



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 4061
Warszawa, 2 marca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
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 innych ustaw.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Stanisława Żmijana.

(-) Bogdan Bojko; (-) Janusz Chwierut; (-) Czesław Czechyra; (-) Jarosław Katulski; (-) Jan Kaźmierczak; (-) Domicela Kopaczewska; (-) Agnieszka Kozłowska-Rajewicz; (-) Adam Krupa; (-) Jan Kulas; (-) Tomasz Lenz; (-) Katarzyna Matusik-Lipiec; (-) Sławomir Neumann; (-) Mirosława Nykiel; (-) Marzena Okła-Drewnowicz; (-) Jarosław Pięta; (-) Grzegorz Roszak; (-) Sławomir Rybicki; (-) Jarosław Stolarczyk; (-) Wiesław Suchowiejko; (-) Marek Wojtkowski; (-) Ewa Wolak; (-) Ryszard Zawadzki; (-) Wojciech Ziemiak; (-) Stanisław Żmijan.

Ustawa z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.¹), zwanej dalej ustawą o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:

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

- „2) odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego,
- a) podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
 - b) kierowców,
 - c) osób zarządzających transportem, wykonujących obowiązki z zakresu zarządu transportem, a także innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.”

2) w art. 4 dodaje się pkt 22 w brzmieniu:

- „22) naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego – naruszenie przepisów:
- a) niniejszej ustawy,
 - b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85,
 - c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 684/92,
 - d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 881/92,
 - e) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie członkowskim, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 3118/93,
 - f) rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 12/98,
 - g) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG)

¹ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, Nr 176, poz. 1238, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 234, poz. 1574, Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, poz. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246

nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 2121/98,

- h) rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (WE) nr 1/2005,
- i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
- j) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006,
- k) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.²) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- l) ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008 z późn. zm.³)
- m) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.⁴) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie, zwanych dalej w skrócie przepisami o ruchu drogowym,
- n) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 z późn. zm.⁵) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- o) ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.⁶) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- p) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.⁷),

² zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678, Nr 281, poz. 2780 oraz z 2006 r. Nr 133, poz. 935

³ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1495 oraz z 2006 r. Nr 144, poz. 1042

⁴ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 129, poz. 1444, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 757, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i poz. 1497, Nr 25, poz. 202, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i poz. 1462, Nr 234, poz. 1573 i poz. 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i poz. 803, Nr 98, poz. 817, Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 43, poz. 246

⁵ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2004 r. Nr 69, poz. 625, Nr 92, poz. 880, Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 33, poz. 289, Nr 175, poz. 1462 oraz z 2006 r. Nr 249, poz. 1830

⁶ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962, Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 141, poz. 1184, z 2006 r. Nr 249, poz. 1834 i z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz Nr 192, poz. 1381

⁷ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1497, z 2007 r. Nr 99, poz. 661 oraz Nr 192, poz. 1381

- q) ustawy z dnia 29 listopada 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494 z późn. zm.⁸) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- r) ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. Nr 171, poz. 1225 z późn. zm.⁹) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- s) ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. Nr 124, poz. 859)
- t) wiążących Rzeczypospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego.”;

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

„Art. 11a. 1. Organ udzielający licencji prowadzi rejestr licencji.

2. W rejestrze licencji umieszcza się dane przedsiębiorcy, o których mowa w art. 11 ust. 1.

3. Rejestr licencji jest jawny.

4. Każdy ma prawo dostępu do danych zawartych w rejestrze licencji i do przeglądania akt przedsiębiorcy wpisanego do ewidencji.”;

4) w art. 14 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Jeżeli zmiany, o których mowa w ust. 1, polegają na zwiększeniu liczby pojazdów, przedsiębiorca może wystąpić z wnioskiem o wydanie dodatkowych wypisów z licencji.”;

5) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Art. 15. 1. Licencję cofa się:

1) w przypadku gdy:

- a) wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją,
- b) przedsiębiorca nie podjął działalności objętej licencją w ciągu 6 miesięcy od dnia jej wydania, pomimo wezwania organu licencyjnego do jej podjęcia;
- c) przedsiębiorca nie spełnia wymagań uprawniających do wykonywania działalności w zakresie transportu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 2.

2) jeżeli posiadacz licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką samowolnie zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych, zainstalowanych w pojeździe;

3) jeżeli przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie, o którym mowa w art. 4 pkt 3 lit. b, zlecił wykonanie przewozu rzeczy podmiotowi nieposiadającemu licencji.

2. W przypadku, gdy przedsiębiorca wykonujący transport drogowy przestał spełniać wymagania w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 3, cofnięcie licencji poprzedza się pisemnym wezwaniem przedsiębiorcy, do usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie:

⁸ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661

⁹ Zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2008 r. Nr 214, poz. 1346 i Nr 234, poz. 1570

- 1) roku – gdy posiadacz licencji przestał spełniać wymagania w zakresie sytuacji finansowej, o której mowa w art. 5 ust. 3 pkt 3, a jednocześnie istnieją podstawy do przypuszczeń, że ulegnie ona poprawie w najbliższej przewidywalnej przyszłości;
- 2) miesiąca – gdy posiadacz licencji przestał spełniać wymagania w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1, 2, 3a, 4 lub 5.

3. Wypis lub wypisy z licencji zatrzymuje się na okres 6 miesięcy, jeżeli jej posiadacz licencji:

- 1) rażąco lub wielokrotnie narusza przepisy w zakresie:
 - a) czasu pracy kierowców, czasu prowadzenia pojazdów i okresów wypoczynku;
 - b) pozostałych przepisów dotyczących wykonywania przewozu drogowego, o ile naruszenia te zagrażają życiu i zdrowiu;
- 2) samowolnie:
 - a) zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografów cyfrowych zainstalowanych w pojeździe, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2,
 - b) zmienia lub usuwa dane zapisane w tachografie cyfrowym lub na karcie kierowcy i karcie przedsiębiorstwa.

4. Przepis ust. 3 stosuje się jedynie w przypadku naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w tym przepisie, stwierdzonych w postępowaniu administracyjnym zakończonym ostateczną decyzją administracyjną nakładającą na przedsiębiorcę karę pieniężną.

5. Wypisy z licencji zatrzymuje się w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów, z których użytkowaniem związane są naruszenia, o których mowa w ust. 3, nie większej jednak niż 30% wszystkich posiadanych wypisów.

6. Zatrzymanie wypisów poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem posiadacza licencji, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 3, wszczyną się postępowanie w sprawie ich zatrzymania.

7. Decyzję administracyjną o cofnięciu licencji lub zatrzymaniu wypisów z licencji wydaje organ właściwy w sprawach wydania licencji.

8. Decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 7, staje się wykonalna po upływie 30 dni od jej doręczenia, jeżeli strona nie wniosła skargi na decyzję do właściwego sądu administracyjnego. W przypadku wniesienia skargi decyzja staje się wykonalna z chwilą:

- 1) odrzucenia skargi,
- 2) cofnięcia skargi, lub
- 3) wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi.

9. Posiadacz licencji jest obowiązany zwrócić odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 11, organowi, który wydał decyzję o cofnięciu licencji lub decyzję o zatrzymaniu wypisów z licencji, niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna.

10. W przypadku cofnięcia licencji nie może być ona ponownie udzielona wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna.

11. W przypadku zatrzymania wypisów z licencji nie można wydać kolejnych wypisów z licencji przez okres 6 miesięcy od dnia, w którym decyzja o zatrzymaniu stała się ostateczna.

12. Organ, o którym mowa w ust. 7, przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informację o decyzji ostatecznej w sprawie cofnięcia licencji lub zatrzymania wypisów z licencji.”;

6) w art. 16:

- a) w ust. 1 po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
- „5) utraty tytułu prawnego do dysponowania pojazdem – w przypadku licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką wydanej na ten pojazd;”
- b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. W razie śmierci osoby fizycznej posiadającej licencję organ, który jej udzielił, na wniosek osoby, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, wyraża zgodę, w drodze decyzji administracyjnej, na wykonywanie uprawnień wynikających z licencji przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od daty śmierci posiadacza tej licencji, pod warunkiem spełnienia przez wnioskodawcę wymagań określonych w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 3.”;
- c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
- „5. Posiadacz zgody, o której mowa w ust. 4, jest obowiązany spełnić wymaganie w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 3 pkt 2, 3a, 4 i 5 w terminie 6 miesięcy od dnia, w którym decyzja o jej wydaniu stała się ostateczna.”;
- 7)** po art. 16 dodaje się art. 16a w brzmieniu:
- „Art. 16a. 1. W razie cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia przedsiębiorca ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać transport drogowy.
2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do:
- 1) przedsiębiorcy, na którego przeniesione zostały uprawnienia z licencji, w trybie o którym mowa w art. 13 ust. 2;
 - 2) osoby fizycznej, która posiadała licencję, o której mowa w ust. 1, i zaprzestała wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozów drogowych.”;
- 8)** w art. 18 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Przy wykonywaniu przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą zabrania się:
- 1) umieszczania lub używania w pojeździe taksometru lub urządzeń o podobnym charakterze umożliwiających naliczenie należności za przejazd;
 - 2) umieszczania na pojeździe oznaczeń z nazwą, adresem lub telefonem;
 - 3) umieszczanie na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi;
 - 4) umieszczania na lub w pojeździe lamp lub innych urządzeń technicznych.”;
- 9)** po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:
- „Art. 33a. W razie zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego, podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 lub ust. 2 pkt 1 i 2, ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać przewóz drogowy.”;
- 10)** po art. 39m dodaje się art. 39n w brzmieniu:

„Art. 39n. 1. Ustanawia się odznakę "Wzorowy kierowca".

2. Odznaka, o której mowa w ust. 1, może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą.

3. Odznakę "Wzorowy kierowca" nadaje minister właściwy do spraw transportu.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady nadawania odznaki "Wzorowy kierowca", tryb przedstawiania wniosków, wzór odznaki, tryb jej wręczania i sposób noszenia, uwzględniając wymogi, jakie powinny spełniać wnioski o nadanie odznaki oraz kryteria stosowane przy jej nadawaniu.”;

11) w art. 42 ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„3b. Karta opłaty dobowej i siedmiodniowej może być wypełniona przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, w zakresie:

- 1) danych pojazdu, którym jest wykonywany przewóz;
- 2) okresu ważności karty opłaty drogowej.”;

12) w art. 50:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22;”;

b) uchyla się pkt 4-6;

c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) rodzaju używanego paliwa przez pobranie próbek paliwa ze zbiornika pojazdu mechanicznego;”;

d) po pkt 8 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) w zakresie wskazanym w odrębnych przepisach.”;

13) po art. 50a dodaje się art. 50b w brzmieniu:

„Art. 50b. 1. Inspekcja Transportu Drogowego w celu wykonywania zadań określonych w art. 50 może przetwarzać informacje, w tym również dane osobowe ze zbiorów prowadzonych na podstawie odrębnych przepisów przez organy władzy publicznej i państwowe jednostki organizacyjne: Ewidencji Działalności Gospodarczej, Krajowej Ewidencji Podatników, Krajowego Rejestru Karnego, Krajowego Rejestru Sądowego, Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności, Rejestru Podmiotów Gospodarki Narodowej, Centralnego Rejestru Ubezpieczonych i Centralnego Rejestru Płatników Składek, Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych.

2. Informacje i dane osobowe, o których mowa w ust. 1, udostępniane są Inspekcji Transportu Drogowego przez administratorów tych danych nieodpłatnie.

4. Informacje lub dane osobowe, o których mowa w ust. 1, udostępnia się, z zastrzeżeniem ust. 5, na pisemny, uzasadniony wniosek inspektora transportu drogowego upoważnionego imiennie przez odpowiedni organ Inspekcji Transportu Drogowego.

5. Informacje lub dane osobowe, o których mowa w ust. 1, udostępnia się za pomocą urządzeń teletransmisji danych, bez konieczności składania pisemnego wniosku, jeżeli zapewniono łącznie:

- 1) odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane lub informacje uzyskał;
- 2) zabezpieczenia techniczne i organizacyjne uniemożliwiające wykorzystanie danych lub informacji niezgodnie z celem ich uzyskania.

6. Informacje i dane osobowe, o których mowa w ust. 1, przechowuje się przez okres, w którym są one niezbędne dla realizacji ustawowych zadań wykonywanych przez Inspekcji Transportu Drogowego. Organy Inspekcji Transportu Drogowego dokonują weryfikacji tych danych nie rzadziej niż co 10 lat od dnia uzyskania informacji, usuwając dane zbędne.

7. Administrator informacji i danych osobowych, o których mowa w ust. 1, przetwarzający je na potrzeby Inspekcji Transportu Drogowego, jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.¹⁰).

8. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się potrzebami ujednoczenia wniosków oraz usprawnienia procesu udostępniania danych, określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 4.”;

14) w art. 55:

a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „3) kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografu cyfrowego;”

- pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5) żądania od podmiotu wykonującego przewóz drogowy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 6) wstępu na teren podmiotu wykonującego przewóz drogowy, w tym do pomieszczeń lub lokali, gdzie prowadzi on działalność lub przechowuje dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana ta działalność.”;

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

„1b. Przepisy ust. 1 pkt 5 i 6 i ust. 1a stosuje się odpowiednio do:

- 1) podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności do:
 - a) spedytora;
 - b) nadawcy;
 - c) odbiorcy;
 - d) załadowcy;

¹⁰ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. Nr 153 poz. 1271, z 2004 Nr 25 poz. 219, Nr 33, poz. 285, z 2006 r. Nr 104 poz. 708 i 711, z 2007 r. Nr 165, poz. 1170 oraz Nr 176, poz. 1238

- e) organizatora wycieczki;
 - f) organizatora transportu,
- 2) podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a, w okresie roku od dnia zaprzestania przez te podmioty wykonywania przewozów drogowych.”;

15) w art. 66 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Inspektorzy, po zakończeniu pracy, są obowiązani do codziennego zdawania broni i amunicji do podręcznego magazynku broni, znajdującego się w wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego albo w najbliższej jednostce Policji, gdzie inspektor wykonywał swoje zadania służbowe.”;

16) art. 71 otrzymuje brzmienie:

„Art. 71. Zatrzymanie pojazdu do kontroli może być dokonane tylko przez umundurowanych inspektorów.”;

17) w art. 72 w pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, oraz gromadzonych przez kontrolowany podmiot wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana w siedzibie organu kontroli.”;

18) w art. 73 dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu:

„1a. W przypadku, gdy w trakcie kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, przesłuchanie świadka podczas wykonywania tej kontroli może odbywać się bez udziału strony lub osoby przez nią wyznaczonej.”;

19) art. 76 ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) ukończyła 25 lat, posiada wymagany stan zdrowia oraz brak przeciwwskazań psychologicznych;”;

20) w art. 87 ust. 1 pkt 3 po lit g kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się lit h w brzmieniu:

„h) dokumenty związane z transgranicznym przemieszczaniem organizmów genetycznie zmodyfikowanych zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia.”;

21) po art. 91 dodaje się art. 91a w brzmieniu:

„Art. 91a. 1. Tworzy się Centrum monitoringu transportu drogowego, zwane dalej w skrócie „Centrum monitoringu”.

2. Do zadań Centrum monitoringu należy:

- 1) przyjmowanie i przetwarzanie informacji w zakresie:
 - a) liczby i zakresu wydanych i cofniętych:
 - licencji na wykonywanie transportu drogowego i wypisów z tych licencji,
 - zezwoleń na wykonywanie przewozów pasażerskich i wypisów z tych zezwoleń,

- zaświadczeń o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne i wypisów z tych zaświadczeń,
 - zaświadczeń dla kierowców nie posiadających obywatelstwa państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
- b) liczby i zakresu wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych przewoźnika oraz danych osobowych posiadaczy tych dokumentów,
 - c) stosowanych cen i taryf w przewozach drogowych oraz minimalnych kosztów ich wykonywania,
 - d) liczby przewiezionych osób i masy przewiezionych rzeczy,
 - e) liczby, rodzaju i wieku pojazdów wykonujących przewozy drogowe,
 - f) spełniania przez pojazdy, o których mowa w lit. e wymagań w zakresie ochrony środowiska,
 - g) liczby kierowców wykonujących przewóz drogowy i ich kwalifikacji;
 - h) liczby i zakresu wydawanych świadectw kwalifikacji zawodowej;
 - i) wydanych zagranicznych zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych,
 - j) liczby i zakresu wykorzystania karnetów TIR,
 - k) liczby i zakresu wykorzystania innych dokumentów tranzytu celnego,
 - l) liczby, rodzaju i kierunku przewozów drogowych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznych przewoźników;
- 2) coroczne, w terminie do dnia 30 czerwca, opracowywanie i przedstawianie ministrowi właściwemu ds. transportu raportu „Stan rynku przewozów drogowych w Polsce” zawierającego w szczególności:
- a) ocenę bieżącej sytuacji na rynku przewozowym, w tym koszty funkcjonowania przedsiębiorców wykonujących przewozy oraz minimalne uzasadnione ekonomicznie ceny i taryfy stosowane w przewozach drogowych, a także potencjał przewozowy polskiej branży transportowej, popyt i podaż w zakresie usług przewozowych,
 - b) prognozę rozwoju sytuacji na rynku przewozowym w okresie:
 - rocznym,
 - 5 letnim,
 - c) ocenę konkurencyjności przewozów drogowych w odniesieniu do:
 - przewozów kolejowych, lotniczych, morskich i śródlądowych,
 - przewozów drogowych realizowanych przez podmioty z innych państw europejskich
 - d) wykaz barier i utrudnień ograniczających rozwój przewozów drogowych;
3. Raport, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 publikowany jest w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz jest dostępny bezpłatnie w postaci elektronicznej we właściwym urzędowym publikatorze teleinformatycznym.
4. Informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1, przekazują do Centrum monitoringu corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia:
- 1) organ właściwy w sprawach wydawania licencji, zezwoleń i zaświadczeń odpowiednio do zakresu swojej właściwości – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a;
 - 2) jednostka, o której mowa w art. 38 ust. 2 – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b;

- 3) podmiot wykonujący przewozy drogowe – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. c-g;
- 4) organy i podmioty wydające świadectwa kwalifikacji zawodowej – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. h;
- 5) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. i;
- 6) organizacja, wydająca karnety TIR – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. j;
- 7) podmioty wydające inne dokumenty tranzytu celnego – w w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. k.

5. Centrum monitoringu prowadzi odpłatnie podległa ministrowi właściwemu do spraw transportu jednostka organizacyjna.

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

- 1) jednostkę prowadzącą Centrum monitoringu;
- 2) szczegółowy sposób, terminy i zakres informacji przekazywanych do Centrum monitoringu;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy przekazywaniu informacji.

7. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6 należy uwzględnić w szczególności:

- 1) konieczność posiadania przez jednostkę prowadzącą Centrum monitoringu odpowiedniego zaplecza organizacyjno-technicznego oraz posiadania wykwalifikowanej kadry;
- 2) przydatność przekazywanych danych do realizacji celów wskazanych w art. 83b ust. 2 pkt 2;
- 3) konieczność ochrony danych osobowych i nieujawniania tajemnicy handlowej.”;

22) art. 92 i 92a otrzymują brzmienie:

„Art. 92. 1. Kierowca wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze grzywny w wysokości od 300 do 2.000 złotych.

2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości grzywny za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.

3. Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca w przedsiębiorstwie transportem drogowym, o której mowa w art. 5 ust. 3 pkt 2, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, nawet nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości od 500 do 2000 złotych

4. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 3, oraz wysokości grzywny za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do ustawy.

5. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1 i 3, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Art. 92a. 1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 10.000 złotych za każde naruszenie.

2. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej nie może przekroczyć kwoty 10.000 złotych – w odniesieniu do kontroli drogowej.

3. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy nie może przekroczyć:

- 1) 15.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie do 10;
- 2) 20.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 11 do 50;
- 3) 25.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 51 do 250;
- 4) 30.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie większej niż 250;
- 5) 40.000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

4. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.

5. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy Kodeksu karnego i Kodeksu postępowania karnego.

6. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.

7. Przepisy ust. 1, ust. 3 pkt 5 i ust. 4-6 stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności do:

- 1) spedytora;
- 2) nadawcy;
- 3) odbiorcy;
- 4) załadowcy;
- 5) organizatora wycieczki;
- 6) organizatora transportu,

jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

8. Przepisy ust. 1 i ust. 3-6 stosuje się do podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a.”;

23) po art. 92a dodaje się art. 92b i art. 92c w brzmieniu:

„Art. 92b. 1. Nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach wypoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz:

- 1) zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006, rozporządzenia (EWG) 3821/85 oraz umowy AETR;
- 2) zapewnił prawidłowe zasady wynagradzania, nie zawierające składników wynagrodzenia i premii zachęcające do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006 lub do działań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego,

2. W przypadku naruszenia obowiązków i warunków wykonywania przewozu drogowego, w sytuacji, o której mowa w ust. 1, karze grzywny, na zasadach określonych w art. 92, podlega kierowca lub inna osoba odpowiedzialna za powstanie naruszenia.

Art. 92c. 1. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć, lub
- 2) za stwierdzone naruszenie, na podmiot wykonujący przewozy została nałożona kara przez inny uprawniony organ.

2. Przepisy ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio, w przypadku nałożenia kary przez uprawniony zagraniczny organ.”;

24) art. 93-95 otrzymują brzmienie:

„Art. 93. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 92a ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej właściwy ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organ, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Inspektor Pracy, który ujawni naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o którym mowa w art. 92a ust. 1, przekazuje protokół i inne dokumenty z przeprowadzonej kontroli właściwemu ze względu na miejsce kontroli wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, postępowanie administracyjne prowadzi i decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego.

4. Decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 1 i 3, staje się wykonalna po upływie 30 dni od jej doręczenia, jeżeli strona nie wniosła skargi na decyzję do właściwego sądu administracyjnego.

W przypadku wniesienia skargi decyzja staje się wykonalna z chwilą:

- 4) odrzucenia skargi,
- 5) cofnięcia skargi, lub
- 6) wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi.

5. Organ, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, w przypadku stwierdzenia okoliczności, o których mowa w art. 92b ust. 1 lub art. 92c.

Art. 94. 1. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa.

2. Karę pieniężną uiszcza się w formie przekazu na właściwy rachunek bankowy w terminie 21 dni od dnia w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

3. W przypadku, gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczypospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

4. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zachowania, lub
- 2) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewu ponosi zobowiązany podmiot.

5. W przypadku poboru kaucji przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, możliwe jest jej przekazanie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej. Koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, ponosi bezzwrotnie zobowiązany podmiot.

6. Kaucję przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 4 pkt 2.

7. Kaucję przekazuje się:

- 1) na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 2 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się wykonalna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia umarzającego postępowanie w sprawie o nałożenie kary pieniężnej.

8. W przypadku, gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 7 pkt 2.

Art. 95. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty podlegające kontroli i kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu wykonującego przewóz drogowy, na najbliższy parking strzeżony, jeżeli:

- 1) nie pobrano kaucji – w przypadku podmiotu, o którym mowa w art. 94 ust. 3,
- 2) nie usunięto niezwłocznie stwierdzonych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, lub
- 3) zakaz lub ograniczenie ruchu uniemożliwia dalszą jazdę.

2. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym.

3. Zwrot pojazdu z parkingu następuje, odpowiednio po:

- 1) przekazania kaucji przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, na zasadach, o których mowa w art. 94 ust. 4 i 5, lub
- 2) usunięciu przyczyny umieszczenia pojazdu na parkingu.

4. Jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia nałożenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z póź. zm.¹¹) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

5. W przypadku, gdy podczas kontroli granicznej stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92 ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę uprawniona jest do uniemożliwienia kontrolowanemu pojazdowi wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.”;

25) uchyla się rozdział 11a „Przepisy karne”;

26) uchyla się załącznik do ustawy;

27) dodaje się załączniki 1-3 do ustawy w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość grzywny w złotych
-----	---------------------------	----------------------------

¹¹ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2003 r. Nr 109, poz. 1031, Nr 213, poz. 2081, Dz. U. z 2005 r. Nr 132, poz. 1103, Nr 143, poz. 1203, Dz. U. z 2006 r. Nr 226, poz. 1648 oraz Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 99, poz. 664

1.	Nieokazanie wypisu z licencji, wypisu z zezwolenia lub innego wymaganego w związku z przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87	500
2.	Nieokazanie dokumentu potwierdzającego:	
2.1.	- ukończenie wymaganego w związku z wykonywaniem przewozu drogowego szkolenia	800
2.2.	- uzyskanie orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	800
2.3.	- uzyskanie orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	800
3.	Kierowanie pojazdem wykonującym przewóz drogowy w okresie obowiązywania zakazów lub ograniczeń w ruchu wprowadzonych dla określonej kategorii pojazdów dla tego pojazdu	500
4.	Kierowanie pojazdem wykonującym transport drogowy bez karty opłaty drogowej potwierdzającej uiszczenie wymaganej opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	1.000
5.	Kierowanie pojazdem wykonującym transport drogowy z nieprawidłowo umieszczoną kartą opłaty drogowej za przejazd pod drogach krajowych	300
6.	Nieprawidłowe wypełnienie karty opłaty za przejazd po drogach krajowych	300
7.	Wykonywanie przewozu drogowego zwierząt: z przekroczeniem dopuszczalnego czasu przewozu zwierząt lub naruszeniem zasad postoju	500
8.	Naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i okresach wypoczynku	
8.1.	- jednokrotne	500
8.2.	- wielokrotne lub z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego	2.000
9.	Naruszenie przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i postoju (tachografów i tachografów cyfrowych), wykresówek i kart kierowcy	2.000
10.	Wykonywanie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego w miejscu publicznym lub poza obszarem zabudowanym, bez wymaganego powiadomienia właściwych władz	1.000
11.	Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru	800
12.	Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez zabezpieczenia hamulcem postojowym	500
13.	Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w pojazdach przewożących towary niebezpieczne klasy 1, a także w ich pobliżu oraz podczas załadunku lub rozładunku tych towarów	2.000
14.	Naruszenie przepisów dotyczących załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego klasy 1 w miejscu publicznym na pojazdy lub z pojazdów, które znajdują się w odległości mniejszej niż 50 m	1.000
15.	Przewóz w jednostce transportowej przewożącej towary niebezpieczne pasażerów innych niż załoga pojazdu	500
16.	Naruszenie przepisów zakazu palenia, w trakcie manipulowania ładunkiem lub wykonywania czynności ładunkowych towarów niebezpiecznych, w pobliżu, jak i wewnątrz pojazdu lub kontenera	500
17.	Nieuzasadnione utrzymywanie pracy silnika pojazdu w czasie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego	1.000

Załącznik nr 2

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość grzywny w złotych
1.	Nie wyposażenie kierowcy w:	
1.1.	- wypis z licencji, wypis z zezwolenia, wypis z zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne	2.000
1.2.	- świadectwo kierowcy – dotyczy kierowców nie mających obywatelstwa państwa członkowskiego Unii Europejskiej,	1.000
1.3.	- zaświadczenie lub oświadczenie o spełnianiu wymagań w zakresie badań lekarskich i psychologicznych oraz odbycia wymaganego kursu dokształcającego,	300
1.4.	- inny dokument, o którym mowa w art. 87, wymagany w związku z realizowanym przewozem – nie dotyczy dokumentów wskazanych pod lp.3.-19.	500 za każdy dokument, maksymalnie 2000
2.	Nieprawidłowe, niepełne lub niezgodne ze stanem faktycznym wypełnienie dokumentu, o którym mowa w art. 87, wymaganego w związku z realizowanym przewozem – nie dotyczy dokumentów wskazanych pod lp.3.-19.	300 za każdy dokument, maksymalnie 2000
3.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę, który:	
3.1.	- nie ukończył wymaganego w związku z tym przewozem szkolenia,	1.000
3.2.	- nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na	1.000

3.3.	stanowisku kierowcy, - nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	1.000
4.	Nie wyposażenie kierowcy lub pojazdu w kartę opłaty drogowej potwierdzającą uiszczenie opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	1.000
5.	Wyposażenie kierowcy w nieprawidłowo umieszczoną lub nieprawidłowo wypełnioną kartę opłaty drogowej potwierdzającą uiszczenie wymaganej opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	500
6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego zwierząt kierowcy lub konwojenta nieposiadających kwalifikacji do transportu zwierząt potwierdzonych przez powiatowego lekarza weterynarii	500
7.	Niewyznaczenie wymaganego konwojenta do wykonywania przewozu drogowego zwierząt	500
8.	Niesporządzenie planu trasy dla trwającego dłużej niż 8 godzin przewozu drogowego zwierząt bez	1.000
9.	Nieprawidłowe sporządzenie planu trasy dla trwającego dłużej niż 8 godzin przewozu drogowego zwierząt	500
10.	Nieuzyskanie wymaganego w przewozie drogowym	
10.1.	- orzeczenia lekarza weterynarii potwierdzającego, że zwierzęta nadają się do transportu dla przewozu drogowego zwierząt,	500
10.2.	- świadectwa zdrowia zwierząt	500
11.	Dopuszczenie do przekroczenia czasu przewozu zwierząt lub naruszenia zasad postępowania	500
12.	Niedopełnienie obowiązku w zakresie wykorzystania pojazdu dopuszczonego do przewozu:	
12.1.	- zwierząt	1.000
12.2.	- zwierząt danego gatunku	500
13.	Dopuszczenie do nie powiadomienia lekarza weterynarii o ujawnionej podczas przewozu chorobie, zranieniu albo padnięciu transportowanego zwierzęcia	500
14.	Dopuszczenie do niedopełnienia warunków specjalnych określonych dla przewozu zwierząt	500
15.	Niedopełnienie lub niewłaściwe wykonywanie obowiązków związanych z obsługą zwierząt podczas wykonywania ich przewozu	1.000
16.	Dopuszczenie do przewozu drogowego bez wymaganego świadectwa określonego w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów	2.000
17.	Dopuszczenie do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku	2.000
18.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem powodującym hałas w stopniu przekraczającym dopuszczalny poziom	200
19.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wydzielającym szkodliwe substancje w stopniu przekraczającym dopuszczalny poziom	300
20.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w zbiorniki napełniane pod ciśnieniem bez wymaganej decyzji dopuszczającej	1.000

Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary pieniężnej w złotych
1.	NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA TRANSPORTU DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY WŁASNE	
1.1.	Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji, z wyłączeniem taksówek	8.000
1.2.	Wykonywanie transportu drogowego taksówką bez wymaganej licencji	6.000
1.3.	Wykonywanie transportu drogowego taksówką pojazdem nie wymienionym w licencji	2.000
1.4.	Wykonywanie przewozu na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia	8.000
1.5.	Nie zgłoszenie na piśmie organowi, który udzielił licencji, zmiany danych, o których mowa w art. 8, w wymaganym terminie	800
1.4.	Niepoddanie się lub utrudnianie kontroli	10.000

1.5.	Nieprzechowywanie lub niepełne przechowywanie dokumentów i innych nośników informacji, o których mowa w art. 16a przez podmioty wymienione w tym przepisie	10.000
2.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU PRZEWOZU DROGOWEGO OSÓB	
2.1.	Wykonywanie przewozu regularnego bez wymaganego zezwolenia	8.000
2.2.	Wykonywanie przewozu regularnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu dotyczących:	
2.2.1.	- dni	2.000
2.2.2.	- godzin odjazdu i przyjazdu	500
2.2.3.	- ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	3.000
2.3.	Wykonywanie przewozu regularnego bez obowiązującego rozkładu jazdy	2.000
2.4.	Wykonywanie przewozu regularnego pojazdem innym niż autobus	5.000
2.5.	Wykonywanie przewozu autobusem, który:	5.000
2.5.1.	- nie odpowiada wymaganym warunkom technicznym ze względu na rodzaj wykonywanego przewozu regularnego	5.000
2.5.2.	- nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia i oznakowania w związku z przewozem określonej kategorii pasażerów	2.000
2.6.	Pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym regularny przewóz niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości	2.000
2.7.	Nie wydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd	2.000
2.8.	Nie zgłoszenie na piśmie organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, o których mowa w art. 22b, w wymaganym terminie	800
2.8.	Wykonywanie przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą z naruszeniem zakazu:	
2.8.1.	- umieszczania lub używania w pojeździe taksometru lub urządzeń o podobnym charakterze umożliwiających naliczenie należności za przejazd	8.000
2.8.2.	- umieszczania na pojeździe oznaczeń z nazwą, adresem lub telefonem	8.000
2.8.3.	- umieszczania na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi	8.000
2.8.4.	- umieszczania na lub w pojeździe lamp lub innych urządzeń technicznych	8.000
3.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH I PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH	
3.1.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego ważnego zezwolenia	10.000
3.2.	Niewypełnienie przed wjazdem na terytorium RP lub niewłaściwie wypełnienie wymaganego przy międzynarodowym przewozie drogowym rzeczy zezwolenia	8.000
3.3.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu	8.000
3.4.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego:	
3.4.1.	- bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia	8.000
3.4.2.	- pojazdem nie spełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu	8.000
3.5.	Wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	10.000
3.6.	Wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu	10.000
3.7.	Zlecenie przewozu drogowego zagranicznemu podmiotowi nie posiadającego wymaganego zezwolenia na	10.000

	transport kabotażowy	
3.8.	Zlecenie przewozu rzeczy pojazdem nienormatywnym podmiotowi nie posiadającemu wymaganego zezwolenia	8.000
3.9.	Umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym	8.000
4.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	
4.1.	Naruszenie przepisów o dokumentach wymaganych przy przewozie towarów niebezpiecznych	
4.1.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez dokumentu przewozowego	2.000
4.1.2.	Nieprawidłowe sporządzenie dokumentu przewozowego dla wykonywanego przewozu towarów niebezpiecznych	500
4.1.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych przez kierowcę nie posiadającego wymaganego zaświadczenia ADR o ukończeniu szkolenia	2.000
4.1.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez pisemnej instrukcji dla kierowcy	250
4.1.5.	Nieprawidłowe sporządzenie pisemnej instrukcji dla kierowcy wykonującego przewóz towarów niebezpiecznych	100
4.1.6.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych bez wymaganego świadectwa dopuszczenia dla pojazdu wykonującego taki przewóz	6.000
4.1.7.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych bez wymaganego świadectwa dopuszczenia dla przedziału ładunkowego lub osłony dla pojazdu wykonującego przewóz niektórych towarów niebezpiecznych	2.000
4.1.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie operacji transportowej	6.000
4.1.9.	Załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym lub na obszarze zabudowanym bez wymaganego specjalnego zezwolenia	2.000
4.1.10.	Wykonywanie przewozu drogowego materiału promieniotwórczego bez wcześniejszego uzyskania zatwierdzenia przez właściwą władzę	2.000
4.2.	Naruszenie przepisów o sposobie przewozu towarów niebezpiecznych	
4.2.1.	Wykonywanie przewozu drogowego: - systemą towarów niedopuszczonych do przewozu w systemie, - luzem towarów niedopuszczonych do przewozu luzem, lub - w sztukach przesyłki towarów niedopuszczonych do przewozu w sztukach przesyłki	6.000
4.2.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących zakazu ładowania razem lub pakowania razem	3.000
4.2.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	800
4.2.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących dopuszczalnego stopnia napełnienia cysterny	4.500
4.2.5.	Wykonywanie przewozu drogowego materiałów reagujących ze sobą niebezpiecznie, umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny	5.000
4.2.6.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem zanieczyszczonym pozostałościami przewożonych uprzednio w sztukach przesyłki towarów niebezpiecznych	1.500
4.2.7.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w ilościach przekraczających ilości dozwolone	2.000
4.2.8.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych z naruszeniem wymaganych środków ostrożności przy ich przewozie razem z artykułami żywnościowymi, towarami konsumpcyjnymi lub karmą dla zwierząt	1.000
4.2.9.	Wykonywanie przewozu drogowego produktów żywnościowych w cysternach używanych do przewozu materiałów niebezpiecznych bez zastosowania środków zapobiegających zagrożeniom zdrowia	3.000
4.3.	Naruszenie przepisów o pojeździe przewożącym towary niebezpieczne	
4.3.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych nieodpowiednim do takiego przewozu pojazdem,	3.000

	cysterną lub kontenerem	
4.3.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez wymaganych gaśnic lub wyposażonym w gaśnice niespełniające warunków określonych w umowie ADR	500
4.3.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez wymaganego wyposażenia awaryjnego - za każdy brakujący element	100
4.3.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w nieprawidłowo oznakowanym pojeździe lub zespole pojazdów, cysternie, pojeździe-baterii, kontenerze lub MEGC - wymaganą tablicą lub tablicami barwy pomarańczowej - wymaganą nalepką lub nalepkami - wymaganym znakiem lub znakami dla materiałów o podwyższonej temperaturze - wymaganym znakiem ostrzegającym o gazowaniu - wymaganym oznakowaniem punktu uziemiającego Wskazane kary podlegają sumowaniu	800 400 200 200 200
4.3.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, cysterną, pojazdem-baterią, kontenerem lub MEGC przeznaczoną do przewozu towarów niebezpiecznych z niezdejmionymi lub z niezakrytymi tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami	200
4.3.6.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w cysternie, kontenerze-cysternie, MEGC i pojeździe-baterii bez wymaganego dodatkowego oznakowania określonego w części 6 umowy ADR naniesionego na tabliczce lub zbiorniku	500
4.3.7.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w świadectwie dopuszczenia pojazdu lub warunkom określonym w części 9 umowy ADR	2.000
4.3.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w kontenerze niespełniającym wymagań określonych w części 6 i 7 umowy ADR	2.000
4.3.9.	Wykonywanie przewozu drogowego cysterną lub kontenerem do przewozu luzem z pozostałościami towaru niebezpiecznego na ich zewnętrznej powierzchni	1.000
4.4.	Naruszenie przepisów o opakowaniach stosowanych przy przewozie towarów niebezpiecznych	
4.4.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego opakowania, w niewłaściwym opakowaniu lub w opakowaniu niespełniającym wymagań umowy ADR	3.000
4.4.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towaru niebezpiecznego bez wymaganego oznakowania sztuki przesyłki lub sztuk przesyłek: - brak wymaganego numeru rozpoznawczego materiału UN - brak wymaganej nalepki lub nalepek - brak innego wymaganego oznakowania Wskazane kary podlegają sumowaniu odrębnie dla każdego towaru	1.000 500 500 500
4.4.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących pakowania razem do sztuki przesyłki	3.000
4.5.	Inne naruszenia przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych	
4.5.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towaru niebezpiecznego niesklasyfikowanego lub nieprawidłowo sklasyfikowanego	6.000
4.5.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu	10.000
4.5.3.	Niewyznaczenie, przez przedsiębiorcę lub inny podmiot wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z nim załadunek lub rozładunek, doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych	5.000
4.5.4.	Nieprzesłanie wojewodzie w ustawowo określonym terminie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorcy lub innego podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych lub związanego z tym przewozem załadunku lub rozładunku	
4.5.4.1.	- jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania nie upłynęło 14 dni	200

4.5.4.2.	- jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania upłynęło co najmniej 14 dni	2.000
4.5.5.	Nieprzeszkolenie osób innych niż kierowcy zatrudnionych przy przewozie towarów niebezpiecznych lub czynnościach związanych z tym przewozem, w tym przy załadunku lub rozładunku	5.000
4.5.6.	Niesporządzenie lub niewłaściwe sporządzenie planu ochrony w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych	5.000
4.5.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych przy użyciu dużego kontenera, niezdatnego do użytku z powodu istotnych wad elementów konstrukcyjnych	1.000
5.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE ODPADÓW	
5.1.	Niezgłoszenie wykonywania przewozu drogowego odpadów, w sytuacji gdy na przewóz nie jest wymagane zezwolenie	3.000
5.2.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów innych niż niebezpieczne bez wymaganego zezwolenia	2.000
5.3.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów niebezpiecznych bez wymaganego zezwolenia	6.000
5.4.	Wywóz odpadów poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	6.000
5.5.	Wwóz odpadów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	10.000
5.6.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	6.000
6.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O CZASIE PROWADZENIA POJAZDU, OBOWIĄZKOWYCH PRZERWACH I ODPOCZYNKU	
6.1.	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.1.1.	- o czas do jednej godziny, nie mniej niż 15 minut	50
6.1.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
6.2.	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.2.1.	- o czas do jednej godziny, nie mniej niż 15 minut	50
6.2.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
6.3.	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.3.1.	- o czas powyżej 15 minut do 30 minut	50
6.3.2.	- za każde następne rozpoczęte 30 minut	100
6.4.	Przekroczenie maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.4.1.	- o czas powyżej 15 minut do jednej godziny	50
6.4.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
6.5.	Przekroczenie całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwutygodniowym przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.5.1.	- przekroczenie okresu prowadzenia o czas do 2 godzin, nie mniej niż 15 minut	100
6.5.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
7.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I POSTOJU	
7.1.	Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w urządzenie rejestrujące (tachograf)	
7.1.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w urządzenie rejestrujące	3.000
7.1.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje wszystkich wymaganych elementów	2.000
7.1.3.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje równoległe danych dotyczących okresów aktywności kierowców prowadzących pojazd	1.000
7.1.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie zostało	1.000

	poddane wymaganej kontroli okresowej lub badaniu kontrolnemu	
7.2	Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w urządzenie rejestrujące	
7.2.1.	Podłączenie do urządzenia rejestrującego niedozwolonego urządzenia	10.000
7.2.2.	Odlączenie urządzenia rejestrującego	10.000
7.2.3..	Samowolna ingerencja w pracę urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, wskutek której nastąpiła zmiana wskazań urządzenia w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	5.000
7.3.	Naruszenie zasad i warunków używania urządzenia rejestrującego	
7.3.1.	Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień	50
7.3.2.	Zbyt długie używanie wykresówki - za każdą wykresówkę	50
7.3.3.	Nie zgodne (z urzędowym czasem kraju rejestracji pojazdu) oznaczenie czasowe wykresówki - za każdą wykresówkę	50
7.3.4.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem grup czasowych (selektorem) - za każdą wykresówkę	50
7.4.	Naruszenie zasad i warunków używania wykresówek	
7.4.1.	Używanie niewłaściwego lub niezatwierdzonego typu wykresówki odpowiednio do urządzenia rejestrującego	50
7.4.2.	Okazanie podczas kontroli wykresówki brudnej lub zniszczonej w stopniu uniemożliwiającym jej odczytanie - za każdą wykresówkę	50
7.4.3.	Używanie tej samej wykresówki przez kilku kierowców, z wyjątkiem przypadku, gdy konstrukcja tachografu przewiduje taką możliwość	100
7.4.4.	Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	100
7.4.5.	Nieokazanie wykresówki lub dokumentu potwierdzającego fakt nieprowadzenia pojazdu podczas kontroli w przedsiębiorstwie - za każdy dzień	100
7.4.6.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, która nie zawiera wszystkich danych o okresach aktywności kierowcy - za każdą wykresówkę	100
7.4.7.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, która nie zawiera żadnych danych o okresach aktywności kierowcy - za każdą wykresówkę	100
7.4.8.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, na której stwierdzono dokonanie niedozwolonych, bez użycia urządzenia rejestrującego, ręcznych, automatycznych lub półautomatycznych zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi - za każdą wykresówkę	1.000 maks. 5.000
7.4.9.	Okazana podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówka nie zawierająca wpisów w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> - imienia i nazwiska kierowcy, - numeru rejestracyjnego pojazdu, - miejsca lub daty początkowej używania pojazdu, - miejsca lub daty końcowej używania wykresówki, - stanu licznika w chwili rozpoczęcia używania pojazdu, - stanu licznika w chwili zakończenia używania pojazdu 	50 za brak każdej danych
8.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW CYFROWYCH	
8.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące	3.000
8.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, które nie zostało poddane kalibracji	1.000
8.3.	Kontynuowanie przez kierowcę przewozu drogowego, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania, pojazdem z zepsutym lub niewłaściwie działającym cyfrowym urządzeniem rejestrującym	1.000
8.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego	1.000
8.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostały niedozwolone urządzenia dodatkowe wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie	10.000
8.6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące	1.000

	przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	
8.7.	Kontynuowanie przewozu drogowego przez kierowcę bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania pojazdem	300
8.8.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem cyfrowego urządzenia rejestrującego umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	100 maks. 1.000
8.9.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, nieposiadającego wymaganego wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk	100
8.10.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z karty kierowcy	500
8.11.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z tachografu cyfrowego	500
8.12.	Udostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy - za każdy dzień	100
8.13.	Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie danych wczytanych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przechowywanych w przedsiębiorstwie - za każdy dzień	300
8.14.	Samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa	5.000
8.15.	Samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe	2.000
8.16.	Niewyposażenie kierowcy w dostateczną ilość papieru do drukarki cyfrowego urządzenia rejestrującego, wymaganą na cały okres wykonywania przewozu drogowego	300
9.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O UŻYWIANIU INNYCH URZĄDZEŃ POMIAROWO KONTROLNYCH	
9.1.	Samowolna zmiana wskazań urządzeń pomiarowo-kontrolnych zainstalowanych w pojeździe przy wykonywaniu transportu drogowego taksówką	1.000
10.	NARUSZENIE INNYCH PRZEPISÓW	
10.1.	Nie wykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 15 ust. 7	5.000
10.2.	Wykonywanie przewozu drogowego żywych zwierząt przez podmiot nie posiadający odpowiedniego zezwolenia	6.000

Art. 2. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.¹²):

1) w art. 36 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) które z powodu swoich rozmiarów, masy lub innych właściwości albo ze względu na urządzenia przewoźnika lub warunki drogowe danej gałęzi transportu:
- a) nie nadają się do przewozu środkami transportowymi,
 - b) spowodowałyby naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych.”;

2) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„Art. 43. 1. Jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.

¹² zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, Dz. U. z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, Dz. U. z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678, Nr 281, poz. 2780 oraz Dz. U. z 2006 r. Nr 133, poz. 935

2. Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.”;

3) po art. 55 dodaje się art. 55a w brzmieniu:

„Art. 55a. 1. Zabrania się nadawcy:

- 1) zlecenia przewozu kabotażowego przewoźnikowi nie posiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz lub wykonującemu przewóz kabotażowy niezgodnie z warunkami takiego przewozu;
- 2) zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz;
- 3) określania warunków drogowego przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;
- 4) umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym;
- 5) uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej – w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz.

3. Zasady odpowiedzialności podmiotów, o których mowa w ust. 1 i 2, za naruszenie przepisu ust. 1 określają przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.¹³).”.

Art. 3. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.¹⁴):

1) w art. 29 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 5 i art. 43a. W zezwoleniu na lokalizację zjazdu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne, a w zezwoleniu na przebudowę zjazdu - jego parametry techniczne, a także zamieszcza się, w przypadku obu zezwoleń, pouczenie o obowiązku:

- 1) uzyskania przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwolenia na budowę, a w przypadku przebudowy zjazdu dokonania zgłoszenia budowy albo wykonania robót budowlanych oraz uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu budowlanego zjazdu.”;

2) w art. 41 uchyla się ust. 4-6;

¹³ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381

¹⁴ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 oraz Nr 192, poz. 1381

3) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Drogi krajowe stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

2. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, mając na uwadze potrzebę zapewnienia ruchu tranzytowego.

3. Drogi inne niż krajowe i określone na podstawie ust. 2 stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.”;

4) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Wykorzystanie nieruchomości przyległych do drogi

Art. 43a. 1. Właściciel albo użytkownik przyległej do drogi nieruchomości, na której znajduje się stacja paliw, obiekt gastronomiczno-handlowy lub obiekt noclegowy przeznaczone do obsługi podróżnych, jest obowiązany zapewnić dostępne do użytku publicznego stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe oraz urządzenia sanitarne i wypoczynkowe.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku nieruchomości:

- 1) przyległej do drogi gminnej lub drogi powiatowej;
- 2) położonej na obszarze zabudowanym lub w granicach administracyjnych miejscowości.

Art. 43b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) liczbę i rodzaj miejsc postojowych, o których mowa w art. 43a ust. 1;
- 2) szczegółowe wymagania w zakresie urządzeń sanitarnych i wypoczynkowych, o których mowa w art. 43a ust. 1.

2. Określając liczbę i rodzaj miejsc postojowych oraz szczegółowe wymagania, o których mowa w ust. 1 należy uwzględnić w szczególności:

- 1) kategorię drogi, do której przylega nieruchomość;
- 2) rodzaj obiektu przeznaczonego do obsługi podróżnych;
- 3) natężenie i rodzaj ruchu drogowego;
- 4) intensywność zagospodarowania drogi.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 ze zm.¹⁵⁾ art. 30 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli w sprawie ustalenia regulaminu wynagradzania, regulaminów nagród i premiovania, regulaminu zakładowego funduszu świadczeń socjalnych, planu urlopów lub regulaminu pracy, okresów rozliczeniowych, o których mowa w art. 129 § 2 i w art. 135 § 2 i 3 Kodeksu pracy, wykazu prac, o którym mowa w art. 151⁷ § 4 Kodeksu pracy lub indywidualnego rozkładu czasu pracy,

¹⁵⁾ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. Nr 100, poz. 1080, Nr 128, poz. 1405, z 2002 r. Nr 135, poz. 1146, Nr 153, poz. 1271, Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 63, poz. 590, Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 240, poz. 2407 oraz z 2008 r. Nr 90, poz. 562

o którym mowa w art. 8 ust. 2 – 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 ze zm.) organizacje związkowe albo organizacje związkowe reprezentatywne w rozumieniu art. 241^{25a} Kodeksu pracy, nie przedstawią wspólnie uzgodnionego stanowiska w terminie 30 dni, decyzje w tych sprawach podejmuje pracodawca, po rozpatrzeniu odrębnych stanowisk organizacji związkowych.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) w art. 74:

1) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) z urzędu - po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2a;”;

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

„2a. Czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, można dokonać, pomimo braku dołączonych do wniosku o rejestrację dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6, 6a i 8. Dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem dowodu rejestracyjnego.”;

Art. 6. W ustawie z dnia 14 lutego 2003 r. o udostępnianiu informacji gospodarczych (Dz. U. Nr 50, poz. 424, z późn. zm.¹⁶) w art. 16 ust. 1 po pkt 11 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) Główny Inspektor Transportu Drogowego, wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego oraz działający z ich upoważnienia inspektorzy transportu drogowego w związku z wykonywaniem czynności kontrolnych.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92 poz. 879 z późn. zm.¹⁷):

1) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewóz drogowy - przewóz, o którym mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, z wyłączeniem przewozów, o których mowa w art. 3 tego rozporządzenia;”

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) przewóz okazjonalny - w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”;

c) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) pora nocna – okres czterech godzin pomiędzy godziną 00.00 i godziną 07.00; definicje pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie dla celów ustalania czasu pracy.”;

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

¹⁶ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. Nr 68 poz. 623 i Nr 116, poz. 1203, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 192, poz. 1378

¹⁷ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180 poz. 1497, z 2007 r. Nr 99 poz. 661 i Nr 192 poz. 1381, z 2009 r. Nr 79, poz. 670, i z 2010 r. Nr 43, poz. 246

2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczęcia i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

3. Indywidualny rozkład czasu pracy, o którym mowa w ust.1, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłonionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy.

4. Zastosowanie rozkładu czasu pracy, wskazanego w ust. 1, nie może naruszać prawa pracownika do odpoczynków, o których mowa w 14.”;

3) w art. 11 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób.”;

4) w art. 15:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę - w ramach systemu równoważnego czasu pracy.”,

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Postanowienia art. 11 ust. 2a stosuje się odpowiednio.”;

5) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Art. 17. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu pracy określonego w art. 11 oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku. Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.”;

6) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy.”;

7) w art. 24 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie:

a) o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,

b) przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu.”;

8) w art. 25:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie:

- 1) zapisów na wykresówkach,
- 2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub
- 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-4.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.

1b. Pracodawcy, którzy prowadzą ewidencję w formie wskazanej w ust.1, lub których dotyczy ust.1a, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.”;

9) w art. 27 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.”;

10) w art. 31 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby, na urlopie wypoczynkowym, gdy miał dzień wolny od pracy lub wypoczywał, gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy AETR, gdy wykonywał pracę inną niż prowadzenie pojazdu lub, gdy pozostawał w gotowości, 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 14.04.2007, str. 14), a kierowca to zaświadczenie podpisuje.”;

11) w art. 31d dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Postanowienia art. 24 pkt 2 stosuje się odpowiednio.”;

12) w art. 31e dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Postanowienia ust. 1 stosuje się także, gdy kierowca w trakcie przyjętego okresu rozliczeniowego czasu pracy wykonuje przewozy inne, niż wskazane w rozdziale 4a.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. Nr 227, poz. 1505) po art. 97 dodaje się art. 97a w następującym brzmieniu:

„97a. 1. Do pracowników Inspekcji Transportu Drogowego zatrudnionych na stanowiskach inspektorów transportu drogowego nie stosuje się przepisów art. 97.

2. Minister właściwy do spraw transportu biorąc pod uwagę konieczność realizacji zadań określonych w art. 50 określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady ustalania rozkładu czasu pracy inspektorów.”.

Art. 9. 1. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 3 grudnia 2011 r., niezależnie od wymagań ustawy, o której mowa w art. 1, dodatkowym warunkiem udzielenia po raz pierwszy licencji na wykonywanie międzynarodowego lub krajowego transportu drogowego jest spełnianie przez przedsiębiorcę wymagań określonych w art. 5 lit. a i c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L.2009.300.51).

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się wobec przedsiębiorcy ubiegającego się o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego wyłącznie w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Art. 10. 1. Przepisy ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu ustalonym niniejszą ustawą, stosuje się we wszczętym przed dniem jej wejścia w życie postępowaniu administracyjnym lub sądowym w sprawie:

- 1) cofnięcia licencji na wykonywanie transportu drogowego,
- 2) nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

2. Przepisu art. 43a ustawy, o której mowa w art. 3, nie stosuje się do nieruchomości:

- 1) na których w dniu wejścia w życie przepisu znajduje się stacja paliw, obiekt gastronomiczny lub obiekt noclegowy;
- 2) dla których najpóźniej w dniu wejścia w życie przepisu wydano decyzję o warunkach zabudowy w związku z zamiarem budowy obiektów, o których mowa w pkt 1.

3. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów zmienianych niniejszą ustawą zachowują moc w zakresie nie sprzecznym z ustawą do czasu wydania nowych przepisów, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r.

Uzasadnienie

Uwagi ogólne

Transport drogowy w Polsce do niedawna stanowił jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki narodowej. Niestety jego niekontrolowany rozwój i spowodowana tym nadpodaż usług przewozowych, brak mechanizmów skutecznie zapobiegających nieuczciwej konkurencji, a także nakładająca się na to wszystko zła sytuacja gospodarcza spowodowały, iż większość firm transportowych w Polsce stoi na skraju bankructwa. O sytuacji w transporcie świadczy chociażby, to że 30 do 40 % taboru samochodowego stoi obecnie nie wykorzystana na placach, a firmy leasingowe nie mają możliwości jakiegokolwiek dalszej odsprzedaży pojazdów odebranych przewoźnikom za nie spłacanie rat. Z kolei stawki za fracht niejednokrotnie oscylują wokół 50 eurocentów za kilometr, co nie pokrywa nawet kosztów związanych z realizowanym przewozem, szacowanych na około 70 eurocentów. Ta sytuacja wymaga działania, albowiem rynek nie znosi próżni. W miejsce polskich firm transportowych wejdą tańsi lub znacznie lepiej zorganizowani zagraniczni przewoźnicy szczególnie, że od tego roku możliwe jest wykonywanie przewozów kabotażowych na terenie Polski. Tym samym oprócz utraty dorobku całego życia przez polskich przewoźników, konsekwencje odbiją się na całym społeczeństwie w postaci:

- bezpowrotnej utraty dotychczasowych zagranicznych rynków, na których operowali nasi przewoźnicy,
- lawinowo wzrastającego bezrobocia nie tylko w branży transportowej, ale w całym sektorze związanym i pracującym na rzecz branży samochodowej,
- spadku wpływów do budżetu państwa,
- dalszego spowolnienia rozwoju polskiej gospodarki narodowej.

Mając powyższe na uwadze, zaproponowano projekt niniejszej ustawy, mający na celu:

- znaczne ograniczenie lub utrudnienie nieuczciwej konkurencji zarówno ze strony nierzetelnych krajowych przewoźników, jak i ze strony nieuczciwych zagranicznych podmiotów,
- zwiększenie funkcji prewencyjnej i restytucyjnej nakładanych na przewoźników sankcji przy jednoczesnym zmniejszeniu ich represyjności, co pozwoli na zmniejszenie obciążeń związanych z istniejącym obecnie systemem kar administracyjnych i zmniejszenie ogólnej liczby naruszeń obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych,
- dostosowanie infrastruktury drogowej do wymagań nowoczesnego transportu drogowego,
- zmianę lub usunięcie biurokratycznych barier utrudniających prowadzenie działalności przewozowej lub generujących dodatkowe koszty działania przedsiębiorstwa,
- wyeliminowanie lub ograniczenie patologicznych zachowań firm z branży około transportowej zmuszających przewoźników do naruszania obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych lub naruszania przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- lepsze i efektywniejsze wykorzystanie Inspekcji Transportu Drogowego.

Szczegółowe rozwiązania

W **art. 1 pkt 1** projektu proponuje się nadanie nowego brzmienia przepisu **art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym**, w celu rozszerzenia zakresu przedmiotowego ustawy o odpowiedzialność osób fizycznych wykonujących obowiązki z zakresu zarządu transportem, a także innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym. Jest to konsekwencja zaproponowanych dalej w tekście projektu rozwiązań, polegających na precyzyjnym wskazaniu osób i podmiotów odpowiadających za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

W **art. 1 pkt 2** proponuje się zdefiniowanie nowego pojęcia „naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego” poprzez wskazanie w proponowanym przepisie **art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym** kompletnego katalogu przepisów, nad których przestrzeganiem czuwa inspekcja transportu drogowego, a także inne służby uprawnione do kontroli przewozów drogowych. Ta propozycja ma charakter porządkowy i legislacyjny, gdyż pozwala uporządkować niekonsekwentnie stosowane do tej pory w tekście ustawy inne określenia, oraz pozwala uprościć konstrukcje dalszych przepisów.

W **art. 1 pkt 3** zaproponowano nowy przepis **art. 11a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on jawny rejestr wydanych licencji, prowadzony przez organ wydający licencje. Jest on zgodny z obowiązującą w Polsce zasadą, iż dane o istniejących firmach są publicznie dostępne. Przykładem takich regulacji jest Krajowy Rejestr Sądowy. Ewidencje i rejestry przedsiębiorców prowadzone na podstawie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej itp. Dostęp do danych o wydanych licencjach pozwoli na ograniczenie rozwijającej się w ostatnich latach na dużą skalę przestępczości związanej z wyłudzeniem towarów, realizowanej na podstawie sfałszowanych uprawnień przewozowych.

W **art. 1 pkt 4** zaproponowano nowy przepis **art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym**. Likwiduje on dotychczasową lukę w przepisach, określając że w przypadku zwiększenia liczby pojazdów przewoźnik **może** wystąpić o dodatkowe wypisy. Tym samym ustala się regułę, że w takiej sytuacji przewoźnik nie musi pobierać nowych wypisów, gdyż może odpowiednio zorganizować pracę przedsiębiorstwa wykorzystując mniejszą ich liczbę. Oczywiście zaproponowany przepis nie zwalnia przewoźnika od wykazania się odpowiednią do liczby pojazdów sytuacją finansową.

