu ustawy.

W toku prac nad nową koncepcją projektu ustawy, przewidującą skoncentrowanie się wyłącznie na obowiązkach kontrolnych i innych wymogach, określonych w dyrektywie 2006/22/WE (czyli w odniesieniu do problematyki przepisów socjalnych), uznano za niecelowe ponowne konsultowanie tego projektu z partnerami społecznymi. Wynika to z faktu, że dotychczasowe zainteresowanie partnerów społecznych, związków zawodowych

i innych podmiotów okazało się niewielkie, a ogólne refleksje i uwagi przesłane do MT, nie wniosły merytorycznie nic nowego do pierwotnego projektu ustawy.

Przedmiotowy projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, dzięki czemu stworzona została możliwość wypowiedzenia się partnerów społecznych i związków zawodowych na temat proponowanego przez MT rozwiązania.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa; skutki finansowe.**

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy spowoduje konieczność zwiększenia wydatków budżetowych na dodatkowe zatrudnienie w Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe podyktowane jest tym, iż katalog podstawowych zadań dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego a co za tym idzie i dla wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, został poważnie rozszerzony przede wszystkim przepisami zawartymi w dyrektywie 2006/22/WE.

Dotychczasowe doświadczenia i wskaźniki statystyczne pokazują, że Inspekcja Transportu Drogowego – jakkolwiek jest bardzo skuteczną i sprawną formacją kontrolną – nie jest w stanie - przy aktualnym stanie etatowym - sprostać rosnącym wymaganiom przepisów unijnych. 320 inspektorów zatrudnionych w tej służbie nie może efektywnie skontrolować setek tysięcy pracowników zatrudnionych w transporcie drogowym, w tym kierowców i ich pojazdów wykonujących miliony ton przewozów w relacjach międzynarodowych i na krajowym rynku przewozów drogowych, osób i rzeczy, jak również kierowców i pojazdów z zagranicy poruszających się po obszarze RP oraz tranzytem. Natomiast inne formacje kontrolne (jak Policja, Straż Graniczna czy Służba Celna), mimo formalnego umocowania w przepisach, nie angażują się dostatecznie w kontrole przewozów drogowych, w tym zwłaszcza przepisów socjalnych, tak aby realnie wspomagać Inspekcję. Przyczyn jest wiele, a wśród nich należy wymienić wykonawstwo innych ważnych zadań kontrolnych, jak również brak odpowiednio przeszkolonej kadry i wyposażenia niezbędnego do kontroli urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pojazdach samochodowych przewoźników.

W przypadku założenia, iż główny ciężar kontroli w powyższym zakresie spoczywać miałyby nadal tylko na Inspekcji, należałoby zasadniczo, kilkakrotnie zwiększyć jej liczebność i przeszkolić wszystkich nowych inspektorów. Jednak niezależnie od tego czy Inspekcja uzyska większe lub mniejsze wzmocnienie kadrowe, niezbędne jest równoczesne faktyczne

zaangażowanie wszystkich służb kontrolnych posiadających formalne i szerokie kompetencje w zakresie kontroli przewozów drogowych, a w szczególności przestrzegania przepisów socjalnych, określone istniejącymi przepisami ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym. Kwestia ta wychodzi, jak już wyżej podkreślono, naprzeciw przepisom dyrektywy zobowiązującym Państwa Członkowskie do stosowania na ich terytorium jednolitej krajowej strategii kontroli.

