



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VI kadencja

**Druk nr 2401**

Warszawa, 22 września 2009 r.

Pan  
Bronisław Komorowski  
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 Zbigniewa Rynasiewicza.

(-) Tadeusz Aziewicz; (-) Krzysztof Brejza; (-) Jacek Brzezinka; (-) Beata Bublewicz; (-) Renata Butryn; (-) Marek Cebula; (-) Janusz Cichoń; (-) Czesław Czechyra; (-) Zdzisław Czucha; (-) Alicja Dąbrowska; (-) Joanna Fabisiak; (-) Artur Gierada; (-) Mariusz Grad; (-) Stanisław Huskowski; (-) Józef Piotr Klim; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Jan Kulas; (-) Izabela Leszczyna; (-) Arkadiusz Litwiński; (-) Beata Małecka-Libera; (-) Aldona Młyńczak; (-) Sławomir Neumann; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Andrzej Nowakowski; (-) Janina Okragły; (-) Maciej Orzechowski; (-) Konstanty Oświęcimski; (-) Danuta Pietraszewska; (-) Sławomir Preiss; (-) Norbert Raba; (-) Grzegorz Roszak; (-) Halina Rozpondek; (-) Jakub Rutnicki; (-) Zbigniew Rynasiewicz; (-) Marek Rząsa; (-) Jan Rzymelka; (-) Mirosław Sekuła; (-) Henryk Siedlaczek; (-) Witold Sitarz; (-) Aleksander Marek Skorupa; (-) Bożena Sławiak; (-) Michał Stuligrosz; (-) Paweł Suski; (-) Michał Szczerba; (-) Grzegorz Sztolcman; (-) Piotr Tomański; (-) Cezary Urban; (-) Piotr van der Coghen; (-) Radosław Witkowski; (-) Adam Wykręt; (-) Renata Zaremba; (-) Ryszard Zawadzki; (-) Jerzy Ziętek; (-) Jacek Żalek.

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.<sup>1)</sup>), zwanej dalej ustawą o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Art. 14a. 1. Przewoźnik drogowy może zawiesić, w całości lub w części wykonywanie transportu drogowego na czas nie dłuższy niż 12 miesięcy.

2. Przewoźnik drogowy zawieszający wykonywanie transportu drogowego jest obowiązany w terminie 14 dni od dnia, w którym rozpoczęty został okres zawieszenia:

1) zawiadomić organ, który udzielił licencji o zawieszeniu wykonywania transportu drogowego; w zawiadomieniu podaje się:

a) okres, na który zawieszono wykonywanie transportu drogowego,

b) liczbę wypisów z licencji odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych, którymi zaprzestano wykonywania przewozów drogowych – w przypadku częściowego zawieszenia wykonywania transportu drogowego;

2) zwrócić do organu, który udzielił licencji:

a) wszystkie wypisy z licencji – w przypadku zawieszenia wykonywania transportu drogowego w całości,

b) wypisy z licencji odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych, którymi zaprzestano wykonywania przewozów drogowych – w przypadku częściowego zawieszenia wykonywania transportu drogowego.

3. Organ, który udzielił licencji wydaje zwrócone wypisy w terminie 7 dni przed upływem okresu, na jaki zostało zawieszona wykonywanie transportu drogowego.

4. Jeżeli wykonywanie transportu drogowego zostało zawieszona na okres przekraczający 3 miesiące, organ który udzielił licencji dokonuje, w terminie 14 dni od dnia zgłoszenia, zwrotu części opłaty wniesionej za wydanie licencji i wypisów z licencji, proporcjonalnie do:

1) okresu zawieszenia wykonywania transportu drogowego;

2) liczby zawieszonych wypisów z licencji.

5. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając zasadę proporcjonalnego zwrotu opłaty, o której mowa w ust. 3, określi w drodze rozporządzenia szczegółowy tryb i warunki zwrotu części opłaty.”;

---

<sup>1</sup> Zmiany tekstu jednolitego niniejszej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98 poz. 817

2) w art. 15 po ust. 2 dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Przepisu ust. 1 pkt 2 lit. d nie stosuje się, jeżeli przewoźnik zawiadomił organ, który udzielił licencji, o zawieszenie wykonywania transportu drogowego, w trybie i na zasadach określonych w art. 14a.”;

3) w art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczny podmiot wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.”;

4) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy jest obowiązany wypełnić zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, najpóźniej przed wjazdem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu samochodowego, którym przewóz ten jest wykonywany.

2. W przypadku niewypełnienia, nieprawidłowego wypełnienia lub błędnego wypełnienia zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.

3. Kierujący pojazdem samochodowym wykonującym międzynarodowy przewóz drogowy jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionych osób zezwolenie, o którym mowa w ust. 1. W przypadku, nie okazania podczas kontroli tego dokumentu, międzynarodowy przewóz drogowy uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.”;

5) po art. 29 dodaje się art. 29a i 29b w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Przewóz kabotażowy bez zezwolenia, na podstawie umowy międzynarodowej, może być wykonywany wyłącznie pojazdem samochodowym, który dokonał całkowitego lub częściowego rozładunku rzeczy przywiezionych z zagranicy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Pojazd samochodowy, o którym mowa w ust. 1, może być wykorzystany do trzech przewozów kabotażowych, w okresie 7 dni począwszy od dnia, w którym dokonano rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Kierujący pojazdem samochodowym, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionych osób, dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, a w szczególności dokumenty przewozowe oraz faktury za wykonane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej usługi przewozowe.