W **art. 1 pkt 5** zaproponowano zmianę przepisów **art. 15 ustawy o transporcie drogowym**, które określają sankcje administracyjne w postaci cofnięcia uprawnień do wykonywania transportu drogowego. Dotychczasowe krajowe rozwiązania przewidywały wyłącznie cofnięcie licencji, co stoi w sprzeczności z istniejącym ustawodawstwem unijnym obowiązującym wprost w międzynarodowym transporcie drogowym. Zgodnie z tym ustawodawstwem, sankcją za naruszenia przepisów, w szczególności te rażące lub wielokrotne, jest wyłącznie cofnięcie wypisów z licencji wspólnotowych. Tym samym przewoźnicy krajowi wykonujący przewozy na rynku wewnętrznym, których nie dotyczą dzisiejsze rozporządzenia unijne regulujące dostęp do rynku wspólnotowego, objęci są znacznie bardziej dolegliwymi sankcjami, niż polscy przewoźnicy międzynarodowi. Ponadto należy wskazać, na brak krajowych przepisów określających szczegółowe zasady cofania wypisów z licencji wspólnotowych. Mając na uwadze powyższą sytuację zaproponowano zróżnicowanie sankcji administracyjnych na zasadach określonych w ustawodawstwie unijnym. Licencję będzie można cofnąć wyłącznie w przypadku: utraty zdolności do wykonywania działalności gospodarczej (art. 15 ust. 1 pkt 1 lit. a i c uotd), nie podjęcia lub przerwania działalności przewozowej (art. 15 ust. 1 pkt 1

lit. b uotd), zmiany wskazań taksometru (art. 15 ust. 1 pkt 2 uotd) – dot. taksówkarzy, zlecenia przewozu podmiotowi nie posiadającemu licencji (art. 15 ust. 1 pkt 3 uotd). W przypadku pierwszych dwóch przesłanek cofnięcie licencji musi być poprzedzone wezwaniem do usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, przy czym w przypadku nie spełniania wymagań w zakresie sytuacji finansowej termin ten może wynosić rok czasu, o ile istnieją podstawy do przypuszczeń, iż ulegnie ona poprawie w przewidywalnej przyszłości. Nowa instytucja cofnięcia wypisów z licencji będzie mogła być zastosowana w przypadku wielokrotnych lub rażących naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006 lub naruszeń innych przepisów, o ile zagrażają one życiu i zdrowiu, oraz w przypadku samowolnych zmian wskazań tachografów lub fałszerstw danych zapisanych przez te urządzenia. Propozycja określa algorytm wyznaczania liczby zatrzymywanych przepisów, przy czym ta liczba nie może być większa niż 30% ogólnej ich liczby. Zatrzymanie musi być poprzedzone ostrzeżeniem. Nowym rozwiązaniem jest także propozycja zawiadamiania Inspekcji Transportu Drogowego przez organ cofający licencje lub wypisy o wydaniu decyzji ostatecznej w tym zakresie.

W **art. 1 pkt 6 lit. a** zaproponowano nowy przepis **art. 16 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym**, określający dodatkową przesłankę do wygaśnięcia (ex lege) licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką. Jest to utrata tytułu prawnego do dysponowania pojazdem. Ta propozycja ma na celu zapobieżenie sytuacji, w której pomimo utraty pojazdu wymienionego w licencji, taksówkarz nadal posiada uprawnienie do wykonywania działalności przewozowej taksówką.

W **art. 1 pkt 6 lit. b i c** zaproponowano precyzyjniejsze określenie warunków przejścia przez spadkobierców posiadacza licencji uprawnień z niej wynikających. Zaproponowano w **art. 16 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym**, aby w momencie przejścia uprawnień spadkobierca zobowiązany był spełniać wymagania stawiane przewoźnikom wyłącznie w zakresie dobrej reputacji (art. 5 ust. 3 pkt 1 uotd) i odpowiedniej sytuacji finansowej (art. 5 ust. 3 pkt 3 uotd). Z kolei nowy przepis art. 16 ust. 5 daje czas 6 miesięcy na spełnienie pozostałych wymagań w zakresie posiadania: kompetencji zawodowych (art. 5 ust. 3 pkt 2 uotd), odpowiedniej infrastruktury technicznej (art. 5 ust. 3 pkt 3a uotd), kierowców (art. 5 ust. 3 pkt 4 uotd) oraz pojazdów (art. 5 ust. 3 pkt 5 uotd). Zaproponowane rozwiązania dają możliwość łatwego przejścia działalności przewozowej przez spadkobierców zmarłego przewoźnika, przy rozsądnym określeniu minimalnych wymagań gwarantujących prawidłowe i rzetelne funkcjonowanie przejmowanego przedsiębiorstwa. Ponadto jest to znacznie bardziej zgodne z istniejącymi w tym zakresie rozwiązaniami zawartymi w ustawodawstwie unijnym, ni zasady dotychczas obowiązujące.

W **art. 1 pkt 7** zaproponowano nowy przepis **art. 16a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on zasadę, iż w przypadku cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia dokumenty związane z przewozem mają być przechowywane przez okres roku. Obowiązek ten został nałożony na osoby fizyczne i spółki prawa handlowego, które posiadały licencję. Ma to zapobiec sytuacji, w której niektóre nierzetelne firmy prowadzące w szczególności nieuczciwą konkurencję na rynku krajowym, likwidowały z dnia na dzień działalność przewozową w chwili otrzymania zawiadomienia o planowanej kontroli przedsiębiorstwa w celu jej uniknięcia. Zaproponowane rozwiązanie uniemożliwi takie działania i co najważniejsze umożliwi właściwe wdrożenie przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

W **art. 1 pkt 8** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym**, określającego godzące w zasady uczciwej konkurencji zabronione zachowania przewoźników wykonujących przewozy okazjonalne pojazdami do 9 osób łącznie z kierowcą. Przepis ten został wprowadzony wiele lat temu w celu poprawienia sytuacji osób wykonujących transport drogowy taksówką, którym okazjonalni przewoźnicy poprzez upodabnianie swoich pojazdów do taksówek i tym samym wprowadzanie w błąd klientów, zaczęli odbierać rynek przewozów miejskich. Niestety czas pokazał, iż obowiązujące przepisy są niedoskonałe. Aby naprawić tę sytuację zaproponowano nowe ich brzmienie poprzez rozszerzenie katalogu czynów niedozwolonych o zakaz:

- umieszczania lub używania w pojeździe urządzeń o podobnym do taksometru charakterze umożliwiających naliczenie należności za przejazd,
- umieszczanie na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi.

Ponadto doprecyzowano dotychczasowe czyny niedozwolone.

W **art. 1 pkt 9** zaproponowano nowy przepis **art. 33a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on analogiczne zasady przechowywania dokumentów, jak w omawianej wyżej zmianie w art. 1 pkt 6, dla podmiotów wykonujących przewozy na potrzeby własne oraz dla wykonujących przewozy w związku z prowadzoną działalnością rolniczą.

W **art. 1 pkt 10** zaproponowano nowy przepis **art. 39n ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on odznakę „wzorowy kierowca” nadawaną przez ministra właściwego do spraw transportu kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą. Jest to realizacja podnoszonego przez wiele lat postulatu środowisk transportowych, aby tak jak w przypadku innych zawodów, zawód kierowcy był zawodem prestiżowym, nagradzanym za wzorowe jego wykonywanie państwową odznaką.

W **art. 1 pkt 11** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 42 ust. 3b ustawy o transporcie drogowym**, w celu ustawowego zagwarantowania przewoźnikom możliwości wypełniania dobowej lub tygodniowej karty opłaty drogowej w okresie 3 miesięcy od dnia jej zakupu. Obecnie okres ten wynosi w zależności od rodzaju karty odpowiednio 7 lub 14 dni. Ponadto obecnie nie jest w pełni uregulowana kwestia wypełniania karty w zakresie jej ważności. Zaproponowane zmiany umożliwią elastyczniejsze wykorzystanie zakupionych kart.

W **art. 1 pkt 12** zaproponowano zmiany o charakterze legislacyjnym przepisów **art. 50 ustawy o transporcie drogowym**, będące w szczególności konsekwencją przyjętej w art. 4 pkt 22 uotd definicji „naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego”. Ponadto zaproponowany nowy przepis **art. 50 pkt 9 ustawy o transporcie drogowym** jest konsekwencją uwzględnienia faktu, iż odrębne przepisy (takie, jak chociażby ustawa Prawo o ruchu drogowym) dają inspekcji uprawnienia określone w tych przepisach.

W **art. 1 pkt 13** zaproponowano nowe przepisy **art. 50b ustawy o transporcie drogowym**. Regulują one możliwość dostępu i przetwarzania informacji, w tym danych osobowych, zawartych w odpowiednich zbiorach przez inne jednostki państwowe przez Inspekcję Transportu Drogowego.

W **art. 1 pkt 14 lit. a** zaproponowano zmianę przepisów **art. 55 ust. 1 pkt 3, 4 i 5 ustawy o transporcie drogowym**, określających zakres przedmiotowy kontroli przeprowadzanej przez inspektorów transportu drogowego. Zmiana ma m.in. na celu precyzyjniejsze określenie dotychczasowych uprawnień przez wskazanie, iż inspektor może kontrolować:

- wszystkie wymagane urządzenia pomiarowo-kontrolne znajdujące się w pojeździe, a nie tylko te które są zainstalowane na stałe (art. 55 ust. 1 pkt 3 uotd),
- każdy podmiot wykonujący przewóz drogowy, a nie tylko przedsiębiorców (art. 55 ust. 1 pkt 4 i 5 uotd)

W **art. 1 pkt 14 lit. b** zaproponowano nowy przepis **art. 55 ust. 1b ustawy o transporcie drogowym**, gdzie rozszerzono zakres podmiotowy kontroli inspekcji transportu drogowego o podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym (spedytorzy, nadawcy, odbiorcy, załadownicy, organizatorzy wycieczki, organizatorzy transportu itp.) oraz o te podmioty, które zaprzestały wykonywania przewozów drogowych (transport oraz przewozy na potrzeby własne i tym podobne). Inspekcja otrzymała prawo do żądania odpowiednich dokumentów oraz do kontroli na terenie tych podmiotów, przy czym kontrola podmiotów, które zaprzestały wykonywania przewozów możliwa będzie przez 1 rok od dnia w którym zaprzestano tej działalności.

W **art. 1 pkt 15** zaproponowano zmianę przepisu **art. 66 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym** w celu stworzenia możliwości odciążenia Policji od obowiązku przechowywania broni i amunicji należącej do Inspekcji Transportu Drogowego. Przepis daje możliwość jej przechowywania także w podręcznych magazynkach broni należących do ITD.

W **art. 1 pkt 16** zaproponowano zmianę przepisu **art. 71 ustawy o transporcie drogowym** w celu ujednoczenia praktyki działania wszystkich służb kontrolnych, zrównując uprawnienia umundurowanych inspektorów z uprawnieniami umundurowanych policjantów i funkcjonariuszy innych służb w zakresie możliwości zatrzymywania pojazdów. Istniejący obecnie obowiązek zatrzymywania innych pojazdów w pobliżu oznakowanego służbowego pojazdu inspekcji utrudnia przeprowadzanie kontroli i wobec możliwości działania innych służb kontrolnych bez tego wymogu pozbawiony jest jakiegokolwiek ratio legis.

W **art. 1 pkt 17** zaproponowano zmianę przepisu **art. 72 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym** określającego obowiązki kontrolowanego podmiotu w zakresie przekazywania dokumentów osobom wykonującym kontrolę. Zaproponowano, aby to przekazywanie dotyczyło tylko i wyłącznie oryginałów zapisów urządzeń przeznaczonych do rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów wypoczynku kierowcy, a także precyzyjnie wskazano, iż kontrola tych zapisów i nośników informacji może być przeprowadzana poza siedzibą podmiotu tylko w siedzibie organu kontroli.

W **art. 1 pkt 18** zaproponowano nowy przepis **art. 73 ust. 1a ustawy o transporcie drogowym**, który daje możliwość przesłuchiwania kierowcy w charakterze świadka w trakcie kontroli drogowej. Pozwoli to na uniknięcie konieczności wzywania kierowcy na przesłuchanie w terminie późniejszym, co odrywałoby go, w tym dniu, od wykonywania pracy na rzecz pracodawcy i związane byłoby z dodatkowymi kosztami dojazdu kierowcy do siedziby organu kontroli.

W **art. 1 pkt 19** zaproponowano zmianę przepisu **art. 76 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym** określającego wymagania w zakresie wieku i stanu zdrowia inspektora transportu drogowego.

Zmiana ma na celu dodanie dodatkowego wymogu – brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy inspektora. Związane jest to z faktem, iż z jednej strony praca w ciężkich warunkach i w stresie, a także dość duża władza w postaci ustawowych uprawnień ITD, wymagają szczególnych predyspozycji psychologicznych od osób wykonujących zadania inspektora.

W **art. 1 pkt 20** zaproponowano nowy przepis **art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. h ustawy o transporcie drogowym**, w celu uzupełnienia wymaganych od kierowcy dokumentów o dokumenty związane z transgranicznym przemieszczaniem organizmów genetycznie zmodyfikowanych.

W **art. 1 pkt 21** zaproponowano nowe przepisy **art. 91a ustawy o transporcie drogowym**. Powołują one Centrum monitoringu transportu drogowego – instytucję przetwarzającą informacje statystyczne i ekonomiczne dotyczące przewozów drogowych oraz wykonującą prace analityczne w tym zakresie. Do obowiązków centrum ma należeć m.in. coroczne sporządzanie dla ministra właściwego ds. transportu raportu „Stan rynku przewozów drogowych w Polsce” zawierającego w szczególności:

- ocenę sytuacji na rynku przewozowym,
- wskaźniki ekonomiczne w tym zakresie (minimalne uzasadnione ekonomicznie ceny i taryfy przewozowe, popyt i podaż, potencjał itp.),
- prognozę rozwoju sytuacji na tym rynku,
- ocenę konkurencyjności przewozów drogowych wobec innych gałęzi transportu,
- wykaz barier i utrudnień ograniczających rozwój branży.

Centrum monitoringu ma prowadzić odpłatnie jednostka podległa ministrowi właściwemu ds. transportu. Powołanie centrum pozwoli na właściwe określanie przez administrację rządową krótko i długofalowej polityki transportowej, która obecnie bez wiedzy na temat stanu branży i zachodzących w niej procesów ekonomicznych nie może być właściwie zdefiniowana i realizowana. Dla przykładu można tutaj wskazać prace dwustronnych komisji mieszanych powoływanych na mocy dwustronnych umów międzynarodowych. Podczas prac tych komisji, zagraniczni partnerzy, w odróżnieniu od polskiej strony, mają doskonałą wiedzę na temat liczby i rodzaju wykonywanych międzynarodowych przewozów oraz innych szczegółowych danych w tym zakresie. Powoduje to znaczną przewagę naszych partnerów podczas prowadzonych negocjacji i nie pozwala na przyjmowanie optymalnych założeń dla naszej polityki zagranicznej w tym obszarze.

Brak właściwej informacji oraz rzetelnych prognoz powodują, iż podejmowane w obszarze transportu drogowego decyzje mają charakter wyłącznie doraźny, bez uwzględnienia ich dalszych konsekwencji.

W **art. 1 pkt 22** zaproponowano nowe brzmienie przepisów **art. 92 i 92a ustawy o transporcie drogowym**. Rozszerzają one (art. 92 uotd) zakres odpowiedzialności kierowcy za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego ponoszonej na zasadach określonych w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia oraz wprowadzają odpowiedzialność osób wykonujących czynności związane z transportem (w szczególności osób zarządzających przedsiębiorstwem lub zarządzających transportem w przedsiębiorstwie) ponoszoną na zasadach identycznych, jak dla kierowców. Odpowiedzialność kierowców i innych osób ma być odpowiedzialnością ponoszoną wyłącznie za czyny zawinione (wina umyślna lub nieumyślna) w odróżnieniu od dotychczasowej odpowiedzialności przedsiębiorców ponoszonej na podstawie tzw. winy obiektywnej, gdzie dla nałożenia sankcji wystarczyło w zasadzie samo stwierdzenie naruszenia bez badania związku pomiędzy naruszeniem a zachowaniem przedsiębiorcy. Tym samym kierowcy i inne osoby otrzymują

odpowiednie gwarancje prawno-materialne i procesowe, uniemożliwiające ukaranie ich za czyny niezawinione, leżące po stronie pracodawcy lub innych osób. Do tych gwarancji należy m.in. „prawo do sądu”, który zbada sprawę nie tylko pod kątem zgodności z prawem (tak, jak ma to miejsce w postępowaniu przed sądem administracyjnym), ale także pod kątem weryfikacji i ustalenia okoliczności faktycznych stanowiących przesłanki do ukarania lub uniewinnienia osoby obwinionej. Należy tutaj wskazać, iż podobne rozwiązania obowiązują w wielu innych państwach europejskich takich, jak Niemcy lub Austria. Są one znacznie bardziej akceptowalne społecznie od dotychczasowych rozwiązań, gdyż nałożenie kary jest możliwe tylko wobec osoby rzeczywiście odpowiedzialnej za naruszenie, która je zawiniła. Jednocześnie, jak pokazała dotychczasowa praktyka i dane dotyczące spadającej liczby naruszeń po wprowadzeniu ograniczonej odpowiedzialności kierowców w 2006 r., zaproponowane rozwiązanie przyczyni się do znacznego zmniejszenia liczby naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, i tym samym zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia zachowań z zakresu nieuczciwej konkurencji.

W nowych przepisach zaproponowano wysokość nakładanych kar za poszczególne naruszenia. Od 300 do 2000 złotych dla kierowcy (art. 92 ust. 1 uotd) i od 500 do 2000 złotych dla innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym (art. 92 ust. 3 uotd). Katalog czynów i odpowiadającej im grzywny zawierają załączniki do ustawy, wprowadzone zmianą zawartą w **art. 1 pkt 27**.

Oprócz odpowiedzialności osób fizycznych wykonujących konkretne czynności, pozostawiono odpowiedzialność administracyjną (art. 92a uotd) podmiotów wykonujących przewóz drogowy – przewoźników, przedsiębiorców wykonujących przewóz na potrzeby własne itp. Zaproponowano tu obniżenie:

- wysokości nakładanej kary za pojedyncze naruszenie – z 15.000 złotych do 10.000 złotych,
- łącznej wysokości nakładanych kar podczas kontroli drogowej – z 15.000 złotych do 10.000 złotych.

Wykaz poszczególnych naruszeń i wysokość przypisanych im kar pieniężnych określona została w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym wprowadzonym zmianą zawartą w **art. 1 pkt 27**.

Jeśli chodzi o łączną wysokość kar nakładanych podczas kontroli w przedsiębiorstwie, to zaproponowano zamiast dotychczasowej stałej kwoty 30.000 złotych nakładanej niezależnie od wielkości firmy, jej zróżnicowanie uzależnione od liczby wykorzystywanych do przewozów kierowców. I tak łączna wysokość nakładanych kar nie będzie mogła przekroczyć:

- 15.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie do 10;
- 20.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 11 do 50;
- 25.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 51 do 250;
- 30.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie większej niż 250.

Takie zróżnicowanie pozwoli na zachowanie wobec wszystkich podmiotów właściwego oddziaływania kary administracyjnej w zakresie prewencji i restytucji. Obecna stała wysokość pozwalała zachować to oddziaływanie wyłącznie wobec dużych firm dysponujących znacznymi środkami finansowymi, natomiast wobec małych jedno lub kilku samochodowych firm kara w wysokości 30.000 złotych miała charakter wyłącznie represji, gdyż niejednokrotnie prowadziła do znacznego pogorszenia sytuacji finansowej firmy, a w skrajnych przypadkach do ich likwidacji z powodu utraty płynności finansowej.

Ze względu na fakt, iż znacznie rozszerzono podmiotowy zakres odpowiedzialności za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego o podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem (art. 92a ust. 7 uotd), a inspekcja zyskała prawo do ich kontroli (art. 55 ust. 1b uotd) koniecznym stało się określenie łącznej wysokości nakładanych kar na taki podmiot. W tym przypadku, ze względu na to, iż są to zazwyczaj duże podmioty organizujące przewozy dla nawet kilkuset przewoźników, zaproponowano 40.000 złotych jako łączną maksymalną wysokość nakładanych kar. Należy przy tym wskazać, na znacznie ograniczoną w tym przypadku zasadę winy obiektywnej, gdyż odpowiedzialność tych podmiotów ma miejsce, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że miały one wpływ lub godziły się na powstanie naruszenia. Odnosząc się do wprowadzonego rozszerzenia odpowiedzialności administracyjnej o inne podmioty, trzeba wspomnieć, iż jest to wymagane przepisem art. 19 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Konsekwencją rozszerzenia odpowiedzialności i zakresu kontroli o podmioty, które zaprzestały wykonywania przewozów drogowych, jest postanowienie iż wskazane wyżej zasady stosuje się także do tych podmiotów (art. 92a ust. 8 uotd).

W **art. 1 pkt 23** zaproponowano nowe przepisy **art. 92b i art. 92c ustawy o transporcie drogowym**. Określają one okoliczności ekskulpujące od odpowiedzialności administracyjnej podmiotu wykonującego przewozy drogowe. Na konieczność ograniczania zasady „winy obiektywnej” przez wskazanie takich okoliczności wielokrotnie wskazywał Trybunał Konstytucyjny, jak chociażby w uzasadnieniu orzeczenia z dnia 1 marca 1994 r. (sygn. akt U. 7/93), gdzie TK stwierdził: „W odniesieniu do kary administracyjnej dla jej wymierzenia musi bowiem wystąpić subiektywny element zawinienia. Podmiot, który nie dopełnia obowiązku administracyjnego, musi więc mieć możliwość obrony i wykazywania, że niedopełnienie obowiązku jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.”. Należy także wskazać, iż międzynarodowe orzecznictwo, oceniające instytucję „winy obiektywnej” m.in. pod kątem zgodności z przepisami Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności, dopuszcza jej stosowanie pod warunkiem, iż:

- zasada winy obiektywnej jest stosowana w rozsądnych i proporcjonalnych do szkodliwości czynu granicach,
- zagwarantowana jest możliwość uwolnienia się od winy przez wskazanie okoliczności uniewinniających.

Mając na uwadze powyższe argumenty, a także brzmienie przepisu art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) 561/2006, zaproponowano (art. 92b ust. 1 uotd) zakaz nakładania kary na podmiot wykonujący przewozy, jeżeli zapewnił on właściwe i zgodne z ww. rozporządzeniem zasady wynagradzania kierowców oraz zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy umożliwiającą przestrzeganie przez

kierowców odpowiednich. Oczywiście nie wyłącza to odpowiedzialności konkretnych osób fizycznych: kierowcy i ewentualnie osoby odpowiedzialnej w firmie (art. 92b ust. 2 uotd).

Ponadto zaproponowano rozszerzenie dotychczasowych przesłanek ekskulpujących (gdy podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, i nie mógł go przewidzieć) o wskazanie sytuacji, w której za konkretne naruszenie nałożono wcześniej karę (art. 92c ust. 1 pkt 2 i ust. 2 uotd). Stanowi o tym m.in. art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) 561/2006.

W **art. 1 pkt 24** zaproponowano zmianę brzmienia przepisów **art. 93, 94 i 95 ustawy o transporcie drogowym**. Określają one tryb i warunki nakładania i wykonywania administracyjnych kar pieniężnych. Nowym rozwiązaniem jest przekazywanie przez Inspektorów pracy protokołu i innych dokumentów związanych z ujawnieniem naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego do właściwego miejscowo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, który po ich otrzymaniu zobowiązany będzie do dalszego prowadzenia postępowania administracyjnego w tej sprawie. Pozwoli to na ujednoczenie orzecznictwa w szczególności zakresie naruszeń przepisów rozporządzenia WE 561/2006 i spowoduje usunięcie wątpliwych z systemowego punktu widzenia uprawnień Państwowej Inspekcji Pracy do prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej (art. 93 ust. 2 i 3 uotd).

Kolejnym nowym rozwiązaniem jest wprowadzenie zasady (art. 93 ust. 4 uotd), iż decyzja ostateczna nakładająca karę pieniężną staje się wykonalna dopiero po upływie 30 dni od jej doręczenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku wniesienia skargi na decyzję do sądu administracyjnego decyzje można wykonać dopiero po odrzuceniu skargi, jej cofnięciu lub wydaniu przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi. To rozwiązanie wynika z wątpliwości, co do zgodności obecnie obowiązującej zasady natychmiastowej wykonalności kary z zasadą demokratycznego państwa prawnego określoną w Konstytucji RP, z zasadami wynikającymi z przyjętych przez Polskę konwencji międzynarodowych oraz z unijnymi zasadami wynikającymi z *acquis communautaire*. Natychmiastowa wykonalność kary wydaje się być sprzeczna z prawem do sądowej kontroli nałożonej kary zaliczającym się do podstawowych praw obywatelskich. Konieczność uiszczenia kary w maksymalnej wysokości określonej przez ustawodawcę jako 30.000 złotych, może bowiem spowodować upadłość przedsiębiorcy lub poważne zakłócenia w jego funkcjonowaniu, zanim jeszcze decyzja o jej nałożeniu zostanie skontrolowana. Uzyskanie w sądzie administracyjnym korzystnego rozstrzygnięcia uchylającego decyzje o nałożeniu kary po upływie kilkunastu miesięcy od dnia, w którym decyzja ta stała się wykonalna, w wielu przypadkach może dać już tylko satysfakcją moralną, gdyż po tym czasie żadne sądowe orzeczenie nie przywróci zdolności funkcjonowania upadłego przedsiębiorstwa na trudnym rynku przewozowym i nie przywróci zlikwidowanych miejsc pracy. Dlatego też, rzeczą słuszną jest wdrożenie normy prawnej stanowiącej o tym, iż decyzje administracyjne w sprawach o nałożenie kar pieniężnych stają się wykonalne dopiero po wyczerpaniu wszelkich możliwych środków ich kontroli, w tym po ewentualnym zakończeniu postępowania sądowego w przypadku złożenia skargi na decyzję, którą wydano w drugiej instancji. Takie rozwiązanie stanowiłoby *lex specialis* w stosunku do ogólnych przepisów regulujących postępowanie administracyjne.

Aby zagwarantować wykonalność decyzji o nałożeniu kary administracyjnej na zagranicznych przewoźników i jednocześnie uniknąć zarzutu o ich dyskryminację, zaproponowano rozwiązanie szeroko stosowane w innych państwach członkowskich UE. Zgodnie z nim zasady wykonywania decyzji administracyjnych dla podmiotów polskich i podmiotów zagranicznych są takie same. Decyzja jest wykonywalna po jej skontrolowaniu. Dla zapewnienia skuteczności egzekucji tej decyzji wprowadzono jednakże możliwość pobierania kaucji w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej kary (art. 94 ust. 3 uotd). Zagwarantowana jest przy tym możliwość nie pobierania kaucji, o ile zawarta zostaną zawarte stosowne dwustronne umowy o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych w państwie, gdzie zarejestrowano pojazd.

W związku z wprowadzeniem instytucji kaucji, koniecznym stało się wprowadzenie nowych zasad zabezpieczania pojazdów (art. 95 uotd). Zgodnie z nowymi zasadami pojazdy usuwa się na najbliższy parking strzeżony w sytuacji, gdy nie pobrano kaucji, gdy nie usunięto stwierdzonych nieprawidłowości zagrażających bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego lub gdy zakaz lub ograniczenie ruchu uniemożliwia dalszą jazdę. Usuwanie pojazdów ma być wykonywane na zasadach określonych w przepisach ruchu drogowego.

Nowym rozwiązaniem jest uprawnienie dla służb granicznych do uniemożliwienia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku naruszenia przez zagranicznego przewoźnika obowiązków lub warunków przewozu drogowego do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń (art. 95 ust. 5 uotd). Podobne rozwiązanie stosowane jest przez zagraniczne służby.

W **art. 1 pkt 25** zaproponowano uchylenie przepisów **rozdziału 11a „Przepisy karne” ustawy o transporcie drogowym**, ze względu na fakt, iż kwestie w nim uregulowane zostały wyczerpane w zaproponowanych przepisach art. 92 ustawy o transporcie drogowym i przepisach załącznika 1 i 2 do tej ustawy.

W **art. 1 pkt 26** uchyla się dotychczasowy **załącznik do ustawy o transporcie drogowym**, ze względu na odmienne uregulowanie tych kwestii w zaproponowanych przepisach art. 92 i 92a ustawy o transporcie drogowym oraz przepisach załączników 1-3 do tej ustawy.

W **art. 1 pkt 27** zaproponowano nowe przepisy **załączników 1-3 do ustawy o transporcie drogowym**. Załącznik nr 1 wyszczególnia naruszenia za które nakładana jest kara grzywny na kierowcę i przypisuje tym naruszeniom wysokość grzywny. W załączniku nr 2 określone zostały naruszenia za które nakłada się karę grzywny na osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym oraz określona została wysokość tej grzywny za poszczególne naruszenia. Wysokość grzywien za poszczególne czyny określona w tych załącznikach jest proporcjonalna do wagi naruszeń.

W **załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym** określone zostały naruszenia za które w drodze postępowania administracyjnego nakładana jest kara pieniężna oraz wysokość tej kary za poszczególne naruszenia. Ze względu na fakt, iż rozszerzono odpowiedzialność kierowcy oraz wprowadzono odpowiedzialność innych osób fizycznych, część czynów, za które do tej pory odpowiadał przewoźnik, nie została uwzględniona w tym załączniku. W przypadku większości ujętych w tym załączniku naruszeń zmniejszono wysokość kary o około 50%, uwzględniając przy tym ich wagę. Z tego ostatniego powodu za niektóre naruszenia, te szczególnie godzące w zasady uczciwej konkurencji, pozostawiono dotychczasową wysokość kary, a w kilku przypadkach zostały wysokość

kary została podniesiona. Te ostatnie przypadki dotyczą m.in. wykonywania przewozów na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia, wykonywania przewozu kabotażowego bez zezwolenia, nie poddania się lub utrudniania kontroli. Jednocześnie dotychczasowa praktyka pokazała, iż w załączniku dotyczącym kar administracyjnych należy ująć dodatkowe naruszenia m.in. takie, jak: wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z zasadami tego przewozu lub nie wypełnienie polskiego zezwolenia przez przewoźnika zagranicznego przed przekroczeniem granicy RP.

W **art. 2 pkt 1** zaproponowano zmianę przepisów **art. 43 ustawy Prawo przewozowe**. Nowy przepis art. 43 ust. 1 określa, iż każdy podmiot odpowiedzialny za czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami. Tym samym wprowadza się materialną normę prawną umożliwiającą odpowiedzialność nadawcy, odbiorcy lub innego załadowcy za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego w tym zakresie, określoną w nowelizowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym, a także w istniejących przepisach o drogach publicznych.

W **art. 2 pkt 2** zaproponowano nowe przepisy **art. 55a ustawy Prawo przewozowe**, w którym określone zostały zakazy:

- zlecania przewozu kabotażowego przewoźnikowi nie posiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz,
- zlecania przewozu przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz,
- określania warunków przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych,
- umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym.