Efektywne i skuteczne wykonywanie dotychczasowych i zwiększonych zasadniczo zadań kontrolnych, w praktyce wyłącznie siłami Inspekcji, wymaga podjęcia w trybie pilnym decyzji o zmianie naliczeń kadrowych w zakresie tej formacji. Uzasadnionym rozwiązaniem jest podwojenie liczby inspektorów (zatrudnionych w 16 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego) z 320 do 640, już w 2008 roku. Przy aktualnym stanie kadr Inspekcji, jej skuteczność w zakresie przeprowadzania kontroli przewozów drogowych jest obecnie w praktyce wysoce iluzoryczna a jak już podkreślano, formalne kompetencje, jakie posiadają inne poza Inspekcją służby kontrolne, nie znajdują faktycznego przełożenia na praktyczne, codzienne i konsekwentne działania. Wspólne akcje z Inspekcją Transportu Drogowego organizowane lokalnie i doraźnie, są ważne i pomocne w walce o bezpieczeństwo ruchu drogowego, jednak nie gwarantują realnego, stałego i konsekwentnego wzmocnienia sił Inspekcji. Warto odnotować, że w czasie takich wspólnych działań, wyszkoleni funkcjonariusze innych, poza Inspekcją, służb są w stanie wykonać naprawdę dobrą pracę, co tylko świadczy na korzyść koncepcji aktywnego włączenia innych służb do kontroli przewozów drogowych. Przy jednoczesnym niezbędnym wzmocnieniu kadrowym tej wysoce wyspecjalizowanej formacji, jaką jest Inspekcja, możliwe będzie osiągnięcie naprawdę wysokich efektów zarówno w postaci zwiększenia liczby kontrolowanych kierowców i przewoźników, poprawy egzekwowalności przepisów prawa, jak i – w dalszej perspektywie – zmniejszenia liczby naruszeń przepisów socjalnych. Jak wiadomo, obecnie te naruszenia stanowią ok. 85% wszystkich naruszeń popełnianych przez kierowców i przewoźników.

W wytycznych zawartych w dokumentach KE oraz w przepisach dotyczących kontroli wydanych na poziomie unijnym, jednoznacznie podkreślana jest konieczność rzetelnego i kompleksowego kontrolowania zarówno kierowców, przewoźników jak i pojazdów używanych w przewozach drogowych. Zwraca się również uwagę na aspekt oszczędności czasu i dążenie do skracania czasu trwania kontroli drogowych. Stąd tak ważne jest, z jednej strony – dysponowanie odpowiednią liczbą dobrze wyszkolonych i wyposażonych służb kontrolnych, z drugiej zaś – stworzenie organizacyjno-prawnych podstaw dla wspólnego

wykonywania tych kontroli z innymi polskimi służbami, współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym.

Jak wspomniano wyżej, dla wykonania zadań przewidzianych przepisami niniejszego projektu ustawy, niezbędne jest podwojenie liczby inspektorów transportu drogowego z 320 do 640, już w 2008 roku. Trzeba podkreślić, że roczne wydatki bieżące związane z zatrudnieniem jednego inspektora kształtują się na poziomie około 78 tys. zł, a dochody budżetu państwa realizowane w ciągu roku z tytułu kar pieniężnych nakładanych przez jednego inspektora w roku 2006 osiągnęły poziom około 220 tys. zł. Łatwo zauważyć, że przyjęcie powyższego rozwiązania skutkować będzie wzrostem wpływów netto do budżetu państwa.

Zgodnie z przepisami ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym zatrudnienie pracownika na stanowisku inspektora transportu drogowego poprzedzone jest skierowaniem go na sześciomiesięczny kurs specjalistyczny dla kandydatów na inspektorów. Przyjmując założenie, że kandydaci na inspektorów zostaliby przeszkoleni w 2008 roku w dwóch następujących po sobie edycjach kursu, obejmujących po 160 kandydatów, przewidywany wzrost wydatków i dochodów Inspekcji Transportu Drogowego przedstawiałby się następująco:

	Rok 2008	Rok 2009
Wzrost zatrudnienia (osoby)	320	320
Wzrost zatrudnienia (etaty)	240	320
Dodatkowe wydatki budżetowe (zł)	43 429 000	28 474 000
Dodatkowe dochody budżetowe (zł)	15 200 000	60 800 000
<b>Bilans dochodów i wydatków (zł)</b>	<b>- 28 229 000</b>	<b>32 326 000</b>