Art. 29b. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) rodzaje zezwoleń, o których mowa w art. 28 ust. 1 i 29 ust. 1;
- 2) szczegółowe zasady wykorzystania zezwoleń, o których mowa w art. 28 ust. 1;
- 3) sposób wypełniania zezwoleń, o którym mowa w art. 28a ust. 1;

4) wzory zezwoleń, o których mowa w art. 28 ust. 1 i 29 ust. 1.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności:

- 1) rodzaje zezwoleń wskazane w dwustronnych umowach międzynarodowych o wykonywaniu przewozów drogowych;
- 2) zasady wykorzystania zezwoleń określone w dwustronnych umowach międzynarodowych o wykonywaniu przewozów drogowych;
- 3) zakres niezbędnych danych umieszczonych w zezwoleniach.”;

6) po art. 38 dodaje się art. 38a w brzmieniu:

„Art. 38a. 1. Osoby legitymujące się dyplomem ukończenia studiów drugiego stopnia, jednolitych studiów magisterskich lub świadectwem ukończenia studiów podyplomowych, których program obejmuje cały zakres zagadnień, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1, zwolnione są z egzaminu pisemnego, o którym mowa w art. 38 ust. 1.

2. Osoby legitymujące się dyplomem ukończenia studiów pierwszego stopnia, studiów drugiego stopnia, jednolitych studiów magisterskich lub świadectwem ukończenia studiów podyplomowych, których program obejmuje część zagadnień, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1, zwolnione są z części egzaminu pisemnego, o którym mowa w art. 38 ust. 1, w zakresie dziedzin objętych programem studiów.”;

7) w art. 39a ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) ukończyła wiek :
- a) 18 lat – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
  - b) 21 lat – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
    - D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - D1 lub D1+E, o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
  - c) 23 lata – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną.”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) uzyskała kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyśpieszoną, zwane dalej w skrócie kwalifikacją;”;

8) art. 39b otrzymuje brzmienie:

„Art. 39b. 1. Do uzyskania kwalifikacji może przystąpić osoba:

- 1) która na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
  - a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe, albo
  - b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt,

lub

- 2) niebędąca obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, mająca zamiar wykonywać przewozy na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Kierowca obowiązany jest uzyskać kwalifikację, odpowiednio do pojazdu samochodowego, którym zamierza wykonywać przewóz drogowy, w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy:

- 1) C1, C1+E, C i C+E;
- 2) D1, D1+E, D i D+E.

3. Kwalifikacja obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne oraz testy kwalifikacyjne.”;

9) w art. 39b<sup>1</sup>:

a) w ust. 2 w pkt 1 po lit. d dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) umiejętność bezpiecznego mocowania ładunku;”;

b) w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) spełniają szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 4.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Co najmniej jedna z osób - członków komisji, dodatkowo:

- 1) jest obowiązana posiadać uprawnienia instruktora lub egzaminatora w zakresie kategorii prawa jazdy odpowiedniej do kategorii realizowanego bloku programowego, o którym mowa w art. 39b ust. 2, albo
- 2) powinna być przedstawicielem organizacji zrzeszającej przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe o zasięgu ogólnopolskim.”;

10) art. 39b<sup>2</sup> otrzymuje brzmienie:

„Art. 39b<sup>2</sup>. 1. Kierowca, który uzyskał kwalifikację w zakresie określonego bloku programowego, o którym mowa w art. 39b ust. 2, i zamierza wykonywać przewozy innymi pojazdami samochodowymi niż te, dla których wymagane jest prawo jazdy odpowiadające zakresowi uzyskanej kwalifikacji, obowiązany jest odbyć

odpowiednią kwalifikację uzupełniającą lub kwalifikację uzupełniającą przyśpieszoną. Przepisy art. 39a ust. 1 i art. 39b1 stosuje się odpowiednio.”;

11) w art. 39c:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wojewoda lub upoważniony przez niego członek komisji albo dyrektor Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej, wydaje osobie, która uzyskała kwalifikację świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji.”;

b) w ust. 2:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Wojewoda lub upoważniony przez niego członek komisji oraz dyrektor Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej, w terminie 21 dni od dnia przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego, przekazują do centralnej ewidencji kierowców następujące dane osób, którym wydano świadectwo kwalifikacji zawodowej, o której mowa w ust.1:”

- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) rodzaj i zakres kwalifikacji oraz numer i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.”;

12) w art. 39d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kierowca obowiązany jest co pięć lat, począwszy od dnia uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej poświadczającego uzyskanie kwalifikacji, ukończyć szkolenie okresowe odpowiednio do pojazdu, którym wykonuje przewóz drogowy.”;

13) w art. 39g:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zapewnia prowadzenie szkolenia zgodnie z programem przez:

- a) wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia – w zakresie zajęć teoretycznych,
- b) osoby posiadające uprawnienia instruktora nauki jazdy, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym – w zakresie zajęć praktycznych, z zastrzeżeniem lit. c,
- c) osoby posiadające uprawnienia instruktora techniki jazdy, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym – podczas zajęć z jazdy w warunkach specjalnych;”;

b) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Przedsiębiorca może nie spełniać wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. c i pkt 3 lit. d, jeśli:

- 1) zawarł umowę na przeprowadzanie zajęć z ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, lub;
- 2) dysponuje urządzeniem technicznym do symulowania jazdy w warunkach specjalnych, spełniającym wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 3, posiadającym odpowiedni certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji.";

14) w art. 39i:

a) w ust. 1:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji uzupełniającej przyśpieszonej, szkoleń okresowych oraz zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego, o których mowa w art. 39d ust. 3 pkt 2;”;

- pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) sposób postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem przez ośrodki szkolenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego;”;

b) w ust. 2:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przepisy Unii Europejskiej w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz konieczność obiektywnego sprawdzenia przygotowania do uzyskania kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej w zakresie transportu drogowego;”;

- pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6) zakres danych niezbędnych do prawidłowego prowadzenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego, dotyczących kandydatów na kierowców i kierowców wykonujących przewóz drogowy, podmiotów uprawnionych do przeprowadzania kursów i zajęć, organów właściwych w sprawach wpisu do rejestru, a także przepisy Unii Europejskiej w zakresie dokumentów związanych z uzyskiwaniem kwalifikacji wstępnej oraz szkoleń okresowych;