Wskazane wyżej zakazy, adresowane do nadawcy, odbiorcy, organizatora transportu i podmiotu wykonującego pośrednictwo w zakresie przewozu drogowego rzeczy, w połączeniu z administracyjną odpowiedzialnością tych podmiotów określoną w nowelizowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym, pozwolą na zmianę obecnej sytuacji, w której przewoźnik stanowiący najsłabsze finansowo ogniwo łańcucha transportowo-logistycznego zmuszany jest przez te podmioty do naruszania obowiązującego prawa.

W **art. 3 pkt 1** zaproponowano zmianę przepisu **art. 29 ust. 3 ustawy o drogach publicznych** ze względu na konieczność uwzględnienia w nim wprowadzonych w **art. 3 pkt 4** nowych rozwiązań zawartych w art. 43a i 43b ustawy o drogach publicznych.

W **art. 3 pkt 2** zaproponowano uchylenie przepisów **art. 41 ust. 4-6 ustawy o drogach publicznych** w związku ze zmianą zawartą w **art. 3 pkt 3** wprowadzającą nowe przepisy art. 41a ww. ustawy.

W **art. 3 pkt 3** zaproponowano nowy przepis **art. 41a ustawy o drogach publicznych** umożliwiający udostępnienie całej sieci dróg krajowych dla pojazdów o nacisku 11,5 t na pojedynczą oś napędową. Ewentualne ograniczenia w tym zakresie będą mogły wynikać jedynie ze znaków drogowych. Zmiana ta umożliwi utrzymanie ciągłości przejazdu takich pojazdów po całej sieci dróg krajowych, a nie tylko

po wybranych i nie połączonych z sobą ich odcinkach. Zlikwiduje to absurdalną sytuację, w której przewoźnik powinien rozładować pojazd na kilkanaście kilometrów przed międzynarodowym przejściem granicznym lub przed przejazdem odcinkiem drogi krajowej położonym w mieście na prawach powiatu. Zmiana taka wpłynie korzystnie na sytuację polskich przedsiębiorstw wykonujących eksport lub import towarów, gdyż obecnie firmy te, wobec braku możliwości optymalnego i zgodnego z warunkami technicznymi ładowania pojazdu, ponoszą zwiększone koszty transportu drogowego w stosunku do przedsiębiorstw położonych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, co czyni nasze firmy niekonkurencyjnymi na rynku europejskim. Należy przy tym podkreślić, iż zaproponowane rozwiązanie nie odbije się w sposób niekorzystny dla stanu krajowej infrastruktury drogowej, gdyż większość dróg krajowych została w ostatnim okresie czasu zmodernizowana, a zniszczenia są tak naprawdę spowodowane użytkowaniem przez niektórych nieuczciwych przewoźników pojazdów o nacisku osi przekraczającym 11,5 t o kilkadziesiąt procent.

W **art. 3 pkt 4** zaproponowano nowe przepisy **art. 43a i 43b ustawy o drogach publicznych**, wprowadzające obowiązek zapewnienia dostępnych do użytku publicznego miejsc postojowych wyposażonych w odpowiednie urządzenia sanitarne i wypoczynkowe przez właścicieli obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych (stacji paliw, obiektów gastronomiczno-handlowych, obiektów noclegowych) przyległych do dróg krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem obszarów miejskich i obszarów zabudowanych. Zgodnie z przepisem **art. 9 ust. 2** obowiązek ten ma nie dotyczyć nieruchomości:

- na których w dniu wejścia w życie ustawy znajdowała się stacja paliw, obiekt gastronomiczny lub obiekt noclegowy,
- dla których najpóźniej w dniu wejścia w życie ustawy wydano decyzję o warunkach zabudowy w związku z zamiarem budowy obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych.

Wprowadzenie tej zmiany umożliwi z jednej strony zwiększenie dostępności miejsc postojowych, a z drugiej strony poprzez zwiększenie wymagań o charakterze inwestycyjnym ograniczy liczbę obiektów dostępnych z drogi o charakterze tranzytowym, co będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i jego płynność.

Nowy obowiązek jest oczywiście ciężarem dla posiadacza działki lub inwestora, nie mniej jest on społecznie uzasadniony i wprost proporcjonalny do korzyści, które posiadacz działki lub inwestor osiągną poprzez fakt dostępu do drogi krajowej lub wojewódzkiej.

Zmiany zaproponowane w **art. 4** są konsekwencją zmiany **art. 8 ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców** ustanawiającej zasadę, że wprowadzanie indywidualnego rozkładu czasu pracy pracownika (kierowcy) powinno odbywać się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową lub z przedstawicielami pracowników. Tym samym konieczne jest wprowadzenie do zawartego w przepisie **art. 30 ust. 5 ustawy o związkach zawodowych** katalogu spraw, w którym wypowiedają się organizacje związkowe, także indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców.

W **art. 5 pkt 1** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 74 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym** w związku z wprowadzonym w **art. 4 pkt 2** nowym przepisem art. 74 ust. 2a Prawa o ruchu drogowym.

W **art. 5 pkt 2** zaproponowano nowy przepis **art. 74 ust. 2a Prawa o ruchu drogowym** pozwalający na dokonanie czasowej rejestracji pojazdu pomimo braku dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązków wobec skarbu państwa – zapłatę cła, akcyzy lub podatku VAT. Jednocześnie przepis określa, iż dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem stałego dowodu rejestracyjnego, co wobec ograniczenia czasowej rejestracji do 30 dni, skutecznie zabezpiecza interesy skarbu państwa. Zaproponowane rozwiązanie wynika z faktu, iż uzyskanie ww. dokumentów może trwać nawet do kilkunastu dni i obecnie wiąże się z brakiem możliwości używania pojazdu. Tym samym brak możliwości używania pojazdu, który niejednokrotnie kosztował kilkaset tysięcy euro i został zakupiony za środki pozyskane w ramach kredytu lub leasingu, oznacza dla przedsiębiorcy znaczne straty narastające każdego dnia, w którym pojazd nie może być wykorzystywany.

W **art. 6** zaproponowano nowy przepis **art. 16 ust. 1 pkt 12 ustawy o udostępnianiu informacji gospodarczych**. Ma on na celu uzupełnienie katalogu organów kontroli uprawnionych do otrzymywania informacji gospodarczych o organy Inspekcji Transportu drogowego w związku wykonywanymi przez te organy zadaniami.

W celu usunięcia niejasności interpretacyjnych związanych ze stosowaniem niektórych przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 ze zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) zachodzi pilna konieczność ich nowelizacji. Ponadto konsekwencją zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców jest zmiana ustawy z dnia 23 maja 1991r. o związkach zawodowych (Dz.U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 ze zm.) w zakresie możliwości wprowadzenia rozkładów czasu pracy umożliwiających kierowcy dwukrotnie rozpoczynanie pracy w danej dobie. Oto propozycje zmian:

Art. 7 dotyczy zmian w **ustawie o czasie pracy kierowców** (uock) i ma na celu:

- usunięcie niejasności interpretacyjnych związanych z kolizją przepisów rozporządzenia WE 561/2006, przepisów ustawy o czasie pracy kierowców i przepisów Kodeksu pracy,
- dostosowanie przepisów do specyfiki pracy kierowcy wykonującego przewozy drogowe.

W **art. 7 pkt 1** zaproponowano zmianę przepisu **art. 2 ustawy o czasie pracy kierowców**, poprzez:

- Doprecyzowanie definicji przewozu drogowego zawartej w **art. 2 pkt 2 uock** tego przepisu, w celu wskazania że pojęcie to dotyczy wyłącznie przewozów objętych przepisami rozporządzenia WE 561/2006. Zaproponowana zmiana pozwoli na jednoznaczne ustalenie zakresu podmiotowego ustawy o czasie pracy kierowców określonego w art. 1 pkt 1-2 tej ustawy, wskazując iż spod zakresu jej obowiązywania wyłączeni są kierowcy wskazani w art. 3 ww. rozporządzenia (oprócz kierowców wykonujących regularne przewozy na trasach nie przekraczających 50 km). Zmiana ta jest zgodna z art. 2 dyrektywy 2002/15/WE.
- Wprowadzenie nowej definicji przewozu okazjonalnego (**pkt 3a**), które to pojęcie pojawia się w zaproponowanych dalej przepisach ustawy.
- Wprowadzenie nowej definicji pory nocnej (**pkt 6a**) umożliwiającej właściwe wykorzystanie czasu prowadzenia pojazdu określonego przepisami rozporządzenia (WE) 561/2006 i zgodnej z przepisem art. 3 lit. h dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie

w zakresie transportu drogowego. Obecnie w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców stosowana jest definicja pory nocnej zawarta w przepisach Kodeksu pracy, co powoduje skrócenie dziennego czasu pracy kierowcy nawet w przypadku prowadzenia pojazdu tylko przez 1 minutę w porze nocnej, tj. w wyznaczonym okresie ośmiogodzinnym pomiędzy godziną 21.00 a godziną 7.00. Nowa definicja pory nocnej określa ją wyłącznie dla celów ustalania czasu, jako kolejne 4 godziny pomiędzy godziną 0.00 a 7.00, co jest zgodne z art. 3 lit. h. dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Należy podkreślić, że w związku z jednoznacznym wskazaniem zakresu podmiotowego ustawy (kierowcy podlegający rozporządzeniu WE 561/2006), zmiana nie odbije się niekorzystnie na innych grupach kierowców nie podlegających specjalnej ochronie związanej z wymaganym czasem prowadzenia pojazdów, wymaganymi przerwami i okresami wypoczynku.

W **art. 7 pkt 2** zaproponowano zmianę brzmienia **art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców**. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem tego przepisu dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę – należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Oznacza to, iż zabronione jest planowanie czasu pracy kierowcy w taki sposób, że danej dobie miałby wykonywać pracę powyżej 8 godzin w systemie podstawowym lub powyżej 10 (12) godzin w systemie równoważnym. Każde przekroczenie ww. norm jest pracą w godzinach nadliczbowych. Takie rozliczanie czasu pracy kierowcy stoi w sprzeczności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 i umową AETR. Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenie (WE) nr 561/2006 dzienny okres prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin. Po okresie prowadzenia wynoszącym 4,5 godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca, co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku (art. 7). Z kolei, jak wynika z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku, który wynosi 11 odpoczynku. Taka konstrukcja przepisów wspólnotowych powoduje, że po 9 godzinach prowadzenia, w trakcie którego kierowca wykorzystał 45 minut przerwy, wykorzystuje 11 godzin odpoczynku i może rozpocząć kolejny dzienny okres prowadzenia (9 godzin prowadzenia + 45 minut przerwy + 11 godzin odpoczynku = 20 godzin 45 minut). Jeżeli po odpoczynku kierowca rozpocznie kierowanie pojazdem spowoduje to, że w danej dobie zdefiniowanej w art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców, będzie kierował pojazdem jeszcze przez 3 godziny 15 minut, co będzie pracą w godzinach nadliczbowych. Przedstawiony powyżej rozkład czasu pracy jest poprawny z punktu widzenia przepisów o czasie prowadzenia, przerw i odpoczynków i nie budzi uwag inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, lecz z punktu widzenia przepisów ustawy o czasie pracy kierowców i Kodeksu pracy jest to praca w godzinach nadliczbowych, co skrupulatnie wychwytyują inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy. Aby zlikwidować wskazany paradoks proponuje się dodanie w art. 8 ust. 2, 3 i 4, które dopuszczają rozpoczynanie pracy przez kierowcę przed upływem 24 godzin, co nie będzie pracą w godzinach nadliczbowych, przy zagwarantowaniu prawa kierowcy do odpoczynku dziennego i tygodniowego oraz przerw w prowadzeniu.

W **art. 7 pkt 3** zaproponowano zmianę przepisu **art. 11 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców**. Propozycja ta wynika z faktu, iż w przewozach okazjonalnych osób, ze względu na ich charakter przypominający przewóz rzeczy, nie jest możliwym ustalenie rozkładów czasu pracy dla kierowcy wykonującego takie przewozy.

W **art. 7 pkt 4** zaproponowano zmianę przepisu **art. 15 ustawy o czasie pracy kierowców**. W **ust. 1** tego artykułu ujednoczono zasady przedłużania wymiaru czasu pracy w ramach systemu równoważnego czasu pracy dla kierowców wykonujących transport drogowy i dla kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne. Dotychczasowe odmienne uregulowanie dla tych grup nie znajduje merytorycznego uzasadnienia. Należy wskazać, że ten sam kierowca, w ramach tego samego przedsiębiorstwa, może - w zależności od rodzaju ładunku, odbiorcy lub nadawcy - wykonywać zarówno transport drogowy, jak i przewóz na potrzeby własne. Ułatwi to m.in. obliczanie należności za pracę w godzinach nadliczbowych, gdyż w ramach systemu równoważnego czasu pracy, pracą w godzinach nadliczbowych będzie praca ponad 12 godzin na dobę dla każdego z kierowców niezależnie od formalnego statusu wykonywanego przez nich przewozu.

Z kolei nowy przepis **ust. 6** ma na celu jednoznaczne wskazanie, że jeżeli kierowca świadczy pracę w ramach równoważnego czasu pracy i wykonuje przewóz rzeczy lub przewóz okazjonalny osób, nie istnieje wymóg opracowywania rozkładów czasu pracy.

W **art. 7 pkt 5** zaproponowano zmianę przepisu **art. 17 ustawy o czasie pracy kierowców**, rozszerzającą zakres podmiotowy normy prawnej w nim zawartej z kierowców wykonujących transport drogowy na kierowców wykonujących przewóz drogowy, co jest pojęciem szerszym i zgodnym z rozporządzeniem WE 561/2006. Uzasadnienie tej zmiany jest takie samo, jak zmiany zawartej w art. 7 ust. 4. Ten sam kierowca w tym samym przedsiębiorstwie może wykonywać podobne przewozy różniące się jedynie statusem formalnym.

W **art. 7 pkt 6** zaproponowano zmianę przepisu **art. 22 ustawy o czasie pracy kierowców**, mającą na celu uwzględnienie zmiany art. 2 pkt 2 uock i powodującej zawężenie zakresu podmiotowego ustawy, o którym mowa w art. 1 pkt 1-2 uock.

W **art. 7 pkt 7** zaproponowano zmianę przepisu **art. 24 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców**, w celu usunięcia luki prawnej. Obecnie poza zakresem regulacji art. 24 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców są kierowcy, którzy w innych podmiotach kierują pojazdami na innej podstawie niż stosunek pracy (np. umowa zlecenie, umowa o współpracy z kierowcą prowadzącym działalność gospodarczą, itp.). Taki kierowca, w obecnym stanie prawnym składa oświadczenie, że nie pozostaje w zatrudnieniu u innego pracodawcy. Tym samym przedsiębiorca, planując przewozy, nie jest w stanie uwzględnić, że kierowca ma przekroczone normy określone w rozporządzeniu WE 561/2006. Powoduje to zagrożenie bezpieczeństwa wykonywanego przewozu i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też proponuje się likwidację tej luki przez rozszerzenie obowiązku przedkładania oświadczenia również na kierowców, którzy w innym podmiocie wykonują pracę na innej podstawie niż stosunek pracy.

W **art. 7 pkt 8** proponuje się zmianę przepisu **art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców**. Zmiana **ust. 1** w tym artykule ma na celu ostateczne usunięcie wątpliwości związanych z nieprecyzyjną jego treścią. O potrzebie zmiany świadczyć może fakt, iż wobec wątpliwości zgłaszanych do tego przepisu przez

niektórych inspektorów pracy oraz inspektorów transportu drogowego, Główny Inspektor Pracy wspólnie z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w dniu 16 lipca 2009 r. wystosowali pismo zawierające wspólne stanowisko w tej sprawie. W stanowisku tym określono, że w ewidencji kierowcy nie muszą być przechowywane wszystkie wskazane w art. 25 ust. 1 uoock dokumenty, a jedynie te które są wystarczające do udokumentowania wszystkich danych wymaganych przez przepisy prawa pracy. Dlatego też proponuje się ostateczne rozstrzygnięcie wątpliwości, poprzez użycie w treści przepisu funktora „lub”, wskazującego jednoznacznie na możliwość wybrania przez pracodawcę wygodnej dla niego formy prowadzenia ewidencji.

Dodatkowo w art. 25 uoock proponuje się dodanie nowych przepisów **ust. 1a i 1b**, które mają na celu:

- wyłączenie obowiązku prowadzenia ewidencji czasu pracy, jeżeli kierowca wykonuje pracę w ramach zadaniowego czasu pracy lub otrzymuje ryczałtu do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych albo w porze nocnej,
- wprowadzenie dla pracodawcy obowiązku prowadzenia ewidencji nieobecności w pracy w kierowcy, z podziałem na rodzaj, gdyż same zapisy z wykresówek z tachografów analogowych lub wydruki danych z tachografów cyfrowych nie zawierają informacji o korzystaniu przez pracownika z urlopów, świadczeń z ubezpieczenia społecznego, dni opieki nad dziećmi do lat 14, itd.

W **art. 7 pkt 9** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców** określającego normę kolizyjną pomiędzy przepisami tej ustawy a przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i umowy AETR, określającymi czas prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy i okresy wypoczynku. Zmiana ma na celu usunięcie wątpliwości w sprawie wymaganego zachowania kierowcy w związku z odebraniem skróconego wypoczynku tygodniowego, o którym mowa w art. 8 ust. 6 ww. rozporządzenia. Odpoczynek ten jest wprawdzie krótszy (24 h) od odpoczynku tygodniowego o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy o czasie pracy (36 h), nie mniej za skrócenie odpoczynku, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) 561/2006 kierowcy przysługuje rekompensata wykorzystywana jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Aby uniknąć niejednoznacznej interpretacji i rozwiązać oczywistą kolizję norm zaproponowano ww. rozwiązanie zgodnie z przepisem art. 2 ust. 4 dyrektywy 2002/15/WE.

W **art. 7 pkt 10** zaproponowano zmianę przepisu **art. 31 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców**. Propozycja ma na celu usunięcie rozbieżności w zakresie danych umieszczanych na zaświadczeniu wystawianym kierowcy przez pracodawcę, które są w odmienny sposób uregulowane w ustawie o czasie pracy kierowcy oraz w formularzu zaświadczenia ustalonym decyzją Komisji Europejskiej.

W **art. 7 pkt 11** zaproponowano dodanie nowego przepisu **art. 31d ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców**, w celu objęcia obowiązkiem składania oświadczeń o zatrudnieniu u innego pracodawcy oraz o wykonywaniu na rzecz przewoźnika pracy na innej podstawie niż stosunek pracy, o których mowa w art. 24 pkt 2 kierowców pojazdów używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km. Obecnie kierowcy ci są wyłączeni z tego obowiązku na podstawie przepisu art. 22 uoock, co powoduje że pracodawca działający w tym sektorze przewozów drogowych, nie jest w stanie przestrzegać normy prawnej zawartej w art. 31d ust. 1 uoock, zgodnie z którą normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu

odpoczynku obowiązują także kierowcę wykonującego przewozy na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

W **art. 7 pkt 12** zaproponowano w **art. 31e ustawy o czasie pracy kierowców** dodanie nowego ust. 4, usuwającego wątpliwości dotyczące okresu tworzenia rozkładów czasu pracy, w sytuacji gdy kierowca wykonuje obok regularnych przewozów osób na trasach nieprzekraczających 50 km, także inne rodzaje przewozów.

W **art. 8** zaproponowano nowy przepis **art. 97a ustawy o służbie cywilnej**. Ma on na celu wprowadzenie możliwości ustalania odmiennego rozkładu czasu pracy dla inspektorów Inspekcji transportu drogowego niż wskazany w przepisie art. 97 ww. ustawy dla wszystkich pozostałych członków korpusu służby cywilnej. Propozycja ta jest uzasadniona faktem, iż zadania inspektorów muszą być realizowane w odmiennych warunkach niż zadania innych urzędników. Dla przykładu można wskazać, iż obecne ogólne regulacje uniemożliwiają organizację kontroli drogowych w porze nocnej, i tym samym w tym czasie realizowane są przewozy, które godzą w zasady uczciwej konkurencji (np. przewozy zagranicznych przewoźników bez wymaganych polskich zezwoleń).

Art. 9 jest swoistym przepisem przejściowym, który wdraża przed 4 grudnia 2011 r. – tj. dniem do którego wszyscy przewoźnicy są obowiązani dostosować się do wymagań Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L.2009.300.51) – postanowienia zawarte w art. 5 lit. a i c tego aktu prawnego. Zgodnie z tym przepisem przewoźnicy ubiegający się o wydanie nowej licencji będą musieli wykazać się posiadaniem siedziby i bazy eksploatacyjnej. Zapobiegnie to wejściu na rynek przewozowy przedsiębiorców, którzy nie będą mogli spełnić nowych, bezwzględnie obowiązujących od 4 grudnia 2011 r. wymagań. Zaproponowana regulacja dodatkowo pogłębia konstytucyjną zasadę zaufania do państwa, uniemożliwiając uzyskanie uprawnień przewozowych przez podmioty, którym za kilka miesięcy należałoby je cofnąć ze względu na spełnienia przesłanek do uznania za zdolnych do wykonywania zawodu przewoźnika.

Zaproponowany przepis **art. 10 ust. 1** określa zasadę, iż we wszczętych postępowaniach administracyjnych lub sądowych w sprawach o cofnięcie licencji lub o ukaranie karą pieniężną, i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy o transporcie drogowym w brzmieniu ustalonym przez niniejszą ustawę.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia (**art. 11**). Przewidziano okres przejściowy dla zmian w ustawie o drogach publicznych, które mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. Także ta zwłoka we wprowadzeniu nowych przepisów uzasadniona jest koniecznością przygotowania nowych aktów wykonawczych.

Ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Skutki przyjęcia proponowanych regulacji

Przyjęcie zaproponowanych regulacji powinno w pozytywny sposób wpłynąć na funkcjonowanie rynku przewozów drogowych i na stabilność sytuacji nowoczesnych, dobrze zorganizowanych firm transportowych, zatrudniających większą liczbę pracowników.

Tym samym nastąpi zahamowanie spadku bezrobocia w branży transportu drogowego, pobudzenie rynku usług około transportowych (sektor motoryzacyjny, logistyka, spedycja itp.), zwiększenie wpływów do budżetu centralnego, a także do budżetów samorządu terytorialnego.

Propozycje w zakresie indywidualizacji odpowiedzialności za naruszenia obowiązków i warunków przewozu drogowego oraz rozszerzenie odpowiedzialności na inne podmioty wykonujące czynności związane z transportem drogowym w pozytywny sposób wpłyną na zmniejszenie liczby tych naruszeń, i co za tym idzie pozytywnie wpłyną na bezpieczeństwo ruchu i transportu drogowego oraz na zabezpieczenie interesów odbiorców usług przewozowych i interesów skarbu państwa.

Wprowadzenie dla większości naruszeń odpowiedzialności na zasadach określonych dla wykroczeń pozwoli z jednej strony na usprawnienie postępowania w sprawach o ukaranie, a z drugiej strony pozwoli na pogłębienie poczucia zaufania obywateli do państwa. Ten ostatni skutek związany jest z faktem, iż ta odpowiedzialność ponoszona jest na zasadzie winy. Za zdarzenia niezawinione nie jest i nie może być nakładana jakakolwiek sankcja.

Zaproponowane regulacje wiążą się także z wydatkami budżetowymi. Dotyczy to powołania Centrum monitoringu transportu drogowego, gdzie jednostka prowadząca to Centrum będzie wykonywać swoje zadania odpłatnie. Przyjęto następujące założenia kalkulacji kosztów Ustawy w skali rocznej: funkcje analityczne i syntezujące wymagać będą dodatkowego zatrudnienia w Instytucie Transportu Samochodowego od 3 do 5 osób; średnie miesięczne koszty brutto (ponoszone przez pracodawcę) zatrudnienia jednego pracownika - około 5300,- zł; narzut kosztów pośrednich: 27%. Tym samym koszty zatrudnienia w skali jednego roku wyniosą: 4 pracowników x 5300 zł/mies. x 12 mies. x 1,27 (narzut kosztów pośrednich) = 323 000 zł.

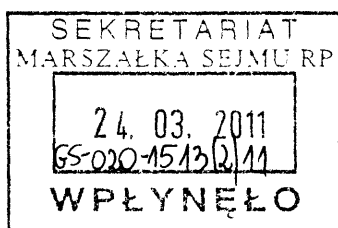
W ostatecznym rachunku działanie Centrum pozwoli na osiągnięcie dodatniego bilansu budżetowego. Prawidłowe decyzje polityczne i administracyjne, lepsze przygotowanie do negocjacji z zagranicznymi partnerami, możliwość zajmowania przez stronę polską optymalnego stanowiska w procesie decyzyjnym lub legislacyjnym Unii Europejskiej, to wszystko przekładać się będzie na wzrost gospodarczy i tym samym na wpływy budżetowe.

Warszawa, 24 marca 2011 r.

Stanisław Żmijan

Poseł Na Sejm RP

Przedstawiciel wnioskodawców



Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w załączeniu przesyłam uzupełnioną zgodnie z wymaganiami Regulaminu Sejmu wersję projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw przedłożonego Panu Marszałkowi dnia 4 marca 2011 roku.

Z poważaniem

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a vertical line and a horizontal stroke at the bottom.

Załącznik:

- projekt ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw

Ustawa z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.¹), zwanej dalej ustawą o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:

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

- „2) odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego,
- a) podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
 - b) kierowców,
 - c) osób zarządzających transportem, wykonujących obowiązki z zakresu zarządu transportem, a także innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.”

2) w art. 4 dodaje się pkt 22 w brzmieniu:

- „22) naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego – naruszenie przepisów:
- a) niniejszej ustawy,
 - b) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85,
 - c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 684/92,
 - d) rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 881/92,
 - e) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie członkowskim, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 3118/93,
 - f) rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 12/98,
 - g) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (EWG) nr 2121/98,
 - h) rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy

¹ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, Nr 176, poz. 1238, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 234, poz. 1574, Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, poz. Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652, Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5 poz. 13 i Nr 48 poz. 247.

- 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (WE) nr 1/2005,
- i) rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - j) rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zwanego dalej w skrócie rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006,
 - k) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51);
 - l) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U.U.E.L.2009.300.72);
 - m) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U.U.E.L.2009.300.88)
 - n) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.²) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
 - o) ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008 z późn. zm.³)
 - p) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.⁴) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie, zwanych dalej w skrócie przepisami o ruchu drogowym,
 - q) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 z późn. zm.⁵) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
 - r) ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.⁶) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,

² zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678, Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 oraz z 2011 r. Nr 5 poz. 13

³ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1495, z 2006 r. Nr 144, poz. 1042, z 2008 r. Nr 223, poz. 1464, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 666, Nr 92, poz. 753, Nr 215, poz. 1664, z 2010 r. Nr 47, poz. 278, oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13

⁴ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 129, poz. 1444, z 2005 r. Nr 25, poz.202, Nr 90, poz. 757, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i poz. 1497, Nr 25, poz. 202, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i poz. 1462, Nr 234, poz. 1573 i poz. 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92 poz. 753, Nr 97, poz. 802 i poz. 803, Nr 98, poz. 817, Nr 168, poz. 1323 z 2010 r. Nr 40, poz. 230 Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466, Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151

⁵ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2004 r. Nr 69, poz. 625, Nr 92, poz. 880, Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 33, poz. 289, Nr 175, poz. 1462, z 2006 r. Nr 249, poz. 1830, z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 668, Nr 92, poz. 753 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278

⁶ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962, Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 141, poz. 1184, z 2006 r. Nr 249, poz. 1834 i z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 oraz Nr 192, poz. 1381

- s) ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.⁷),
- t) ustawy z dnia 29 listopada 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494 z późn. zm.⁸) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- u) ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2010 r. Nr 136, poz. 914 z późn. zm.⁹) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie,
- v) ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. Nr 124, poz. 859 z późn. zm.¹⁰),
- w) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13),
- x) wiążących Rzeczypospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego.”;

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

„Art. 11a. 1. Organ udzielający licencji prowadzi rejestr licencji.

2. W rejestrze licencji umieszcza się dane przedsiębiorcy, o których mowa w art. 11 ust. 1.

3. Rejestr licencji jest jawny.

4. Każdy ma prawo dostępu do danych zawartych w rejestrze licencji i do przeglądania akt przedsiębiorcy wpisanego do ewidencji.”;

4) w art. 14 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Jeżeli zmiany, o których mowa w ust. 1, polegają na zwiększeniu liczby pojazdów, przedsiębiorca może wystąpić z wnioskiem o wydanie dodatkowych wypisów z licencji.”;

5) po art. 16 dodaje się art. 16a w brzmieniu:

„Art. 16a. 1. W razie cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia przedsiębiorca ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać transport drogowy.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do:

- 1) przedsiębiorcy, na którego przeniesione zostały uprawnienia z licencji, w trybie o którym mowa w art. 13 ust. 2;
- 2) osoby fizycznej, która posiadała licencję, o której mowa w ust. 1, i zaprzestała wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozów drogowych.”;

6) w art. 18 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przy wykonywaniu przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą zabrania się:

⁷ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1497, z 2007 r. Nr 99, poz. 661, Nr 192, poz. 1381, z 2009 r. Nr 79, poz. 670, z 2010 r. Nr 43, poz. 246 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13

⁸ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661

⁹ Zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2010 r. Nr 21, poz. 105, Nr 182, poz. 1228 i Nr 230, poz. 1511

¹⁰ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 145

- 1) umieszczania lub używania w pojeździe taksometru lub urządzeń o podobnym charakterze umożliwiających naliczenie należności za przejazd;
- 2) umieszczania na pojeździe oznaczeń z nazwą, adresem lub telefonem;
- 3) umieszczanie na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi;
- 4) umieszczania na lub w pojeździe lamp lub innych urządzeń technicznych.”;

7) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

„Art. 33a. W razie zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego, podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 lub ust. 2 pkt 1 i 2, ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać przewóz drogowy.”;

8) po art. 39m dodaje się art. 39n w brzmieniu:

„Art. 39n. 1. Ustanawia się odznakę "Wzorowy kierowca".