Bardziej szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzonej kalkulacji przewidywanych kosztów finansowych projektu ustawy o zmianie ustawy w latach 2008 i 2009 związanych z dodatkowym zatrudnieniem w Inspekcji Transportu Drogowego, przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Wydatki dotyczące (w zł):	2008 r.	2009 r.	
1.	<b>przydzielenia 320 etatów inspektorów transportu drogowego w tym:</b>	koszt kursu specjalistycznego	3.680.000	0
		koszt corocznych szkoleń	0	165.000
		wynagrodzenia osobowe inspektorów	11.088.000	14.784.000
		pochodne od wynagrodzeń	2.175.000	2.900.000
		zakup umundurowania	1.072.000	545.000
		pierwsze wyposażenie inspektorów	92.000	0

		inne wydatki bieżące	3.680.000	5.520.000
		zakup pojazdów specjalistycznych	17.000.000	3.400.000
		zakup komputerów przenośnych z oprogramowaniem	4.640.000	1.160.000
		<b>RAZEM</b>	<b>43.427.000</b>	<b>28.474.000</b>
2.	<b>współpracy GITD w ramach ECR</b>	Koszt wyjazdów zagranicznych	70.000	70.000
		Koszt udziału 16 osób z WITD oraz 4 osób z GITD w szkoleniach zagranicznych (wymiana doświadczeń)	270.400	270.400
		Koszt organizacji szkoleń dla pracowników/inspektorów z innych państw członkowskich UE	128.100	128.100
		<b>RAZEM</b>	<b>468.500</b>	<b>468.500</b>
3.	<b>realizacji przez GITD dodatkowych zadań wprowadzanych nowelizacją ustawy</b>	Przydzielenie 5 etatów na realizację 6 dodatkowych zadań	363.500	29.030
		<b>RAZEM</b>	<b>363.500</b>	<b>29.030</b>
4.	<b>OGÓLEM: koszt projektu</b>		<b>44.259.000</b>	<b>28.971.530</b>
<b>OGÓLEM: dochód do budżetu państwa</b>			<b>15.200.000</b>	<b>60.800.000</b>
<b>RÓŻNICA: pomiędzy wydatkami poniesionymi na projekt a dochodem dla budżetu państwa</b>			<b>- 29.059.000</b>	<b>31.828.470</b>

Jak wynika z powyższego zestawienia, bardzo duży udział w przewidywanych wydatkach stanowią jednorazowe wydatki związane z organizacją kursu specjalistycznego oraz wydatki majątkowe przeznaczone na zakup wyposażenia dla nowozatrudnionych inspektorów transportu drogowego, w szczególności pojazdów specjalistycznych oraz sprzętu komputerowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem.

Inspektorzy transportu drogowego zatrudnieni są na podstawie przepisów ustawy o służbie cywilnej. Wynagrodzenia inspektorów ustalane są na podstawie tabeli nr IV, znajdującej się w załączniku nr 1 do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2007 r. w sprawie określenia stanowisk urzędniczych, wymaganych kwalifikacji zawodowych, stopni służbowych urzędników służby cywilnej, mnożników do ustalania wynagrodzenia oraz szczegółowych zasad ustalania i wypłacania innych świadczeń przysługujących członkom korpusu służby cywilnej (Dz. U. z dnia 25 stycznia 2007 r.)



Grupa stanowisk	Stanowisko	Wymagane kwalifikacje
1	2	3
<b>I. Wszystkie komendy, inspektoraty i inne jednostki organizacyjne stanowiące aparat pomocniczy kierowników zespolonych służb, inspekcji i straży wojewódzkich oraz kierowników powiatowych służb, inspekcji i straży</b>		
<b>II. Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego</b>		
Stanowiska samodzielne w służbie cywilnej	starszy inspektor transportu drogowego	wykształcenie wyższe
Stanowiska specjalistyczne w służbie cywilnej	inspektor transportu drogowego, młodszy inspektor transportu drogowego	wykształcenie średnie

Podczas planowania wynagrodzeń inspektorów transportu drogowego uwzględniano wynagrodzenia członków korpusu służby cywilnej w całej Inspekcji Transportu Drogowego (z uwagi na fakt podlegania wojewódzkich inspektorów transportu drogowego Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w latach 2004-2006).

W trakcie planowania wynagrodzeń przewidywano około 10% wzrost wynagrodzeń inspektorów ITD, z uwagi na ich specjalistyczne przeszkolenie (celem zmotywowania ich do pozostania w pracy w ITD po ukończeniu szkolenia).

Wysokość wynagrodzenia stanowi:

- 3200 zł – wynagrodzenie zasadnicze (+ składki ZUS);
- 160 zł – dodatek stażowy 5% (+ składki ZUS) – *przewiduje się, że przeciętny dodatek stażowy inspektora wynosi 5 %, z uwagi na ustawowo określone wymagania tj. 25 rok życia, wykształcenie średnie maturalne;*
- 490 zł – dodatek inspekcyjny – *przewiduje się przeciętny dodatek inspekcyjny w wysokości 15% wynagrodzenia zasadniczego.*

Przewidziana wysokość przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego uwzględnia również możliwość przydzielenia inspektorom wykonującym czynności kontrolne przysługuje miesięczny dodatek inspekcyjny do wynagrodzenia w wysokości do 100 % wynagrodzenia

na podstawie art. 78 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dodatkowo przewidziany wzrost wynagrodzenia inspektorów transportu drogowego ma charakter antykorupcyjny, biorąc w szczególności fakt dwukrotnie wyższego poziomu przeciętnego wynagrodzenia kierowcy (zatrudnionego w transporcie drogowym) w stosunku do wynagrodzenia inspektora transportu drogowego.

Jednocześnie należy podkreślić, iż powyższe ustalenie poziomu wynagrodzenia dla inspektora ma na celu również zahamowanie odpływu inspektorów transportu drogowego poza administrację publiczną. Na podstawie dostępnych danych podkreślenia wymaga, w okresie ostatnich 2 lat odeszło z pracy około 40 inspektorów (na ogólną liczbę 320 osób), podejmując po kursie specjalistycznym zatrudnienie w firmach transportowych. W świetle powyższego należy również zauważyć, że koszt wyszkolenia jednego kandydata na inspektora wynosi na dzień dzisiejszy to kwota 11 426, 80 zł, zaś już w 2009 roku wysokość dochodów realizowanych przez nowozatrudnionych inspektorów transportu drogowego znacznie przekroczy wydatki ponoszone w związku z ich zatrudnieniem i funkcjonowaniem.

Ponadto w tabeli dot. kosztów w pozycji „inne wydatki bieżące” w 2008 r. uwzględniono około 66% poziom wydatków w stosunku do roku 2009, kiedy przewidywane jest pełne obsadzenie nowych 320 etatów inspektorów transportu drogowego. Wydatki te obejmują wydatki przeznaczone na zapewnienie odpowiednich warunków pracy inspektorów m.in. materiały biurowe, zakup energii, opłaty za czynsz, opłat i podatków. Związane są także z użytkowaniem pojazdów oraz maszyn i urządzeń. Wydatki te dotyczą w większości obsługi inspektorów jako pracowników. W „innych zakupach majątkowych” uwzględniono również między innymi zakup wyposażenia kontrolnego inspektorów.

Odnosnie kosztów szkoleń – koszt udziału 1 kandydata na inspektora ITD w sześciomiesięcznym kursie specjalistycznym wynosi 11 426, 80 zł. Koszty te uwzględniają: wynajem sal wykładowych, bazy noclegowej oraz wyżywienia, umowy o dzieło z wykładowcami, a także materiałów szkoleniowych. Poza tym inspektorzy transportu drogowego na podstawie art. 76. ust. 3 ustawy o transporcie drogowym podlegają co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

Przewidywany koszt przeszkolenia 320 inspektorów wynosi na dzień dzisiejszy około 165 tyś. zł rocznie, zawiera przede wszystkim wynagrodzenie wykładowców, opłaty związane z zapewnieniem bazy noclegowej i wyżywienia.

Niezależnie od wskazanych wyżej wpływów do budżetu państwa, zatrudnienie nowych inspektorów przyczyni się również, wg szacunków Ministerstwa Transportu do wyraźnego zwiększenia wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu tak kar nakładanych za przekroczenie dopuszczalnej masy czy nacisków osi pojazdów, jak również w związku z „uszczelnieniem” systemu winietowego poprzez zwiększenie liczby kontroli (wg tzw. realistycznego scenariusza opracowanego przez PriceWaterhouseCoopers na zlecenie Ministerstwa Transportu<sup>9</sup>, całkowity wzrost wpływów do KFD w roku 2013 wyniesie 57% w porównaniu z rokiem 2007r. (wzrost z 600 mln do 940 mln PLN). Ponadto, zwiększenie liczby inspektorów transportu drogowego i częstotliwości kontroli, przyczynić się powinno do ograniczenia liczby zdarzeń drogowych z udziałem kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, czego efekty będą odczuwalne i dla budżetu państwa i dla społeczeństwa, dzięki obniżeniu kosztów ponoszonych przez służbę publiczną na leczenie ofiar wypadków, wypłaty rent, zasiłków chorobowych i innych świadczeń dla osób poszkodowanych. Według szacunków Unii Europejskiej koszt społeczny jednej ofiary śmiertelnej to ok. 1 mln euro. Kolejne spodziewane pozytywne skutki wzrostu skuteczności i efektywności kontroli w warunkach zwiększonej liczebności inspektorów to ograniczenie zjawiska degradacji dróg poprzez intensyfikację częstotliwości ważenia pojazdów oraz uzyskanie większego wpływu na ograniczenie „szarej strefy” w zakresie przewozu osób i towarów.

W związku z wdrożeniem przepisów projektowanej ustawy w związku z poważnym wzrostem obowiązków Głównego Inspektora oraz podwojeniem liczby inspektorów wystąpi konieczność zwiększenia wydatków budżetowych na dodatkowe zatrudnienie w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Podkreślenia wymaga, iż w chwili obecnej zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym Główny Inspektor Transportu Drogowego:

- 1) opracowuje kierunki działania Inspekcji w porozumieniu z organizacjami zrzeszającymi przewoźników o zasięgu ogólnokrajowym i plany kontroli o znaczeniu ogólnokrajowym, zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) określa metody i formy wykonywania zadań przez Inspekcję, w zakresie nieobjętym innymi przepisami wydanymi na podstawie ustawy;
- 3) organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów;
- 4) przygotowuje projekty aktów prawnych w zakresie kontroli przewozów drogowych.

Przepisy omawianej nowelizacji przewidują się wzrost kompetencji Głównego Inspektora o sześć kolejnych dodatkowych zadań a mianowicie:

---

<sup>9</sup> Analiza i prognoza wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego [...] w latach 2007-2013

- 1) opracowywanie, we współpracy z Komendantem Głównym Policji, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Szefem Służby Celnej oraz Głównym Inspektorem Pracy, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 2) zapewnienie uczestnictwa Inspekcji, co najmniej sześć razy w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego Państwa Członkowskiego lub Państw Członkowskich, kontrolach drogowych kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 561/2006; kontrole takie są wykonywane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i mogą być przeprowadzane wspólnie z polskimi organami kontrolnymi;
- 3) realizacja, co najmniej raz w roku, wspólnego z właściwymi organami odpowiedzialnymi za kontakty wewnątrzspółnotowe w zainteresowanych Państwach Członkowskich, programu szkolenia w zakresie najlepszych praktyk kontrolnych oraz wymiany pracowników;
- 4) udzielanie właściwym organom innego Państwa Członkowskiego niezbędnej pomocy i wyjaśnień w sytuacji, kiedy brak jest wystarczających danych do stwierdzenia w czasie kontroli drogowej przeprowadzanej na terytorium tego Państwa Członkowskiego, że kierowca pojazdu zarejestrowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, naruszył przepisy w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku;
- 5) zapewnienie uczestnictwa swojego przedstawiciela w Komitecie wspierającym Komisję Europejską, ustanowionym zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85;
- 6) wymienianie z właściwymi organami Państw Członkowskich, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na szczególne żądanie, informacje dostępne na podstawie art. 19 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Mając na uwadze przewidywany wzrost obowiązków związany z wdrożeniem do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2006/22/WE oraz innych dyrektyw, niezapewnienie środków na zwiększenie zatrudnienia spowoduje zagrożenie realizacji obowiązków nałożonych przepisami unijnymi. Zwiększenia zatrudnienia w 2008 r. o 5 osób w GITD wymaga stworzenia stanowisk pracy dla wykonania poniższych zadań:

- 1 osoba ds. bieżącej koordynacji szkoleń inspektorskich, docelowo w kontroli wewnętrznej GITD. W chwili obecnej w kontroli wewnętrznej przewidziane są 2 etaty, natomiast podwojenie liczby inspektorów docelowo o 320 etatów spowoduje konieczność wzmocnienia ww. komórki,

- 2 osoby ds. kontaktów wewnątrzspółnotowych i współpracy międzynarodowej. Powyższe wynika w szczególności ze wskazania Głównego Inspektora jako organu odpowiedzialnego za kontakty wewnątrzspółnotowe w zakresie kontroli przepisów dotyczących czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców wykonujących przewozy drogowe. Drugi pracownik jest konieczny do udzielania właściwym organom innego Państwa Członkowskiego niezbędnej pomocy i wyjaśnień. Realizacja tego zadania wynika wprost z zapisów wdrażanej dyrektywy 2006/22/WE, zaś organ będzie obowiązany dodatkowo do koordynacji wymiany informacji pomiędzy organami Państw Członkowskich a krajowymi organami odpowiedzialnymi za realizację zadań w związku z wykonywaniem przewozów drogowych, np. ze starostwami, Państwową Inspekcją Pracy i Policją,
- 1 osoba ds. sprawozdawczości – z zakresu dyrektywy 2006/22/WE i rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Należy podkreślić, iż ww. akty prawne przewidują obowiązek zbierania nowych danych, uwzględniający ściśle określony podział na odpowiednie kategorie danych statystycznych z kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców. Mając na uwadze, iż w celu realizacji tych obowiązków, niezbędne jest zapewnienie koordynacji działań wszystkich służb kontrolnych, które są uprawnione do kontroli przepisów socjalnych (m.in. Policja, Państwowa Inspekcja Pracy, funkcjonariusze celni i Straż Graniczną), konieczne jest zwiększenie zatrudnienia w samym GITD. Podkreślenia wymaga również obowiązek przygotowywania jednolitej strategii kontroli, która wymaga współpracy z Komendantem Głównym Policji, Szefem Służby Celnej, Głównym Inspektorem Pracy, Komendantem Głównym Straży Granicznej,
- 1 osoba ds. sprawozdawczości – z zakresu dyrektywy 2000/30/WE i dyrektywy 95/50/WE. W chwili obecnej Główny Inspektor odpowiedzialny jest za sprawozdawczość wynikającą z zakresu dyrektywy 2000/30/WE dot. przeprowadzonej kontroli stanu technicznego pojazdów przez wszystkie upoważnione do kontroli służby. Obowiązki te dodatkowo wykonuje jeden pracownik odpowiedzialny za nadzór inspekcyjny. Aktualnie trwają również zaawansowane prace legislacyjne dot. zmiany ustawy o transporcie drogowym ustawą z dnia 14 czerwca 2007 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej (prace w Senacie), gdzie nakładany jest obowiązek sprawozdawczy wynikający z dyrektywy 95/50/WE dot. przewozu towarów niebezpiecznych. Biorąc pod uwagę dodatkowe zadania, a także przewidywany wzrost liczby inspektorów oraz konieczność efektywnego przeprowadzania re-kontroli, niezbędne jest zapewnienie co najmniej 1 osoby odpowiedzialnej za sprawozdawczość do Komisji z zakresu stanu technicznego pojazdów oraz przewozu towarów niebezpiecznych. W przeciwnym razie

istnieje realne zagrożenie niewykonania obowiązków dot. sprawozdawczości do Komisji przy obecnym stanie zatrudnienia. Przy założeniu, że:

- średnia miesięczna płaca wynosi 3600, 00 brutto,
- średni koszt utrzymania pracownika w miesiącu wynosi 1737,00 zł brutto,
- pochodne od wynagrodzeń (składki na ubezpieczenia społeczne 17,23 % wynagrodzenia, składki na Fundusz Pracy 2, 45 %) – ok. 720 zł miesięcznie,

łącznie jak powinna zostać przewidziana w budżecie państwa na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika w roku 2008, wyniesie 72 700, 00 zł w skali roku, a dla 5 etatów – 363 500, 00 zł. Jednorazowy koszt utworzenia stanowiska pracy szacuje się w wysokości 5 806, 00 zł brutto/1; dla 5 pracowników = 29 030, 00 zł.

Łączna kwota wydatków budżetowych na 5 etatów dla dodatkowych pracowników GITD (wynagrodzenia) oraz wyposażenie ich stanowisk pracy szacowana jest na rok 2008, na poziomie ok. 393 000 zł (363 500, 00 + 29 030, 00).

W budżecie z przeznaczeniem dla GITD, jak i dla innych organów kontrolnych, które realizować będą dodatkowe zadania w zakresie współpracy międzynarodowej, wynikające z przepisów dyrektywy, należy zagwarantować także odpowiednią kwotę środków przeznaczonych na zagraniczne delegacje służbowe, przyjmowanie w Polsce grup z zagranicy i organizowanie wymiany kadr w celu szkolenia w organach kontrolnych innych Państw Członkowskich UE i w Polsce.

Przyjmując 20 wyjazdów rocznie, przy założeniu 3500 zł/wyjazd/na osobę, szacujemy iż kwota wydatków przeznaczonych na delegacje zagraniczne wyniesie 70 000 zł.

Odnosnie przewidywanych kosztów wyjazdów zagranicznych – są one związane są z:

- realizacją zadań określonych w art. 1 ust. 2 pkt 6 i 7 projektu zmiany ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw,
- członkostwem Inspekcji Transportu Drogowego w międzynarodowej organizacji Euro-Controle-Route. W ramach tego członkostwa dochodzi do wymiany inspektorów transportu drogowego na terenie Unii Europejskiej.

Ponadto w związku z zadaniami Głównego Inspektora, do których należy współpraca z zainteresowanymi właściwymi organami Państw Członkowskich Unii Europejskiej w zakresie przygotowania wspólnych programów szkoleń dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli i co najmniej raz w roku organizowanie takich szkoleń dla pracowników

organu wskazanego do kontaktów wewnątrzspółnotowych, należy zapewnić w budżecie państwa dodatkową kwotę z tym związaną.

Uczestniczenie 20 osób, jako przedstawicieli ITD, w szkoleniach zagranicznych (wymiana doświadczeń), przyjmując jako koszty przejazdu (przelotu) - 2400 zł/osobę oraz koszty pobytu dwutygodniowego, składające się z diety wraz z dietą dojazdową - ok. 200 zł/ dzień na osobę oraz hotelu - ok. 640 zł/dzień na osobę, szacujemy, że koszt udziału w szkoleniu jednego pracownika - wyniesie 13 520 zł. W szkoleniu corocznie będą brali udział inspektorzy z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego (16 osób) i pracownicy GITD (4 osoby).

W związku z powyższym szacujemy łączny koszt dla GITD i WITD na poziomie 270 400 zł.

Dodatkowe koszty dla GITD związane z organizacją szkoleń/ćwiczeń dla pracowników/inspektorów z innych państw członkowskich UE, przyjmując jako podstawę wyliczeń dwutygodniowe szkolenia/ćwiczenia, wyniosą razem dziennie - 9 150 zł.

GITD ponosić będzie koszty związane z wynajmem sal wykładowych (bazy dydaktyczno-szkoleniowej), z wykorzystaniem środków transportu w czasie zajęć praktycznych, z częściowym wyżywieniem uczestników szkolenia, koordynacją szkolenia i przygotowaniem materiałów szkoleniowych. Uczestnicy szkolenia ponosić będą koszty dojazdu, noclegów oraz częściowego wyżywienia. Łączne koszty organizacji dwutygodniowych szkoleń szacuje się na poziomie 128 100 zł.

#### **4. Wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, sytuację i rozwój regionalny.**

Wejście w życie ustawy nie spowoduje dodatkowych kosztów dla przedsiębiorców transportu drogowego, nie wpłynie negatywnie na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.

Wskazany w projekcie ustawy obowiązek przechowywania przez rok dokumentów i protokołów dotyczących kontroli przeprowadzanych na drogach lub w siedzibie podmiotu wykonującego przewozy drogowy, jest naturalną konsekwencją prowadzenia tej działalności usługowej. Tego rodzaju obowiązki przewiduje i reguluje swoimi przepisami także ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Zasadniczym celem projektowanej ustawy jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego przepisów i wytycznych dla Państw Członkowskich UE, zawartych w dyrektywie 2006/22/WE określającej minimalne, podstawowe warunki dla praktycznego i realnego kontrolowania, czy są stosowane i przestrzegane przepisy rozporządzeń: Rady (EWG) nr 3821/85 oraz (WE) nr 561/2006. Dyrektywa 2006/22/WE nie wprowadza – co należy podkreślić – nowych i nieznanych w transporcie drogowym, wymagań w zakresie kontroli, jedynie nieco bardziej różnicuje dane statystyczne, jakie mają być gromadzone i przekazywane w raportach do Komisji Europejskiej. Tym samym, poszerza listę pozycji kontrolnych, jakie w trakcie wykonywania kontroli na drodze lub w przedsiębiorstwie, ma sprawdzić funkcjonariusz kontroli. Podejście to jest związane nierozdzielnie z zakresem wymagań nałożonych na podmioty wykonujące przewozy drogowe, rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz ze wspomnianym już unowocześnieniem techniki rejestrowania zdarzeń w czasie prowadzenia pojazdu przez kierowcę, tj. zastosowaniem tachografów cyfrowych oraz kart kierowcy, przedsiębiorstwa, kontrolnej czy warsztatowej do tachografu cyfrowego. Do czasu wejścia w życie dyrektywy 2006/22/WE, w Państwach Członkowskich UE obowiązywała dyrektywa 88/599/EWG, analogicznie wymagająca wykonania określonego procentu kontroli w podziale na dni przepracowane przez kierowców czy ogólną liczbę skontrolowanych dni. Przewoźnicy i kierowcy nie spotykają się więc z nowym zjawiskiem w kontroli na drogach i w siedzibach przedsiębiorstw, a rosnąca częstotliwość kontroli ma stanowić gwarancję większej skuteczności walki z naruszeniami przepisów, a tym samym – wzrostu bezpieczeństwa na drogach.

Obowiązkiem każdego przewoźnika, kierowcy i innych podmiotów, występujących w łańcuchu transportowym, jest przestrzeganie obowiązujących przepisów. Podmioty wykonujące przewozy drogowe i w pełni przestrzegające przepisów prawa krajowego oraz rozporządzeń wspólnotowych składających się na pakiet przepisów socjalnych, nie powinny obawiać się skutków kontroli przeprowadzanych na drogach lub w ich siedzibach. Nie ma więc podstawy do przewidywania negatywnych efektów wprowadzenia przepisów projektowanej ustawy. Trudno zgodzić się z argumentem, że wzrost intensywności, częstotliwości i skuteczności kontroli na drogach i w przedsiębiorstwach, może prowadzić do wycofywania się firm z rynku bądź mieć negatywny wpływ na warunki konkurencyjności. Wprowadzane przepisy dot. norm czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku nie są nowe – obowiązują od ponad 20 lat, a obecnie zostały nieco zmodyfikowane, ulepszone i są bardziej przejrzyste. Chronią warunki socjalne kierowców, zabezpieczają ich przed nadmierną eksploatacją, przyczyniają się do eliminacji zmęczenia kierowców w czasie jazdy



– tym samym mają znaczenie w walce o bezpieczeństwo na drogach i troskę o zdrowie obywateli.

Wszyscy przewoźnicy i kierowcy na obszarze 27 Państw Członkowskich UE obowiązani są spełniać identyczne wymagania – nie może być więc mowy o zaburzeniu warunków konkurencji w transporcie drogowym. Nic nie usprawiedliwia niemożności dostosowania się firm przewozowych do wymagań w zakresie norm dotyczących czasu pracy kierowców i innych wymagań związanych z prowadzeniem działalności przewozowej.

Należy podkreślić, że zarówno w Polsce, jak i na całym obszarze Unii Europejskiej, wymagania w zakresie kontroli będą takie same, gwarantując jednocześnie – te same możliwości uczciwej konkurencji wszystkim podmiotom zaangażowanym w działalność usługową w transporcie drogowym.

Wejście w życie niniejszej ustawy spowoduje utworzenie 320 nowych etatów na stanowisku inspektora transportu drogowego w 16 wojewódzkich inspektoratach, co pozwoli na zatrudnienie tej właśnie liczby osób.

## **5. Zgodność projektu z prawem UE**

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.