7) potrzebę zapewnienia należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem przez ośrodki szkolenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego;”;

c) po ust. 2 dodaje się 3 w brzmieniu:

„3. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia wykorzystania podczas szkolenia urzędów spełniających jednolite wymagania, określi w drodze rozporządzenia wymagania techniczno – organizacyjne oraz zakres funkcjonalności realizowanej przez urządzenie o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2.”;

15) w art. 39j ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Pierwsze badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, jest wykonywane przed dniem wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji, a każde następne dla kierowcy w wieku do 60 lat - w terminie właściwym do ukończenia szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego.”;

16) w art. 39k ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pierwsze badanie psychologiczne, o którym mowa w ust. 1, jest wykonywane przed dniem wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji, a każde następne dla kierowcy w wieku do 60 lat - w terminie właściwym do ukończenia szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego.”;

17) w art. 42:

a) po ust. 3a dodaje się ust. 3a<sup>1</sup> w brzmieniu:

„3a<sup>1</sup>. Opłata roczna może być uiszczana przez podmiot, o którym mowa w ust. 1, w ratach.”;

b) po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając w szczególności zdolność podmiotu uiszczającego opłatę za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych do terminowego spłacania rat, o których mowa w ust. 3a<sup>1</sup>, i możliwość skutecznego ich egzekwowania, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki uiszczania opłaty w ratach, wymagania wobec podmiotu wnoszącego tę opłatę oraz terminy wnoszenia i wysokość rat.”;

18) po art. 89 dodaje się art. 89a w brzmieniu:

„Art. 89a. 1. Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli stwierdzono wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, organ uprawniony do kontroli:

- 1) zatrzymuje i unieważnia zezwolenie na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy – w sytuacji, o której mowa w art. 28a ust. 2;
- 2) kieruje lub usuwa pojazd samochodowy, na koszt podmiotu wykonującego przewóz, na najbliższy parking strzeżony.



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

3. Zwrot pojazdu samochodowego z parkingu następuje po przedstawieniu organowi, o którym mowa w ust. 1, prawidłowo wypełnionego wymaganego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, z zastrzeżeniem przepisów art. 95.";

19) w załączniku do ustawy:

a) poz. 2.7 otrzymuje brzmienie:

2.7.	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia.	10000
------	---	-------

b) po poz. 3.1 dodaje się poz. 3..2 w brzmieniu:

3.2.	Wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej niezgodnie z warunkami wykonywania tych przewozów.	12000
------	--	-------

**Art. 2.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.<sup>2</sup>), art. 78a ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decyzji o jego czasowym wycofaniu z ruchu.”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 z późn. zm.<sup>3</sup>):

1) w art. 2 pkt 10 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy i motorower określone w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym,”;

2) w art. 29 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

<sup>2</sup> Zmiany tekstu jednolitego niniejszej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i 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 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz 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 803, i Nr 98, poz. 817.

<sup>3</sup> Zmiany niniejszej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691 i Nr 133, poz. 922, z 2008 r. Nr 225, poz. 1486 oraz z 2009 r. Nr 91, poz. 739.

„1a) najpóźniej w ostatnim dniu przed upływem okresu na który pojazd został czasowo wycofany z ruchu;”;

3) w art. 33 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) z chwilą czasowego wycofania z ruchu pojazdu mechanicznego;”;

4) art. 37 otrzymuje brzmienie:

„Art. 37. 1. Jeżeli szkoda zostaje wyrządzona ruchem zespołu pojazdów mechanicznych, ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego ciągnącego jest objęta szkoda spowodowana przyczepą, która:

- 1) jest złączona z pojazdem mechanicznym,
- 2) odłączyła się od pojazdu mechanicznego ciągnącego i jeszcze się toczyła lub przestała się toczyć, albo
- 3) została odłączona od pojazdu mechanicznego i pozostawiona na drodze publicznej.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 i 2 stosuje się również w razie złączenia pojazdów mechanicznych w celu holowania.”;

5) w art. 41 ust. 1:

„1) wyrejestrowania pojazdu mechanicznego, czasowego wycofania z ruchu pojazdu mechanicznego lub udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza, z uwzględnieniem art. 79 ust. 1 pkt 5 ustawy - Prawo o ruchu drogowym;”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92 poz. 879 z późn. zm.<sup>4</sup>):

1) w art. 2 po pkt 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:  
a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub  
b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”;

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

„Art. 21a. Kierowcy w podróży służbowej, przysługują należności, o których mowa w art. 77<sup>5</sup>. § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego.”;

3) art. 24 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>4</sup> Zmiany niniejszej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1497, z 2007 r. Nr 99, poz. 661 i Nr 192, poz. 1381 oraz z 2009 r. Nr 79, poz. 670.

„Art. 24. Pracodawca jest obowiązany:

- 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy, w sposób przyjęty u danego pracodawcy,
- 2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
- 3) określić w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania, albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania, warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej kierowcy oraz jej wysokość.”.

**Art. 5.** Ośrodek szkolenia, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, może nie spełniać wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. c i pkt 3 lit. d do dnia 31 grudnia 2012 r.

**Art. 6.** Urządzenia techniczne do symulowania jazdy w warunkach specjalnych, posiadające odpowiedni certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji przed dniem wejścia w życie ustawy uznaje się za spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

**Art. 7.** W sprawach administracyjnych, w sprawach o wykroczenie, w sprawach karnych lub w sprawach karno-skarbowych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, prowadzonych w związku z przepisem art. 77<sup>5</sup> § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, stosuje się przepis art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w brzmieniu ustalonym niniejszą ustawą.

**Art. 8.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw* nowelizuje przepisy dotyczące przewoźników drogowych w ustawach dotyczących wykonywania działalności transportowej. Projekt ma na celu liberalizację norm dotyczących wykonywania zawodu przewoźnika, co w założeniu ma skutkować stworzeniem korzystniejszej sytuacji prawnej dla podmiotów wykonujących przewozy drogowe w warunkach kryzysu gospodarczego i narastających trudności na rynkach krajowych oraz międzynarodowych.