2. Odznaka, o której mowa w ust. 1, może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą.

3. Odznakę "Wzorowy kierowca " nadaje minister właściwy do spraw transportu.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady nadawania odznaki "Wzorowy kierowca", tryb przedstawiania wniosków, wzór odznaki, tryb jej wręczania i sposób noszenia, uwzględniając wymogi, jakie powinny spełniać wnioski o nadanie odznaki oraz kryteria stosowane przy jej nadawaniu.”;

9) w art. 50 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) kontrola:

- a) przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 4 pkt 22;
- b) wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych pod względem zgodności z wymaganiami technicznymi, dokumentacją techniczną i prawidłowością ich oznakowania w zakresie określonym w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.(392)),
- c) rodzaju używanego paliwa przez pobranie próbek paliwa ze zbiornika pojazdu mechanicznego,
- d) dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego,
- e) w zakresie wskazanym w odrębnych przepisach;”;

10) w art. 55:

a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „3) kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych lub tachografu cyfrowego;”;

- pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5) ządania od podmiotu wykonującego przewóz drogowy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 6) wstępu na teren podmiotu wykonującego przewóz drogowy, w tym do pomieszczeń lub lokali, gdzie prowadzi on działalność lub przechowuje dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana ta działalność.”;

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

„1b. Przepisy ust. 1 pkt 5 i 6 i ust. 1a stosuje się odpowiednio do:

- 1) podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, a w szczególności do:
 - a) spedytora;
 - b) nadawcy;
 - c) odbiorcy;
 - d) załadowcy;
 - e) organizatora wycieczki;
 - f) organizatora transportu,
 - g) operatora publicznego transportu zbiorowego.
- 2) podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a, w okresie roku od dnia zaprzestania przez te podmioty wykonywania przewozów drogowych.”;

11) w art. 72 w pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego prędkość jazdy, czas jazdy i postoju lub karty kierowcy, oraz gromadzonych przez kontrolowany podmiot wydruków z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, których kontrola będzie dokonywana w siedzibie organu kontroli.”;

12) w art. 73 dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu:

„1a. W przypadku, gdy w trakcie kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, przesłuchanie świadka podczas wykonywania tej kontroli może odbywać się bez udziału strony lub osoby przez nią wyznaczonej.”;

13) art. 76 ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) ukończyła 25 lat, posiada wymagany stan zdrowia oraz brak przeciwwskazań psychologicznych;”;

14) w art. 87 ust. 1 pkt 3 po lit g kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się lit h w brzmieniu:

„h) dokumenty związane z transgranicznym przemieszczaniem organizmów genetycznie zmodyfikowanych zgodnie z ustawą z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia.”;

15) po art. 91 dodaje się art. 91a w brzmieniu:

„Art. 91a. 1. Tworzy się Centrum monitoringu transportu drogowego, zwane dalej w skrócie „Centrum monitoringu”.

2. Do zadań Centrum monitoringu należy:

- 1) przyjmowanie i przetwarzanie informacji w zakresie:
 - a) liczby i zakresu wydanych i cofniętych:
 - licencji na wykonywanie transportu drogowego i wypisów z tych licencji,
 - zezwoleń na wykonywanie przewozów pasażerskich i wypisów z tych zezwoleń,
 - zaświadczeń o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne i wypisów z tych zaświadczeń,
 - zaświadczeń dla kierowców nie posiadających obywatelstwa państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
 - b) liczby i zakresu wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych przewoźnika oraz danych osobowych posiadaczy tych dokumentów,
 - c) stosowanych cen i taryf w przewozach drogowych oraz minimalnych kosztów ich wykonywania,
 - d) liczby przewiezionych osób i masy przewiezionych rzeczy,
 - e) liczby, rodzaju i wieku pojazdów wykonujących przewozy drogowe,
 - f) spełniania przez pojazdy, o których mowa w lit. e wymagań w zakresie ochrony środowiska,
 - g) liczby kierowców wykonujących przewóz drogowy i ich kwalifikacji;
 - h) liczby i zakresu wydawanych świadectw kwalifikacji zawodowej;
 - i) wydanych zagranicznych zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych,
 - j) liczby i zakresu wykorzystania karnetów TIR,
 - k) liczby i zakresu wykorzystania innych dokumentów tranzytu celnego,
 - l) liczby, rodzaju i kierunku przewozów drogowych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznych przewoźników;
- 2) coroczne, w terminie do dnia 30 czerwca, opracowywanie i przedstawianie ministrowi właściwemu ds. transportu raportu „Stan rynku przewozów drogowych w Polsce” zawierającego w szczególności:
 - a) ocenę bieżącej sytuacji na rynku przewozowym, w tym koszty funkcjonowania przedsiębiorców wykonujących przewozy oraz minimalne uzasadnione ekonomicznie ceny i taryfy stosowane w przewozach drogowych, a także potencjał przewozowy polskiej branży transportowej, popyt i podaż w zakresie usług przewozowych,
 - b) prognozę rozwoju sytuacji na rynku przewozowym w okresie:
 - rocznym,
 - 5 letnim,
 - c) ocenę konkurencyjności przewozów drogowych w odniesieniu do:
 - przewozów kolejowych, lotniczych, morskich i śródlądowych,
 - przewozów drogowych realizowanych przez podmioty z innych państw europejskich
 - d) wykaz barier i utrudnień ograniczających rozwój przewozów drogowych;

3. Raport, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 publikowany jest w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz jest dostępny bezpłatnie w postaci elektronicznej we właściwym urzędowym publikatorze teleinformatycznym.

4. Informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1, przekazują do Centrum monitoringu corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia:

- 1) organ właściwy w sprawach wydawania licencji, zezwoleń i zaświadczeń odpowiednio do zakresu swojej właściwości – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a;
- 2) jednostka, o której mowa w art. 38 ust. 2 – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b;
- 3) podmiot wykonujący przewozy drogowy – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. c-g;
- 4) organy i podmioty wydające świadectwa kwalifikacji zawodowej – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. h;
- 5) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. i;
- 6) organizacja, wydająca karnety TIR – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. j;
- 7) podmioty wydające inne dokumenty tranzytu celnego – w w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. k.

5. Centrum monitoringu prowadzi odpłatnie podległa ministrowi właściwemu do spraw transportu jednostka organizacyjna.

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

- 1) jednostkę prowadzącą Centrum monitoringu;
- 2) szczegółowy sposób, terminy i zakres informacji przekazywanych do Centrum monitoringu;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy przekazywaniu informacji.

7. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6 należy uwzględnić w szczególności:

- 1) konieczność posiadania przez jednostkę prowadzącą Centrum monitoringu odpowiedniego zaplecza organizacyjno-technicznego oraz posiadania wykwalifikowanej kadry;
- 2) przydatność przekazywanych danych do realizacji celów wskazanych w art. 83b ust. 2 pkt 2;
- 3) konieczność ochrony danych osobowych i nieujawniania tajemnicy handlowej.”;

16) art. 92 i 92a otrzymują brzmienie:

„Art. 92. 1. Kierowca wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze grzywny w wysokości od 300 do 2.000 złotych.

2. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości grzywny za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.

3. Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca w przedsiębiorstwie transportem drogowym, o której mowa w art. 5 ust. 3 pkt 2, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, nawet nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości od 500 do 2000 złotych

4. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 3, oraz wysokości grzywny za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do ustawy.

5. Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1 i 3, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Art. 92a. 1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 10.000 złotych za każde naruszenie.

2. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej nie może przekroczyć kwoty 10.000 złotych – w odniesieniu do kontroli drogowej.

3. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy nie może przekroczyć:

- 1) 15.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie do 10;
- 2) 20.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 11 do 50;
- 3) 25.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 51 do 250;
- 4) 30.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie większej niż 250;
- 5) 40.000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

4. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.

5. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona przestępstwa, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną stosuje się wyłącznie przepisy Kodeksu karnego i Kodeksu postępowania karnego.

6. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.

7. Przepisy ust. 1, ust. 3 pkt 5 i ust. 4-6 stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności do:

- 1) spedytora;
- 2) nadawcy;
- 3) odbiorcy;
- 4) załadowcy;
- 5) organizatora wycieczki;
- 6) organizatora transportu,
- 7) operatora publicznego transportu zbiorowego

jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

8. Przepisy ust. 1 i ust. 3-6 stosuje się do podmiotów, o których mowa w art. 16a i art. 33a.”;

17) po art. 92a dodaje się art. 92b i art. 92c w brzmieniu:

„Art. 92b. 1. Nie nakłada się kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach wypoczynku, jeżeli podmiot wykonujący przewóz:

- 1) zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez

kierowców przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006, rozporządzenia (EWG) 3821/85 oraz umowy AETR;

- 2) zapewnił prawidłowe zasady wynagradzania, nie zawierające składników wynagrodzenia i premii zachęcające do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006 lub do działań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego,

2. W przypadku naruszenia obowiązków i warunków wykonywania przewozu drogowego, w sytuacji, o której mowa w ust. 1, karze grzywny, na zasadach określonych w art. 92, podlega kierowca lub inna osoba odpowiedzialna za powstanie naruszenia.

Art. 92c. 1. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć, lub
- 2) za stwierdzone naruszenie, na podmiot wykonujący przewozy została nałożona kara przez inny uprawniony organ.

2. Przepisy ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio, w przypadku nałożenia kary przez uprawniony zagraniczny organ.”;

18) art. 93-95 otrzymują brzmienie:

„Art. 93. 1. Karę pieniężną, o której mowa w art. 92a ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej właściwy ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organ, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Inspektor Pracy lub funkcjonariusz Policji, który ujawni naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o którym mowa w art. 92a ust. 1, przekazuje protokół i inne dokumenty z przeprowadzonej kontroli właściwemu ze względu na miejsce kontroli wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, postępowanie administracyjne prowadzi i decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej wydaje wojewódzki inspektor transportu drogowego.

4. Przepisów ust. 2 i 3 nie stosuje się w przypadku ujawnienia przez funkcjonariusza Policji naruszenia, za które niniejsza ustawa przewiduje karę pieniężną, popełnionego przez zagranicznego podmiot wykonujący przewóz drogowy.

5. Decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 1 i 3, staje się wykonalna po upływie 30 dni od jej doręczenia, jeżeli strona nie wniosła skargi na decyzję do właściwego sądu administracyjnego.

W przypadku wniesienia skargi decyzja staje się wykonalna z chwilą:

- 1) odrzucenia skargi,
- 2) cofnięcia skargi, lub
- 3) wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi.

6. Organ, o którym mowa w ust. 1, wydaje decyzję o umorzeniu postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, w przypadku stwierdzenia okoliczności, o których mowa w art. 92b ust. 1 lub art. 92c.

Art. 94. 1. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa.

2. Karę pieniężną uiszcza się w formie przekazu na właściwy rachunek bankowy w terminie 21 dni od dnia w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.

3. W przypadku, gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie, z którym Rzeczypospolita Polska nie jest związana umową o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych, osoba przeprowadzająca kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej.

4. Kaucję pobiera się w formie:

- 1) gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub
- 2) przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewu ponosi zobowiązany podmiot.

5. W przypadku poboru kaucji przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, możliwe jest jej przekazanie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej. Koszty związane z autoryzacją transakcji i przekazem środków na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, ponosi bezzwrotnie zobowiązany podmiot.

6. Kaucję przechowywana jest na nieoprocentowanym rachunku bankowym, o którym mowa w ust. 4 pkt 2.

7. Kaucję przekazuje się:

- 1) na rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 2 – w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary stała się wykonalna;
- 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił – w terminie 7 dni od dnia uprawomocnienia się decyzji lub orzeczenia umarzającego postępowanie w sprawie o nałożenie kary pieniężnej.

8. W przypadku, gdy wysokość nałożonej kary jest mniejsza od wysokości pobranej kaucji, do powstałej różnicy stosuje się odpowiednio przepis ust. 7 pkt 2.

9. Do kary pieniężnej nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.)

Art. 95. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92a ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę na drodze zatrzymuje, za pokwitowaniem, dokumenty podlegające kontroli i kieruje lub usuwa pojazd, na koszt podmiotu wykonującego przewóz drogowy, na najbliższy parking strzeżony, jeżeli:

- 1) nie pobrano kaucji – w przypadku podmiotu, o którym mowa w art. 94 ust. 3,
- 2) nie usunięto niezwłocznie stwierdzonych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, lub
- 3) zakaz lub ograniczenie ruchu uniemożliwia dalszą jazdę.

2. W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym.

3. Zwrot pojazdu z parkingu następuje, odpowiednio po:

- 1) przekazania kaucji przez podmiot wykonujący przewóz drogowy, na zasadach, o których mowa w art. 94 ust. 4 i 5, lub
- 2) usunięciu przyczyny umieszczenia pojazdu na parkingu.

4. Jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w ciągu 30 dni od dnia nałożenia kary pieniężnej, stosuje się odpowiednio przepisy działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu

egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z póź. zm.¹¹) dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości.

5. W przypadku, gdy podczas kontroli granicznej stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków, o których mowa w art. 92 ust. 1, osoba przeprowadzająca kontrolę uprawniona jest do uniemożliwienia kontrolowanemu pojazdowi wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.”;

19) uchyla się załącznik do ustawy;

20) dodaje się załączniki 1-3 do ustawy w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość grzywny w złotych
1.	Nieokazanie wypisu z licencji, wypisu z zezwolenia lub innego wymaganego w związku z przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87	500
2.	Nieokazanie dokumentu potwierdzającego:	
2.1.	- ukończenie wymaganego w związku z wykonywaniem przewozu drogowego szkolenia	800
2.2.	- uzyskanie orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	800
2.3.	- uzyskanie orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	800
3.	Kierowanie pojazdem wykonującym przewóz drogowy w okresie obowiązywania zakazów lub ograniczeń w ruchu wprowadzonych dla określonej kategorii pojazdów dla tego pojazdu	500
4.	Kierowanie pojazdem wykonującym transport drogowy bez karty opłaty drogowej potwierdzającej uiszczenie wymaganej opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	1.000
5.	Kierowanie pojazdem wykonującym transport drogowy z nieprawidłowo umieszczoną kartą opłaty drogowej za przejazd pod drogach krajowych	300
6.	Nieprawidłowe wypełnienie karty opłaty za przejazd po drogach krajowych	300
7.	Wykonywanie przewozu drogowego zwierząt: z przekroczeniem dopuszczalnego czasu przewozu zwierząt lub naruszeniem zasad postoju	500
8.	Naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i okresach wypoczynku	
8.1.	- jednokrotne	500
8.2.	- wielokrotne lub z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego	2.000
9.	Naruszenie przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i postoju (tachografów i tachografów cyfrowych), wykresówek i kart kierowcy	2.000
10.	Wykonywanie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego w miejscu publicznym lub poza obszarem zabudowanym, bez wymaganego powiadomienia właściwych władz	1.000
11.	Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez wymaganego nadzoru	800
12.	Postój pojazdu przewożącego towary niebezpieczne bez zabezpieczenia hamulcem postojowym	500
13.	Używanie ognia lub nieosłoniętego płomienia w pojazdach przewożących towary niebezpieczne klasy 1, a także w ich pobliżu oraz podczas załadunku lub rozładunku tych towarów	2.000
14.	Naruszenie przepisów dotyczących załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego klasy 1 w miejscu publicznym na pojazdy lub z pojazdów, które znajdują się w odległości mniejszej niż 50 m	1.000
15.	Przewóz w jednostce transportowej przewożącej towary niebezpieczne pasażerów innych niż załoga pojazdu	500
16.	Naruszenie przepisów zakazu palenia, w trakcie manipulowania ładunkiem lub wykonywania czynności ładunkowych towarów niebezpiecznych, w pobliżu, jak i wewnątrz pojazdu lub kontenera	500

¹¹ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2003 r. Nr 109, poz. 1031, Nr 213, poz. 2081, Dz. U. z 2005 r. Nr 132, poz. 1103, Nr 143, poz. 1203, Dz. U. z 2006 r. Nr 226, poz. 1648 oraz Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 99, poz. 664

17.	Nieuzasadnione utrzymywanie pracy silnika pojazdu w czasie załadunku lub rozładunku towaru niebezpiecznego	1.000
-----	--	-------

Załącznik nr 2

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość grzywny w złotych
1.	Nie wyposażenie kierowcy w:	
1.1.	- wypis z licencji, wypis z zezwolenia, wypis z zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne	2.000
1.2.	- świadectwo kierowcy – dotyczy kierowców nie mających obywatelstwa państwa członkowskiego Unii Europejskiej,	1.000
1.3.	- zaświadczenie lub oświadczenie o spełnianiu wymagań w zakresie badań lekarskich i psychologicznych oraz odbycia wymaganego kursu dokształcającego,	300
1.4.	- inny dokument, o którym mowa w art. 87, wymagany w związku z realizowanym przewozem – nie dotyczy dokumentów wskazanych pod lp.3.-19.	500 za każdy dokument, maksymalnie 2000
2.	Nieprawidłowe, niepełne lub niezgodne ze stanem faktycznym wypełnienie dokumentu, o którym mowa w art. 87, wymaganego w związku z realizowanym przewozem – nie dotyczy dokumentów wskazanych pod lp.3.-19.	300 za każdy dokument, maksymalnie 2000
3.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę, który:	
3.1.	- nie ukończył wymaganego w związku z tym przewozem szkolenia,	1.000
3.2.	- nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,	1.000
3.3.	- nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy	1.000
4.	Nie wyposażenie kierowcy lub pojazdu w kartę opłaty drogowej potwierdzającą uiszczenie opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	1.000
5.	Wyposażenie kierowcy w nieprawidłowo umieszczoną lub nieprawidłowo wypełnioną kartę opłaty drogowej potwierdzającą uiszczenie wymaganej opłaty za przejazd po drogach krajowych w wymaganej wysokości	500
6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego zwierząt kierowcy lub konwojenta nieposiadających kwalifikacji do transportu zwierząt potwierdzonych przez powiatowego lekarza weterynarii	500
7.	Niewyznaczenie wymaganego konwojenta do wykonywania przewozu drogowego zwierząt	500
8.	Niesporządzenie planu trasy dla trwającego dłużej niż 8 godzin przewozu drogowego zwierząt bez	1.000
9.	Nieprawidłowe sporządzenie planu trasy dla trwającego dłużej niż 8 godzin przewozu drogowego zwierząt	500
10.	Nieuzyskanie wymaganego w przewozie drogowym	
10.1.	- orzeczenia lekarza weterynarii potwierdzającego, że zwierzęta nadają się do transportu dla przewozu drogowego zwierząt,	500
10.2.	- świadectwa zdrowia zwierząt	500
11.	Dopuszczenie do przekroczenia czasu przewozu zwierząt lub naruszenia zasad postoju	500
12.	Niedopełnienie obowiązku w zakresie wykorzystania pojazdu dopuszczonego do przewozu:	
12.1.	- zwierząt	1.000
12.2.	- zwierząt danego gatunku	500
13.	Dopuszczenie do nie powiadomienia lekarza weterynarii o ujawnionej podczas przewozu chorobie, zranieniu albo padnięciu transportowanego zwierzęcia	500
14.	Dopuszczenie do niedopełnienia warunków specjalnych określonych dla przewozu zwierząt	500
15.	Niedopełnienie lub niewłaściwe wykonywanie obowiązków związanych z obsługą zwierząt podczas wykonywania ich przewozu	1.000
16.	Dopuszczenie do przewozu drogowego bez wymaganego świadectwa określonego w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów	2.000
17.	Dopuszczenie do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku	2.000
18.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem powodującym hałas w stopniu przekraczającym dopuszczalny poziom	200
19.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wydzielającym szkodliwe substancje w stopniu przekraczającym dopuszczalny poziom	300

20.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w zbiorniki napelniane pod ciśnieniem bez wymaganej decyzji dopuszczającej	1.000
-----	--	-------

Załącznik nr 3

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary pieniężnej w złotych
1.	NARUSZENIE OGÓLNYCH ZASAD I WARUNKÓW WYKONYWANIA TRANSPORTU DROGOWEGO I PRZEWOZÓW NA POTRZEBY WŁASNE	
1.1.	Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji, z wyłączeniem taksówek	8.000
1.2.	Wykonywanie transportu drogowego taksówką bez wymaganej licencji	6.000
1.3.	Wykonywanie transportu drogowego taksówką pojazdem nie wymienionym w licencji	2.000
1.4.	Wykonywanie przewozu na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia	8.000
1.5.	Nie zgłoszenie na piśmie organowi, który udzielił licencji, zmiany danych, o których mowa w art. 8, w wymaganym terminie	800
1.4.	Niepoddanie się lub utrudnianie kontroli	10.000
1.5.	Nieprzechowywanie lub niepełne przechowywanie dokumentów i innych nośników informacji, o których mowa w art. 16a przez podmioty wymienione w tym przepisie	10.000
2.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU PRZEWOZU DROGOWEGO OSÓB	
2.1.	Wykonywanie przewozu regularnego bez wymaganego zezwolenia, bez wymaganego zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym	8.000
2.2.	Wykonywanie przewozu regularnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzeniu zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym dotyczących:	
2.2.1.	- dni	2.000
2.2.2.	- godzin odjazdu i przyjazdu	500
2.2.3.	- ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	3.000
2.3.	Wykonywanie przewozu regularnego bez obowiązującego rozkładu jazdy	2.000
2.4.	Wykonywanie przewozu regularnego pojazdem innym niż autobus	5.000
2.5.	Wykonywanie przewozu autobusem, który:	5.000
2.5.1.	- nie odpowiada wymaganym warunkom technicznym ze względu na rodzaj wykonywanego przewozu regularnego	5.000
2.5.2.	- nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia i oznakowania w związku z przewozem określonej kategorii pasażerów	2.000
2.6.	Pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym regularny przewóz niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości	2.000
2.7.	Nie wydanie pasażerowi wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd	2.000
2.8.	Nie zgłoszenie na piśmie organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, o których mowa w art. 22b, w wymaganym terminie	800
2.8.	Wykonywanie przewozów okazjonalnych w krajowym transporcie drogowym pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą z naruszeniem zakazu:	
2.8.1.	- umieszczania lub używania w pojeździe taksometru lub urządzeń o podobnym charakterze umożliwiających naliczenie należności za przejazd	8.000

2.8.2.	- umieszczania na pojeździe oznaczeń z nazwą, adresem lub telefonem	8.000
2.8.3.	- umieszczanie na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi	8.000
2.8.4.	- umieszczania na lub w pojeździe lamp lub innych urządzeń technicznych	8.000
2.9.	Wykonywanie przewozu okazjonalnego samochodem niespełniającym kryterium konstrukcyjnego określonego w art. 18 ust. 4a, z zastrzeżeniem przewozów, o których mowa w art. 18 ust. 4b	8.000
3.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH I PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH	
3.1.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego ważnego zezwolenia	10.000
3.2.	Niewypełnienie przed wjazdem na terytorium RP lub niewłaściwie wypełnienie wymaganego przy międzynarodowym przewozie drogowym rzeczy zezwolenia	8.000
3.3.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu	8.000
3.4.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego:	
3.4.1.	- bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia	8.000
3.4.2.	- pojazdem nie spełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu	8.000
3.5.	Wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	10.000
3.6.	Wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu	10.000
3.7.	Zlecenie przewozu drogowego zagranicznemu podmiotowi nie posiadającego wymaganego zezwolenia na transport kabotażowy	10.000
3.8.	Zlecenie przewozu rzeczy pojazdem nienormatywnym podmiotowi nie posiadającemu wymaganego zezwolenia	8.000
3.9.	Umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym	8.000
4.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH	
4.1.	Naruszenie przepisów o dokumentach wymaganych przy przewozie towarów niebezpiecznych	
4.1.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez dokumentu przewozowego	2.000
4.1.2.	Nieprawidłowe sporządzenie dokumentu przewozowego dla wykonywanego przewozu towarów niebezpiecznych	500
4.1.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych przez kierowcę nie posiadającego wymaganego zaświadczenia ADR o ukończeniu szkolenia	2.000
4.1.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez pisemnej instrukcji dla kierowcy	250
4.1.5.	Nieprawidłowe sporządzenie pisemnej instrukcji dla kierowcy wykonującego przewóz towarów niebezpiecznych	100
4.1.6.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych bez wymaganego świadectwa dopuszczenia dla pojazdu wykonującego taki przewóz	6.000
4.1.7.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych bez wymaganego świadectwa dopuszczenia dla przedziału ładunkowego lub osłony dla pojazdu wykonującego przewóz niektórych towarów niebezpiecznych	2.000
4.1.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie operacji transportowej	6.000
4.1.9.	Załadunek lub rozładunek towarów niebezpiecznych w miejscu publicznym lub na obszarze zabudowanym bez wymaganego specjalnego zezwolenia	2.000
4.1.10.	Wykonywanie przewozu drogowego materiału promieniotwórczego bez wcześniejszego uzyskania zatwierdzenia	2.000

	przez właściwą władzę	
4.2.	Naruszenie przepisów o sposobie przewozu towarów niebezpiecznych	
4.2.1.	Wykonywanie przewozu drogowego: - cysterną towarów niedopuszczonych do przewozu w cysternie, - luzem towarów niedopuszczonych do przewozu luzem, lub - w sztukach przesyłki towarów niedopuszczonych do przewozu w sztukach przesyłki	6.000
4.2.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących zakazu ładowania razem lub pakowania razem	3.000
4.2.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem z naruszeniem przepisów dotyczących rozmieszczania i mocowania ładunków	800
4.2.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących dopuszczalnego stopnia napelnienia cysterny	4.500
4.2.5.	Wykonywanie przewozu drogowego materiałów reagujących ze sobą niebezpiecznie, umieszczonych w sąsiadujących komorach cysterny	5.000
4.2.6.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem zanieczyszczonym pozostałościami przewożonych uprzednio w sztukach przesyłki towarów niebezpiecznych	1.500
4.2.7.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w ilościach przekraczających ilości dozwolone	2.000
4.2.8.	Wykonywanie przewozu drogowego niektórych towarów niebezpiecznych z naruszeniem wymaganych środków ostrożności przy ich przewozie razem z artykułami żywnościowymi, towarami konsumpcyjnymi lub karmą dla zwierząt	1.000
4.2.9.	Wykonywanie przewozu drogowego produktów żywnościowych w cysternach używanych do przewozu materiałów niebezpiecznych bez zastosowania środków zapobiegających zagrożeniom zdrowia	3.000
4.3.	Naruszenie przepisów o pojeździe przewożącym towary niebezpieczne	
4.3.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych nieodpowiednim do takiego przewozu pojazdem, cysterną lub kontenerem	3.000
4.3.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez wymaganych gaśnic lub wyposażonym w gaśnice niespełniające warunków określonych w umowie ADR	500
4.3.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem bez wymaganego wyposażenia awaryjnego - za każdy brakujący element	100
4.3.4.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w nieprawidłowo oznakowanym pojeździe lub zespole pojazdów, cysternie, pojeździe-baterii, kontenerze lub MEGC - wymaganą tablicą lub tablicami barwy pomarańczowej - wymaganą nalepką lub nalepkami - wymaganym znakiem lub znakami dla materiałów o podwyższonej temperaturze - wymaganym znakiem ostrzegającym o gazowaniu - wymaganym oznakowaniem punktu uziemiającego Wskazane kary podlegają sumowaniu	800 400 200 200 200
4.3.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów, cysterną, pojazdem-baterią, kontenerem lub MEGC przeznaczoną do przewozu towarów niebezpiecznych z niezdejmętymi lub niezakrytymi tablicami barwy pomarańczowej lub nalepkami	200
4.3.6.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w cysternie, kontenerze-cysternie, MEGC i pojeździe-baterii bez wymaganego dodatkowego oznakowania określonego w części 6 umowy ADR naniesionego na tabliczce lub zbiorniku	500
4.3.7.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych pojazdem nieodpowiadającym warunkom określonym w świadectwie dopuszczenia pojazdu lub warunkom określonym w części 9 umowy ADR	2.000
4.3.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w kontenerze niespełniającym wymagań określonych w części 6 i 7 umowy ADR	2.000
4.3.9.	Wykonywanie przewozu drogowego cysterną lub kontenerem do przewozu luzem z pozostałościami towaru	1.000

	niebezpiecznego na ich zewnętrznej powierzchni	
4.4.	Naruszenie przepisów o opakowaniach stosowanych przy przewozie towarów niebezpiecznych	
4.4.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych bez wymaganego opakowania, w niewłaściwym opakowaniu lub w opakowaniu niespełniającym wymagań umowy ADR	3.000
4.4.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towaru niebezpiecznego bez wymaganego oznakowania sztuki przesyłki lub sztuk przesyłek: - brak wymaganego numeru rozpoznawczego materiału UN - brak wymaganej nalepki lub nalepek - brak innego wymaganego oznakowania Wskazane kary podlegają sumowaniu odrębnie dla każdego towaru	1.000 500 500 500
4.4.3.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych z naruszeniem przepisów dotyczących pakowania razem do sztuki przesyłki	3.000
4.5.	Inne naruszenia przepisów o przewozie towarów niebezpiecznych	
4.5.1.	Wykonywanie przewozu drogowego towaru niebezpiecznego niesklasyfikowanego lub nieprawidłowo sklasyfikowanego	6.000
4.5.2.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu	10.000
4.5.3.	Niewyznaczenie, przez przedsiębiorcę lub inny podmiot wykonujący przewóz towarów niebezpiecznych lub związany z nim załadunek lub rozładunek, doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych	5.000
4.5.4.	Nieprzesłanie wojewodzie w ustawowo określonym terminie rocznego sprawozdania z działalności przedsiębiorcy lub innego podmiotu wykonującego przewóz drogowy towarów niebezpiecznych lub związanego z tym przewozem załadunku lub rozładunku	
4.5.4.1.	- jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania nie upłynęło 14 dni	200
4.5.4.2.	- jeżeli od ustawowo określonego terminu do dnia przesłania sprawozdania upłynęło co najmniej 14 dni	2.000
4.5.5.	Nieprzeszkolenie osób innych niż kierowcy zatrudnionych przy przewozie towarów niebezpiecznych lub czynnościach związanych z tym przewozem, w tym przy załadunku lub rozładunku	5.000
4.5.6.	Niesporządzenie lub niewłaściwe sporządzenie planu ochrony w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych	5.000
4.5.8.	Wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych przy użyciu dużego kontenera, niezdatnego do użytku z powodu istotnych wad elementów konstrukcyjnych	1.000
5.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O PRZEWOZIE ODPADÓW	
5.1.	Niezgłoszenie wykonywania przewozu drogowego odpadów, w sytuacji gdy na przewóz nie jest wymagane zezwolenie	3.000
5.2.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów innych niż niebezpieczne bez wymaganego zezwolenia	2.000
5.3.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów niebezpiecznych bez wymaganego zezwolenia	6.000
5.4.	Wywóz odpadów poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	6.000
5.5.	Wwóz odpadów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	10.000
5.6.	Wykonywanie przewozu drogowego odpadów tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	6.000
6.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O CZASIE PROWADZENIA POJAZDU, OBOWIĄZKOWYCH PRZERWACH I ODPOCZYNKU	
6.1.	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.1.1.	- o czas do jednej godziny, nie mniej niż 15 minut	50
6.1.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100

6.2.	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.2.1.	- o czas do jednej godziny, nie mniej niż 15 minut	50
6.2.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
6.3.	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.3.1.	- o czas powyżej 15 minut do 30 minut	50
6.3.2.	- za każde następne rozpoczęte 30 minut	100
6.4.	Przekroczenie maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.4.1.	- o czas powyżej 15 minut do jednej godziny	50
6.4.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
6.5.	Przekroczenie całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwutygodniowym przy wykonywaniu przewozu drogowego:	
6.5.1.	- przekroczenie okresu prowadzenia o czas do 2 godzin, nie mniej niż 15 minut	100
6.5.2.	- za każdą następną rozpoczętą godzinę	100
7.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY i POSTOJU	
7.1.	Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w urządzenie rejestrujące (tachograf)	
7.1.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w urządzenie rejestrujące	3.000
7.1.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje wszystkich wymaganych elementów	2.000
7.1.3.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje równoległe danych dotyczących okresów aktywności kierowców prowadzących pojazd	1.000
7.1.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące, które nie zostało poddane wymaganej kontroli okresowej lub badaniu kontrolnemu	1.000
7.2.	Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w urządzenie rejestrujące	
7.2.1.	Podłączenie do urządzenia rejestrującego niedozwolonego urządzenia	10.000
7.2.2.	Odlączenie urządzenia rejestrującego	10.000
7.2.3.	Samowolna ingerencja w pracę urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, wskutek której nastąpiła zmiana wskazań urządzenia w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	5.000
7.3.	Naruszenie zasad i warunków używania urządzenia rejestrującego	
7.3.1.	Nieuzasadnione użycie kilku wykresówek w ciągu tego samego 24-godzinnego okresu - za każdy dzień	50
7.3.2.	Zbyt długie używanie wykresówki - za każdą wykresówkę	50
7.3.3.	Nie zgodne (z urzędowym czasem kraju rejestracji pojazdu) oznaczenie czasowe wykresówki - za każdą wykresówkę	50
7.3.4.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem grup czasowych (selektorem) - za każdą wykresówkę	50
7.4.	Naruszenie zasad i warunków używania wykresówek	
7.4.1.	Używanie niewłaściwego lub niezatwierdzonego typu wykresówki odpowiednio do urządzenia rejestrującego	50
7.4.2.	Okazanie podczas kontroli wykresówki brudnej lub zniszczonej w stopniu uniemożliwiającym jej odczytanie - za każdą wykresówkę	50
7.4.3.	Używanie tej samej wykresówki przez kilku kierowców, z wyjątkiem przypadku, gdy konstrukcja tachografu przewiduje taką możliwość	100
7.4.4.	Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	100
7.4.5.	Nieokazanie wykresówki lub dokumentu potwierdzającego fakt nieprowadzenia pojazdu podczas kontroli w przedsiębiorstwie - za każdy dzień	100
7.4.6.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, która nie zawiera wszystkich danych o okresach	100

	aktywności kierowcy - za każdą wykresówkę	
7.4.7.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, która nie zawiera żadnych danych o okresach aktywności kierowcy - za każdą wykresówkę	100
7.4.8.	Okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, na której stwierdzono dokonanie niedozwolonych, bez użycia urządzenia rejestrującego, ręcznych, automatycznych lub półautomatycznych zapisów prędkości, aktywności lub przebytej drogi - za każdą wykresówkę	1.000 maks. 5.000
7.4.9.	Okazana podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówka nie zawierającej wpisów w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> - imienia i nazwiska kierowcy, - numeru rejestracyjnego pojazdu, - miejsca lub daty początkowej używania pojazdu, - miejsca lub daty końcowej używania wykresówki, - stanu licznika w chwili rozpoczęcia używania pojazdu, - stanu licznika w chwili zakończenia używania pojazdu 	50 za brak każdej danych
8.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW CYFROWYCH	
8.1.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące	3.000
8.2.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, które nie zostało poddane kalibracji	1.000
8.3.	Kontynuowanie przez kierowcę przewozu drogowego, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania, pojazdem z zepsutym lub niewłaściwie działającym cyfrowym urządzeniem rejestrującym	1.000
8.4.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego	1.000
8.5.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostały niedozwolone urządzenia dodatkowe wpływające na jego niewłaściwe funkcjonowanie	10.000
8.6.	Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	1.000
8.7.	Kontynuowanie przewozu drogowego przez kierowcę bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną, po upływie dopuszczalnego okresu kierowania pojazdem	300
8.8.	Nieprawidłowe operowanie przełącznikiem cyfrowego urządzenia rejestrującego umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy - za każdy dzień	100 maks. 1.000
8.9.	Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, nieposiadającego wymaganego wydruku z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub jej nieposiadania - za każdy brakujący wydruk	100
8.10.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z karty kierowcy	500
8.11.	Naruszenie obowiązku wczytywania wymaganych danych z tachografu cyfrowego	500
8.12.	Udostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy - za każdy dzień	100
8.13.	Nieudostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie danych wczytanych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przechowywanych w przedsiębiorstwie - za każdy dzień	300
8.14.	Samowolna ingerencja w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa	5.000
8.15.	Samowolna ingerencja w funkcjonowanie cyfrowego urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe	2.000
8.16.	Niewyposażenie kierowcy w dostateczną ilość papieru do drukarki cyfrowego urządzenia rejestrującego, wymaganą na cały okres wykonywania przewozu drogowego	300
9.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O UŻYWIANIU INNYCH URZĄDZEŃ POMIAROWO KONTROLNYCH	
9.1.	Samowolna zmiana wskazań urządzeń pomiarowo-kontrolnych zainstalowanych w pojeździe przy wykonywaniu transportu drogowego taksówką	1.000
10.	NARUSZENIE INNYCH PRZEPISÓW	

10.1.	Nie wykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 15 ust. 7	5.000
10.2.	Wykonywanie przewozu drogowego żywych zwierząt przez podmiot nie posiadający odpowiedniego zezwolenia	6.000

Art. 2. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.¹²):

1) w art. 36 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) które z powodu swoich rozmiarów, masy lub innych właściwości albo ze względu na urządzenia przewoźnika lub warunki drogowe danej gałęzi transportu:
- a) nie nadają się do przewozu środkami transportowymi,
 - b) spowodowałyby naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;”

2) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„Art. 43. 1. Jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy.

2. Nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi.”;

3) po art. 55 dodaje się art. 55a w brzmieniu:

„Art. 55a. 1. Zabrania się nadawcy:

- 1) zlecenia przewozu kabotażowego przewoźnikowi nie posiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz lub wykonującemu przewóz kabotażowy niezgodnie z warunkami takiego przewozu;
- 2) zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz;
- 3) określania warunków drogowego przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych;
- 4) umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym;
- 5) uzależniania wysokości przewoźnego od masy lub objętości przesyłki towarowej – w przypadku drogowego przewozu drewna, ładunków sypkich lub innych ładunków masowych.

2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz.

¹² zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 130, poz. 1112, Dz. U. z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, Dz. U. z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678, Nr 281, poz. 2780, Dz. U. z 2006 r. Nr 133, poz. 935, Dz. U. z 2009 r. Nr 92, poz. 753 oraz Dz. U. z 2011 r. Nr. 5 poz. 13

3. Zasady odpowiedzialności podmiotów, o których mowa w ust. 1 i 2, za naruszenie przepisu ust. 1 określają przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.¹³).”.

Art. 3. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.¹⁴):

1) w art. 29 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zezwolenie na lokalizację zjazdu, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 5 i art. 43a. W zezwoleniu na lokalizację zjazdu określa się miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne, a w zezwoleniu na przebudowę zjazdu - jego parametry techniczne, a także zamieszcza się, w przypadku obu zezwoleń, pouczenie o obowiązku:

- 1) uzyskania przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwolenia na budowę, a w przypadku przebudowy zjazdu dokonania zgłoszenia budowy albo wykonania robót budowlanych oraz uzyskania zezwolenia zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym;
- 2) uzgodnienia z zarządcą drogi, przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, projektu budowlanego zjazdu.”;

2) w art. 41 uchyla się ust. 4-6;

3) po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„Art. 41a. 1. Drogi krajowe stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t.

2. Minister właściwy do spraw transportu ustala, w drodze rozporządzenia, wykaz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, mając na uwadze potrzebę zapewnienia ruchu tranzytowego.

3. Drogi inne niż krajowe i określone na podstawie ust. 2 stanowią sieć dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t.”;

4) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Wykorzystanie nieruchomości przyległych do drogi

Art. 43a. 1. Właściciel albo użytkownik przyległej do drogi nieruchomości, na której znajduje się stacja paliw, obiekt gastronomiczno-handlowy lub obiekt noclegowy przeznaczone do obsługi podróżnych, jest obowiązany zapewnić dostępne do użytku publicznego stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe oraz urządzenia sanitarne i wypoczynkowe.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku nieruchomości:

¹³ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, Dz. U. z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 234, poz. 1574, Nr 227, poz. 1505, Dz. U. z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720, poz. Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652, Nr 249, poz. 1656 oraz Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13 i Nr 48 poz. 247.

¹⁴ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136, Nr 192, poz. 1381, Dz. U. z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505, Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720, Nr 168, poz. 1323, Dz. U. z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018, Nr 225, poz. 1466 oraz Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13

- 1) przyległej do drogi gminnej lub drogi powiatowej;
- 2) położonej na obszarze zabudowanym lub w granicach administracyjnych miejscowości.

Art. 43b. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

- 1) liczbę i rodzaj miejsc postojowych, o których mowa w art. 43a ust. 1;
- 2) szczegółowe wymagania w zakresie urządzeń sanitarnych i wypoczynkowych, o których mowa w art. 43a ust. 1.

2. Określając liczbę i rodzaj miejsc postojowych oraz szczegółowe wymagania, o których mowa w ust. 1 należy uwzględnić w szczególności:

- 1) kategorię drogi, do której przylega nieruchomość;
- 2) rodzaj obiektu przeznaczonego do obsługi podróżnych;
- 3) natężenie i rodzaj ruchu drogowego;
- 4) intensywność zagospodarowania drogi.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 ze zm.¹⁵) art. 30 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli w sprawie ustalenia regulaminu wynagradzania, regulaminów nagród i premiowania, regulaminu zakładowego funduszu świadczeń socjalnych, planu urlopów lub regulaminu pracy, okresów rozliczeniowych, o których mowa w art. 129 § 2 i w art. 135 § 2 i 3 Kodeksu pracy, wykazu prac, o którym mowa w art. 151⁷ § 4 Kodeksu pracy lub indywidualnego rozkładu czasu pracy, o którym mowa w art. 8 ust. 2 – 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 ze zm.) organizacje związkowe albo organizacje związkowe reprezentatywne w rozumieniu art. 241^{25a} Kodeksu pracy, nie przedstawią wspólnie uzgodnionego stanowiska w terminie 30 dni, decyzje w tych sprawach podejmuje pracodawca, po rozpatrzeniu odrębnych stanowisk organizacji związkowych.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.¹⁶) w art. 74:

1) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) z urzędu - po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2a;”,

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

„2a. Czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, można dokonać, pomimo braku dołączonych do wniosku o rejestrację dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6, 6a i 8. Dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem dowodu rejestracyjnego.”,

Art. 6. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92 poz. 879 z późn. zm.¹⁷):

¹⁵ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. Nr 100, poz. 1080, Nr 128, poz. 1405, z 2002 r. Nr 135, poz. 1146, Nr 153, poz. 1271, Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 63, poz. 590, Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 240, poz. 2407 oraz z 2008 r. Nr 90, poz. 562

¹⁶ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2001 r. Nr 129, poz. 1444, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 757, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i poz. 1497, Nr 25, poz. 202, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i poz. 1426, Nr 223, poz. 1461 i poz. 1462, Nr 234, poz. 1573 i poz. 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92 poz. 753, Nr 97, poz. 802 i poz. 803, Nr 98, poz. 817, Nr 168, poz. 1323 z 2010 r. Nr 40, poz. 230 Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466, Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151

1) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewóz drogowy - przewóz, o którym mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, z wyłączeniem przewozów, o których mowa w art. 3 tego rozporządzenia;”

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) przewóz okazjonalny - w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”;

c) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) pora nocna – okres czterech godzin pomiędzy godziną 00.00 i godziną 07.00; definicje pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie dla celów ustalania czasu pracy.”;

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

2. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

3. Indywidualny rozkład czasu pracy, o którym mowa w ust.1, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłonionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy.

4. Zastosowanie rozkładu czasu pracy, wskazanego w ust. 1, nie może naruszać prawa pracownika do odpoczynków, o których mowa w 14.”;

3) w art. 11 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób.”;

4) w art. 15:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę - w ramach systemu równoważnego czasu pracy.”,

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Postanowienia art. 11 ust. 2a stosuje się odpowiednio.”;

5) art. 17 otrzymuje brzmienie:

¹⁷ zmiany ustawy zostały opublikowane w Dz. U. z 2005 r. Nr 180 poz. 1497, z 2007 r. Nr 99 poz. 661 i Nr 192 poz. 1381, z 2009 r. Nr 79, poz. 670, z 2010 r. Nr 43, poz. 246 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13

„Art. 17. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu pracy określonego w art. 11 oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku. Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.”;

6) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy.”;

7) w art. 24 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie:

- a) o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
- b) przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu.”;

8) w art. 25:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie:

- 1) zapisów na wykresówkach,
- 2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub
- 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-4.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.

1b. Pracodawcy, którzy prowadzą ewidencję w formie wskazanej w ust.1, lub których dotyczy ust.1a, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.”;

9) w art. 27 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.”;

10) w art. 31 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku, gdy kierowca przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby, na urlopie wypoczynkowym, miał czas wolny od pracy lub wypoczywał, gdy prowadził inny pojazd

wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy AETR, gdy wykonywał pracę inną niż prowadzenie pojazdu lub, gdy pozostawał w gotowości, 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 14.04.2007, str. 14), a kierowca to zaświadczenie podpisuje.”;

11) w art. 31d dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Postanowienia art. 24 pkt 2 stosuje się odpowiednio.”;

12) w art. 31e dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Postanowienia ust. 1 stosuje się także, gdy kierowca w trakcie przyjętego okresu rozliczeniowego czasu pracy wykonuje przewozy inne, niż wskazane w rozdziale 4a.”.

Art. 7. 1. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 3 grudnia 2011 r., niezależnie od wymagań ustawy, o której mowa w art. 1, dodatkowym warunkiem udzielenia po raz pierwszy licencji na wykonywanie międzynarodowego lub krajowego transportu drogowego jest spełnianie przez przedsiębiorcę wymagań określonych w art. 5 lit. a i c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L.2009.300.51).

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się wobec przedsiębiorcy ubiegającego się o udzielenie licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego wyłącznie w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Art. 8. 1. Przepisy ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu ustalonym niniejszą ustawą, stosuje się we wszczętym przed dniem jej wejścia w życie postępowaniu administracyjnym lub sądowym w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

2. Przepisu art. 43a ustawy, o której mowa w art. 3, nie stosuje się do nieruchomości:

- 1) na których w dniu wejścia w życie przepisu znajduje się stacja paliw, obiekt gastronomiczny lub obiekt noclegowy;
- 2) dla których najpóźniej w dniu wejścia w życie przepisu wydano decyzję o warunkach zabudowy w związku z zamiarem budowy obiektów, o których mowa w pkt 1.

3. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów zmienianych niniejszą ustawą zachowują moc w zakresie nie sprzecznym z ustawą do czasu wydania nowych przepisów, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

Uzasadnienie

Uwagi ogólne

Transport drogowy w Polsce do niedawna stanowił jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki narodowej. Niestety jego niekontrolowany rozwój i spowodowana tym nadpodaż usług przewozowych, brak mechanizmów skutecznie zapobiegających nieuczciwej konkurencji, a także nakładająca się na to wszystko zła sytuacja gospodarcza spowodowały, iż większość firm transportowych w Polsce stoi na skraju bankructwa. O sytuacji w transporcie świadczy chociażby, to że 30 do 40 % taboru samochodowego stoi obecnie nie wykorzystana na placach, a firmy leasingowe nie mają możliwości jakiegokolwiek dalszej odsprzedaży pojazdów odebranych przewoźnikom za nie spłacanie rat. Z kolei stawki za fracht niejednokrotnie oscylują wokół 50 eurocentów za kilometr, co nie pokrywa nawet kosztów związanych z realizowanym przewozem, szacowanych na około 70 eurocentów. Ta sytuacja wymaga działania, albowiem rynek nie znosi próżni. W miejsce polskich firm transportowych wejdą tańsi lub znacznie lepiej zorganizowani zagraniczni przewoźnicy szczególnie, że od tego roku możliwe jest wykonywanie przewozów kabotażowych na terenie Polski. Tym samym oprócz utraty dorobku całego życia przez polskich przewoźników, konsekwencje odbiją się na całym społeczeństwie w postaci:

- bezpowrotnej utraty dotychczasowych zagranicznych rynków, na których operowali nasi przewoźnicy,
- lawinowo wzrastającego bezrobocia nie tylko w branży transportowej, ale w całym sektorze związanym i pracującym na rzecz branży samochodowej,
- spadku wpływów do budżetu państwa,
- dalszego spowolnienia rozwoju polskiej gospodarki narodowej.

Mając powyższe na uwadze, zaproponowano projekt niniejszej ustawy, mający na celu:

- znaczne ograniczenie lub utrudnienie nieuczciwej konkurencji zarówno ze strony nierzetelnych krajowych przewoźników, jak i ze strony nieuczciwych zagranicznych podmiotów,
- zwiększenie funkcji prewencyjnej i restytucyjnej nakładanych na przewoźników sankcji przy jednoczesnym zmniejszeniu ich represyjności, co pozwoli na zmniejszenie obciążeń związanych z istniejącym obecnie systemem kar administracyjnych i zmniejszenie ogólnej liczby naruszeń obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych,
- dostosowanie infrastruktury drogowej do wymagań nowoczesnego transportu drogowego,
- zmianę lub usunięcie biurokratycznych barier utrudniających prowadzenie działalności przewozowej lub generujących dodatkowe koszty działania przedsiębiorstwa,
- wyeliminowanie lub ograniczenie patologicznych zachowań firm z branży około transportowej zmuszających przewoźników do naruszania obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych lub naruszania przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- lepsze i efektywniejsze wykorzystanie Inspekcji Transportu Drogowego.

Szczegółowe rozwiązania

W **art. 1 pkt 1** projektu proponuje się nadanie nowego brzmienia przepisu **art. 1 ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym**, w celu rozszerzenia zakresu przedmiotowego ustawy o odpowiedzialność osób fizycznych wykonujących obowiązki z zakresu zarządu transportem, a także innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym. Jest to konsekwencja zaproponowanych dalej w tekście projektu rozwiązań, polegających na precyzyjnym wskazaniu osób i podmiotów odpowiadających za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

W **art. 1 pkt 2** proponuje się zdefiniowanie nowego pojęcia „naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego” poprzez wskazanie w proponowanym przepisie **art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym** kompletnego katalogu przepisów, nad których przestrzeganiem czuwa inspekcja transportu drogowego, a także inne służby uprawnione do kontroli przewozów drogowych. Ta propozycja ma charakter porządkowy i legislacyjny, gdyż pozwala uporządkować niekonsekwentnie stosowane do tej pory w tekście ustawy inne określenia, oraz pozwala uprościć konstrukcje dalszych przepisów.

W **art. 1 pkt 3** zaproponowano nowy przepis **art. 11a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on jawny rejestr wydanych licencji, prowadzony przez organ wydający licencje. Jest on zgodny z obowiązującą w Polsce zasadą, iż dane o istniejących firmach są publicznie dostępne. Przykładem takich regulacji jest Krajowy Rejestr Sądowy. Ewidencje i rejestry przedsiębiorców prowadzone na podstawie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej itp. Dostęp do danych o wydanych licencjach pozwoli na ograniczenie rozwijającej się w ostatnich latach na dużą skalę przestępczości związanej z wyłudzeniem towarów, realizowanej na podstawie sfałszowanych uprawnień przewozowych. Projektowany przepis będzie aktualny także, po 4 grudnia 2011 r., czyli po wejściu pakietu rozporządzeń unijnych regulujących kompleksowo dostęp do zawodu przewoźnika drogowego, gdyż unijne przepisy pozostawiają licencje wspólnotowe.

W **art. 1 pkt 4** zaproponowano nowy przepis **art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym**. Likwiduje on dotychczasową lukę w przepisach, określając że w przypadku zwiększenia liczby pojazdów przewoźnik **może** wystąpić o dodatkowe wypisy. Tym samym ustala się regułę, że w takiej sytuacji przewoźnik nie musi pobierać nowych wypisów, gdyż może odpowiednio zorganizować pracę przedsiębiorstwa wykorzystując mniejszą ich liczbę. Oczywiście zaproponowany przepis nie zwalnia przewoźnika od wykazania się odpowiednią do liczby pojazdów sytuacją finansową.

W **art. 1 pkt 5** zaproponowano nowy przepis **art. 16a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on zasadę, iż w przypadku cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia dokumenty związane z przewozem mają być przechowywane przez okres roku. Obowiązek ten został nałożony na osoby fizyczne i spółki prawa handlowego, które posiadały licencję. Ma to zapobiec sytuacji, w której niektóre nierzetelne firmy prowadzące w szczególności nieuczciwą konkurencję na rynku krajowym, likwidowały z dnia na dzień działalność przewozową w chwili otrzymania zawiadomienia o planowanej kontroli przedsiębiorstwa w celu jej uniknięcia. Zaproponowane rozwiązanie uniemożliwi takie działania i co najważniejsze umożliwi właściwe wdrożenie przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

W **art. 1 pkt 6** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym**, określającego godzące w zasady uczciwej konkurencji zabronione zachowania przewoźników wykonujących przewozy okazjonalne pojazdami do 9 osób łącznie z kierowcą. Przepis

ten został wprowadzony wiele lat temu w celu poprawienia sytuacji osób wykonujących transport drogowy taksówką, którym okazjonalni przewoźnicy poprzez upodabnianie swoich pojazdów do taksówek i tym samym wprowadzanie w błąd klientów, zaczęli odbierać rynek przewozów miejskich. Niestety czas pokazał, iż obowiązujące przepisy są niedoskonałe. Aby naprawić tę sytuację zaproponowano nowe ich brzmienie poprzez rozszerzenie katalogu czynów niedozwolonych o zakaz:

- umieszczania lub używania w pojeździe urządzeń o podobnym do taksometru charakterze umożliwiającym naliczenie należności za przejazd,
- umieszczanie na pojeździe oznaczeń wskazujących na rodzaj usług przewozowych lub reklamujących te usługi.

Ponadto doprecyzowano dotychczasowe czyny niedozwolone.

W **art. 1 pkt 7** zaproponowano nowy przepis **art. 33a ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on analogiczne zasady przechowywania dokumentów, jak w omawianej wyżej zmianie w art. 1 pkt 6, dla podmiotów wykonujących przewozy na potrzeby własne oraz dla wykonujących przewozy w związku z prowadzoną działalnością rolniczą.

W **art. 1 pkt 8** zaproponowano nowy przepis **art. 39n ustawy o transporcie drogowym**. Wprowadza on odznakę „wzorowy kierowca” nadawaną przez ministra właściwego do spraw transportu kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą. Jest to realizacja podnoszonego przez wiele lat postulatu środowisk transportowych, aby tak jak w przypadku innych zawodów, zawód kierowcy był zawodem prestiżowym, nagradzanym za wzorowe jego wykonywanie państwową odznaką.

W **art. 1 pkt 9** zaproponowano zmiany o charakterze legislacyjnym przepisów **art. 50 ustawy o transporcie drogowym**, będące w szczególności konsekwencją przyjętej w art. 4 pkt 22 uotd definicji „naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego”. Ponadto zaproponowany nowy przepis **art. 50 pkt 1 lit. e ustawy o transporcie drogowym** jest konsekwencją uwzględnienia faktu, iż odrębne przepisy (takie, jak chociażby ustawa Prawo o ruchu drogowym) dają inspekcji uprawnienia określone w tych przepisach.

W **art. 1 pkt 10 lit. a** zaproponowano zmianę przepisów **art. 55 ust. 1 pkt 3, 4 i 5 ustawy o transporcie drogowym**, określających zakres przedmiotowy kontroli przeprowadzanej przez inspektorów transportu drogowego. Zmiana ma m.in. na celu precyzyjniejsze określenie dotychczasowych uprawnień przez wskazanie, iż inspektor może kontrolować:

- wszystkie wymagane urządzenia pomiarowo-kontrolne znajdujące się w pojeździe, a nie tylko te które są zainstalowane na stałe (art. 55 ust. 1 pkt 3 uotd),
- każdy podmiot wykonujący przewóz drogowy, a nie tylko przedsiębiorców (art. 55 ust. 1 pkt 4 i 5 uotd)

W **art. 1 pkt 10 lit. b** zaproponowano nowy przepis **art. 55 ust. 1b ustawy o transporcie drogowym**, gdzie rozszerzono zakres podmiotowy kontroli inspekcji transportu drogowego o podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym (spedytorzy, nadawcy, odbiorcy, załadownicy, organizatorzy wycieczki, organizatorzy transportu itp.) oraz o te podmioty, które zaprzestały wykonywania przewozów drogowych (transport oraz przewozy na potrzeby własne i tym podobne). Inspekcja otrzymała prawo do żądania odpowiednich dokumentów oraz do kontroli na terenie tych

podmiotów, przy czym kontrola podmiotów, które zaprzestały wykonywania przewozów możliwa będzie przez 1 rok od dnia w którym zaprzestano tej działalności.

W **art. 1 pkt 11** zaproponowano zmianę przepisu **art. 72 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym** określającego obowiązki kontrolowanego podmiotu w zakresie przekazywania dokumentów osobom wykonującym kontrolę. Zaproponowano, aby to przekazywanie dotyczyło tylko i wyłącznie oryginałów zapisów urządzeń przeznaczonych do rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów wypoczynku kierowcy, a także precyzyjnie wskazano, iż kontrola tych zapisów i nośników informacji może być przeprowadzana poza siedzibą podmiotu tylko w siedzibie organu kontroli.

W **art. 1 pkt 12** zaproponowano nowy przepis **art. 73 ust. 1a ustawy o transporcie drogowym**, który daje możliwość przesłuchiwania kierowcy w charakterze świadka w trakcie kontroli drogowej. Pozwoli to na uniknięcie konieczności wzywania kierowcy na przesłuchanie w terminie późniejszym, co odrywałoby go, w tym dniu, od wykonywania pracy na rzecz pracodawcy i związane byłoby z dodatkowymi kosztami dojazdu kierowcy do siedziby organu kontroli.

W **art. 1 pkt 13** zaproponowano zmianę przepisu **art. 76 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym** określającego wymagania w zakresie wieku i stanu zdrowia inspektora transportu drogowego. Zmiana ma na celu dodanie dodatkowego wymogu – brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy inspektora. Związane jest to z faktem, iż z jednej strony praca w ciężkich warunkach i w stresie, a także dość duża władza w postaci ustawowych uprawnień ITD, wymagają szczególnych predyspozycji psychologicznych od osób wykonujących zadania inspektora.

W **art. 1 pkt 14** zaproponowano nowy przepis **art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. h ustawy o transporcie drogowym**, w celu uzupełnienia wymaganych od kierowcy dokumentów o dokumenty związane z transgranicznym przemieszczaniem organizmów genetycznie zmodyfikowanych.

W **art. 1 pkt 15** zaproponowano nowe przepisy **art. 91a ustawy o transporcie drogowym**. Powołują one Centrum monitoringu transportu drogowego – instytucję przetwarzającą informacje statystyczne i ekonomiczne dotyczące przewozów drogowych oraz wykonującą prace analityczne w tym zakresie. Do obowiązków centrum ma należeć m.in. coroczne sporządzanie dla ministra właściwego ds. transportu raportu „Stan rynku przewozów drogowych w Polsce” zawierającego w szczególności:

- ocenę sytuacji na rynku przewozowym,
- wskaźniki ekonomiczne w tym zakresie (minimalne uzasadnione ekonomicznie ceny i taryfy przewozowe, popyt i podaż, potencjał itp.),
- prognozę rozwoju sytuacji na tym rynku,
- ocenę konkurencyjności przewozów drogowych wobec innych gałęzi transportu,
- wykaz barier i utrudnień ograniczających rozwój branży.

Centrum monitoringu ma prowadzić odpłatnie jednostka podległa ministrowi właściwemu ds. transportu. Powołanie centrum pozwoli na właściwe określanie przez administrację rządową krótko i długofalowej polityki transportowej, która obecnie bez wiedzy na temat stanu branży i zachodzących w niej procesów ekonomicznych nie może być właściwie zdefiniowana i realizowana. Dla przykładu można tutaj wskazać prace dwustronnych komisji mieszanych powoływanych na mocy dwustronnych umów międzynarodowych. Podczas prac tych komisji, zagraniczni partnerzy, w odróżnieniu od polskiej strony, mają doskonałą wiedzę na temat liczby i rodzaju wykonywanych

międzynarodowych przewozów oraz innych szczegółowych danych w tym zakresie. Powoduje to znaczną przewagę naszych partnerów podczas prowadzonych negocjacji i nie pozwala na przyjmowanie optymalnych założeń dla naszej polityki zagranicznej w tym obszarze.

Brak właściwej informacji oraz rzetelnych prognoz powodują, iż podejmowane w obszarze transportu drogowego decyzje mają charakter wyłącznie doraźny, bez uwzględnienia ich dalszych konsekwencji.