Aktualna sytuacja ekonomiczna na rynku transportowym wymaga poszukiwania metod oraz rozwiązań w celu kształtowania takich warunków funkcjonowania rynku, które gwarantowałyby zarówno efektywność makroekonomiczną, jak i efektywność poszczególnych przedsiębiorstw na nim funkcjonujących. Przedmiotowa nowelizacja wychodzi naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców dotyczącym konieczności wprowadzenia bardziej elastycznych przepisów, ułatwiających funkcjonowanie przewoźników w coraz trudniejszych realiach ekonomicznych.

W ustawie o transporcie drogowym zostaje zamieszczony **art. 14a** oraz **art. 15 ust. 2b**, które wprowadzają możliwość 12- miesięcznego okresu zawieszenia wykonywania tego rodzaju działalności gospodarczej, bez utraty uprawnień (licencji).

Przepisy te pozwolą przedsiębiorcy w dowolnym czasie, z zachowaniem odpowiednich procedur przewidzianych w tych przepisach, uwzględniając kondycję ekonomiczną swego przedsiębiorstwa, na zawieszenie wykonywania działalności transportowej (do 12 miesięcy), bez konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów za ponowne uzyskanie dokumentów potrzebnych dla wykonywania tej działalności.

Art. 28 a wprowadza zapis zobowiązujący do wypełnienia przez zagraniczny podmiot zezwolenia najpóźniej przed wjazdem na terytorium RP. Takie rozwiązanie pozwoli na efektywniejszą kontrolę przewoźników spoza UE, co może być szczególnie istotne w przypadku przedsiębiorców z państwa spoza Unii Europejskiej w relacji, z którym Polska posiada duże potrzeby przewozowe. Ścisłsza kontrola przewozów, pod kątem wymogów

przewidzianych w zezwoleniu, powinna zwiększyć realne wykorzystanie zezwoleń przez przewoźników z państw spoza UE, co z kolei powinno spowodować wzrost popytu na polskie zezwolenia przez wspomniane państwa. Powyższa sytuacja polepszy pozycję negocjacyjną Polski w rozmowach z państwami spoza UE na temat kontyngentów zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy. Tym samym dzięki większej liczbie zezwoleń zagranicznych zwiększeniu powinny ulec też przychody z tytułu działalności przewozowej polskich przewoźników. W efekcie może to spowodować wzrost wpływów podatkowych do budżetu.

Art. 29 a wprowadza nowe regulacje dotyczące zasady wykonywania przewozów kabotażowych w transporcie drogowym rzeczy przez zagranicznych przewoźników na terytorium RP wprowadzając regulacje prawne, które od przyszłego roku obowiązywały będą we wszystkich państwach członkowskich w związku ze zmianą przepisów wspólnotowych w tym zakresie. Przedmiotowy przepis precyzuje zasady wykonywania ww. przewozów na terytorium RP, ułatwiając ich kontrolę przez upoważnione służby i przyczyniając się do wyeliminowania nieuczciwej konkurencji ze strony podmiotów zagranicznych.

W art. 29 a zobowiązuje się ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu wykonawczego, który określi rodzaje i wzory zezwoleń na wykonywanie międzynarodowy transport drogowy, zasady ich wykorzystywania, zakres niezbędnych danych w nich zawartych oraz sposób ich wypełniania.

Powyższe regulacje określą wzór zezwolenia, który dotychczas nie wynikał z przepisów prawa materialnego oraz uporządkuje inne kwestie związane z wykonywaniem międzynarodowych przewozów drogowych na terytorium RP przez przedsiębiorców zagranicznym.

Art. 37 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym pozostaje bez zmian. Przewiduje, że osoby legitymujące się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub zarządzania takim przedsiębiorstwem mogą uzyskać certyfikat kompetencji zawodowych (CKZ) po uzyskaniu pozytywnego wyniku testu z wiedzy. Zwolnieni są natomiast z pisemnych zadań egzaminacyjnych do rozwiązania.

Dodaje się art. **38a ust. 1 i 2**, który określa sposób dokumentowania posiadanej przez osoby ubiegające się o certyfikat kompetencji zawodowych, wiedzy w zakresie zagadnień objętych na egzaminem na CKZ. Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. (zmieniona dyrektywą Rady 98/76/WE z dnia 1 października 1998 r.) w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika transportu drogowego(...) w art. 3 ust. 4 przewiduje możliwość zwolnienia z obowiązku przystąpienia do egzaminu na CKZ osoby legitymującej się dyplomem potwierdzającym wyższe wykształcenie z wiedzy w zakresie zagadnień objętych egzaminem na CKZ.

Do ustawy o transporcie drogowym proponuje się wprowadzenie regulacji umożliwiających odbycie w trybie przyspieszonym kwalifikacji wstępnej przez kierowców w transporcie drogowym – poprzez zmianę **art. 39a – 39k**. Możliwość taką określa dyrektywa

2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG. Rozwiązanie to umożliwi uproszczenie i przyspieszenie procedury związanej z uzyskaniem uprawnień do podejmowania pracy na stanowisku kierowcy wykonującego przewozy drogowe. W efekcie, nowe regulacje przyczynią się do stworzenia łatwiejszego dostępu do zawodu kierowcy dla osób, które spełnią odpowiednie wymagania przewidziane w ustawie.

W związku z powyższym, wprowadza się zmianę w **art. 39a ust. 1** ustawy w zakresie wieku, w jakim może zostać zatrudniona osoba w transporcie drogowym. Zaproponowane limity wiekowe wynikają bezpośrednio z dyrektywy 2003/59/WE oraz z dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy. Dokonano także korekty dotychczasowych przepisów, których interpretacja sprawiała największe trudności. W wymaganym programie szkolenia uwzględniono także zajęcia teoretyczne i praktyczne w zakresie bezpiecznego mocowania ładunku. Zakres ten wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy, a dotychczasowe brzmienie przepisu nie wskazywało precyzyjnie na obowiązek przeprowadzania tych zajęć.

W **art. 39g ust. 2** uzupełniono wykaz osób które mogą przeprowadzać zajęcia praktyczne z jazdy w trakcie kwalifikacji wstępnej o instruktora nauki jazdy. Dotychczas zajęcia praktyczne z jazdy w ruchu drogowym mógł przeprowadzać wyłącznie instruktor techniki jazdy. Jednakże ze względu na fakt, iż w okresie przejściowym nie każdy instruktor techniki jazdy posiada uprawnienia instruktora nauki jazdy, oraz na fakt, iż w zajęciach mogą brać udział także osoby nie posiadające uprawnień do kierowania pojazdami szkoleniowymi, dla zachowania bezpieczeństwa procesu szkoleniowego niezbędne jest wprowadzenie proponowanego przepisu.

W **art. 39g w ust. 11** dokonano korekty przepisu pozwalając przedsiębiorcy prowadzącemu szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej na wybór pomiędzy zleceniem szkolenia z jazdy w warunkach specjalnych Ośrodkowi Doskonalenia Techniki Jazdy lub na przeprowadzenie tych zajęć przy użyciu symulatora. Dotychczasowe brzmienie przepisu nie pozwalało na bezpośrednie zastosowanie założonego trybu szkolenia.

Przepis **art. 39i** uzupełniono między innymi o delegację ustawową dla ministra właściwego ds. transportu do ustalenia wymagań dla symulatorów jazdy, o których mowa w art. 39 g. W dotychczasowych przepisach brak było takiej delegacji, co uniemożliwiło wykorzystanie symulatorów w procesie szkoleniowym. Określenie wymagań jest niezbędne dla właściwego procesu certyfikacji, a tym samym dla zapewnienia odpowiedniego poziomu szkolenia kierowców.

W projekcie wprowadzono także odpowiednie okresy przejściowe dla podmiotów prowadzących szkolenia kierowców wykonujących przewozy drogowe.

W ustawie został również znowelizowany **art. 42**, poprzez wprowadzenie zapisów, które umożliwiają uiszczanie w ratach opłaty rocznej przez podmioty wykonujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewóz drogowy. Możliwość taka będzie przewidziana dla ww. podmiotów przy uwzględnieniu ich zdolności do terminowego spłacania rat. Takie rozwiązanie pozwoli na dostosowanie sposobu uiszczania opłaty za przejazd po drogach

krajowych do indywidualnych możliwości ekonomicznych poszczególnych przewoźników, zwłaszcza będących w ciężkiej sytuacji finansowej na skutek zmniejszenia dochodów w wyniku pogorszenia sytuacji gospodarczej.

**Art. 89a** precyzuje zasady postępowania służb kontrolnych w przypadku zatrzymania zagranicznego pojazdu wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe na terytorium RP bez zezwolenia. Przedmiotowy przepis stwarza podstawy do podejmowania konkretnych czynności służbom kontrolnym w takim przypadku.

W załączniku do ustawy dodaje się nową poz. 3.1, w której podwyższa się karę za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia z 8.000 zł do 10.0000 zł. Podwyższenie kwoty kary powinno zdyscyplinować przedsiębiorców zagranicznych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe na terytorium RP, co w powiązaniu ze zmianą przepisów w zakresie kontroli zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych powinno zdyscyplinować przewoźników zagranicznych i spowodować ściślejsze przestrzeganie przepisów w tym zakresie. Wprowadzenie wspomnianych zmian przyczyni się do eliminowania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym.

W załączniku do ustawy dodaje się nową poz. 3.2 w której wprowadza się kary za wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium RP niezgodne z warunkami wykonywania tych przewozów. Powyższy zapis wynika z precyzyjnego uregulowania w ustawie o transporcie drogowym zasad wykonywania przewozów kabotażowych przez przedsiębiorców z UE

**Art. 2** projektu nowelizuje ustawę – Prawo o ruchu drogowym, zmieniając **art. 78a ust. 4**, którego przepis wydłuża dopuszczalny okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu przez starostę właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu.

Według nowego brzmienia art. 78a ust. 4, pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Poprzednio ten okres wynosił od 2 do 6 miesięcy. Nowe przepisy określają również możliwy *łączny okres wycofania pojazdu z ruchu* na nieprzekraczający 48 miesięcy, podczas gdy poprzednio okres ten nie mógł przekraczać 9 miesięcy w roku.

Przygotowane regulacje mają na celu odciążenie przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego, w obliczu sygnalizowanej, pogarszającej się sytuacji ekonomicznej tej branży będącej skutkiem słabnących gospodarek większości krajów europejskich. Znaczące wydłużenie dopuszczalnego okresu czasowego wycofania pojazdów z ruchu ma umożliwić zmniejszenie kosztów ponoszonych przez tych przedsiębiorców, wynikających ze zobowiązań podatkowych i ubezpieczeniowych, którymi objęte są pojazdy dopuszczone do ruchu. Jest to realizacja jednego z postulatów środowiska przewoźników drogowych w Polsce - ma to pomóc w ochronie branży transportu drogowego przed skutkami światowego kryzysu ekonomicznego.

**Art. 3** nowelizacji zmienia niektóre przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zmiany te mają na celu przystosowanie przepisów ustawy do wprowadzonej w ustawie o transporcie drogowym instytucji czasowego wycofania pojazdów z ruchu, a także sprecyzowanie zapisów dotyczących przyczep samochodowych. Umożliwi to dostosowanie przepisów ubezpieczeniowych do nowych rozwiązań w zakresie przewozów drogowych oraz uelastycznienie norm związanych z odpowiedzialnością ubezpieczeniową posiadaczy pojazdów mechanicznych

**Art. 4** ustawy nowelizuje przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (**art. 2 pkt 7, art. 21a i art. 24**), wprowadzając definicję podróży służbowej, a także rozstrzygając, że kierowcy będącemu w podróży służbowej przysługuje dieta na zasadach określonych w Kodeksie pracy. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej kierowcy oraz jej wysokość będą określone w układzie zbiorowym pracy lub regulaminie wynagradzania.

W związku z Uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. (Sygn. akt II PZP 11/08) pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy zostali pozbawieni świadczeń z tytułu podróży w ramach umówionej pracy. Sąd Najwyższy uznał, że podróżowanie jest normalnym wykonywaniem przez kierowców pracowniczych obowiązków, a nie podróżą o charakterze incydentalnym, krótkotrwałym, odbywaną w celu wykonania wyznaczonego zadania. Kierowcy wykonujący przewozy drogowe nie mogą więc otrzymywać diety na zasadach określonych w Kodeksie pracy.

Stosownie do art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p. pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. Koszty te, zgodnie z przepisami wykonawczymi, obejmują m.in. pokrycie ceny noclegów i wyżywienia i mają ułatwić/dofinansować pracownikowi pobyt poza miejscem stałego zamieszkania.

Praca kierowców polega na prawie stałym pobycie poza domem, zwłaszcza kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe. Taka sytuacja ma wpływ na koszty socjalne, w tym wydatki na utrzymanie (posiłki, noclegi). Należy zauważyć, że koszty wykonywania pracy i pobytu poza domem są zawsze wyższe od nakładów poniesionych na utrzymanie, gdy praca jest wykonywana w miejscu zamieszkania.

Konieczne jest zatem takie uregulowanie opisanej kwestii, aby kierowcy, którzy w związku ze specyfiką zawodu są w permanentnej podróży nie byli pozbawieni prawa do diety. Stosowne przepisy w tej sprawie powinny być zawarte w ustawie o czasie pracy kierowców, jako że świadczenia z tytułu podróży wiążą się z czasem pracy kierowców.

Przedmiotowa nowelizacja ułatwi funkcjonowanie przewoźników poprzez wprowadzenie elastycznych uregulowań prawnych.



Projekt aktu normatywnego nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

**Przedmiotowy projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

**Ocena skutków regulacji projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw:**

Art. 1 pkt 1 projektu ustawy: Zmiana art. 14a ustawy z dnia 9 września 2001 r. o transporcie drogowym zawierająca propozycję zawieszania w całości lub w części wykonywania przez przewoźnika transportu drogowego.

Obligatoryjny zwrot wypisów z licencji w przypadku zawieszenia działalności powodować będzie dodatkowe koszty dla organu właściwego w sprawach licencji (koszty przechowywania i zabezpieczania tych dokumentów). Koszty te jednak nie powinny być wysokie, gdyż organ licencyjny prowadząc odrębne kartoteki (teczki) dla poszczególnych przedsiębiorców, będzie do nich włączał zdeponowane na czas zawieszenia działalności wypisy z licencji. Koszt ten stanowić powinien koszt organu licencyjnego pokrywany pobieraną opłatą za wydanie licencji.

Propozycja zapisu art. 14 ust. 4 odnosząca się do zwrotu wniesionej opłaty za nadal ważne uprawnienia udzielone przedsiębiorcy, będzie wymagała zagwarantowania odpowiednich środków na ten cel. W krajowym transporcie drogowym – przez organ udzielający licencji tj. starosty, natomiast w międzynarodowym transporcie drogowym – przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie.

Należy również wskazać, iż zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2007 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. Nr 235, poz.1726) opłata za licencję na krajowy transport drogowy rzeczy wydana na 50 lat (600 miesięcy) wynosi 1000 zł, a zwrot za 1 miesiąc zawieszenia licencji wyniósłby ok. 1,7 zł.

Opłata za wypis z licencji pobierana jest w wysokości 11 % opłaty licencyjnej, czyli, że w przypadku transportu krajowego zwrot za 1 miesiąc zawieszenia wypisu z licencji wyniósłby ok. 18 groszy. Zmniejszenie wpływów jednostek samorządowych zależne będzie od liczby zawieszonych licencji i wypisów z licencji.

Opłata za licencję na międzynarodowy transport drogowy to opłata rzędu 4000 zł z terminem ważności uprawnienia na 5 lat (60 miesięcy), a zwrot za 1 miesiąc zawieszenia licencji wyniósłby ok. 67 zł.

Opłata za wypis z licencji pobierana jest w wysokości 11 % opłaty licencyjnej, czyli w przypadku transportu międzynarodowego zwrot za 1 miesiąc zawieszenia wypisu z licencji wyniósłby ok. 7,4 zł. Kwoty te jako koszt organu licencyjnego pokrywane byłyby pobieraną opłatą za wydanie licencji.

#### Art. 1 pkt 4 i pkt 19

Obowiązek właściwego wypełnienia przez zagranicznego przedsiębiorcę polskiego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych oznacza, że w przypadku niewłaściwego wypełnienia lub braku wypełnienia tego zezwolenia przedsiębiorca zagraniczny będzie wykonywał przewóz bez zezwolenia. Wiąże się to z karą finansową (planowana 10.000 zł – podwyższenia w stosunku do stanu obecnego o 2.000 zł) Takie rozwiązanie uszczelni system kontroli przewoźników spoza UE. Ścisła kontrola przewozów wyeliminuje możliwość wielokrotnego wykorzystania jednorazowych zezwoleń przez zagranicznych przedsiębiorców.

W konsekwencji sytuacja ta ułatwi negocjacje z władzami państw trzecich i pozwoli na uzyskanie większej liczby zezwoleń z państw spoza UE. Tym samym zwiększą się przychody z tytułu działalności przewozowej polskich przewoźników, powodując wzrost wpływów podatkowych do budżetu państwa.

#### Art. 1 pkt 6

Proponowana zmiana spowoduje ograniczenie kosztów działalności gospodarczej przedsiębiorców, poprzez zmniejszenie wydatków za egzamin na certyfikat kompetencji zawodowych. Zmiana w tym zakresie oznaczać będzie zmniejszenie barier administracyjnych dla osób ubiegających się o ten dokument.

#### Art. 1 pkt 7

Wprowadzenie możliwości odbywania kwalifikacji wstępnej przyspieszonej będzie oznaczać dla przedsiębiorców zmniejszenie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa lub osobistych kosztów kierowcy w związku z obniżeniem wydatków na szkolenie kierowców.

#### Art. 1 pkt 17

Nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu. Najważniejsze w tej sprawie aby Minister Infrastruktury wydając rozporządzenie faktycznie stworzył w nim możliwość skutecznego egzekwowania opłat ratalnych w sposób nie generujący kosztów postępowania administracyjnego.

#### Art. 1 pkt 18

Proponowana zmiana oznacza koszty finansowe dla przedsiębiorcy jedynie w przypadku braku wymaganego zezwolenia. Wymusi to na przewoźnikach przestrzeganie zasad wykonywania transportu drogowego i posiadania właściwych, wymaganych przepisami dokumentów.

#### Art. 2

Wycofanie pojazdu z ruchu może przynieść zmniejszenie dochodów jednostek samorządowych, do których wpływa podatek od środków transportu. Należy zaznaczyć, że zmniejszenie dochodów zależne będzie od liczby pojazdów wycofanych z ruchu. Stawki

podatku kształtują się w granicach 1.500 zł (np. roczna, maksymalna stawka podatku od naczepy lub przyczepy wynosi 1.410,58 zł).

Należy jednak mieć na uwadze fakt, że przedsiębiorcy nie posiadając możliwości wycofania pojazdu na dłuższy okres czasu wchodzi w ryzyko ogłoszenia upadłości firmy. W konsekwencji oznaczać to będzie brak możliwości odprowadzania podatku z tytułu prowadzonej działalności i jeszcze większe obniżenie dochodów samorządów lokalnych. Przedsiębiorstwo, które ogłasza upadłość nie będzie ponadto wnosilo wszystkich podatków w tym podatków od towarów i usług, co będzie miało negatywne skutki także dla budżetu państwa.

#### Art. 3

Proponowana zmiana oznaczać będzie zmniejszenie wpływów przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, do których obecnie wpływają opłaty z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, nawet w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu.

Należy podkreślić, że pojazd wycofany z ruchu nie uczestniczy w ruchu drogowym, zgodnie z prawem o ruchu drogowym powinien mieć zapewniony postój poza drogą publiczną i strefą zamieszkania.

Z tego względu potencjalnie do zera spada ryzyko kolizji dzięki czemu u ubezpieczyciela także zmniejsza się ryzyko do pokrycia ewentualnych strat powypadkowych.

Niezależnie od powyższego należy mieć na uwadze, że wycofanie pojazdu z ruchu związane jest z fizycznym brakiem możliwości wykonywania danym pojazdem przewozów drogowych, a tym samym uzyskiwania ewentualnych przychodów z tytułu działalności gospodarczej. W obecnej, złożonej sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych, spadek dochodów z tytułu ubezpieczeń może dotknąć również ubezpieczyciela. Tym samym koszty te będą rozłożone solidarnie, zarówno na samych przedsiębiorców transportowych, jak i ubezpieczycieli.

#### Art. 4

Proponowana zmiana, regulując kwestie diet dla kierowców porządkuje sprawy związane z czasem pracy kierowców, stosownie do orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. (Sygn. akt II PZP 11/08), na mocy którego pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy zostali pozbawieni świadczeń z tytułu podróży służbowej w ramach wykonywanej pracy.

Proponowane rozwiązanie umożliwi jednoznaczną kwalifikację podróży służbowej. Tym samym przedsiębiorcy nie poniosą dodatkowych kosztów z tytułu kosztów osobowych zatrudnionych pracowników.

#### Art. 5

Proponowana zmiana spowoduje rozłożenie w czasie kosztów przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia na budowę infrastruktury niezbędnej do prowadzenia szkolenia w warunkach specjalnych.

Pozostałe przepisy stanowiące o redakcyjnej i legislacyjnej spójności projektu nie rodzą skutków finansowych.

Warszawa, 8 października 2009 r.

BAS – WAL – 1961/09

Pan  
Bronisław Komorowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia**  
**w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu**  
**ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie**  
**niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Zbigniew**  
**Rynasiewicz)**

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) sporządza się następującą opinię:

**1. Przedmiot projektu ustawy**

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw:

a) z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym: zawieszenia wykonywania transportu drogowego przez przewoźnika, zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczny podmiot, uzyskiwania certyfikatów kompetencji, wymagań dla kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz sankcji za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia;

b) z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu;

c) z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym zmiany definicji oraz objęcia odpowiedzialnością z ubezpieczenia OC szkód wyrządzonych ruchem zespołu pojazdów mechanicznych;

d) z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, ze zmianami) – w zakresie dotyczącym zmiany definicji oraz niektórych uprawnień kierowców i obowiązków pracodawców.

## **2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem**

Prawo Unii Europejskiej reguluje materię objętą projektem ustawy. W szczególności należy wymienić przepisy art. 70 – 80 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską oraz wydane na ich podstawie:

rozporządzenie 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 (Dz. Urz. WE L 95 z 9.4.1992, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t. 01 str. 370, dalej: rozporządzenie 881/92),

rozporządzenie 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 (Dz. Urz. WE L 279 z 12.11.1993, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t. 02 str. 103, dalej: rozporządzenie 3118/93),

rozporządzenie Komisji (WE) nr 792/94 z dnia 8 kwietnia 1994 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 do działających na własny rachunek przewoźników drogowego transportu rzeczy (Dz. Urz. WE L 92 z 9.4.1994, str. 13; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t. 02, str. 210),

dyrektywę Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. WE L 237 z 24.8.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t 01, str. 317, dalej: dyrektywa 91/439),

dyrektywę 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającą rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.9.2003, str. 4; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t. 07, str. 441, dalej: dyrektywa 2003/59),

rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz 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 23.3.2002, str. 1; dalej: rozporządzenie 561/2006),

dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.3.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne: rozdz. 05, t. 04 str. 224; dalej: dyrektywa 2002/15)

### **3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej**

Prawo Unii Europejskiej reguluje zagadnienia objęte projektem ustawy. Państwa członkowskie realizują cele Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) w odniesieniu do transportu w ramach wspólnej polityki transportowej (art. 70 TWE). W celu wykonania art. 70 TWE. Rada jest upoważniona m.in. do ustanawiania wspólnych reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby państw członkowskich oraz generalnie wszelkich potrzebnych przepisów potrzebnych dla realizacji wspólnej polityki transportowej (art. 71 ust 1 lit. a) i d) TWE). Na tej podstawie wydane zostały akty prawne opisane w pkt 2 opinii.

Wykonywanie międzynarodowego zarobkowego transportu drogowego rzeczy w przejazdach dokonywanych na terytorium Wspólnoty jest regulowane w rozporządzeniu 881/92. Zaproponowana zmiana art. 28 ust. 1 oraz wprowadzenie art. 28a do ustawy o transporcie drogowym, odnosząca się do zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium RP w zakresie nieobjętym rozporządzeniem 881/92, nie narusza jego postanowień.

Warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie („kabotaż”) zostały określone w rozporządzeniu 3118/09. Dodanie do ustawy o transporcie drogowym zaproponowanych przepisów art. 29a i 29b, odnoszących się do wymogów, jakie musi spełniać podmiot wykonujący kabotaż na terytorium RP w zakresie nieobjętym rozporządzeniem 3118/09, nie narusza jego postanowień.

Przepisy obu ww. rozporządzeń, zgodnie z art. 249 TWE, stosuje się bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich. Wiążą one w całości.

Warunki jakie musi spełniać kierowca zaangażowany w transport drogowy na drogach publicznych we Wspólnocie, który jest obywatelem państwa członkowskiego lub obywatelem państwa trzeciego, zatrudnionym w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonującym prace na rzecz takiego przedsiębiorstwa są określone w dyrektywie 2003/59 oraz dyrektywie 91/439. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 2003/59 działalność związana z profesjonalnym prowadzeniem pojazdów podlega obowiązkowej kwalifikacji wstępnej i obowiązkowemu szkoleniu okresowemu. Artykuł 5 dyrektywy 2003/59 określa warunki wiekowe, jakie musi spełniać kierowca aby móc prowadzić określone kategorie pojazdów. Kategorie praw jazdy określone w tym artykule odnoszą się do kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 91/439. Zaproponowane brzmienie art. 39a ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, wprowadzające postanowienia art. 5 dyrektywy 2003/59 do ustawy, jest zgodne z warunkami określonymi w dyrektywie 2003/59 w zw. z dyrektywą 91/439.

Pozostałe zmiany w rozdziale 7a ustawy o transporcie drogowym nie naruszają postanowień tych dyrektyw.

Zmiana zaproponowana w art. 1 pkt 18 projektu ustawy, dotycząca sankcji za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, nie narusza prawa Unii Europejskiej. Należy zwrócić uwagę na błąd legislacyjny polegający na tym, że w obecnie obowiązującej ustawie o transporcie drogowym jednostka redakcyjna, jaką jest art. 89a już istnieje.

Zaproponowana zmiana w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej.

Zaproponowane zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych nie narusza prawa Unii Europejskiej. W art. 3 pkt 5 projektu ustawy występuje błąd legislacyjny polegający na niedookreśleniu charakteru zmiany art. 41 ust. 1 ustawy zmienianej.

Zagadnienia związane z czasem pracy kierowców regulowane są w prawie Unii Europejskiej w rozporządzeniu 561/2006 oraz w dyrektywie 2002/15. Przywołane akty prawa UE za czas pracy kierowcy uznają czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący czynności związane z przewozem znajduje na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności (art. 3 lit a) pkt 1 dyrektywy 2002/15). Zaproponowane zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców, dotyczące zdefiniowania pojęcia podróży służbowej oraz praw kierowców i obowiązków pracodawcy w odniesieniu do podróży służbowych kierowców, jednoznacznie określają prawo kierowcy do otrzymywania należności określonych w Kodeksie pracy na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. Zmiany te nie naruszają postanowień rozporządzenia 561/2006 oraz dyrektywy 2002/15.

#### **4. Konkluzje**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie narusza prawa Unii Europejskiej.

*Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego*

*Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych*

*Michał Królikowski*



Warszawa, 8 października 2009 r.

BAS – WAL – 1962/09

Pan  
Bronisław Komorowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

### **Opinia**

**w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Zbigniew Rynasiewicz) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu**

Projekt ustawy przewiduje zmianę ustaw:

a) z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym: zawieszenia wykonywania transportu drogowego przez przewoźnika, zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczny podmiot, uzyskiwania certyfikatów kompetencji, wymagań dla kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz sankcji za wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia;

b) z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu;

c) z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152 ze zmianami) – w zakresie dotyczącym zmiany definicji oraz objęcia odpowiedzialnością z ubezpieczenia OC szkód wyrządzonych ruchem zespołu pojazdów mechanicznych;

d) z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, ze zmianami) – w zakresie dotyczącym zmiany definicji oraz niektórych uprawnień kierowców i obowiązków pracodawców.

W zakresie dotyczącym zmiany ustawy o transporcie drogowym projekt dokonuje transpozycji do prawa polskiego niektórych postanowień dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającą rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.9.2003, str. 4; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 07, t. 07, str. 441), dotyczących wstępnej kwalifikacji kierowców pojazdów.

Należy zatem uznać, że projekt ustawy ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 Regulaminu Sejmu i jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 3 Regulaminu Sejmu.

*Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego*

*Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych*

*Michał Królikowski*

*Deskryptory bazy REX: Unia Europejska, transport drogowy, prawa jazdy, czas pracy*