W **art. 1 pkt 16** zaproponowano nowe brzmienie przepisów **art. 92 i 92a ustawy o transporcie drogowym**. Rozszerzają one (art. 92 uotd) zakres odpowiedzialności kierowcy za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego ponoszonej na zasadach określonych w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia oraz wprowadzają odpowiedzialność osób wykonujących czynności związane z transportem (w szczególności osób zarządzających przedsiębiorstwem lub zarządzających transportem w przedsiębiorstwie) ponoszoną na zasadach identycznych, jak dla kierowców. Odpowiedzialność kierowców i innych osób ma być odpowiedzialnością ponoszoną wyłącznie za czyny zawinione (wina umyślna lub nieumyślna) w odróżnieniu od dotychczasowej odpowiedzialności przedsiębiorców ponoszonej na podstawie tzw. winy obiektywnej, gdzie dla nałożenia sankcji wystarczyło w zasadzie samo stwierdzenie naruszenia bez badania związku pomiędzy naruszeniem a zachowaniem przedsiębiorcy. Tym samym kierowcy i inne osoby otrzymują odpowiednie gwarancje prawno-materialne i procesowe, uniemożliwiające ukaranie ich za czyny niezawinione, leżące po stronie pracodawcy lub innych osób. Do tych gwarancji należy m.in. „prawo do sądu”, który zbada sprawę nie tylko pod kątem zgodności z prawem (tak, jak ma to miejsce w postępowaniu przed sądem administracyjnym), ale także pod kątem weryfikacji i ustalenia okoliczności faktycznych stanowiących przesłanki do ukarania lub uniewinnienia osoby obwinionej. Należy tutaj wskazać, iż podobne rozwiązania obowiązują w wielu innych państwach europejskich takich, jak Niemcy lub Austria. Są one znacznie bardziej akceptowalne społecznie od dotychczasowych rozwiązań, gdyż nałożenie kary jest możliwe tylko wobec osoby rzeczywiście odpowiedzialnej za naruszenie, która je zawiniła. Jednocześnie, jak pokazała dotychczasowa praktyka i dane dotyczące spadającej liczby naruszeń po wprowadzeniu ograniczonej odpowiedzialności kierowców w 2006 r., zaproponowane rozwiązanie przyczyni się do znacznego zmniejszenia liczby naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, i tym samym zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia zachowań z zakresu nieuczciwej konkurencji.

W nowych przepisach zaproponowano wysokość nakładanych kar za poszczególne naruszenia. Od 300 do 2000 złotych dla kierowcy (art. 92 ust. 1 uotd) i od 500 do 2000 złotych dla innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym (art. 92 ust. 3 uotd). Katalog czynów i odpowiadającej im grzywny zawierają załączniki do ustawy, wprowadzone zmianą zawartą w **art. 1 pkt 20**.

Oprócz odpowiedzialności osób fizycznych wykonujących konkretne czynności, pozostawiono odpowiedzialność administracyjną (art. 92a uotd) podmiotów wykonujących przewóz drogowy – przewoźników, przedsiębiorców wykonujących przewóz na potrzeby własne itp. Zaproponowano tu obniżenie:

- wysokości nakładanej kary za pojedyncze naruszenie – z 15.000 złotych do 10.000 złotych,
- łącznej wysokości nakładanych kar podczas kontroli drogowej – z 15.000 złotych do 10.000 złotych.

Wykaz poszczególnych naruszeń i wysokość przypisanych im kar pieniężnych określona została w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym wprowadzonym zmianą zawartą w **art. 1 pkt 20**.

Jeśli chodzi o łączną wysokość kar nakładanych podczas kontroli w przedsiębiorstwie, to zaproponowano zamiast dotychczasowej stałej kwoty 30.000 złotych nakładanej niezależnie od wielkości firmy, jej zróżnicowanie uzależnione od liczby wykorzystywanych do przewozów kierowców. I tak łączna wysokość nakładanych kar nie będzie mogła przekroczyć:

- 15.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie do 10;
- 20.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 11 do 50;
- 25.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie od 51 do 250;
- 30.000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego lub wykorzystującego do wykonywania przewozów drogowych kierowców w liczbie większej niż 250.

Takie zróżnicowanie pozwoli na zachowanie wobec wszystkich podmiotów właściwego oddziaływania kary administracyjnej w zakresie prewencji i restytucji. Obecna stała wysokość pozwalała zachować to oddziaływanie wyłącznie wobec dużych firm dysponujących znacznymi środkami finansowymi, natomiast wobec małych jedno lub kilku samochodowych firm kara w wysokości 30.000 złotych miała charakter wyłącznie represji, gdyż niejednokrotnie prowadziła do znacznego pogorszenia sytuacji finansowej firmy, a w skrajnych przypadkach do ich likwidacji z powodu utraty płynności finansowej.

Ze względu na fakt, iż znacznie rozszerzono podmiotowy zakres odpowiedzialności za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego o podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem (art. 92a ust. 7 uotd), a inspekcja zyskała prawo do ich kontroli (art. 55 ust. 1b uotd) koniecznym stało się określenie łącznej wysokości nakładanych kar na taki podmiot. W tym przypadku, ze względu na to, iż są to zazwyczaj duże podmioty organizujące przewozy dla nawet kilkuset przewoźników, zaproponowano 40.000 złotych jako łączną maksymalną wysokość nakładanych kar. Należy przy tym wskazać, na znacznie ograniczoną w tym przypadku zasadę winy obiektywnej, gdyż odpowiedzialność tych podmiotów ma miejsce, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że miały one wpływ lub godziły się na powstanie naruszenia. Odnosząc się do wprowadzonego rozszerzenia odpowiedzialności administracyjnej o inne podmioty, trzeba wspomnieć, iż jest to wymagane przepisem art. 19 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Konsekwencją rozszerzenia odpowiedzialności i zakresu kontroli o podmioty, które zaprzestały wykonywania przewozów drogowych, jest postanowienie iż wskazane wyżej zasady stosuje się także do tych podmiotów (art. 92a ust. 8 uotd).

W **art. 1 pkt 17** zaproponowano nowe przepisy **art. 92b i art. 92c ustawy o transporcie drogowym**. Określają one okoliczności ekskulpujące od odpowiedzialności administracyjnej podmiotu wykonującego przewozy drogowe. Na konieczność ograniczania zasady „winy obiektywnej” przez wskazanie takich okoliczności wielokrotnie wskazywał Trybunał Konstytucyjny, jak chociażby w uzasadnieniu orzeczenia z dnia 1 marca 1994 r. (sygn. akt U. 7/93), gdzie TK stwierdził: „W odniesieniu do kary administracyjnej dla jej wymierzenia musi bowiem wystąpić subiektywny

element zawinienia. Podmiot, który nie dopełnia obowiązku administracyjnego, musi więc mieć możliwość obrony i wykazywania, że niedopełnienie obowiązku jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.”. Należy także wskazać, iż międzynarodowe orzecznictwo, oceniające instytucję „winy obiektywnej” m.in. pod kątem zgodności z przepisami Europejskiej Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności, dopuszcza jej stosowanie pod warunkiem, iż:

- zasada winy obiektywnej jest stosowana w rozsądnych i proporcjonalnych do szkodliwości czynu granicach,
- zagwarantowana jest możliwość uwolnienia się od winy przez wskazanie okoliczności uniewinniających.

Mając na uwadze powyższe argumenty, a także brzmienie przepisu art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) 561/2006, zaproponowano (art. 92b ust. 1 uotd) zakaz nakładania kary na podmiot wykonujący przewozy, jeżeli zapewnił on właściwe i zgodne z ww. rozporządzeniem zasady wynagradzania kierowców oraz zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców odpowiednich. Oczywiście nie wyłącza to odpowiedzialności konkretnych osób fizycznych: kierowcy i ewentualnie osoby odpowiedzialnej w firmie (art. 92b ust. 2 uotd).

Ponadto zaproponowano rozszerzenie dotychczasowych przesłanek ekskulpujących (gdy podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, i nie mógł go przewidzieć) o wskazanie sytuacji, w której za konkretne naruszenie nałożono wcześniej karę (art. 92c ust. 1 pkt 2 i ust. 2 uotd). Stanowi o tym m.in. art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) 561/2006.

W **art. 1 pkt 18** zaproponowano zmianę brzmienia przepisów **art. 93, 94 i 95 ustawy o transporcie drogowym**. Określają one tryb i warunki nakładania i wykonywania administracyjnych kar pieniężnych. Nowym rozwiązaniem jest przekazywanie przez Inspektorów pracy protokołu i innych dokumentów związanych z ujawnieniem naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego do właściwego miejscowo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, który po ich otrzymaniu zobowiązany będzie do dalszego prowadzenia postępowania administracyjnego w tej sprawie. Pozwoli to na ujednoczenie orzecznictwa w szczególności zakresie naruszeń przepisów rozporządzenia WE 561/2006 i spowoduje usunięcie wątpliwych z systemowego punktu widzenia uprawnień Państwowej Inspekcji Pracy do prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawach o nałożenie kary pieniężnej (art. 93 ust. 2 i 3 uotd).

Kolejnym nowym rozwiązaniem jest wprowadzenie zasady (art. 93 ust. 4 uotd), iż decyzja ostateczna nakładająca karę pieniężną staje się wykonalna dopiero po upływie 30 dni od jej doręczenia, z zastrzeżeniem, że w przypadku wniesienia skargi na decyzję do sądu administracyjnego decyzje można wykonać dopiero po odrzuceniu skargi, jej cofnięciu lub wydaniu przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi. To rozwiązanie wynika z wątpliwości, co do zgodności obecnie obowiązującej zasady natychmiastowej wykonalności kary z zasadą demokratycznego państwa prawnego określoną w Konstytucji RP, z zasadami wynikającymi z przyjętych przez Polskę konwencji międzynarodowych oraz z unijnymi zasadami wynikającymi z *acquis communautaire*. Natychmiastowa wykonalność kary wydaje się być sprzeczna z prawem do sądowej kontroli nałożonej kary zaliczającym się do podstawowych praw obywatelskich. Konieczność uiszczenia kary

w maksymalnej wysokości określonej przez ustawodawcę jako 30.000 złotych, może bowiem spowodować upadłość przedsiębiorcy lub poważne zakłócenia w jego funkcjonowaniu, zanim jeszcze decyzja o jej nałożeniu zostanie skontrolowana. Uzyskanie w sądzie administracyjnym korzystnego rozstrzygnięcia uchylającego decyzje o nałożeniu kary po upływie kilkunastu miesięcy od dnia, w którym decyzja ta stała się wykonalna, w wielu przypadkach może dać już tylko satysfakcję moralną, gdyż po tym czasie żadne sądowe orzeczenie nie przywróci zdolności funkcjonowania upadłego przedsiębiorstwa na trudnym rynku przewozowym i nie przywróci zlikwidowanych miejsc pracy. Dlatego też, rzeczą słuszną jest wdrożenie normy prawnej stanowiącej o tym, iż decyzje administracyjne w sprawach o nałożenie kar pieniężnych stają się wykonalne dopiero po wyczerpaniu wszelkich możliwych środków ich kontroli, w tym po ewentualnym zakończeniu postępowania sądowego w przypadku złożenia skargi na decyzję, którą wydano w drugiej instancji. Takie rozwiązanie stanowiłoby *lex specialis* w stosunku do ogólnych przepisów regulujących postępowanie administracyjne.

Aby zagwarantować wykonalność decyzji o nałożeniu kary administracyjnej na zagranicznych przewoźników i jednocześnie uniknąć zarzutu o ich dyskryminację, zaproponowano rozwiązanie szeroko stosowane w innych państwach członkowskich UE. Zgodnie z nim zasady wykonywania decyzji administracyjnych dla podmiotów polskich i podmiotów zagranicznych są takie same. Decyzja jest wykonywalna po jej skontrolovaniu. Dla zapewnienia skuteczności egzekucji tej decyzji wprowadzono jednakże możliwość pobierania kaucji w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej kary (art. 94 ust. 3 uotd). Zagwarantowana jest przy tym możliwość nie pobierania kaucji, o ile zawarta zostaną zawarte stosowne dwustronne umowy o wzajemnej egzekucji kar pieniężnych w państwie, gdzie zarejestrowano pojazd.

W związku z wprowadzeniem instytucji kaucji, koniecznym stało się wprowadzenie nowych zasad zabezpieczania pojazdów (art. 95 uotd). Zgodnie z nowymi zasadami pojazdy usuwa się na najbliższy parking strzeżony w sytuacji, gdy nie pobrano kaucji, gdy nie usunięto stwierdzonych nieprawidłowości zagrażających bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego lub gdy zakaz lub ograniczenie ruchu uniemożliwia dalszą jazdę. Usuwanie pojazdów ma być wykonywane na zasadach określonych w przepisach ruchu drogowego.

Nowym rozwiązaniem jest uprawnienie dla służb granicznych do uniemożliwienia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku naruszenia przez zagranicznego przewoźnika obowiązków lub warunków przewozu drogowego do czasu usunięcia stwierdzonych naruszeń (art. 95 ust. 5 uotd). Podobne rozwiązanie stosowane jest przez zagraniczne służby.

W art. 1 pkt 19 uchyla się dotychczasowy **załącznik do ustawy o transporcie drogowym**, ze względu na odmienne uregulowanie tych kwestii w zaproponowanych przepisach art. 92 i 92a ustawy o transporcie drogowym oraz przepisach załączników 1-3 do tej ustawy.

W art. 1 pkt 20 zaproponowano nowe przepisy **załączników 1-3 do ustawy o transporcie drogowym**. Załącznik nr 1 wyszczególnia naruszenia za które nakładana jest kara grzywny na kierowcę i przypisuje tym naruszeniom wysokość grzywny. W załączniku nr 2 określone zostały naruszenia za które nakłada się karę grzywny na osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym oraz określona została wysokość tej grzywny za poszczególne naruszenia. Wysokość grzywien za poszczególne czyny określona w tych załącznikach jest proporcjonalna do wagi naruszeń.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym określone zostały naruszenia za które w drodze postępowania administracyjnego nakładana jest kara pieniężna oraz wysokość tej kary za poszczególne naruszenia. Ze względu na fakt, iż rozszerzono odpowiedzialność kierowcy oraz wprowadzono odpowiedzialność innych osób fizycznych, część czynów, za które do tej pory odpowiadał przewoźnik, nie została uwzględniona w tym załączniku. W przypadku większości ujętych w tym załączniku naruszeń zmniejszono wysokość kary o około 50%, uwzględniając przy tym ich wagę. Z tego ostatniego powodu za niektóre naruszenia, te szczególnie godzące w zasady uczciwej konkurencji, pozostawiono dotychczasową wysokość kary, a w kilku przypadkach zostały wysokość kary została podniesiona. Te ostatnie przypadki dotyczą m.in. wykonywania przewozów na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia, wykonywania przewozu kabotażowego bez zezwolenia, nie poddania się lub utrudniania kontroli. Jednocześnie dotychczasowa praktyka pokazała, iż w załączniku dotyczącym kar administracyjnych należy ująć dodatkowe naruszenia m.in. takie, jak: wykonywanie przewozu kabotażowego niezgodnie z zasadami tego przewozu lub nie wypełnienie polskiego zezwolenia przez przewoźnika zagranicznego przed przekroczeniem granicy RP.

Zawarte w załącznikach naruszenia i odpowiadająca im określona wysokość grzywny lub kary pieniężnej, uwzględniają obowiązujący dotychczas stan prawny, jak i wchodzące w życie za kilka lat nowe rozwiązania związane m.in. w wejściem w życie kolejnych przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 2 pkt 1 zaproponowano zmianę przepisów art. 43 ustawy Prawo przewozowe. Nowy przepis art. 43 ust. 1 określa, iż każdy podmiot odpowiedzialny za czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami. Tym samym wprowadza się materialną normę prawną umożliwiającą odpowiedzialność nadawcy, odbiorcy lub innego załadowcy za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego w tym zakresie, określoną w nowelizowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym, a także w istniejących przepisach o drogach publicznych.

W art. 2 pkt 2 zaproponowano nowe przepisy art. 55a ustawy Prawo przewozowe, w którym określone zostały zakazy:

- zlecania przewozu kabotażowego przewoźnikowi nie posiadającemu odpowiedniego zezwolenia na taki przewóz,
- zlecania przewozu przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz,
- określania warunków przewozu przesyłki towarowej, których realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych, przepisów określających warunki pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych,
- umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym.

Wskazane wyżej zakazy, adresowane do nadawcy, odbiorcy, organizatora transportu i podmiotu wykonującego pośrednictwo w zakresie przewozu drogowego rzeczy, w połączeniu z administracyjną odpowiedzialnością tych podmiotów określoną w nowelizowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym, pozwolą na zmianę obecnej sytuacji, w której przewoźnik stanowiący najniższe

finansowo ogniwo łańcucha transportowo-logistycznego zmuszany jest przez te podmioty do naruszania obowiązującego prawa.

W **art. 3 pkt 1** zaproponowano zmianę przepisu **art. 29 ust. 3 ustawy o drogach publicznych** ze względu na konieczność uwzględnienia w nim wprowadzonych w **art. 3 pkt 4** nowych rozwiązań zawartych w art. 43a i 43b ustawy o drogach publicznych.

W **art. 3 pkt 2** zaproponowano uchylenie przepisów **art. 41 ust. 4-6 ustawy o drogach publicznych** w związku ze zmianą zawartą w **art. 3 pkt 3** wprowadzającą nowe przepisy art. 41a ww. ustawy.

W **art. 3 pkt 3** zaproponowano nowy przepis **art. 41a ustawy o drogach publicznych** umożliwiający udostępnienie całej sieci dróg krajowych dla pojazdów o nacisku 11,5 t na pojedynczą oś napędową. Ewentualne ograniczenia w tym zakresie będą mogły wynikać jedynie ze znaków drogowych. Zmiana ta umożliwi utrzymanie ciągłości przejazdu takich pojazdów po całej sieci dróg krajowych, a nie tylko po wybranych i nie połączonych z sobą ich odcinkach. Zlikwiduje to absurdalną sytuację, w której przewoźnik powinien rozładować pojazd na kilkanaście kilometrów przed międzynarodowym przejściem granicznym lub przed przejazdem odcinkiem drogi krajowej położonym w mieście na prawach powiatu. Zmiana taka wpłynie korzystnie na sytuację polskich przedsiębiorstw wykonujących eksport lub import towarów, gdyż obecnie firmy te, wobec braku możliwości optymalnego i zgodnego z warunkami technicznymi ładowania pojazdu, ponoszą zwiększone koszty transportu drogowego w stosunku do przedsiębiorstw położonych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, co czyni nasze firmy niekonkurencyjnymi na rynku europejskim. Należy przy tym podkreślić, iż zaproponowane rozwiązanie nie odbije się w sposób niekorzystny dla stanu krajowej infrastruktury drogowej, gdyż większość dróg krajowych została w ostatnim okresie czasu zmodernizowana, a zniszczenia są tak naprawdę spowodowane używaniem przez niektórych nieuczciwych przewoźników pojazdów o nacisku osi przekraczającym 11,5 t o kilkadziesiąt procent.

W **art. 3 pkt 4** zaproponowano nowe przepisy **art. 43a i 43b ustawy o drogach publicznych**, wprowadzające obowiązek zapewnienia dostępnych do użytku publicznego miejsc postojowych wyposażonych w odpowiednie urządzenia sanitarne i wypoczynkowe przez właścicieli obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych (stacji paliw, obiektów gastronomiczno-handlowych, obiektów noclegowych) przyległych do dróg krajowych i wojewódzkich, z wyłączeniem obszarów miejskich i obszarów zabudowanych. Zgodnie z przepisem **art. 9 ust. 2** obowiązek ten ma nie dotyczyć nieruchomości:

- na których w dniu wejścia w życie ustawy znajdowała się stacja paliw, obiekt gastronomiczny lub obiekt noclegowy,
- dla których najpóźniej w dniu wejścia w życie ustawy wydano decyzję o warunkach zabudowy w związku z zamiarem budowy obiektów przeznaczonych do obsługi podróżnych.

Wprowadzenie tej zmiany umożliwi z jednej strony zwiększenie dostępności miejsc postojowych, a z drugiej strony poprzez zwiększenie wymagań o charakterze inwestycyjnym ograniczy liczbę obiektów dostępnych z drogi o charakterze tranzytowym, co będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i jego płynność.

Nowy obowiązek jest oczywiście ciężarem dla posiadacza działki lub inwestora, nie mniej jest on społecznie uzasadniony i wprost proporcjonalny do korzyści, które posiadacz działki lub inwestor osiągną poprzez fakt dostępu do drogi krajowej lub wojewódzkiej.

Zmiany zaproponowane w **art. 4** są konsekwencją zmiany **art. 8 ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców** ustanawiającej zasadę, że wprowadzanie indywidualnego rozkładu czasu pracy pracownika (kierowcy) powinno odbywać się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową lub z przedstawicielami pracowników. Tym samym konieczne jest wprowadzenie do zawartego w przepisie **art. 30 ust. 5 ustawy o związkach zawodowych** katalogu spraw, w którym wypowiadają się organizacje związkowe, także indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców.

W **art. 5 pkt 1** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 74 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym** w związku z wprowadzonym w **art. 4 pkt 2** nowym przepisem art. 74 ust. 2a Prawa o ruchu drogowym.

W **art. 5 pkt 2** zaproponowano nowy przepis **art. 74 ust. 2a Prawa o ruchu drogowym** pozwalający na dokonanie czasowej rejestracji pojazdu pomimo braku dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązków wobec skarbu państwa – zapłatę cła, akcyzy lub podatku VAT. Jednocześnie przepis określa, iż dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem stałego dowodu rejestracyjnego, co wobec ograniczenia czasowej rejestracji do 30 dni, skutecznie zabezpiecza interesy skarbu państwa. Zaproponowane rozwiązanie wynika z faktu, iż uzyskanie ww. dokumentów może trwać nawet do kilkunastu dni i obecnie wiąże się z brakiem możliwości używania pojazdu. Tym samym brak możliwości używania pojazdu, który niejednokrotnie kosztował kilkaset tysięcy euro i został zakupiony za środki pozyskane w ramach kredytu lub leasingu, oznacza dla przedsiębiorcy znaczne straty narastające każdego dnia, w którym pojazd nie może być wykorzystywany.

W celu usunięcia niejasności interpretacyjnych związanych ze stosowaniem niektórych przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 ze zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) zachodzi pilna konieczność ich nowelizacji. Ponadto konsekwencją zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców jest zmiana ustawy z dnia 23 maja 1991r. o związkach zawodowych (Dz.U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854 ze zm.) w zakresie możliwości wprowadzenia rozkładów czasu pracy umożliwiających kierowcy dwukrotnie rozpoczynanie pracy w danej dobie. Oto propozycje zmian:

Art. 6 dotyczy zmian w **ustawie o czasie pracy kierowców (uock)** i ma na celu:

- usunięcie niejasności interpretacyjnych związanych z kolizją przepisów rozporządzenia WE 561/2006, przepisów ustawy o czasie pracy kierowców i przepisów Kodeksu pracy,
- dostosowanie przepisów do specyfiki pracy kierowcy wykonującego przewozy drogowe.

W **art. 6 pkt 1** zaproponowano zmianę przepisu **art. 2 ustawy o czasie pracy kierowców**, poprzez:

- Doprecyzowanie definicji przewozu drogowego zawartej w **art. 2 pkt 2 uock** tego przepisu, w celu wskazania że pojęcie to dotyczy wyłącznie przewozów objętych przepisami rozporządzenia WE 561/2006. Zaproponowana zmiana pozwoli na jednoznaczne ustalenie zakresu podmiotowego ustawy o czasie pracy kierowców określonego w art. 1 pkt 1-2 tej ustawy, wskazując iż spod zakresu jej obowiązywania wyłączeni są kierowcy wskazani w art. 3

ww. rozporządzenia (oprócz kierowców wykonujących regularne przewozy na trasach nie przekraczających 50 km). Zmiana ta jest zgodna z art. 2 dyrektywy 2002/15/WE.

- Wprowadzenie nowej definicji przewozu okazjonalnego (**pkt 3a**), które to pojęcie pojawia się w zaproponowanych dalej przepisach ustawy.
- Wprowadzenie nowej definicji pory nocnej (**pkt 6a**) umożliwiającej właściwe wykorzystanie czasu prowadzenia pojazdu określonego przepisami rozporządzenia (WE) 561/2006 i zgodnej z przepisem art. 3 lit. h dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Obecnie w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców stosowana jest definicja pory nocnej zawarta w przepisach Kodeksu pracy, co powoduje skrócenie dziennego czasu pracy kierowcy nawet w przypadku prowadzenia pojazdu tylko przez 1 minutę w porze nocnej, tj. w wyznaczonym okresie ośmiogodzinnym pomiędzy godziną 21.00 a godziną 7.00. Nowa definicja pory nocnej określa ją wyłącznie dla celów ustalania czasu, jako kolejne 4 godziny pomiędzy godziną 0.00 a 7.00, co jest zgodne z art. 3 lit. h. dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Należy podkreślić, że w związku z jednoznacznym wskazaniem zakresu podmiotowego ustawy (kierowcy podlegający rozporządzeniu WE 561/2006), zmiana nie odbije się niekorzystnie na innych grupach kierowców nie podlegających specjalnej ochronie związanej z wymaganym czasem prowadzenia pojazdów, wymaganymi przerwami i okresami wypoczynku.

W **art. 6 pkt 2** zaproponowano zmianę brzmienia **art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców**. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem tego przepisu dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę – należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Oznacza to, iż zabronione jest planowanie czasu pracy kierowcy w taki sposób, że danej dobie miałby wykonywać pracę powyżej 8 godzin w systemie podstawowym lub powyżej 10 (12) godzin w systemie równoważnym. Każde przekroczenie ww. norm jest pracą w godzinach nadliczbowych. Takie rozliczanie czasu pracy kierowcy stoi w sprzeczności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 i umową AETR. Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenie (WE) nr 561/2006 dzienny okres prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin. Po okresie prowadzenia wynoszącym 4,5 godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca, co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku (art. 7). Z kolei, jak wynika z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku, który wynosi 11 odpoczynku. Taka konstrukcja przepisów wspólnotowych powoduje, że po 9 godzinach prowadzenia, w trakcie którego kierowca wykorzystał 45 minut przerwy, wykorzystuje 11 godzin odpoczynku i może rozpocząć kolejny dzienny okres prowadzenia (9 godzin prowadzenia + 45 minut przerwy + 11 godzin odpoczynku = 20 godzin 45 minut). Jeżeli po odpoczynku kierowca rozpocznie kierowanie pojazdem spowoduje to, że w danej dobie zdefiniowanej w art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców, będzie kierował pojazdem jeszcze przez 3 godziny 15 minut, co będzie pracą w godzinach nadliczbowych. Przedstawiony powyżej

rozkład czasu pracy jest poprawny z punktu widzenia przepisów o czasie prowadzenia, przerw i odpoczynków i nie budzi uwag inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, lecz z punktu widzenia przepisów ustawy o czasie pracy kierowców i Kodeksu pracy jest to praca w godzinach nadliczbowych, co skrupulatnie wychwytyją inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy. Aby zlikwidować wskazany paradoks proponuje się dodanie w art. 8 ust. 2, 3 i 4, które dopuszczają rozpoczynanie pracy przez kierowcę przed upływem 24 godzin, co nie będzie pracą w godzinach nadliczbowych, przy zagwarantowaniu prawa kierowcy do odpoczynku dziennego i tygodniowego oraz przerw w prowadzeniu.

W **art. 6 pkt 3** zaproponowano zmianę przepisu **art. 11 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców**. Propozycja ta wynika z faktu, iż w przewozach okazjonalnych osób, ze względu na ich charakter przypominający przewóz rzeczy, nie jest możliwym ustalenie rozkładów czasu pracy dla kierowcy wykonującego takie przewozy.

W **art. 6 pkt 4** zaproponowano zmianę przepisu **art. 15 ustawy o czasie pracy kierowców**. W **ust. 1** tego artykułu ujednolicono zasady przedłużania wymiaru czasu pracy w ramach systemu równoważnego czasu pracy dla kierowców wykonujących transport drogowy i dla kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne. Dotychczasowe odmienne uregulowanie dla tych grup nie znajduje merytorycznego uzasadnienia. Należy wskazać, że ten sam kierowca, w ramach tego samego przedsiębiorstwa, może - w zależności od rodzaju ładunku, odbiorcy lub nadawcy - wykonywać zarówno transport drogowy, jak i przewóz na potrzeby własne. Ułatwi to m.in. obliczanie należności za pracę w godzinach nadliczbowych, gdyż w ramach systemu równoważnego czasu pracy, pracą w godzinach nadliczbowych będzie praca ponad 12 godzin na dobę dla każdego z kierowców niezależnie od formalnego statusu wykonywanego przez nich przewozu.

Z kolei nowy przepis **ust. 6** ma na celu jednoznaczne wskazanie, że jeżeli kierowca świadczy pracę w ramach równoważnego czasu pracy i wykonuje przewóz rzeczy lub przewóz okazjonalny osób, nie istnieje wymóg opracowywania rozkładów czasu pracy.

W **art. 6 pkt 5** zaproponowano zmianę przepisu **art. 17 ustawy o czasie pracy kierowców**, rozszerzającą zakres podmiotowy normy prawnej w nim zawartej z kierowców wykonujących transport drogowy na kierowców wykonujących przewóz drogowy, co jest pojęciem szerszym i zgodnym z rozporządzeniem WE 561/2006. Uzasadnienie tej zmiany jest takie samo, jak zmiany zawartej w art. 7 ust. 4. Ten sam kierowca w tym samym przedsiębiorstwie może wykonywać podobne przewozy różniące się jedynie statusem formalnym.

W **art. 6 pkt 6** zaproponowano zmianę przepisu **art. 22 ustawy o czasie pracy kierowców**, mającą na celu uwzględnienie zmiany art. 2 pkt 2 uoock i powodującej zawężenie zakresu podmiotowego ustawy, o którym mowa w art. 1 pkt 1-2 uoock.

W **art. 6 pkt 7** zaproponowano zmianę przepisu **art. 24 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców**, w celu usunięcia luki prawnej. Obecnie poza zakresem regulacji art. 24 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców są kierowcy, którzy w innych podmiotach kierują pojazdami na innej podstawie niż stosunek pracy (np. umowa zlecenie, umowa o współpracy z kierowcą prowadzącym działalność gospodarczą, itp.). Taki kierowca, w obecnym stanie prawnym składa oświadczenie, że nie pozostaje w zatrudnieniu u innego pracodawcy. Tym samym przedsiębiorca, planując przewozy, nie jest

w stanie uwzględnić, że kierowca ma przekroczone normy określone w rozporządzeniu WE 561/2006. Powoduje to zagrożenie bezpieczeństwa wykonywanego przewozu i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też proponuje się likwidację tej luki przez rozszerzenie obowiązku przedkładania oświadczenia również na kierowców, którzy w innym podmiocie wykonują pracę na innej podstawie niż stosunek pracy.

W **art. 6 pkt 8** proponuje się zmianę przepisu **art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców**. Zmiana **ust. 1** w tym artykule ma na celu ostateczne usunięcie wątpliwości związanych z nieprecyzyjną jego treścią. O potrzebie zmiany świadczyć może fakt, iż wobec wątpliwości zgłaszanych do tego przepisu przez niektórych inspektorów pracy oraz inspektorów transportu drogowego, Główny Inspektor Pracy wspólnie z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego w dniu 16 lipca 2009 r. wystosowali pismo zawierające wspólne stanowisko w tej sprawie. W stanowisku tym określono, że w ewidencji kierowcy nie muszą być przechowywane wszystkie wskazane w art. 25 ust. 1 uoock dokumenty, a jedynie te które są wystarczające do udokumentowania wszystkich danych wymaganych przez przepisy prawa pracy. Dlatego też proponuje się ostateczne rozstrzygnięcie wątpliwości, poprzez użycie w treści przepisu funktora „lub”, wskazującego jednoznacznie na możliwość wybrania przez pracodawcę wygodnej dla niego formy prowadzenia ewidencji.

Dodatkowo w art. 25 uoock proponuje się dodanie nowych przepisów **ust. 1a i 1b**, które mają na celu:

- wyłączenie obowiązku prowadzenia ewidencji czasu pracy, jeżeli kierowca wykonuje pracę w ramach zadaniowego czasu pracy lub otrzymuje ryczałtu do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych albo w porze nocnej,
- wprowadzenie dla pracodawcy obowiązku prowadzenia ewidencji nieobecności w pracy w kierowcy, z podziałem na rodzaj, gdyż same zapisy z wykresówek z tachografów analogowych lub wydruki danych z tachografów cyfrowych nie zawierają informacji o korzystaniu przez pracownika z urlopow, świadczeń z ubezpieczenia społecznego, dni opieki nad dziećmi do lat 14, itd.

W **art. 6 pkt 9** zaproponowano nowe brzmienie przepisu **art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców** określającego normę kolizyjną pomiędzy przepisami tej ustawy a przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i umowy AETR, określającymi czas prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy i okresy wypoczynku. Zmiana ma na celu usunięcie wątpliwości w sprawie wymaganego zachowania kierowcy w związku z odebraniem skróconego wypoczynku tygodniowego, o którym mowa w art. 8 ust. 6 ww. rozporządzenia. Odpoczynek ten jest wprawdzie krótszy (24 h) od odpoczynku tygodniowego o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy o czasie pracy (36 h), nie mniej za skrócenie odpoczynku, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) 561/2006 kierowcy przysługuje rekompensata wykorzystywana jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Aby uniknąć niejednoznacznej interpretacji i rozwiązać oczywistą kolizję norm zaproponowano ww. rozwiązanie zgodnie z przepisem art. 2 ust. 4 dyrektywy 2002/15/WE.

W **art. 6 pkt 10** zaproponowano zmianę przepisu **art. 31 ust. 2a ustawy o czasie pracy kierowców**. Propozycja ma na celu usunięcie rozbieżności w zakresie danych umieszczanych na zaświadczeniu wystawianym kierowcy przez pracodawcę, które są w odmienny sposób uregulowane w ustawie o czasie pracy kierowcy oraz w formularzu zaświadczenia ustalonym decyzją Komisji Europejskiej.

W **art. 6 pkt 11** zaproponowano dodanie nowego przepisu **art. 31d ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców**, w celu objęcia obowiązkiem składania oświadczeń o zatrudnieniu u innego pracodawcy oraz o wykonywaniu na rzecz przewoźnika pracy na innej podstawie niż stosunek pracy, o których mowa w art. 24 pkt 2 kierowców pojazdów używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km. Obecnie kierowcy ci są wyłączeni z tego obowiązku na podstawie przepisu art. 22 uock, co powoduje że pracodawca działający w tym sektorze przewozów drogowych, nie jest w stanie przestrzegać normy prawnej zawartej w art. 31d ust. 1 uock, zgodnie z którą normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku obowiązują także kierowcę wykonującego przewozy na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

W **art. 6 pkt 12** zaproponowano w **art. 31e ustawy o czasie pracy kierowców** dodanie nowego ust. 4, usuwającego wątpliwości dotyczące okresu tworzenia rozkładów czasu pracy, w sytuacji gdy kierowca wykonuje obok regularnych przewozów osób na trasach nieprzekraczających 50 km, także inne rodzaje przewozów.

Art. 7 jest swoistym przepisem przejściowym, który wdraża przed 4 grudnia 2011 r. – tj. dniem do którego wszyscy przewoźnicy są obowiązani dostosować się do wymagań Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L.2009.300.51) – postanowienia zawarte w art. 5 lit. a i c tego aktu prawnego. Zgodnie z tym przepisem przewoźnicy ubiegający się o wydanie nowej licencji będą musieli wykazać się posiadaniem siedziby i bazy eksploatacyjnej. Zapobiegnie to wejściu na rynek przewozowy przedsiębiorców, którzy nie będą mogli spełnić nowych, bezwzględnie obowiązujących od 4 grudnia 2011 r. wymagań. Zaproponowana regulacja dodatkowo pogłębia konstytucyjną zasadę zaufania do państwa, uniemożliwiając uzyskanie uprawnień przewozowych przez podmioty, którym za kilka miesięcy należałoby je cofnąć ze względu na spełnienia przesłanek do uznania za zdolnych do wykonywania zawodu przewoźnika.

Zaproponowany przepis **art. 8 ust. 1** określa zasadę, iż we wszczętych postępowaniach administracyjnych lub sądowych w sprawach o ukaranie karą pieniężną, i nie zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy o transporcie drogowym w brzmieniu ustalonym przez niniejszą ustawę.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia jej ogłoszenia (**art. 9**). Przewidziano okres przejściowy dla zmian w ustawie o drogach publicznych, które mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2012 r. Także ta zwłoka we wprowadzeniu nowych przepisów uzasadniona jest koniecznością przygotowania nowych aktów wykonawczych.

Ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Skutki przyjęcia proponowanych regulacji

Przyjęcie zaproponowanych regulacji powinno w pozytywny sposób wpłynąć na funkcjonowanie rynku przewozów drogowych i na stabilność sytuacji nowoczesnych, dobrze zorganizowanych firm transportowych, zatrudniających większą liczbę pracowników.

Tym samym nastąpi zahamowanie spadku bezrobocia w branży transportu drogowego, pobudzenie rynku usług około transportowych (sektor motoryzacyjny, logistyka, spedycja itp.), zwiększenie wpływów do budżetu centralnego, a także do budżetów samorządu terytorialnego.

Propozycje w zakresie indywidualizacji odpowiedzialności za naruszenia obowiązków i warunków przewozu drogowego oraz rozszerzenie odpowiedzialności na inne podmioty wykonujące czynności związane z transportem drogowym w pozytywny sposób wpłyną na zmniejszenie liczby tych naruszeń, i co za tym idzie pozytywnie wpłyną na bezpieczeństwo ruchu i transportu drogowego oraz na zabezpieczenie interesów odbiorców usług przewozowych i interesów skarbu państwa.

Wprowadzenie dla większości naruszeń odpowiedzialności na zasadach określonych dla wykroczeń pozwoli z jednej strony na usprawnienie postępowania w sprawach o ukaranie, a z drugiej strony pozwoli na pogłębienie poczucia zaufania obywateli do państwa. Ten ostatni skutek związany jest z faktem, iż ta odpowiedzialność ponoszona jest na zasadzie winy. Za zdarzenia niezawinione nie jest i nie może być nakładana jakakolwiek sankcja.

Zaproponowane regulacje wiążą się także z wydatkami budżetowymi. Dotyczy to powołania Centrum monitoringu transportu drogowego, gdzie jednostka prowadząca to Centrum będzie wykonywać swoje zadania odpłatnie. Przyjęto następujące założenia kalkulacji kosztów Ustawy w skali rocznej: funkcje analityczne i syntezujące wymagać będą dodatkowego zatrudnienia w Instytucie Transportu Samochodowego od 3 do 5 osób; średnie miesięczne koszty brutto (ponoszone przez pracodawcę) zatrudnienia jednego pracownika - około 5300,- zł; narzut kosztów pośrednich: 27%. Tym samym koszty zatrudnienia w skali jednego roku wyniosą: 4 pracowników x 5300 zł/mies. x 12 mies. x 1,27 (narzut kosztów pośrednich) = 323 000 zł.

W ostatecznym rachunku działanie Centrum pozwoli na osiągnięcie dodatniego bilansu budżetowego. Prawidłowe decyzje polityczne i administracyjne, lepsze przygotowanie do negocjacji z zagranicznymi partnerami, możliwość zajmowania przez stronę polską optymalnego stanowiska w procesie decyzyjnym lub legislacyjnym Unii Europejskiej, to wszystko przekładać się będzie na wzrost gospodarczy i tym samym na wpływy budżetowe.

Warszawa, 4 kwietnia 2011 r.

BAS-WAPEiM-747/11

Pan Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia prawna dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej
poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym
oraz o zmianie innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł
Stanisław Żmijan)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r. Nr 5, poz. 47, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.) przewiduje kompleksową nowelizację ustawy o transporcie drogowym. Proponowane zmiany dotyczą m.in. poszerzenia zakresu ustawy o odpowiedzialność osób zarządzających transportem za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, definicji ustawowych, wprowadzenia obowiązku prowadzenia jawnego rejestru licencji przez organy wydające licencje, zasad wydawania wypisów z licencji, przewozów na potrzeby własne, ustanowienia odznaki „Wzorowy kierowca”, zadań Inspekcji Transportu Drogowego, utworzenia Centrum monitoringu transportu drogowego, kar pieniężnych za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, zmian załączników do ustawy.

Ponadto, projekt przewiduje nowelizację:

1. ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.),
2. ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.),
3. ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854, ze zm.),
4. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.),
5. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, ze zm.).

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe. Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem zmian w ustawie o drogach publicznych, które mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

Tekst projektu ustawy jest poprawioną wersją projektu wniesionego do Sejmu pismem z 2 marca 2011 r. Poprzednia wersja projektu ustawy była wersją

z dnia 3 maja 2010 r. i nie uwzględniała późniejszych zmian stanu prawnego. Projekt w obecnie opiniowanej wersji został w znacznej mierze dostosowany do aktualnego stanu prawnego, niemniej nadal budzi pewne wątpliwości co do intencji autorów projektu. W szczególności, projekt cały czas oznaczony jest jako wersja z 3 maja 2010 r. Ponadto, projekt przewiduje dodanie do ustawy art. 55 ust. 1b. Tymczasem taki przepis jest już w ustawie od 7 marca 2009 r. Należy także zwrócić uwagę, że fragmenty uzasadnienia nie pasują do opiniowanej wersji projektu ustawy (np. uzasadnienie art. 2 pkt 2 projektu, art. 3 pkt 4), gdyż odwołują się do innej numeracji przepisów. Dodatkowo, projekt w jednakowy sposób odwołuje się do aktów prawnych Unii Europejskiej, które w niedługim czasie przestaną obowiązywać, oraz do aktów, które wprawdzie już obowiązują, ale będą stosowane dopiero od 4 grudnia 2011 r. (zob. pkt III.1.1. opinii). Utrudnia to jednoznaczną ocenę zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej.

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot ustawy należy uwzględnić następujące akty prawa Unii Europejskiej:

1. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985 r. s. 8, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział t, tom. 1, s. 227, ze zm.),
2. rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16.3.1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 374 z 20.3.1992 r. , s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 6, tom 1, s. 306, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
3. rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26.3.1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie , na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich (Dz. Urz. WE z 9.4.1992 r. s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 1, s. 370, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
4. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25.10.1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie (Dz. Urz. WE L 279 z 12.11.1993 r., s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 2, s. 103, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
5. rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11.12.1997 r. ustanawiające warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim

- (Dz. Urz. WE L 4 z 8.1.1998 r. s. 10, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 3, s. 501, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
6. rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2.10.1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 268 z 3.10.1998 r., s. 10, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 4, s. 142, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
 7. rozporządzenie (WE) nr 1946/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.7.2003 r. w sprawie transgranicznego przemieszczania organizmów genetycznie zmodyfikowanych (Dz. Urz. UE L 287 z 5.11.2003 r., s. 1; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne rozdział 15, tom 7, s. 650),
 8. rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22.12.2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. L 3 z 5.1.2005 r., s. 1),
 9. rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.3.2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102, z 11.4.2006 r., s. 1, ze zm.),
 10. rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14.6.2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.7.2006 r., s. 1, ze zm.),
 11. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21.10.2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 31), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,
 12. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 72, ze zm.), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,
 13. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21.10.2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 88, ze zm.), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,

14. dyrektywę Rady 96/26/WE z dnia 29.4.1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. WE L 124 z 26.5.1996 r., s. 1, ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 6, tom 2, s. 285, ze zm.), obowiązującą do dnia 3 grudnia 2011 r.,
15. dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11.3.2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 80 z 23.3.2002 r., s. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 5, tom 4, s. 224),
16. decyzję Komisji 2007/230/WE z dnia 12.4. 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. L 99 z 14.4.2007 r. s. 14),
17. decyzję Komisji 2009/992/UE z dnia 17.12.2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009 r., s. 36).

III. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

III.1. Zmiany w ustawie o transporcie drogowym

III.1.1. Przepisy przewidujące sankcje

Przepisy przewidujące sankcje zostały w niniejszej opinii wyodrębnione ze względu na zakres swojej regulacji oraz ze względu na ich wspólny, funkcjonalny związek. Są to zmiany przewidziane w art. 1 pkt. 16-20 w zw. z art. 1 pkt. 2 projektu ustawy.

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie do ustawy o transporcie drogowym pojęcia „naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego” (art. 1 pkt 2 projektu ustawy). Pojęcie to oznacza m.in. naruszenie postanowień dwunastu, wyszczególnionych w projekcie, rozporządzeń Unii Europejskiej. W dalszej części projekt ustawy wiąże z „naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego” (w tym przepisów rozporządzeń Unii Europejskiej) różne sankcje.

W tym miejscu należy wskazać, że przywoływane w art. 1 pkt. 2 rozporządzenia 684/92, 881/92, 3118/93, 12/98 oraz 2121/98 obowiązują jedynie do dnia 3 grudnia 2011 r. Z dniem 4 grudnia 2011 r. zostają uchylone i zastąpione rozporządzeniami 2009/1072 i 2009/73. W chwili obecnej odsyłanie do przepisów uchylanych rozporządzeń jest poprawne. Wskazane byłoby dodanie do projektu ustawy przepisu przejściowego, który uwzględniałby

zmianę treści definicji proponowanej w art. 1 pkt. 2 projektu, wynikającą ze zmiany stanu prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, rozporządzenie ma zasięg ogólny. Wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Rozporządzenia, co do zasady, nie wymagają wydawania przez państwa członkowskie aktów wykonujących postanowienia rozporządzeń. Co więcej, takie działania należy uznać za sprzeczne z prawem UE. Wyjątek stanowią przypadki, w których rozporządzenia wyraźnie upoważniają państwa członkowskie do podjęcia działań wykonawczych. Działania takie najczęściej polegają na wyznaczeniu organu właściwego do realizacji spraw uregulowanych w rozporządzeniu lub określeniu sankcji za jego naruszenie.

W tym kontekście należy wskazać, że:

- Art. 19 rozporządzenia 3821/85 nakazuje państwom członkowskim – po konsultacji z Komisją – przyjąć takie przepisy, jakie mogą być konieczne do wdrożenia rozporządzenia. Przepisy te obejmują m.in. organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary stosowane w przypadku naruszeń.
- Art. 16 rozporządzenia 684/92 upoważnia państwa członkowskie do wprowadzenia sankcji za wymienione w tym przepisie typy naruszeń rozporządzenia. Ponadto, przepis art. 19 akapit drugi rozporządzenia nakazuje państwom członkowskim podjąć środków szczególnych w zakresie instrumentów kontroli oraz systemu kar stosującego się do naruszenia przepisów rozporządzenia. Państwa muszą podjąć wszystkie możliwe kroki w celu zastosowania kar. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające. Państwa mają obowiązek informować Komisję o wszelkich zmianach w tym zakresie.
- Art. 8 rozporządzenia 881/92 sam określa sankcje za naruszenie rozporządzenia.
- Art. 8 rozporządzenia 3118/93 dopuszcza stosowanie przez państwa członkowskie sankcji karnych i administracyjnych za naruszanie przepisów rozporządzenia.
- Art. 11 rozporządzenia 12/98 dopuszcza stosowanie przez państwa członkowskie sankcji karnych i administracyjnych za naruszanie przepisów rozporządzenia. Sankcje te muszą być w całości proporcjonalne do popełnionych wykroczeń oraz muszą być nakładane na podstawach niedyskryminacyjnych.
- Rozporządzenie 2121/98 nie przewiduje wprost wprowadzania przez państwa członkowskie kar za nieprzestrzeganie przepisów rozporządzenia. Przepis art. 13 stanowi jedynie, że państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu wprowadzenia w życie rozporządzenia i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.
- Art. 18 rozporządzenia 1946/2003 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia zasad w sprawie kar mających zastosowanie do naruszeń

przepisów rozporządzenia i do podjęcia wszystkich niezbędnych środków mających na celu zapewnienie, że będą one wprowadzone w życie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie zobowiązane są do powiadomienia Komisji o tych przepisach oraz o każdej zmianie mającej na nie wpływ.

- Art. 25 rozporządzenia 1/2005 nakłada na państwa członkowskie obowiązek określenia zasad nakładania kar stosowanych w przypadku naruszenia przepisów rozporządzenia. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie mają obowiązek poinformować Komisję o przyjętych przepisach oraz bezzwłocznie o wszelkich zmianach, które ich dotyczą.
- Art. 19 rozporządzenia 561/2006 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia przepisów dotyczących nakładania kar w przypadku naruszeń rozporządzenia oraz do podjęcia wszelkich środków niezbędnych do zapewnienia ich stosowania. Kary powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające oraz niedyskryminujące. Państwa mają obowiązek powiadomić Komisję o przyjętych środkach oraz o przepisach dotyczących kar. Komisja informuje o nich pozostałe państwa członkowskie.
- Art. 50 rozporządzenia 1013/2006 nakazuje państwom członkowskim przyjęcie przepisów przewidujących sankcje za naruszenie przepisów rozporządzenia oraz podjęcie wszelkich niezbędnych środków, by zapewnić ich stosowanie. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie muszą powiadomić Komisję o sankcjach za nielegalne przemieszczanie odpadów.
- Art. 22 rozporządzenia 1071/2009 zobowiązuje państwa członkowskie do przyjęcia przepisów określających sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń przepisów rozporządzenia oraz do podjęcia wszelkich środków niezbędnych do zapewnienia ich stosowania. Sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie muszą powiadomić Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. i niezwłocznie powiadomić Komisję o wszelkich ich zmianach. Państwa zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorcy lub jego siedzibę. Przepis art. 22 ust. 2 rozporządzenia podaje przykładowe sankcje.
- Art. 16 rozporządzenia 1072/2009 zobowiązuje państwa członkowskie do określenia zasad dotyczących sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń rozporządzenia oraz podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich stosowania. Sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie muszą poinformować komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia

2011 r. oraz powiadamiać niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

- Art. 27 rozporządzenia 1073/2009 zobowiązuje państwa członkowskie do określenia zasad dotyczących sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń rozporządzenia oraz podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich stosowania. Sankcje powinny być skuteczne, współmierne i odstraszające. Państwa członkowskie muszą poinformować Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiać niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.

Sankcje przewidziane w art. 1 pkt. 16 i 20 wykonują przywołane rozporządzenia Unii Europejskiej. Należy uznać, że spełniają kryteria wyznaczone dla sankcji, przewidziane w rozporządzeniach. Z drugiej strony należy wskazać, że część z przywołanych przepisów rozporządzeń nakazuje poinformowanie Komisji o wprowadzonych sankcjach. Chodzi o notyfikowanie Komisji przepisów już przyjętych. Ponieważ sankcje nie są wyraźnie przypisane do naruszenia konkretnych rozporządzeń, spełnienie tego obowiązku może powodować trudności w jego realizacji. Od obowiązku notyfikacji przepisów już przyjętych jest jeden wyjątek. Rozporządzenie 3821/85 zobowiązuje do uprzednich konsultacji z Komisją przed wprowadzeniem sankcji. Oznacza to konieczność notyfikacji projektowanych przepisów oraz przeprowadzenia konsultacji z Komisją przed przyjęciem ustawy. Naruszenie tego obowiązku będzie naruszeniem art. 19 rozporządzenia 3821/85 i może mieć wpływ na obowiązywanie stosownych przepisów ustawy.

III.1.2. Pozostałe zmiany ustawy o transporcie drogowym

Zmiana przewidziana w art. 1 pkt 2 projektu ustawy, w oderwaniu od pozostałych przepisów, ma charakter wyłącznie redakcyjno-legislacyjny i nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej. Równocześnie, zmiana ta wiąże się ze zmianami proponowanymi w kilku punktach i może podlegać ocenie dotyczącej zgodności z prawem Unii Europejskiej w związku z innymi przepisami.

Nie jest jasne, czy zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 3, dotycząca rejestru licencji, stanowi o rejestrze wymienionym np. w art. 16 rozporządzenia 1071/2009 w zw. z art. 14 rozporządzenia 1072/2009 i w zw. z art. 24 rozporządzenia 1073/2009. Jeżeli tak, to należy wskazać, że katalog danych wpisywanych do rejestru zgodnie z projektem ustawy różni się od wymogów rozporządzenia 1071/2009 w związku z decyzją 2009/992.

Zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 4 projektu ustawy budzi wątpliwości co do zgodności z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 881/92 i art. 4 ust. 3 rozporządzenia 1072/2009. Przepisy te nakazują państwu członkowskiemu wydać taką liczbę uwierzytelnionych wypisów, która odpowiada liczbie

pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji¹. Wydaje się, że ustawa nie powinna w tym zakresie pozostawiać przewoźnikowi drogowemu prawa do niewystępowania o dodatkowe wypisy.

Zmiany zaproponowane w art. 1 pkt. 5 i 7 projektu ustawy wykonują prawo Unii Europejskiej. W szczególności wykonują postanowienia art. 14 ust. 2 i 5 rozporządzenia 3821/85.

Zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 14 projektu ustawy wykonuje postanowienia art. 12 rozporządzenia 1946/2003.

Pozostałe zmiany ustawy o transporcie drogowym nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej bądź pozostają poza jego zakresem regulacji.

III.2. Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców

Przepis art. 6 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców. Zmiany te należy ocenić pod kątem zgodności z rozporządzeniem 561/2006 i dyrektywą 2002/15 (zob. 2 ust. 4 dyrektywy w zw. z art. 28 akapit pierwszy rozporządzenia).

Zmiana definicji przewozu drogowego jest doprecyzowaniem odesłania do rozporządzenia 561/2006 (art. 6 pkt 1 lit. a projektu ustawy). Konsekwencją tego doprecyzowania jest proponowana zmiana art. 22 ustawy (art. 6 pkt 6 projektu ustawy).

Definicja pory nocnej jest zgodna z art. 3 lit. h dyrektywy 2002/15 (art. 6 pkt 1 lit c projektu ustawy).

Nowe brzmienie art. 8 ustawy, dotyczące indywidualnego rozkładu czasu pracy, nie jest sprzeczne z art. 6 ust. 1 w zw. z art. 8 ust. 2 i art. 4 lit. k rozporządzenia 561/2006 (art. 6 pkt 2 projektu ustawy).

Zmiany w art. 15 ustawy, dotyczące przedłużania wymiaru czasu pracy nie są sprzeczne z art. 6 ust. 1 w zw. z art. 8 ust. 2 i art. 4 lit. k rozporządzenia 561/2006 (art. 6 pkt 4 projektu ustawy).

Zmiana art. 27 ust. 5 ustawy, dotyczącego odpoczynku, jest zgodna z art. 8 rozporządzenia 561/2006 (art. 6 pkt 9 projektu ustawy).

Zmiana art. 31 ust. 2a ustawy jest zgodna z treścią załącznika do decyzji 2007/230.

Pozostałe zmiany nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

III.3. Zmiany w pozostałych ustawach

Zmiany proponowane w ustawie – Prawo przewozowe, ustawie o drogach publicznych, ustawie o związkach zawodowych oraz w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie naruszają prawa Unii Europejskiej.

¹ Należy zwrócić uwagę, że polska wersja językowa art. 5 ust. 2 rozporządzenia 881/92 może być interpretowana mniej kategorycznie, jednak w przypadku angielskiej wersji językowej przepis ten brzmi jednakowo w obu aktach prawnych Unii Europejskiej i wyraźnie wiąże liczbę wydawanych uwierzytelnionych wypisów z liczbą pojazdów.

IV. Konkluzje

IV.1. Sankcje przewidziane w art. 1 pkt. 16 i 20 wykonują przywołane rozporządzenia Unii Europejskiej. Należy uznać, że spełniają kryteria wyznaczone dla sankcji, przewidziane w rozporządzeniach.

Należy jednak wskazać, że część z przywołanych przepisów rozporządzeń nakazuje poinformowanie Komisji o wprowadzonych sankcjach (zob. pkt III.1.1. opinii). Ponieważ sankcje nie są wyraźnie przypisane do naruszenia konkretnych rozporządzeń, spełnienie tego obowiązku może powodować trudności w jego realizacji. Ponadto, rozporządzenie 3821/85 zobowiązuje do uprzednich konsultacji z Komisją przed wprowadzeniem sankcji. Naruszenie obowiązku notyfikacyjnego będzie naruszeniem art. 19 rozporządzenia 3821/85 i może mieć wpływ na obowiązywanie stosownych przepisów ustawy.

IV.2. Nie jest jasne, czy zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 3, dotycząca rejestru licencji, stanowi o rejestrze wymienionym np. w art. 16 rozporządzenia 1071/2009 w zw. z art. 14 rozporządzenia 1072/2009 i w zw. z art. 24 rozporządzenia 1073/2009. Jeżeli tak, to należy wskazać, że katalog danych wpisywanych do rejestru zgodnie z projektem ustawy różni się od wymogów rozporządzenia 1071/2009 w związku z decyzją 2009/992, a zatem przepis projektu ustawy jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

IV.3. Zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 4 projektu ustawy budzi wątpliwości co do zgodności z art. 5 ust. 2 rozporządzenia 881/92 i art. 4 ust. 3 rozporządzenia 1072/2009. Przepisy te nakazują państwu członkowskiemu wydać taką liczbę uwierzytelnionych wypisów, która odpowiada liczbie pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji. Wydaje się, że ustawa nie powinna w tym zakresie pozostawiać przewoźnikowi drogowemu prawa do niewystępowania o dodatkowe wypisy.

IV.4. W pozostałym zakresie projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej bądź pozostaje poza zakresem jego regulacji.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 4 kwietnia 2011 r.

BAS-WAPEiM-748/11

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o
transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw (przedstawiciel
wnioskodawcy: poseł Stanisław Żmijan) jest projektem ustawy
wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu
Sejmu

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym przewiduje kompleksową nowelizację ustawy o transporcie drogowym. Proponowane zmiany dotyczą m.in. poszerzenia zakresu ustawy o odpowiedzialność osób zarządzających transportem za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, definicji ustawowych, wprowadzenia obowiązku prowadzenia jawnego rejestru licencji przez organy wydające licencje, zasad wydawania wypisów z licencji, przewozów na potrzeby własne, ustanowienia odznaki „Wzorowy kierowca”, zadań Inspekcji Transportu Drogowego, utworzenia Centrum monitoringu transportu drogowego, kar pieniężnych za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego, zmian załączników do ustawy.

Ponadto, projekt przewiduje nowelizację:

1. ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, ze zm.),
2. ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, ze zm.),
3. ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854, ze zm.),
4. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.),
5. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, ze zm.).

Projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe. Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem zmian w ustawie o drogach publicznych, które mają wejść w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

Projekt ustawy dotyczy zagadnień regulowanych przez następujące akty prawa Unii Europejskiej:

1. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985 r. s. 8, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział t, tom. 1, s. 227, ze zm.),
2. rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16.3.1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 374 z 20.3.1992 r. , s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 6, tom 1, s. 306, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
3. rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26.3.1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie , na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich (Dz. Urz. WE z 9.4.1992 r. s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 1, s. 370, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
4. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25.10.1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie (Dz. Urz. WE L 279 z 12.11.1993 r., s. 1, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 2, s. 103, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
5. rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11.12.1997 r. ustanawiające warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. WE L 4 z 8.1.1998 r. s. 10, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 3, s. 501, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
6. rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2.10.1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 268 z 3.10.1998 r. , s. 10, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 7, tom 4, s. 142, ze zm.), obowiązujące do dnia 3 grudnia 2011 r.,
7. rozporządzenie (WE) nr 1946/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.7.2003 r. w sprawie transgranicznego przemieszczania organizmów genetycznie zmodyfikowanych (Dz. Urz. UE L 287 z 5.11.2003 r., s. 1; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne rozdział 15, tom 7, s. 650),

8. rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22.12.2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy 64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. L 3 z 5.1.2005 r., s. 1),
9. rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.3.2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102, z 11.4.2006 r., s. 1, ze zm.),
10. rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14.6.2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.7.2006 r., s. 1, ze zm.),
11. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21.10.2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 31), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,
12. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 72, ze zm.), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,
13. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21.10.2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., s. 88, ze zm.), które będzie stosowane od dnia 4 grudnia 2011 r.,
14. dyrektywę Rady 96/26/WE z dnia 29.4.1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. WE L 124 z 26.5.1996 r., s. 1, ze zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 6, tom 2, s. 285, ze zm.), obowiązującą do dnia 3 grudnia 2011 r.,
15. dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11.3.2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 80 z 23.3.2002 r., s. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 5, tom 4, s. 224),

16. decyzję Komisji 2007/230/WE z dnia 12.4. 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. L 99 z 14.4.2007 r. s. 14),
17. decyzję Komisji 2009/992/UE z dnia 17.12.2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009 r., s. 36).

Projekt wykonuje przepisy art. 14 ust. 2 i 5 rozporządzenia 3821/85. Pozostałe przepisy projektu ustawy stanowią modyfikację obowiązujących już przepisów wykonujących prawo Unii Europejskiej bądź nie są objęte zakresem prawa Unii Europejskiej.

Projekt jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski