



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-23-16

Druk nr 459
Warszawa, 25 kwietnia 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Budownictwa.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 7a:

a) w ust. 3:

– w pkt 6 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 7d ust. 2;”,

– po pkt 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) oświadczenie osób, o których mowa w pkt 6, o niekaralności za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”,

b) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 3, 4 i 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.”;

2) art. 7d otrzymuje brzmienie:

„Art. 7d. 1. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji niezwłocznie po stwierdzeniu, że wobec:

1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 7d ust. 2;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269, 1273 i 1893.

- 2) przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:
- a) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,
 - b) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,
 - c) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub
 - d) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

2. Za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uznaje się przestępstwa określone w:

- 1) art. 23–24a ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.²⁾);
- 2) art. 173–175, art. 177–180, art. 189a, art. 218–221, art. 296–306 i art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.³⁾);

²⁾ Zmiany tekstu jednolitej wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1693 i Nr 172, poz. 1804, z 2005 r. Nr 10, poz. 68, z 2007 r. Nr 171, poz. 1206 oraz z 2009 r. Nr 201, poz. 1540.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056, Nr 173, poz. 1080 i Nr 214, poz. 1344, z 2009 r. Nr 62, poz. 504, Nr 63, poz. 533, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 190, poz. 1474, Nr 201, poz. 1540 i Nr 206, poz. 1589, z 2010 r. Nr 7, poz. 46, Nr 40, poz. 227 i 229, Nr 98, poz. 625 i 626, Nr 125, poz. 842, Nr 127, poz. 857, Nr 152, poz. 1018 i 1021, Nr 182, poz. 1228, Nr 225, poz. 1474 i Nr 240, poz. 1602, z 2011 r. Nr 17, poz. 78, Nr 24, poz. 130, Nr 39, poz. 202, Nr 48, poz. 245, Nr 72, poz. 381, Nr 94, poz. 549, Nr 117, poz. 678, Nr 133, poz. 767, Nr 160, poz. 964, Nr 191, poz. 1135, Nr 217, poz. 1280, Nr 233, poz. 1381 i Nr 240, poz. 1431, z 2012 r. poz. 611, z 2013 r. poz. 849, 905, 1036 i 1247, z 2014 r. poz. 538, z 2015 r. poz. 396, 541, 1528, 1549, 1707 i 1855 oraz z 2016 r. poz. 189, 428 i 437.

- 3) art. 586–589 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z późn. zm.⁴⁾);
- 4) art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 233, z późn. zm.⁵⁾);
- 5) art. 53–62, art. 63, art. 64 i art. 68 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r. poz. 224 i 437);
- 6) art. 16 ustawy z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 3);
- 7) art. 399 i art. 400 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. poz. 978, z późn. zm.⁶⁾).

3. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, odmawia wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli na przedsiębiorcę ubiegającego się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jego zarządzającego transportem lub osobę fizyczną, o której mowa w art. 7c, nałożono sankcje, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 5.

4. Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2:

- 1) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji;
- 2) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, po rozważeniu wszystkich okoliczności danego przypadku może stwierdzić, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia, o których mowa w ust. 1 pkt 2, i wydać decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. Przy dokonywaniu oceny bierze się pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- 1) liczba stwierdzonych poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 jest nieznaczną

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 265 i 1161 oraz z 2015 r. poz. 4, 978, 1333 i 1830.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 978, 1166, 1259 i 1844.

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1259, 1513, 1830 i 1844.

w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych oraz liczby przeprowadzonych kontroli, lub

2) istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w szczególności jeżeli przedsiębiorca podjął działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożył procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”;

3) art. 7e otrzymuje brzmienie:

„Art. 7e. Przez środki rehabilitacyjne, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, należy rozumieć:

- 1) zatarcie skazania za przestępstwa określone w art. 7d ust. 2;
- 2) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące poważne naruszenia, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 3) uznanie nałożonych sankcji administracyjnych za poważne naruszenia, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 za niebyłe;
- 4) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 5) uznanie nałożonych sankcji administracyjnych za najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 za niebyłe.”;

4) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organ udzielający zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wydaje wypis lub wypisy z tego zezwolenia w liczbie nie większej niż liczba pojazdów samochodowych określonych we wniosku o udzielenie zezwolenia, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”;

5) po art. 15 dodaje się art. 15a–15d w brzmieniu:

„Art. 15a. 1. W przypadku poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, wystosowuje ostrzeżenie, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczęte zostanie postępowanie, które może prowadzić do nałożenia sankcji administracyjnych w postaci czasowego cofnięcia części uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz

zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej.

2. W przypadku gdy poważne naruszenie stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione lub stwierdzone w jakimkolwiek państwie członkowskim, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, wystosowuje ostrzeżenie, że w przypadku ponownego stwierdzenia poważnego naruszenia wszczęte zostanie postępowanie, które może prowadzić do nałożenia sankcji administracyjnych w postaci:

- 1) czasowego cofnięcia części uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej albo
- 2) cofnięcia licencji wspólnotowej bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku.

3. W przypadku ponownego poważnego naruszenia, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia i do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa:

- 1) w ust. 1 – organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:
 - a) czasowego cofnięcia 30% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej,
 - b) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej,
 - c) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej;

2) w ust. 2 – organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

- a) czasowego cofnięcia 60% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej,
- b) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej,
- c) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej.

4. W przypadku gdy ponowne poważne naruszenie stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia i do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) czasowego cofnięcia 80% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- 2) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- 3) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej.

5. W przypadku gdy przedsiębiorca, mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 2,

dopuścił się ponownego poważnego naruszenia, które stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, cofnięcia licencji wspólnotowej bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzja o cofnięciu licencji wspólnotowej stała się ostateczna.

6. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, uznaje się za niebyłe po upływie 2 lat od dnia stwierdzenia przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, poważnego naruszenia, na podstawie którego wystosowano to ostrzeżenie.

Art. 15b. 1. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej, uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzja ta stała się ostateczna, następujących warunków:

- 1) comiesięcznego przedstawiania dokumentu, o którym mowa w art. 32b ust. 5 pkt 5;
- 2) przedstawienia na każde żądanie organu oryginałów dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3–6.

2. W przypadku ponownego poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) czasowego cofnięcia 30% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;
- 2) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;

3) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej.

3. W przypadku kolejnego poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, po uprzednim nałożeniu sankcji, o których mowa w ust. 1 oraz ust. 2, w drodze decyzji administracyjnej, cofa licencję wspólnotową bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzja o cofnięciu licencji wspólnotowej stała się ostateczna.

Art. 15c. 1. Liczba uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej podlegająca cofnięciu w wyniku zastosowania progów procentowych określonych w art. 15a ust. 3 pkt 1 lit. a i pkt 2 lit. a, ust. 4 pkt 1 oraz w art. 15b ust. 2 pkt 1 podlega zaokrągleniu w dół.

2. Sankcje, o których mowa w art. 15a ust. 3 i 4 oraz w art. 15b ust. 2, obowiązują przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzje, o których mowa odpowiednio w art. 15a ust. 3 i 4 oraz art. 15b ust. 2, stały się ostateczne.

3. Liczbę posiadanych przez przedsiębiorcę uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej ustala się według stanu na dzień wszczęcia wobec przedsiębiorcy postępowania administracyjnego.

4. Przedsiębiorca jest obowiązany zwrócić odpowiednio licencję wspólnotową lub czasowo cofnięte uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej do organu, który je wydał, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ich cofnięciu stała się ostateczna.

Art. 15d. Wszczęcie postępowania, o którym mowa w art. 7d ust. 1, nie wyklucza możliwości wszczęcia postępowania, o którym mowa w art. 15a lub art. 15b.”;

6) w art. 32b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania, zmienia, cofa świadectwo kierowcy, zawiesza wydawanie świadectw kierowców albo uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia przez okres 1 roku warunków, o których mowa w art. 15b ust. 1.”;

7) w art. 39b¹ w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przez Okręgową Komisję Egzaminacyjną, po zakończeniu zajęć szkolnych dla uczniów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w ramach zewnętrznego egzaminu

potwierdzającego kwalifikacje zawodowe albo egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie, albo”;

8) art. 47a otrzymuje brzmienie:

„Art. 47a. Zadania organów jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 i 3, art. 7d ust. 1 i ust. 3–5, art. 16b ust. 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 33 ust. 8 i 9a, art. 47b ust. 2–4, art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82c ust. 3, art. 82e, art. 82f ust. 1, art. 82i ust. 1 oraz art. 95b ust. 2, są wykonywane jako zadania własne.”;

9) w art. 50 w pkt 2 po lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. h w brzmieniu:

„h) dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 1 i ust. 3–5, w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2;”;

10) po rozdziale 9a dodaje się rozdział 9b w brzmieniu:

„Rozdział 9b

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego

Art. 82g. 1. Tworzy się Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zwany dalej „Rejestrem”.

2. Rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych zgromadzonych w Rejestrze, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

4. Rejestr zawiera ewidencje:

- 1) przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 2) poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 3) osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
- 2) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada;
- 3) rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 4) liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 5) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 6) numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej;
- 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 8) początek ważności licencji wspólnotowej;
- 9) koniec ważności licencji wspólnotowej;
- 10) datę cofnięcia licencji wspólnotowej;
- 11) datę zawieszenia licencji wspólnotowej;
- 12) datę wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej;
- 13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej;
- 14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej;
- 15) datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
- 16) datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
- 17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia;
- 18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;

- 19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.
2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające:
 - 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
 - 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
 - 3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
 - 4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
 - 5) datę naruszenia;
 - 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie;
 - 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie;
 - 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.

3. W ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, gromadzi się dane określające:

- 1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania;
- 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 3) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 5) przyczynę stwierdzenia niezdolności;
- 6) zastosowane środki rehabilitacyjne;
- 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności;
- 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności.

4. W Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ewidencjach, o których mowa w ust. 1–3.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Art. 82i. 1. Dane, o których mowa w art. 82h, przekazują do ewidencji dla danych określonych w:

- 1) art. 82h ust. 1 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym, jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stała się ostateczna;
- 2) art. 82h ust. 2 – odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;
- 3) art. 82h ust. 3 – odpowiednio do swoich kompetencji organ, o którym mowa w art. 16b ust. 1, gdy decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stała się ostateczna.

2. Przekazywanie danych do Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwanymi przez system teleinformatyczny Rejestru.

3. W przypadku przekazywania danych za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego przekazywane dane powinny być uwierzytelnione przy użyciu bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisu potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP w rozumieniu art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352).

4. Dane przekazywane są do Rejestru przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej w rozumieniu art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, zwanej dalej „elektroniczną platformą usług administracji publicznej”.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzór dokumentu elektronicznego, za pośrednictwem którego będą przekazywane dane do Rejestru.

Art. 82j. 1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 18 lit. a i b oraz pkt 19 lit. a i b, są jawne i publicznie dostępne.

2. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, dyrektorom izb celnych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne dla wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się w terminie 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.

3. Dane zgromadzone w Rejestrze udostępnia się także na wniosek osoby, której one dotyczą.

4. Udostępnianie danych z Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwanych przez system teleinformatyczny Rejestru.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, składany za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego powinien być uwierzytelniony przy użyciu bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego za

pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisu potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP w rozumieniu art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

6. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi elektroniczny wzór wniosku, o którym mowa w ust. 2, który udostępnia się na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.

7. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z podmiotami, o których mowa w ust. 2, porozumienie o udostępnianiu im danych zgromadzonych w Rejestrze w drodze teletransmisji bez konieczności składania wniosku, jeżeli podmioty te spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) posiadają środki techniczne i organizacyjne umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał;
- 2) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie.

8. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 7, wskazane zostaną rozwiązania techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczeństwo, w szczególności w zakresie poufności i rozliczalności w odniesieniu do udostępnionych danych.”;

11) w art. 87 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, wykresówki, zapisy odręczne i wydruki z tachografu oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, a ponadto:”;

12) w art. 95a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji albo wypisów z tych dokumentów nie zwraca ich organowi, który ich udzielił, w terminie 14 dni od dnia, w którym odpowiednio decyzja o cofnięciu zezwolenia, licencji lub o czasowym cofnięciu wypisów z licencji stała się ostateczna

– podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.”.

Art. 2. 1. Do dnia 1 października 2017 r. organy, o których mowa w art. 82i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosownie do swoich

kompetencji przekażą do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego dane niezbędne do jego prowadzenia.

2. Zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego, o którym mowa w ust. 1, stanowi zadanie własne tych jednostek.

Art. 3. W stosunku do przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy zmienianej w art. 1, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) popełnili przestępstwo określone w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) dokonali poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b 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. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51–71),
- 3) dokonali najpoważniejszego naruszenia określonego w załączniku nr IV do 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

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Za przestępstwa, o których mowa w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, uznaje się także przestępstwa wymienione w:

- 1) art. 585 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z późn. zm.⁴⁾), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r.;
- 2) art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 7), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r.;
- 3) art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. z 2015 r. poz. 233, z późn. zm.⁵⁾), w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2015 r.

Art. 5. Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)

nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8–27) nie wszczyna się postępowania administracyjnego, o którym mowa w:

- 1) art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) art. 15a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 6. Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność.

Art. 7. Główny Inspektor Transportu Drogowego podejmie działania zmierzające do utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Art. 8. 1. W latach 2016–2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 55,89 mln zł, z tego:

- 1) 2016 r. – 1,57 mln zł;
- 2) 2017 r. – 9,97 mln zł;
- 3) 2018 r. – 5,78 mln zł;
- 4) 2019 r. – 5,17 mln zł;
- 5) 2020 r. – 5,17 mln zł;
- 6) 2021 r. – 7,55 mln zł;
- 7) 2022 r. – 5,17 mln zł;
- 8) 2023 r. – 5,17 mln zł;
- 9) 2024 r. – 5,17 mln zł;
- 10) 2025 r. – 5,17 mln zł.

2. W latach 2016–2025 maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 0,38 mln zł, z tego:

- 1) 2016 r. – 0 zł;
- 2) 2017 r. – 0,38 mln zł;
- 3) 2018 r. – 0 zł;
- 4) 2019 r. – 0 zł;
- 5) 2020 r. – 0 zł;
- 6) 2021 r. – 0 zł;

- 7) 2022 r. – 0 zł;
- 8) 2023 r. – 0 zł;
- 9) 2024 r. – 0 zł;
- 10) 2025 r. – 0 zł.

3. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego;
- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

4. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 10, który wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2017 r.;
- 2) art. 7, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa wynika z konieczności wypełnienia przez Polskę zobowiązań nałożonych przez następujące akty prawne Unii Europejskiej:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 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, str. 51, z późn. zm.),
- 2) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.),
- 3) rozporządzenie 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.),
- 4) decyzję Komisji z dnia 17 grudnia 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, str. 36),
- 5) rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 335 z 18.12.2010, str. 21)

– w zakresie utworzenia i prowadzenia krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego. Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 przewiduje, że państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne

zostały połączone ze sobą i były dostępne w całej Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe, odpowiedzialne za wymianę informacji.

Zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 dane, które będą gromadzone w rejestrze, będą dotyczyć: przewoźników drogowych (firma i forma prawna, adres siedziby, rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, liczba pojazdów, numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów), osób zarządzających transportem drogowym, nałożonych na nich kar, a także osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Brak jest możliwości utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (Rejestr) na bazie istniejących już rejestrów, tj. Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG) oraz Krajowego Rejestru Sądowego (KRS). Zostały one bowiem utworzone do gromadzenia innego rodzaju danych niż te, jakie będą zawarte w Rejestrze.

Z uwagi na inny charakter tych danych oraz zasady ich udostępniania należy stworzyć odrębny rejestr, który poprzez punkt kontaktowy zostanie połączony z rejestrami innych państw członkowskich. Będzie on zbudowany na bazie prowadzonych już przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego rejestrów: centralnej ewidencji naruszeń (CEN) oraz Transbit, a także ewidencji przewoźników drogowych prowadzonych w starostwach oraz miastach na prawach powiatu. Zarówno zakres i struktury danych CEN, jak i systemu Transbit jedynie częściowo spełniają wymagania, które powinien spełniać referencyjny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa Unii Europejskiej, dlatego też postuluje się budowę odrębnego rejestru. CEN jest systemem przeznaczonym do wsparcia procesów kontrolnych oraz postępowań administracyjnych wszczynanych na podstawie kontroli, Transbit zaś jest systemem wspierającym proces wydawania i rejestracji dokumentów niezbędnych do świadczenia usług transportowych w transporcie międzynarodowym – i jako takie, systemy te mogą być jedynie źródłem części danych niezbędnych do funkcjonowania Rejestru. W projektowanym KREPTD gromadzone będą dane dotyczące poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (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. Poważne naruszenia, o których informacje gromadzi się (na podstawie obowiązujących przepisów RP) w CEN, nie są wprost naruszeniami z załącznika nr 4 do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009). Zgodnie z definicją poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego,

zawartą w art. 2 pkt 7 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji (podobnie art. 2 pkt 8 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009). Zakres merytoryczny systemów CEN, Transbit oraz Rejestru różni się. Zbudowanie jednego systemu, który obejmowałby pełen zakres merytoryczny wszystkich ww. baz, byłoby bardzo kosztowne. Ponadto systemy te będą służyły realizacji innych zadań. W CEN i Transbit dane są nie tylko zbierane, ale również przetwarzane. W CEN znajdują się dane wrażliwe, których odpowiednie zabezpieczenie byłoby utrudnione, biorąc pod uwagę zadania, którym ma służyć KREPTD. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.), zmienianej w art. 1 projektu ustawy, dodano rozdział 9b dotyczący krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego.

Projektowana ustawa przewiduje, że Rejestr prowadzony będzie w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Szczegółowe wymagania dla systemu teleinformatycznego, w którym prowadzony będzie Rejestr, zostały określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1213/2010.

Przy budowie Rejestru uwzględnione zostaną następujące Polskie Normy: PN-ISO/IEC 17799:2007, PN-I-13335-1:1999 oraz PN-I-13335-2:2003, a także następujące akty prawne:

- 1) ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2013 r. poz. 1422, z późn. zm.);
- 2) ustawa z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 262, z późn. zm.);
- 3) rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 6 maja 2014 r. w sprawie zakresu warunków korzystania z elektronicznej platformy usług administracji publicznej (Dz. U. poz. 584);
- 4) ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114, z późn. zm.);
- 5) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 113);

- 6) dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz. Urz. WE L 281 z 23.11.1995, str. 31; Dz. Urz. WE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 15, str. 355–374);
- 7) ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2135, z późn. zm.).

Projekt ustawy przewiduje, że Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie administratorem danych osobowych zgromadzonych w Rejestrze, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych. W Rejestrze gromadzone będą dane określone w decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego.

Na podstawie projektowanych przepisów Rejestr będzie składał się z następujących ewidencji:

- 1) przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 2) poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;
- 3) osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzone będą następujące dane:

- 1) firma przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
- 2) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada;
- 3) rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;

- 4) liczba pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 5) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
- 6) numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej;
- 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (ważne, zawieszony, wycofany, ważność wygasła, zgubione/ukradzione, unieważnione, odesłane);
- 8) początek ważności licencji wspólnotowej;
- 9) koniec ważności licencji wspólnotowej;
- 10) data cofnięcia licencji wspólnotowej;
- 11) data zawieszenia licencji wspólnotowej;
- 12) data wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej;
- 13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej;
- 14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej;
- 15) data cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
- 16) data wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
- 17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz data i miejsce jego urodzenia;
- 18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem oraz:
 - a) data i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) data wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) data i miejsce urodzenia,

- b) adres zamieszkania,
- c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
- d) data wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
- e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.

Wśród wymienionych danych numer REGON i NIP oraz adres zamieszkania zarządzającego transportem są danymi, których gromadzenie nie zostało przewidziane w decyzji Komisji nr 2009/992/UE z dnia 17 grudnia 2009 r.

Zgodnie z projektowanymi przepisami w ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się następujące dane:

- 1) firma przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
- 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem oraz:
 - a) data i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) data wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) data i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) data wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 4) liczba, kategoria i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
- 5) data naruszenia;
- 6) data kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie;

- 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie;
- 8) przyczyna, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.

Natomiast w ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, gromadzi się dane:

- 1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz data i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania;
- 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 3) data wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
- 5) przyczyna stwierdzenia niezdolności;
- 6) zastosowane środki rehabilitacyjne;
- 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności;
- 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności.

Projekt ustawy zakłada, że w Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ww. ewidencjach.

Projekt ustawy przewiduje, że Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Zgodnie z projektowanymi przepisami dane gromadzone w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będą jawne i publicznie dostępne, z wyjątkiem danych dotyczących daty i miejsca urodzenia oraz adresu zamieszkania zarządzającego transportem oraz osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Natomiast dane gromadzone w ewidencji poważnych naruszeń oraz ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy, będą udostępniane jedynie upoważnionym organom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Przekazywanie danych do Rejestru oraz udostępnianie danych z Rejestru będzie odbywało się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwany przez system teleinformatyczny Rejestru. Dane przekazywane będą do Rejestru za pośrednictwem formularzy elektronicznych

zamieszczonych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzór dokumentu elektronicznego, za pośrednictwem którego będą przekazywane dane do Rejestru, oraz elektroniczny wzór wniosku o udostępnienie danych z Rejestru.

Dane do Rejestru przekazywane będą przez następujące upoważnione organy: Głównego Inspektora Transportu Drogowego, starostów i prezydentów miast na prawach powiatu, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów Policji, dyrektorów izb celnych, Głównego Inspektora Pracy, zarządców dróg, Komendanta Głównego Straży Granicznej. Dane będą przekazywane do Rejestru przez upoważnione organy niezwłocznie po tym, jak:

- decyzja o wydaniu, zmianie, zawieszeniu lub cofnięciu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stanie się ostateczna;
- decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stanie się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary,
- decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stanie się ostateczna.

Dane gromadzone w Rejestrze będą udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, dyrektorom izb celnych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne dla wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się w terminie 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. Dane zgromadzone w Rejestrze udostępnia się także na wniosek osoby, której one dotyczą.

Projekt przewiduje, że Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z podmiotami, o których mowa w projektowanym art. 82j ust. 2, porozumienie o udostępnianiu im danych zgromadzonych w Rejestrze w drodze teletransmisji bez konieczności składania wniosku, jeżeli podmioty te posiadają środki techniczne i organizacyjne umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał, a także jeśli specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie. W porozumieniu wskazane

zostaną rozwiązania techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczeństwo, w szczególności w zakresie poufności i rozliczalności w odniesieniu do udostępnionych danych.

W artykule 1 projektu ustawy wprowadzone zostały następujące zmiany obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym:

1) W art. 7a w ust. 3 w pkt 6 i dodanie pkt 7 – zmiana brzmienia części wspólnej w pkt 6, która obecnie przewiduje, że do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego można dołączyć zamiast informacji z Krajowego Rejestru Karnego oświadczenie osoby będącej członkiem organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, osoby prowadzącej działalność gospodarczą oraz osoby zarządzającej transportem lub uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy o niekaralności za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, spowodowana jest koniecznością zapewnienia zgodności przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z art. 19 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zgodnie z którym „bez uszczerbku dla art. 11 ust. 4 państwo członkowskie siedziby akceptuje, jako wystarczający dowód dobrej reputacji w celu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wyciąg z rejestru karnego lub – w przypadku jego braku – podobny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania”. Dodawany pkt 7 przewiduje składanie oświadczenia o niekaralności za poważne naruszenia w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b oraz najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, gdyż w tym zakresie nie jest możliwe wydanie odpowiedniego zaświadczenia przez organy krajowe.

2) Zmiana brzmienia art. 7d wynika z konieczności zapewnienia zgodności przepisów krajowych z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ww. rozporządzenia państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w tym rozporządzeniu. Zgodnie z tym przepisem warunki dobrej reputacji obejmują przynajmniej wymogi wymienione w art. 6 ust. 1 lit. a i b tego rozporządzenia. W art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 został ustanowiony wymóg, aby zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów Unii Europejskiej dotyczących wymienionych

w tym przepisie zagadnień. Przepis ten przewiduje zatem możliwość utraty dobrej reputacji już w przypadku skazania za jedno poważne przestępstwo albo nałożenia sankcji za jedno poważne naruszenie przepisów wspólnotowych. W związku z powyższym obecny przepis art. 7d ust. 1 rozporządzenia wymaga doprecyzowania. Zgodnie z projektowaną zmianą orzeczenie prawomocnego wyroku skazującego za przestępstwo określone w zmienianym art. 7d ust. 2 lub wydanie wykonalnej decyzji administracyjnej o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenie w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jak również orzeczenie lub nałożenie w drodze mandatu karnego prawomocnie kary za ww. naruszenia będzie stanowiło podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego. Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ, wydaje – w przypadku orzeczenia prawomocnego wyroku skazującego za przestępstwo określone w zmienianym art. 7d ust. 2 – decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji. Natomiast w pozostałych przypadkach organ wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji. Jednakże w pewnych przypadkach organ może stwierdzić, że utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję na stwierdzone naruszenie. W takiej sytuacji organ wyda decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona.

Zmiana brzmienia dotychczasowego art. 7d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy, który obecnie stanowi, iż przedsiębiorca, zarządzający transportem lub osoba fizyczna, o której mowa w art. 7c ustawy, nie spełniają wymogu dobrej reputacji bądź przestali go spełniać, jeśli zostali skazani prawomocnym wyrokiem za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Projektowana zmiana ma na celu zapewnienie prawidłowego stosowania art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, który nie rozróżnia wyroków skazujących na wyroki za przestępstwa umyślne i nieumyślne, posługuje się jedynie określeniem „wyroki skazujące za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych”. Należy zauważyć, że wprowadzana zmiana nie zawęzi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, a jedynie usunie kolizję pomiędzy prawem Unii Europejskiej a prawem krajowym.

W zmienianym art. 7d ust. 2 zawarto wykaz przestępstw w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Regulacja ta wynika z konieczności dostosowania katalogu naruszeń wymienionych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 do systematyki polskiego Kodeksu karnego oraz przestępstw i wykroczeń wymienionych w ustawach szczególnych, tak by nie było wątpliwości, czy dane

przestępstwo lub wykroczenie mieści się w katalogu wymienionym w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, czy też nie. Projektowana zmiana ma na celu rozwianie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych, jakie mogą pojawić się w tym zakresie, a tym samym zwiększy zaufanie obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa.

Z dziedziny prawo handlowe wskazano następujące przestępstwa:

- art. 586–589 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z późn. zm.),
- art. 296–306 i art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.),
- art. 23–24a ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.),
- art. 16 ustawy z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 3).

Z dziedziny prawo upadłościowe wskazano:

- art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 233, z późn. zm.),
- art. 300–302 ustawy z dnia 6 lipca 1997 r. – Kodeks karny,
- art. 399 i art. 400 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. poz. 978, z późn. zm.).

Z dziedziny płace i warunki zatrudnienia w zawodzie wskazano art. 218–221 ustawy z dnia 6 lipca 1997 r. – Kodeks karny.

Z dziedziny prawo o ruchu drogowym wskazano art. 173–175 oraz art. 177–180 ustawy z dnia 6 lipca 1997 r. – Kodeks karny.

Z dziedziny handel ludźmi lub narkotykami wskazano:

- art. 189a ustawy z dnia 6 lipca 1997 r. – Kodeks karny,
- art. 53–62, art. 63, art. 64 i art. 68 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r. poz. 224, z późn. zm.).

Jednocześnie projektowany art. 4 przewiduje, że za przestępstwa, o których mowa w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, uznaje się także przestępstwa wymienione w:

- art. 585 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych, w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r.,
- art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze, w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2015 r.,
- art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 7), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r.

Jednocześnie zgodnie z art. 6 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia w ramach określonego w tym przepisie postępowania „ustala się, czy w określonym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję”. Rozporządzenie stanowi, że każde takie ustalenie musi być należycie umotywowane i uzasadnione poprzez ocenę proporcjonalności sankcji, w postaci utraty dobrej reputacji, za określone zachowanie. Czynniki te powinny mieć związek z zachowaniem podmiotu i okolicznościami mającymi związek z tym zachowaniem. Projekt przewiduje zatem rezygnację z powiązania oceny proporcjonalności reakcji na określone zachowanie z obiektywnymi czynnikami takimi jak istnienie interesu społecznego kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, które nie dotyczą samego podmiotu i tegoż zachowania.

3) Zmiana brzmienia art. 7e jest konsekwencją projektowanej zmiany art. 7d.

4) Dodanie do ustawy art. 15a–15d – projektowana zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu działań, jakie może podjąć Główny Inspektor Transportu Drogowego wobec przedsiębiorcy poważnie naruszającego przepisy Unii Europejskiej. Wprowadzenie instytucji ostrzeżenia umożliwi zastosowanie przez organ odpowiedniej sankcji w zależności od wagi naruszenia. Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego nadano kompetencje do czasowego cofnięcia części uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, a także do cofnięcia licencji wspólnotowej bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzja o cofnięciu licencji wspólnotowej stała się ostateczna. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego wszelkie przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oprócz ww. wymienionych sankcji nadano także kompetencje do uzależnienia, w drodze

decyzji administracyjnej, wydania świadectw kierowców od spełnienia przez okres 1 roku, od dnia, kiedy decyzja stała się ostateczna, określonych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu świadectw kierowców, takich jak: comiesięczne przedstawianie dokumentu, o którym mowa w art. 32b ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz przedstawianie na każde żądanie organu oryginałów dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3–6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Wspomniane warunki, ujęte w dodawanym art. 15b ust. 1, stanowią jedyne skuteczne narzędzie służące weryfikacji prawdziwości danych przekazywanych przez przedsiębiorców do właściwego organu. Obecne regulacje nie pozwalają na podejmowanie efektywnej kontroli w zakresie wykorzystywania świadectw kierowców zgodnie z literą prawa. Praktyka wskazuje na liczne nieścisłości w zakresie odpowiedniego stosowania świadectw kierowców (nagminne sytuacje, w których przy składaniu wniosku o wydanie świadectwa kierowcy przedsiębiorca, mając obowiązek przedstawienia kserokopii dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne, bezpośrednio po zgłoszeniu wniosku, dokonuje wyrejestrowania kierowcy z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, omijając w ten sposób obowiązek faktycznego posiadania przez kierowcę ubezpieczenia społecznego). Stąd potrzeba sformułowania przesłanek, które będą stanowić instrumenty dyscyplinujące nieuczciwych przedsiębiorców. W przedstawionej sytuacji przedsiębiorca, który dokonał naruszenia związanego ze świadectwami kierowców, będzie zobligowany do comiesięcznego przedstawiania dokumentu, o którym mowa w art. 32b ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Przepis ten jest zgodny z art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 oraz z art. 22 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. W sytuacji nałożenia sankcji w postaci czasowego cofnięcia uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej przedsiębiorca będzie obowiązany zwrócić cofnięte wypisy do organu, który je wydał, w terminie 14 dni, od dnia, w którym decyzja o ich cofnięciu stanie się ostateczna.

5) Zmiana brzmienia art. 32b ust. 1 ustawy ma na celu nadanie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego uprawnienia do stosowania sankcji polegającej na zawieszaniu wydawania świadectw kierowcy oraz uzależnieniu wydania świadectw kierowcy od spełnienia warunków, o których mowa w projektowanym art. 15b ust. 1.

6) Dodanie w art. 50 w pkt 2 ustawy lit. h, która do katalogu zadań powierzonych Inspekcji Transportu Drogowego wprowadza prowadzenie postępowań administracyjnych

dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 1 i 3–5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2.

7) Zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w art. 87 w ust. 1 ma na celu doprecyzowanie i uporządkowanie obowiązujących przepisów tak, aby umożliwić kontrolowanie wydruków z tachografu i zapisów odręcznych na wykresówkach i wydrukach. Zgodnie z dotychczasowym brzmieniem ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dokumenty te znajdowały się w załącznikach do ustawy, jako podlegające kontroli.

8) Zmiana brzmienia art. 95a ust. 1 jest konsekwencją dodania projektowanego art. 15c ust. 4. Projektowany przepis art. 95a ust. 1 przewiduje możliwość nałożenia przez organ kary pieniężnej na podmiot, który nie dokonał zwrotu wypisów z licencji, w sytuacji, gdy decyzja o czasowym cofnięciu wypisów z licencji stała się ostateczna.

Projektowana ustawa wprowadza również zmiany wykraczające poza wykonanie przepisów unijnych:

1) Zmiana brzmienia art. 11 ust. 2 ustawy polegająca na nadaniu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego uprawnienia do wydawania wypisów z udzielonego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Powyższa zmiana ma na celu ujednoczenie sposobu wydawania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w szczególności w zakresie wydawania wypisów z tego zezwolenia przez organy wskazane w art. 7 ust. 2 zmienianej ustawy, tj. Głównego Inspektora Transportu Drogowego i starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy. Obecnie podmiot ubiegający się po raz pierwszy o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego nie ma możliwości uzyskania wypisu z tego zezwolenia, bowiem Główny Inspektor Transportu Drogowego, posiadający kompetencje do wydawania ww. zezwolenia, nie ma uprawnień do wydawania wypisów z tego zezwolenia. Obowiązująca regulacja powoduje, iż przedsiębiorca wykonujący przewozy międzynarodowe i krajowe na podstawie wypisu z licencji wspólnotowej, ubiegając się o dodatkowy wypis na pojazd niezgłoszony we wniosku o udzielenie licencji, którym będzie wykonywany wyłącznie przewóz krajowy, zobowiązany jest ubiegać się o udzielenie dodatkowego wypisu z licencji wspólnotowej, tym samym zmuszony jest ponieść wyższą opłatę. Podkreślić trzeba, iż za dodatkowy wypis z ww. zezwolenia pobierana jest opłata

11% z kwoty 1000 zł, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 916), natomiast za dodatkowy wypis z licencji wspólnotowej pobiera się opłatę w wysokości:

- 440 zł lub 880 zł w przypadku licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy (11% z kwoty 4000 zł w przypadku licencji na okres do 5 lat lub kwoty 8000 zł w przypadku licencji na okres do 10 lat) albo
- 396 zł lub 792 zł w przypadku licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób autobusem lub autokarem (11% z kwoty 3600 zł w przypadku licencji na okres do 5 lat lub kwoty 7200 zł w przypadku licencji na okres do 10 lat);

2) Zmiana brzmienia art. 39b¹ w ust. 3 pkt 1 ustawy – zmiana ma na celu dostosowanie obowiązującego przepisu dotyczącego egzaminu zawodowego potwierdzającego kwalifikacje zawodowe do znowelizowanych przepisów ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2015 r. poz. 2156, z późn. zm.) poprzez ujednolicenie nazwy egzaminu;

3) Zmiana brzmienia art. 47a ma na celu uaktualnienie katalogu zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w związku z nałożeniem na te podmioty nowych zadań przewidzianych projektowaną ustawą.

Artykuł 2 projektu ustawy przewiduje, że do dnia 1 października 2017 r. upoważnione organy, stosownie do swoich kompetencji, prześlą do Rejestru dane. Wskazane zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego stanowi zadanie własne tych jednostek.

Artykuł 3 projektu ustawy zawiera przepisy przejściowe określające, że w stosunku do przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy popełnili przestępstwo określone w art. 7d ust. 2 zmienianej ustawy, w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, lub dokonali poważnego naruszenia w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub najpoważniejszego naruszenia określonego w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Artykuł 4 projektu ustawy zawiera przepisy określające, że za przestępstwa, o których mowa w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, uznaje się także przestępstwa wymienione w art. 585

ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych oraz art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej, w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r., a także art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze, w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2015 r. Artykuł 4 zawiera odniesienie do art. 585 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych oraz art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej, mimo ich uchylenia odpowiednio przez art. 3 i art. 6 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 133, poz. 767), gdyż w Krajowym Rejestrze Karnym przetwarza się dane również o aktualnym skazaniu osoby na podstawie tych przepisów. Nie oznacza to jednak, że przepisy projektowanej ustawy zakładają działanie prawa wstecz poprzez stosowanie uchylonych przepisów do stanów faktycznych zaistniałych po wejściu w życie projektowanej ustawy. Ich przywołanie w projekcie ma służyć jedynie pozyskiwaniu danych z KRK. Powyższe uzasadnienie dotyczy również art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze, których brzmienie zostanie zmienione z dniem 1 stycznia 2016 r. na mocy ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne.

Artykuł 5 projektu ustawy zawiera przepisy określające, że do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8–27), zawierającego wykaz, o którym mowa w art. 6 ust. 2 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nie wszczyna się postępowania administracyjnego, o którym mowa w:

- 1) art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) art. 15a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Artykuł 6 projektu ustawy zawiera przepis przejściowy określający, że zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność.

Artykuł 7 projektu ustawy zawiera przepis umożliwiający Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego niezwłoczne podjęcie działań zmierzających do utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, w tym przeprowadzenia zamówienia

publicznego i wydatkowania środków finansowych na ten cel w 2016 r., przed wejściem w życie przepisów dotyczących utworzenia Rejestru.

Artykuł 8 projektu ustawy określa maksymalny limit wydatków budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym projektowanej ustawy na lata 2016–2025, mechanizmy korygujące, które będą zastosowane w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, oraz organ właściwy do monitorowania wykorzystania limitu wydatków i wdrożenia mechanizmów korygujących. Jako mechanizmy korygujące wskazano: wykorzystanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego oraz racjonalizację częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Należy wyjaśnić, że w ramach innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych określone działania związane z funkcjonowaniem Rejestru będą finansowane z zasobów własnych GITD. Przewiduje się również wykorzystanie rozwiązań prawnych przewidzianych ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164). Wskazuje się, że przepis art. 6 ust. 3 ma charakter ostrożnościowy i katalog podejmowanych działań będzie zależny od zaistniałej sytuacji.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 10, który wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2017 r., oraz art. 7, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Za wyznaczeniem takiego *vacatio legis* przemawia konieczność jak najszybszego dostosowania polskiego porządku prawnego do przepisów Unii Europejskiej. Termin utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (1 kwietnia 2017 r.) wynika z przyjęcia założenia 3-miesięcznego terminu na przeprowadzenie zamówienia publicznego w sprawie wyłonienia wykonawcy systemu teleinformatycznego oraz 6-miesięcznego terminu na stworzenie tego systemu.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją UC20.

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, 22 630 12 40, Bogdan.Oleksiak@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 29.03.2016 r.</p> <p>Źródło Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 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, str. 51, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac UC20</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Brak krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, połączonego z krajowymi rejestrami przedsiębiorców transportu drogowego innych państw Unii Europejskiej, zapewniającego dostępność zawartych w nim danych poprzez punkt kontaktowy.

Utrudniona współpraca z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie kontroli przedsiębiorców wykonujących transport drogowy.

Implementacja przepisów europejskich do polskiego porządku prawnego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (Rejestru), zbudowanego na bazie rejestrów funkcjonujących już w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego oraz ewidencji prowadzonych w starostwach oraz miastach na prawach powiatu. Rejestr zawierać będzie trzy ewidencje: przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.

Rejestr prowadzony będzie w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Dane gromadzone w Rejestrze wymieniane będą z poszczególnymi państwami członkowskimi na zasadach określonych w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 335 z 18.12.2010, str. 21).

Dostęp do aktualnych danych przedsiębiorców transportu drogowego poprawi bezpieczeństwo transportu drogowego i obrotu transportowego poprzez wyeliminowanie nieuczciwych przedsiębiorców oraz stworzy warunki do uczciwej konkurencji przewoźników. Utworzenie Rejestru przyczyni się ponadto do poprawy skuteczności nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego równolegle w kilku państwach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa posiada częściowe dane dotyczące przyjętego rozwiązania w innych państwach członkowskich. Dane te obrazują element implementacji prawa Unii Europejskiej w zakresie wdrożenia Rejestru. Jednocześnie należy zauważyć, że w innych państwach członkowskich działalność w zakresie przewozów drogowych jest prowadzona w znacznie mniejszym zakresie niż w Polsce, a co za tym idzie ilość przekazywanych informacji i prowadzonych kontroli jest znacznie mniejsza. W Polsce system przekazywania danych do Rejestru będzie bardziej skomplikowany, ponieważ zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydawane są nie tylko przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, ale również przez starostów. Z uwagi na stosunkowo wysoki odsetek naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego przez polskich kierowców szacuje się, że w związku z uruchomieniem przekazywania danych o naruszeniach dokonywanych przez polskich kierowców za granicą wystąpi konieczność prowadzenia wielu postępowań w sprawie utraty dobrej reputacji.

W Wielkiej Brytanii prace nad projektem Rejestru zaangażowany był podmiot prywatny – Atos, który uczestniczył w procesie tworzenia, a obecnie czuwa nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu. Na etapie budowy systemu 2 pracowników było oddelegowanych wyłącznie do prac nad projektem. Dodatkowo w procesie tym uczestniczyli

pracownicy odpowiedzialni m.in. za egzekwowanie prawa, wydawanie licencji, IT, ochronę, finanse. Ich zaangażowanie w prace nad projektem stanowiło od 10% do 50% normalnego czasu pracy. Obecnie 2 pracowników wykonuje dodatkowe zadania wynikające z funkcjonowania Rejestru. Spoza zakresu IT, obecnie w strukturze DVSA, oprócz dwóch dodatkowych stanowisk utworzonych w departamencie ds. licencji oraz pracowników z zespołu odpowiedzialnego za zbieranie informacji, nie ma dodatkowych specjalnych stanowisk utworzonych na potrzeby codziennej obsługi ERRU. W zamyśle twórców brytyjskiego ERRU, system miał być w jak największym stopniu zautomatyzowany, co ostatecznie udało się osiągnąć. Wymienione powyżej dwie dodatkowe osoby są również odpowiedzialne za prowadzenie postępowań w zakresie badania dobrej reputacji. Ponadto dodatkowa osoba w zespole ds. zbierania informacji pełni funkcję punktu kontaktowego, który jest odpowiedzialny za obsługę skrzynki e-mailowej ERRU, w tym za bieżące udzielanie odpowiedzi na zapytania oraz rozwiązywanie zaistniałych problemów powstałych na skutek mylnego zadekretowania zapytania. W Wielkiej Brytanii prace nad Rejestrem zostały zakończone 5 grudnia 2011 r. Z uwagi na politykę bezpieczeństwa pełne połączenie systemu nastąpiło w marcu 2014 r. Koszt wdrożenia Rejestru i wzajemnego połączenia wyniósł w przybliżeniu 1,8 mln funtów.

W Rumunii Rejestr powstał przy udziale prywatnej firmy z branży IT CERTSIGN. Prace nad utworzeniem Rejestru trwały ok. 3–6 miesięcy (tylko część IT).

W Hiszpanii w trakcie prac nad projektem administracja państwowa współpracowała z prywatnymi podmiotami z branży IT (Atos, Consultrans, Tecnocom). Zarówno na etapie budowy, jak i obecnie przy utrzymaniu systemu zaangażowanych jest ok. 20 osób, które są zatrudnione w ministerstwie. Implementacja przepisów na grunt prawa krajowego i utworzenie Rejestru trwały rok. Spoza zakresu IT, za utrzymanie prawidłowego funkcjonowania systemu odpowiedzialnych jest ok. 20 osób, których zadania polegają m.in. na wprowadzaniu, aktualizowaniu i przetwarzaniu danych, w tym wysyłaniu zapytań.

W Słowacji prace nad projektem budowy Rejestru rozpoczęły się w dniu 24 czerwca 2011 r., natomiast w dniu 4 grudnia 2012 r. Rejestr uzyskał pełną operacyjność. Po tej dacie biura regionalne/okręgowe zobligowane zostały do przesyłania danych. Od 1 czerwca 2012 r. została uruchomiona oficjalna strona internetowa www.erru.sk. Faza testów połączeniowych z centralnym serwerem przypadała na okres 1.10.2012–31.12.2012 r. Za kompleksową budowę systemu odpowiedzialny był prywatny podmiot – Tempest, który obecnie w imieniu ministerstwa odpowiada za utrzymanie i bieżące funkcjonowanie całego systemu. Rejestr został połączony w dniu 31 grudnia 2012 r.

W Słowenii Rejestr powstał przy udziale prywatnej firmy Medius. Pierwszy etap wdrażania systemu trwał ok. 4 miesiące. W tym czasie w prace wdrożeniowe zaangażowanych było 6 osób (właściwe ministerstwo i przedstawiciele służb kontrolnych), nie wliczając pracowników prywatnej firmy odpowiedzialnej za utworzenie Rejestru. Obecnie za utrzymanie prawidłowego funkcjonowania systemu odpowiedzialne są 2 osoby, natomiast za wprowadzanie, aktualizowanie i przetwarzanie danych, w tym wysyłanie zapytań, odpowiedzialnych jest 5 osób, a ponadto także przedstawiciele służb kontrolnych. Całkowity koszt budowy Rejestru w przypadku Słowenii wyniósł 220 tys. euro, w tym koszt zewnętrznej firmy Medius.

Na Litwie prace nad Rejestrem zbiegły się w czasie z rozpoczęciem prac nad systemem oceny ryzyka w 2011 r. Zgodnie z informacją uzyskaną od strony litewskiej, zarówno elektroniczny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego, jak i system oceny ryzyka stanowią część większego projektu „VEKTRA”, którego celem jest zapewnienie dostępu do kompleksowej informacji o litewskich przedsiębiorcach transportowych. W prace nad projektem zaangażowanych jest obecnie 5 osób wchodzących w skład grupy utworzonej w strukturach litewskiego odpowiednika polskiej Inspekcji Transportu Drogowego (VKTI). W lipcu 2015 r. prognozowane jest całkowite zakończenie prac nad projektem „VEKTRA”.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	Ok. 100.000 przedsiębiorców	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Ujawnienie informacji nt. tzw. dobrej reputacji przedsiębiorcy. Udostępnienie szerszej grupie uprawnionych podmiotów informacji nt. przedsiębiorstwa.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.)	Prowadzenie oraz zasilanie Rejestru w informacje o przedsiębiorcach posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osobach zarządzających transportem drogowym, a także o nałożeniu kar za naruszenia przepisów stwierdzone podczas kontroli. Bieżący dostęp do aktualnych

			informacji dotyczących popełnienia przez ww. podmioty naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.
Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Zasilanie Rejestru w informacje o przedsiębiorcach posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osobach zarządzających transportem drogowym, a także o nałożeniu kar za naruszenia przepisów stwierdzone podczas kontroli. Dostęp do aktualnych informacji dotyczących popełnienia przez ww. osoby naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.
Starostowie	380	Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT	Jw.
Wojewódzcy komendanci Policji	16	Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r. poz. 355, z późn. zm.)	Zasilanie Rejestru w informacje o nałożeniu kar za naruszenia przepisów stwierdzone podczas kontroli. Dostęp do aktualnych informacji dotyczących popełnienia przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osoby zarządzające transportem drogowym naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.
Dyrektorzy izb celnych	16	Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o Służbie Celnej (Dz. U. z 2015 r. poz. 990, z późn. zm.)	Jw.
zarządcy dróg	2876	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.) Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT	Jw.
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1402, z późn. zm.)	Jw.
Główny Inspektor Pracy	1	Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz. U. z 2015 r. poz. 640, z późn. zm.)	Jw.
Komendanci oddziałów straży granicznej	9	Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży	Dostęp do aktualnych informacji dotyczących popełnienia przez

		Granicznej	przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osoby zarządzające transportem drogowym naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz do informacji dotyczących uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.
Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego	1	Ustawa z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2010 r. Nr 29, poz. 154, z późn. zm.)	Dostęp do aktualnych informacji dotyczących popełnienia przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osoby zarządzające transportem drogowym naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego oraz do informacji dotyczących uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.
Osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki nieposiadające osobowości prawnej			Dostęp do danych zamieszczonych w Rejestrze w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych z organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych. W toku konsultacji społecznych uwagi zgłosili: ZMPD, Transport i Logistyka Polska, OSPO, ZPP, PIGTSiS, SPFT, ITS, Uber, OZPTD, FZZ Branża Transportu Drogowego i Muncypalnego.

Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-16,5
budżet państwa	0	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-1,65	-16,5
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	1,95	9,97	5,78	5,17	5,17	7,55	5,17	5,17	5,17	5,17	56,27
budżet państwa	0	1,57	9,97	5,78	5,17	5,17	7,55	5,17	5,17	5,17	5,17	55,89
JST	0	0,38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,38
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	-3,6	-11,62	-7,43	-6,82	-6,82	-9,2	-6,82	-6,82	-6,82	-6,82	-72,77
budżet państwa	0	-3,22	-11,62	-7,43	-6,82	-6,82	-9,2	-6,82	-6,82	-6,82	-6,82	-72,39

JST	0	-0,38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,38
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	<p>Budżet państwa oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Planowane jest dofinansowanie budowy Rejestru ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa (o ile projekt przewidujący utworzenie i prowadzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zostanie wybrany do dofinansowania w procedurze konkursowej w ramach ww. programu).</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przewiduje się wydatki budżetu państwa związane z utworzeniem i prowadzeniem Rejestru.</p> <p>Przewiduje się, że łączne koszty utworzenia Rejestru wyniosą 10,41 mln zł (z czego Główny Inspektorat Transportu Drogowego, zwany dalej „GITD”, poniósł już koszt zakupu infrastruktury serwerowej w kwocie 889.905 zł oraz koszt zakupu infrastruktury sieciowej w kwocie 553.500 zł. Po odliczeniu ww. kwot koszt utworzenia Rejestru wyniesie ok. 8,97 mln zł). Na koszt utworzenia Rejestru składają się m.in. koszty wykonania projektu systemu, wykonania serwerowni podstawowej i zapasowej, zakup serwerów i osprzętu sieciowego, zakup oprogramowania systemowego i narzędziowego, koszt wykonania aplikacji dla uprawnionych organów. W pierwszym roku obowiązywania ustawy koszt utworzenia Rejestru wyniesie 1,5 mln zł, w drugim roku 6 mln zł, z kolei w trzecim pozostałe 1,47 mln.</p> <p>Wydatki związane z utworzeniem Rejestru w 2016 r. zostaną sfinansowane w ramach <i>Rezerwy na zmiany systemowe oraz niektóre zmiany organizacyjne, w tym nowe zadania</i>, znajdującej się w załączniku nr 2 w części 83 w dziale 758 w poz. 73 do ustawy budżetowej na 2016 r.</p> <p>Wydatki związane z utworzeniem i prowadzeniem Rejestru w kolejnych latach oraz wydatki związane z prowadzeniem postępowań administracyjnych i sądowniczoadministracyjnych dotyczących badania wymogu dobrej reputacji zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 39 – Transport.</p> <p>W koszt utworzenia Rejestru wliczono koszt zawarcia umów zlecenia przez GITD z 6 osobami na 4 miesiące (6 osób x 4 miesiące x 2.300 zł = 55.200 zł). Zadaniem tych osób będzie wprowadzenie do Rejestru danych, których brak jest w dotychczasowych systemach, a które zostały określone jako minimalna zawartość informacyjna Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego w decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego.</p> <p>Funkcjonowanie Rejestru będzie generowało stałe koszty związane z obsługą, zarządzaniem i serwisowaniem systemu. W perspektywie dziesięcioletniej należy również przewidzieć konieczność modernizacji infrastruktury technicznej, co najmniej raz na 5 lat. Szacunkowy koszt modernizacji wyniesie ok. 2,38 mln zł. Oznacza to, że w 5. roku funkcjonowania Rejestru (2021 r.) roczne wydatki budżetu państwa wyniosą 7,55 mln zł.</p> <p>Średni koszt zatrudnienia 1 pracownika GITD wynosi 4.856,19 zł (uwzględniając wynagrodzenie roczne), z czego wynagrodzenie brutto wynosi 4.059 zł, zaś koszty pochodne (koszty pracodawcy) wynoszą 797,19 zł.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, należy wskazać, iż w pierwszym roku obowiązywania ustawy (2016 r.) na wydatki w kwocie 1,57 mln zł składają się następujące sumy częściowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 1,5 mln zł – koszty tworzenia Rejestru; 2) 40,30 tys. zł – wydatki płacowe na zatrudnienie 3 os. na 3 miesiące, w celu budowy Rejestru, w tym: <ol style="list-style-type: none"> a) 33,68 tys. zł – wynagrodzenie brutto 3 etatów (3 etaty x 3.742 zł x 3 miesiące), b) 5,80 tys. zł – składki ZUS (17,19%), c) 0,83 tys. zł – składki FP (2,45%); 3) 30 tys. zł – wydatki pozapłacowe – koszt utworzenia 3 stanowisk pracy. <p>W drugim roku obowiązywania ustawy (2017 r.) na wydatki w kwocie 9,97 mln zł składają się następujące sumy częściowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 6 mln zł – koszty utworzenia Rejestru; 2) 1,13 mln zł – koszty utrzymania Rejestru, w tym: 											

- a) 122 tys. zł – koszt utrzymania łączy,
 - b) 123 tys. zł – koszt odnowienia licencji oprogramowania,
 - c) 887 tys. zł – koszty utrzymania systemu KREPTD,
- 3) 1,738 mln zł – wydatki płacowe (przyjęto wyliczenia dla 37 etatów: 3 etaty dotychczasowe, 20 etatów od 1 stycznia 2017 r. i 14 etatów od 1 maja 2017 r.), w tym:
- a) 1,452 mln zł – wynagrodzenie brutto 37 etatów (3 etaty dotychczasowe, 3 x 3.742 zł x 12 miesięcy, 20 etatów x 3.742 zł x 12 miesięcy, 14 etatów x 3.742 zł x 8 miesięcy),
 - b) 250 tys. zł – składki na ZUS (17,19%),
 - c) 35,60 tys. zł – składki FP (2,45%);
- 4) 1,1 mln zł – wydatki pozapłacowe, w tym:
- a) 340 tys. zł – koszt utworzenia 34 stanowisk pracy,
 - b) 256 tys. zł – koszt wynajmu dodatkowej powierzchni biurowej,
 - c) 116 tys. zł – koszty mediów,
 - d) 358 tys. zł – koszty tłumaczeń oraz koszty spraw administracyjnych oraz sądownoadministracyjnych, związanych ze skargami na orzeczenia dot. utraty dobrej reputacji.

W trzecim roku obowiązywania ustawy (2018 r.) na wydatki w kwocie 5,78 mln zł składają się następujące sumy cząstkowe:

- 1) 1,47 mln zł – koszt utworzenia Rejestru;
- 2) 1,42 mln zł – koszty utrzymania Rejestru, w tym:
 - a) 122 tys. zł – koszt utrzymania łączy,
 - b) 123 tys. zł – koszt odnowienia licencji oprogramowania,
 - c) 887 tys. zł – koszty utrzymania systemu KREPTD,
 - d) 287 tys. zł – koszty rozwoju systemu KREPTD;
- 3) 2,16 mln zł – wydatki płacowe (przyjęto wyliczenia dla 37 etatów), w tym:
 - a) 1,802 mln zł – wynagrodzenie brutto 37 etatów (37 etatów x 4.059 zł x 12 miesięcy),
 - b) 309,8 tys. zł – składki na ZUS (17,19%),
 - c) 44,15 tys. zł – składki FP (2,45%);
- 4) 730 tys. zł – wydatki pozapłacowe, w tym:
 - a) 256 tys. zł – koszt wynajmu dodatkowej powierzchni biurowej,
 - b) 116 tys. zł – koszty mediów,
 - c) 358 tys. zł – koszty tłumaczeń oraz koszty spraw administracyjnych oraz sądownoadministracyjnych, związanych ze skargami na orzeczenia dot. utraty dobrej reputacji.

W czwartym roku obowiązywania ustawy (2019 r.) (i odpowiednio piątym, siódmym – dziesiątym) na wydatki w kwocie 5,17 mln zł składają się następujące sumy cząstkowe:

- 1) 2,28 mln zł – koszty utrzymania Rejestru, w tym:
 - a) 122 tys. zł – koszt utrzymania łączy,
 - b) 123 tys. zł – koszt odnowienia licencji oprogramowania,
 - c) 887 tys. zł – koszty utrzymania systemu KREPTD,
 - d) 1,148 mln zł – koszty rozwoju systemu KREPTD;
- 2) 2,16 mln zł – wydatki płacowe (przyjęto wyliczenia dla 37 etatów), w tym:
 - a) 1,802 mln zł – wynagrodzenie brutto 37 etatów (37 etatów x 4.059 zł x 12 miesięcy),
 - b) 309,8 tys. zł – składki na ZUS (17,19%),
 - c) 44,15 tys. zł – składki FP (2,45%);
- 3) 730 tys. zł – wydatki pozapłacowe, w tym:
 - a) 256 tys. zł – koszt wynajmu dodatkowej powierzchni biurowej,
 - b) 116 tys. zł – koszty mediów,

- c) 358 tys. zł – koszty tłumaczeń oraz koszty spraw administracyjnych oraz sądownoadministracyjnych, związanych ze skargami na orzeczenia dot. utraty dobrej reputacji.

W szóstym roku obowiązywania ustawy (2021 r.) na wydatki w kwocie 7,55 mln zł składają się następujące sumy cząstkowe:

- 1) 2,28 mln zł – koszty utrzymania Rejestru, w tym:
 - a) 122 tys. zł – koszt utrzymania łączny,
 - b) 123 tys. zł – koszt odnowienia licencji oprogramowania,
 - c) 887 tys. zł – koszty utrzymania systemu KREPTD,
 - d) 1,148 mln zł – koszty rozwoju systemu KREPTD,
- 2) 2,16 mln zł – wydatki płacowe (przyjęto wyliczenia dla 37 etatów), w tym:
 - a) 1,802 mln zł – wynagrodzenie brutto 37 etatów (37 etatów x 4.059 zł x 12 miesięcy),
 - b) 309,8 tys. zł – składki na ZUS (17,19%),
 - c) 44,15 tys. zł – składki FP (2,45%);
- 3) 730 tys. zł – wydatki pozapłacowe, w tym:
 - a) 256 tys. zł – koszt wynajmu dodatkowej powierzchni biurowej,
 - b) 116 tys. zł – koszty mediów,
 - c) 358 tys. zł – koszty tłumaczeń oraz koszty spraw administracyjnych oraz sądownoadministracyjnych, związanych ze skargami na orzeczenia dot. utraty dobrej reputacji;
- 4) 2,38 mln zł – koszt modernizacji sprzętu.

Nie przewiduje się dodatkowych kosztów z tytułu codziennej obsługi systemu w jednostkach samorządu terytorialnego. Szacuje się, że miesięcznie w jednym starostwie powiatowym będą wpisywane do systemu dane związane z wydaniem kilku nowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, wygaśnięciem dotychczasowych zezwoleń lub ich cofnięciem, a także z wprowadzeniem kilkunastu zmian w danych zawartych w systemie. Obsługa Rejestru związana będzie z udostępnianiem i przekazywaniem danych pomiędzy: Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, starostami i prezydentami miast na prawach powiatu, wojewódzkimi komendantami Policji, dyrektorami izb celnych, Komendantem Głównym Straży Granicznej, Głównym Inspektorem Pracy, zarządcami dróg, Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Przewiduje się, że obsługa nowych zadań wprowadzonych projektowanym aktem prawnym, w tym pełnienie roli punktu kontaktowego, realizowane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, wymagać będzie zwiększenia stanu zatrudnienia w GITD o 37 osób.

Do Biura Informatyki i Łączności GITD przewiduje się zatrudnienie 4 pracowników.

Planuje się, że 3 pracowników odpowiedzialnych będzie za zarządzanie projektem oraz utrzymanie i rozwój systemu.

Do zadań tych pracowników będzie należało:

- przygotowanie struktury podziału pracy,
- przygotowanie harmonogramu projektu,
- planowanie budżetu,
- wybór członków zespołu projektowego,
- utrzymanie kontaktu z klientem, sponsorem,
- monitorowanie statusu projektu,
- odpowiednie motywowanie członków zespołu,
- zarządzanie stronami zaangażowanymi w projekt,
- zarządzanie zespołem projektowym,
- zarządzanie ryzykiem projektu,
- zarządzanie budżetem projektu,
- zarządzanie konfliktami,
- przygotowanie planu zespołu,

- ponoszenie odpowiedzialności za postępy prac zespołu i wykorzystanie zasobów zespołu, a także za inicjowanie działań naprawczych, jeśli jest to konieczne,
- powiadamianie o wszelkich odchyleniach od planu, zalecanie działań korygujących oraz pomoc w przygotowaniu właściwych planów nadzwyczajnych,
- przekazywanie produktów, które zostały zakończone i zatwierdzone zgodnie z ustalonymi wymaganiami grupy zadań,
- zapewnienie, że wszystkie zagadnienia projektowe są właściwie przekazywane osobie prowadzącej rejestr zagadnień,
- zapewnianie oceny zagadnień projektowych, które pojawiają się w ramach prac zespołu, oraz przekazywanie zaleceń właściwych działań,
- utrzymywanie łączności z osobami pełniącymi rolę nadzoru projektu,
- uczestniczenie w ocenach końcowych etapu,
- zakładanie i utrzymywanie dokumentacji projektu,
- prowadzenie prawidłowego obiegu dokumentów projektu w szczególności za pomocą urzędowych systemów informatycznych,
- ustanowienie procedur kontroli dokumentów,
- zestawianie, kopiowanie oraz dystrybucja wszystkich produktów zarządczych projektu,
- zbieranie aktualnych/rzeczywistych danych oraz prognoz,
- administrowanie posiedzeniami komitetu sterującego,
- pomoc w opracowywaniu raportów,
- odpowiedzialność za architekturę systemu,
- projektowanie systemu,
- wybór technologii,
- nadzór nad wdrażaniem systemu, zapewniając zgodność z założeniami,
- określanie wymagań na infrastrukturę sprzętową m.in. serwery, pamięć operacyjną, przestrzeń dyskową.

W ramach wskazanych 4 etatów do Biura Informatyki i Łączności GITD planuje się także zatrudnienie 1 osoby odpowiedzialnej za informatyczne wsparcie techniczne.

Do zadań pracownika zatrudnionego na stanowisku do obsługi technicznej, w związku z pełnieniem przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego funkcji krajowego punktu kontaktowego, będzie należało: bezpośrednie wsparcie użytkowników w zakresie instalacji i konfiguracji stacji roboczych, urządzeń peryferyjnych, oprogramowania biurowego, narzędziowego, poczty elektronicznej w celu zachowania ciągłości pracy, rozwiązywanie bieżących problemów informatycznych oraz przeprowadzanie doraźnych szkoleń pracowników w zakresie obsługi aplikacji biurowych.

W ramach zwiększenia zatrudnienia w Biurze do spraw Transportu Międzynarodowego GITD (25 etatów) planuje się utworzenie Wydziału Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zaś w jego wewnętrznej strukturze powołanie dwóch sekcji – jednej odpowiedzialnej za prawidłowe funkcjonowanie Rejestru (12 pracowników) oraz drugiej dedykowanej do prowadzenia postępowań administracyjnych (13 pracowników).

W sekcji odpowiedzialnej za funkcjonowanie Rejestru przewiduje się zatrudnienie 12 pracowników, do obowiązków których będzie należało m.in. realizowanie zadań związanych z rejestrowaniem danych przekazywanych przez organy wskazane w projektowanej ustawie – w celu utworzenia podstawowej bazy Rejestru, wprowadzaniem/uzupełnianiem danych, nadzorowaniem wprowadzanych danych, udzielaniem informacji.

W celu oszacowania liczby zapytań, jakie będą napływały do Rejestru, i wysyłanych odpowiedzi należy uwzględnić zarówno położenie geograficzne Polski (tranzyt ze wschodu na zachód i z północy na południe, co ma odzwierciedlenie w drogowych korytarzach transportowych UE – sieć TEN-T) oraz liczbę podmiotów uprawnionych do wykonywania transportu drogowego zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a także liczbę wydanych wypisów z licencji. Zawartość danych w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców

Transportu Drogowego będzie znaczna (40.318 licencji oraz wydanych zaświadczeń, 188.594 wypisów). Tym samym uzasadnione jest założenie, że liczba zapytań będzie porównywalna lub wyższa od liczby zapytań kierowanych do innych państw tranzytowych Unii Europejskiej korzystających z elektronicznego rejestru przewoźników drogowych. Liczba ta szacuje się na poziomie ok. 110.000 zapytań w ciągu 10 miesięcy – analogicznie do słowackiego punktu kontaktowego, co dziennie daje ok. 362 zapytań.

Do zadań zespołu 4 referendarzy zatrudnionych w Biurze do spraw Transportu Międzynarodowego GITD będzie należało:

- udzielanie informacji w zakresie zapytań odnośnie ewidencji przedsiębiorców w początkowej fazie, gdy Rejestr nie będzie zautomatyzowany, przekazywanie odpowiedzi do innych państw członkowskich – ich właściwych organów, także do polskich organów uprawnionych do uzyskiwania tych informacji – w szczególności do wojewódzkich inspektorów transportu drogowego – dziennie wpływa 15 takich zapytań, stąd konieczność stałej kontroli nad nadsyłanymi zapytaniami – obróbka danych i formułowanie odpowiedzi,
- tworzenie, aktualizacja, zmiana danych w ewidencji przedsiębiorców – w języku polskim oraz języku angielskim, także w pozostałych językach urzędowych Unii Europejskiej, stąd potrzeba, aby zespół referendarzy posiadał odpowiednie kwalifikacje umożliwiające bezproblemową komunikację – więcej poniżej w uzasadnieniu,
- współpraca z instytucjami w obszarze określonych województw,
- bieżąca kwalifikacja poważnych naruszeń na podstawie danych z CEN. Szacuje się, że rocznie poddanych weryfikacji zostanie ok. 16.000 decyzji/danych, zaś minimalna jednostka czasu potrzebna na weryfikację pojedynczej decyzji/danej to 30 min. W związku z powyższym na przedmiotowy proces przypadnie 8.000 rh w skali roku.

Dodatkowo wspomniani pracownicy będą realizować wnioski z zakresu zapytań o uprawnienia kierowanych przez państwa członkowskie UE. Przyjmując, iż rocznie wpływa 9.600 tego typu pism, a kompleksowe rozpatrzenie każdego z nich zajmuje ok. 30 min., należy wskazać, że do obsługi tego procesu potrzeba 4.800 rh w skali roku.

Zgodnie z projektowanym art. 15a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do zakresu obowiązków zespołu referendarzy będzie należeć także formułowanie ostrzeżeń w stosunku do przedsiębiorców, którzy dopuścili się poważnego naruszenia przepisów Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego. Instytucja ostrzeżenia umożliwia podjęcie przez podmiot, który dopuścił się takiego naruszenia, działań, zmierzających do wyeliminowania stosowanych przez niego negatywnych praktyk. W przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów przez przedsiębiorcę, wobec którego sformułowano ostrzeżenie, organ uprawniony powinien wszcząć postępowanie administracyjne w celu realizacji sankcji określonych w projektowanym art. 15a–15d. Wspomniane powyżej ostrzeżenie będzie czynnością poprzedzającą ewentualne postępowanie administracyjne.

Do zadań zespołu 2 specjalistów będzie należało:

- przygotowywanie odpowiedzi na skierowane zapytania, w tym udzielanie na wnioski uprawnionych organów, tj. ABW, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów Policji, Komendanta Straży Granicznej, dyrektorów izb celnych, Głównego Inspektora Pracy, zarządców dróg, starostów oraz sądów,
- tworzenie, aktualizacja i zmiana oraz udzielenie informacji dotyczących danych zawartych w ewidencji poważnych naruszeń oraz w ewidencji osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy,
- współpraca z podmiotami obsługującymi rejestry elektroniczne, zawierające informacje tożsame z danymi niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania Rejestru, tj. z Ministrem Rozwoju w zakresie CEIDG, z Ministrem Sprawiedliwości w zakresie KRK oraz KRS,
- walidacja danych wprowadzonych i zaktualizowanych w systemie Transbit/OpenBTM przez zespół referendarzy, a także danych już istniejących w systemie, w stosunku do których stwierdzono rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym a danymi zawartymi w bazie danych – więcej poniżej w uzasadnieniu,
- weryfikacja danych wprowadzonych przez zespół referendarzy oraz danych istniejących pod kątem materialnym oraz formalnym,

- weryfikacja wystosowanych na podstawie projektowanego art. 15a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ostrzeżeń pod kątem sprawdzenia zasadności wszczynania postępowania administracyjnego poprzez sprawdzenie, czy popełniono ponownie poważne naruszenie przepisów Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego – art. 15a–15d.

Do zadań z zakresu bieżącej obsługi Rejestru realizowanych przez zespół referendarzy i zespół specjalistów należeć będzie prowadzenie następujących procesów:

- 1) powiadomienie o naruszeniu przepisów, w tym:
 - weryfikacja i ewentualne poprawki w zakresie zapytań do ERRU,
 - wysyłanie informacji i wprowadzanie odpowiedzi do Rejestru w odniesieniu do państw UE spoza ERRU;
- 2) odpowiedź na powiadomienie o naruszeniu przepisów, w tym:
 - analiza powiadomienia o naruszeniu,
 - wysyłanie ostrzeżenia do przedsiębiorcy/rejestracja w Rejestrze,
 - kontakt z poszczególnymi państwami ERRU;
- 3) zapytanie o dobrą reputację (w tym zapytania starostw):
 - weryfikacja i ewentualne poprawki w zakresie zapytań do ERRU,
 - wysyłanie zapytań do państw UE spoza ERRU,
 - rejestracja odpowiedzi od państw spoza ERRU;
- 4) cykliczne badanie dobrej reputacji:
 - weryfikacja i ewentualne poprawki w zakresie zapytań do ERRU,
 - wysyłanie zapytań do państw UE spoza ERRU,
 - rejestracja odpowiedzi od państw spoza ERRU;
- 5) rejestracja wyników postępowania w sprawie oceny, czy utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję:
 - przekazywanie dokumentów do właściwego starostwa;
- 6) udzielanie odpowiedzi upoważnionym organom:
 - udzielanie odpowiedzi starostwom,
 - udzielanie odpowiedzi wojewódzkim inspektorom transportu drogowego,
 - udzielanie odpowiedzi pozostałym organom publicznym,
 - udzielanie odpowiedzi państwom członkowskim UE;
- 7) uzupełnianie danych:
 - bieżące uzupełnianie zmian danych w Transbit/OpenBTM.

Przyjmując, że każda ze wskazanych powyżej czynności w ramach określonych 7 procesów wystąpi 40-krotnie w ciągu jednego dnia roboczego, a uśredniony czas jej trwania wyniesie 12 min. (prawdopodobne niedoszacowanie), to w skali roku zapotrzebowanie będzie równe 34.000 rh [0,2 h*40*250*17=34.000 rh].

W ramach realizacji funkcji Krajowego Punktu Kontaktowego zatrudnionych zostanie 4 pracowników, do zadań których będzie należało:

- raportowanie do Komisji Europejskiej (cotygodniowy obowiązek raportowania anonimowych danych),
- współpraca z innymi komórkami oraz punktami kontaktowymi państw członkowskich w zakresie funkcjonowania Rejestru, wymiana informacji w tym zakresie oraz w obszarze budowania europejskiego rejestru przewoźników transportu drogowego,
- pełnienie funkcji Krajowego Punktu Kontaktowego poprzez bieżące udzielanie informacji w formie elektronicznej oraz telefonicznej,
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi w związku z zapytaniami ze strony Komisji Europejskiej,
- w początkowej fazie funkcjonowania Rejestru wyżej wskazane osoby będą odpowiedzialne za przygotowanie procedur oraz dokumentów wewnętrznych związanych z działaniem

Rejestru.

Do zadań kierownika sekcji (1 etat) odpowiedzialnego za prawidłowe funkcjonowanie Rejestru będzie należało:

- wsparcie naczelnika wydziału w obszarze realizowanych przez wydział zadań związanych z funkcjonowaniem Rejestru,
- nadzór nad zespołem referendarzy i specjalistów w przedmiocie weryfikacji prowadzonych przez te zespoły zadań oraz koordynacja prac zespołu dedykowanego do pełnienia funkcji Krajowego Punktu Kontaktowego,
- bieżąca współpraca z wykonawcą, przygotowanie raportów, notatek roboczych ze spotkań z wykonawcą oraz gromadzenie dokumentacji związanej z umową.

Do zadań naczelnika (1etat) będzie należało:

- nadzorowanie i koordynacja prac wydziału,
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi GITD oraz podmiotami zewnętrznymi w celu poprawnego funkcjonowania projektu,
- monitorowanie (przy współpracy z IT) właściwego funkcjonowania Rejestru,
- cykliczna analiza ryzyka,
- wypracowanie procedur współpracy oraz polityki bezpieczeństwa,
- współpraca z innymi komórkami GITD w celu przygotowania rozwiązania docelowego (rejestr europejski, charakter interoperacyjny),
- kontrola kompletności i spójności danych zamieszczanych w Rejestrze.

W celu przygotowania (weryfikacja, uzupełnienie) danych zgromadzonych w ewidencjach GITD – Transbit/OpenBTM, CEN przewiduje się konieczność zatrudnienia 6 pracowników na 4 miesiące na podstawie umów zlecenia. Z uwagi na brak pełnej kompatybilności danych zawartych w Transbit/OpenBTM względem Rejestru konieczne jest uzupełnienie niezbędnych danych w Transbit/OpenBTM w celu pobrania ich do Rejestru. Uzyskanie jednej danej wiąże się z szeregiem czynności technicznych (m.in. przejście do archiwum i odnalezienie stosownej teczki, wprowadzenie i sprawdzenie wprowadzenia stosownych danych do systemu). Przyjąć należy, że minimalna jednostka czasu potrzebna na pełne wykonanie czynności dla jednego przedsiębiorcy to 30 min. Jednocześnie szacować należy, że liczba danych koniecznych do uzupełnienia w systemie tożsama jest z liczbą licencji i zezwoleń, tj. ok. 40.318. Według danych proces ten pochłonie 20.159 roboczogodzin. Czas potrzebny na przeprowadzenie tego procesu to – 84 tygodnie [$40.318 \times 0,5 \text{ h} = 20.159 \text{ rh}$; $20.159 / (6 \times 40 \text{ h w tygodniu}) = 84$].

Ze względu na złożoność problematyki stwierdzenia poważnego naruszenia, dane zawarte w CEN nie mogą zostać automatycznie przeniesione do Rejestru. Konieczna w tym zakresie jest analiza każdego przypadku przez wykwalifikowanego pracownika (specjalistę bądź kierownika sekcji), który eliminując ryzyko błędnej interpretacji, zatwierdzi wskazane naruszenia. Należy przyjąć, że liczba przedmiotowych decyzji/danych z ostatnich dwóch lat równa jest ok. 37.500. Przyjęto również, iż minimalna jednostka czasu potrzebna na weryfikację pojedynczej decyzji/danej to 30 min. [$37.500 \times 0,5 \text{ h} = 18.750 \text{ rh}$; $18.750 / (6 \times 40) = 78$]. Czas potrzebny na przeprowadzenie tego procesu to 78 tygodni.

W celu realizacji prac związanych z przygotowaniem kompletnej bazy danych w okresie 4 miesięcy konieczne jest zwiększenie wydajności procesu wprowadzania informacji zawartych w dokumentach archiwalnych Biura do spraw Transportu Międzynarodowego GITD do lokalnej ewidencji, która będzie stanowić bazę Rejestru.

Dane przekazywane do Rejestru w zakresie sankcji (kar pieniężnych, grzywien) nakładanych w wyniku kontroli drogowych i kontroli w siedzibach przedsiębiorstw za poważne naruszenie przepisów Unii Europejskiej w zakresie transportu drogowego będą stanowiły podstawę najpierw do wystosowania ostrzeżeń, o których mowa w projektowanym art. 15a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a następnie kolejno w oparciu o ust. 3–5 do wszczęcia postępowań administracyjnych.

Ponadto zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 7d ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – już jedna wykonalna decyzja o nałożeniu kary pieniężnej za

naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub naruszenie w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b ww. rozporządzenia, lub jedno orzeczenie lub nałożenie w drodze mandatu karnego prawomocnie kary za ww. naruszenia – będą obligowały uprawniony organ do wszczęcia postępowania, o którym mowa w art. 6 ust. 2 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Wystąpi zatem konieczność zapewnienia zasobów kadrowych do prowadzenia ww. postępowań, a także postępowań określonych w przepisach art. 16b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. w sprawach orzekania o niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, jak również postępowań, które powinny być prowadzone na podstawie art. 13 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, tj. dotyczących decyzji o cofnięciu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Szacuje się, że do prowadzenia ww. postępowań, prowadzonych w pierwszej instancji należy zatrudnić co najmniej 13 nowych pracowników. Liczba ta wynika z analizy prowadzonych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego spraw w 2013 r. Zgodnie z danymi z Centralnej Ewidencji Naruszeń w 2013 r. inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego wydali 16.146 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej w związku z naruszeniami warunków lub obowiązków przewoźnika drogowego.

Ponadto konieczne jest prowadzenie postępowań administracyjnych dotyczących badania wymogu dobrej reputacji w przypadku wydania:

- decyzji o nałożeniu kar pieniężnych za poważne naruszenie w transporcie drogowym stwierdzone przez inne uprawnione organy kontrolne, o których mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (według danych przekazanych do GITD przez większość uprawnionych służb kontrolnych, w 2014 r. funkcjonariusze ww. organów stwierdzili łącznie ponad 5.000 naruszeń, w tym Służba Celna 3.700 naruszeń),
- decyzji o nałożeniu kar pieniężnych z tytułu poważnych naruszeń stwierdzonych w wyniku kontroli prowadzonej na podstawie ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych przez inne organy uprawnione do kontroli przewoźnika drogowego towarów niebezpiecznych
- wyroków skazujących za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia 1071/2009 (na podstawie informacji z Krajowego Rejestru Karnego).

Podkreślić należy, że powyższe wyliczenia nie uwzględniają również spraw administracyjnych w sprawie stwierdzenia niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi i przywrócenia tej zdolności.

Zatrudnienie nowych pracowników do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w dużej mierze determinowane jest otrzymywaniem za pośrednictwem Rejestru, od innych państw członkowskich Unii Europejskiej, powiadomień o naruszeniu przepisów w odniesieniu do przedsiębiorców, którzy mają siedzibę na terytorium RP. Obecnie brak jest miarodajnych danych o liczbie naruszeń z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w związku z czym rzetelne oszacowanie niezbędnych zasobów kadrowych jest w tym zakresie istotnie utrudnione. Mając na uwadze dane przedstawione przez Komisję Europejską w sprawozdaniu w sprawie wykonania w latach 2011–2012 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (...) oraz dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego z dnia 21 listopada 2004 r., należy wskazać, że liczba wykroczeń stwierdzonych u cudzoziemców przeważa w większości państw członkowskich, a mianowicie w Luksemburgu (75%), Belgii (72%), na Litwie (59%), w Szwecji (57%), Bułgarii (56%), Słowenii (55%), Austrii (55%), Francji (54%) i w Zjednoczonym Królestwie (53%). Biorąc pod uwagę fakt, że udział polskich przewoźników drogowych w liczbie przewozów drogowych międzynarodowych wykonywanych po terytorium Unii Europejskiej jest największy lub drugi w kolejności, liczba informacji o stwierdzonych naruszeniach wobec polskich przewoźników będzie znacząca, co spowoduje konieczność prowadzenia licznych postępowań administracyjnych dotyczących badania wymogu dobrej reputacji.

Analiza przeprowadzona przez Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego GITD wskazuje, że w skali wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej i organów krajowych do Rejestru rocznie będzie wpływało ok 27.000 decyzji i informacji o stwierdzonych naruszeniach. Należy przyjąć, że 75% z nich dotyczyć będzie poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1

lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, co daje liczbę 20.250 spraw w skali roku (1.687,5 spraw miesięcznie). Szacuje się, że około 50 % z nich (a więc 10.125 rocznie, 844 miesięcznie) dotyczyć będzie przewoźników zarejestrowanych w bazie Biura do spraw Transportu Międzynarodowego GITD, co wiązać się będzie z koniecznością wszczęcia wobec nich przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego postępowań administracyjnych przewidzianych w art. 6 ust. 2 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Przyjmując, że pracownik GITD prowadzący postępowanie administracyjne w omawianym zakresie sporządzi przeciętnie miesięcznie ok. 65 projektów rozstrzygnięć, należy przyjąć, że konieczne jest zatrudnienie do obsługi tych spraw 13 nowych pracowników ($844/65 = 13$), w ramach przewidzianej dla Biura do spraw Transportu Międzynarodowego puli 25 etatów.

W związku z czym w Biurze do spraw Transportu Międzynarodowego GITD planuje się zatrudnienie 13 osób na następujących stanowiskach:

- 1) referent prawny (5 etatów) – prowadzenie postępowań w zakresie: badania dobrej reputacji, stwierdzenia niezdolności do kierowania operacjami transportowymi, formułowanie projektów decyzji w ww. postępowaniach, wprowadzanie niezbędnych danych do Rejestru i prowadzenie ewidencji załatwianych spraw, udzielanie informacji stronom postępowań i odpowiedzi na zapytania prawne w ramach właściwości rzeczowej ww. postępowań administracyjnych;
- 2) specjalista, starszy specjalista, główny specjalista (7 etatów) – prowadzenie postępowań w ww. sprawach o szczególnie skomplikowanym charakterze, prowadzenie postępowań w trybach nadzwyczajnych, weryfikacja projektów decyzji i innych pism procesowych sporządzonych przez pracowników sekcji zatrudnionych na niższych stanowiskach, a także realizacja spraw związanych z prowadzeniem postępowań dotyczących zarządzających transportem, postępowań wszczętych wskutek informacji pozyskanych z Krajowego Rejestru Karnego, jak również informacji nadesłanych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) kierownik sekcji (1 etat) – wsparcie naczelnika wydziału oraz koordynacja prac zespołu referentów prawnych (5 etatów) i specjalistów (7 etatów) w zakresie prowadzonych postępowań administracyjnych, opiniowanie projektów decyzji przygotowanych przez pracowników merytorycznych, podpisywanie przedłożonych projektów, analiza i interpretacja aspektów prawnych budzących kontrowersje w praktyce, współpraca z właściwymi komórkami organizacyjnymi GITD w przedmiocie wypracowania spójnej wykładni w obszarze stosowania przepisów.

Natomiast do postępowań tego rodzaju prowadzonych na skutek wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, a także do reprezentacji Głównego Inspektora Transportu Drogowego przed sądami administracyjnymi należałoby zwiększyć zatrudnienie o kolejne 8 etatów.

Mając na uwadze przedstawione powyżej dane liczbowe oraz specyfikę omawianych spraw, związaną z realną groźbą zakończenia prowadzonej w zakresie transportu drogowego działalności gospodarczej, należy przyjąć, że w stosunku do 40% decyzji wydanych w pierwszej instancji strony korzystać będą z prawa do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Spowoduje to konieczność rozpoznania przez GITD w sprawach, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, ok. 4.050 takich wniosków w roku (338 w miesiącu). Podobnie jak w przypadku postępowań rozpoznawanych w pierwszej instancji, dane powyższe nie obejmują spraw związanych z prowadzeniem postępowań dotyczących zarządzających transportem, postępowań wszczętych wskutek informacji pozyskanych z Krajowego Rejestru Karnego, jak również informacji nadesłanych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Biorąc pod uwagę fakt, że pracownik GITD prowadzący postępowanie administracyjne w omawianym zakresie będzie w stanie sporządzić przeciętnie miesięcznie ok. 65 projektów rozstrzygnięć należy przyjąć, że konieczne jest zatrudnienie do obsługi tych spraw min. 5 nowych pracowników ($338/65 = 5,2$). Należy zastrzec, że w przypadku wpływu znacznie większej liczby spraw 5 pracowników nie będzie w stanie zapewnić terminowego rozpatrywania spraw zgodnie z przepisem art. 35 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23).

Dodatkowo należy także liczyć się ze znacznym wzrostem spraw prowadzonych w tzw. trybach nadzwyczajnych (wznowienie postępowania administracyjnego, stwierdzenie nieważności decyzji ostatecznych). Wnioski o przeprowadzenie takich postępowań mogą bowiem okazać się ostatnią możliwością wzruszenia niekorzystnego dla strony rozstrzygnięcia, nawet po

wyczerpaniu drogi sądowoadministracyjnej. Ponadto konieczne jest zapewnienie pracowników do prowadzenia postępowań wynikających z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, w ramach postępowań określonych w przepisach art. 16b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz postępowań prowadzonych na podstawie art. 13 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

W związku z tym planowane jest zatrudnienie nowych pracowników w Sekcji ds. uprawnień w Wydziale Postępowań Drugoinstancyjnych w Biurze Prawnym GITD na następujących stanowiskach pracy:

- 1) referent prawny (3 etaty) – prowadzenie postępowań wynikających z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy dotyczących decyzji o utracie dobrej reputacji, decyzji o stwierdzeniu niezdolności do kierowania operacjami transportowymi, decyzji o odmowie przywrócenia tej zdolności, decyzji o cofnięciu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; sporządzanie projektów decyzji w ww. postępowaniach i innych rozstrzygnięć kończących postępowanie w sprawie (postanowień o niedopuszczalności wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, postanowień o stwierdzeniu uchybienia terminu do wniesienia wniosku itp.) oraz innych pism procesowych (zawiadomień, postanowień o dopuszczeniu dowodu w sprawie, wezwań itp.), wprowadzanie niezbędnych danych do Rejestru i prowadzenie ewidencji załatwianych spraw, udzielanie informacji stronom postępowań i odpowiedzi na zapytania prawne w ramach właściwości rzeczowej ww. postępowań administracyjnych;
- 2) specjalista, starszy specjalista, główny specjalista (3 etaty) – prowadzenie postępowań w ww. sprawach o szczególnie skomplikowanym charakterze, prowadzenie postępowań w trybach nadzwyczajnych, weryfikacja projektów decyzji i innych pism procesowych sporządzonych przez pracowników sekcji zatrudnionych na niższych stanowiskach, koordynacja prac w ww. zakresie, opiniowanie decyzji i innych rozstrzygnięć, dbanie o jednolitość linii orzeczniczej w ww. sprawach i terminowe ich załatwianie.

Ponadto należy przyjąć, mając na uwadze wskazaną już wyżej specyfikę omawianych postępowań, że ok. 90% niekorzystnych dla stron ostatecznych decyzji w omawianym zakresie zaskarżanych będzie w trybie sądowoadministracyjnym, co wiązać się będzie z koniecznością ich obsługi przez pracowników GITD (m.in. sporządzanie odpowiedzi na skargi, przekazywanie akt do sądu i reprezentacja Głównego Inspektora Transportu Drogowego przed sądami). Do realizacji tychże zadań, jak również zadań związanych z reprezentacją Głównego Inspektora Transportu Drogowego przed wojewódzkimi sądami administracyjnymi i Naczelnym Sądem Administracyjnym niezbędne jest zatrudnienie dodatkowych 2 pracowników w Wydziale Postępowań Sądowych w Biurze Prawnym GITD na stanowiskach: główny specjalista oraz radca prawny. Do obowiązków ww. pracowników należeć będzie odpowiednio w szczególności:

- sporządzanie projektów odpowiedzi na skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego na decyzje dotyczące utraty dobrej reputacji, stwierdzenia niezdolności/odmowy przywrócenia zdolności do kierowania operacjami transportowymi,
- sporządzanie projektów odpowiedzi na skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego na postanowienia ostateczne w toku instancji dotyczące ww. spraw administracyjnych,
- wydawanie postanowień wierzyciela w związku z postępowaniami egzekucyjnymi w administracji dotyczącymi obowiązków o charakterze niepieniężnym (np. obowiązku zwrotu certyfikatu kompetencji zawodowych w razie stwierdzenia niezdolności kierowania operacjami transportowymi),
- sporządzanie skarg kasacyjnych do Naczelnego Sądu Administracyjnego i odpowiedzi na skargi kasacyjne w sprawach dotyczących ww. postępowań administracyjnych,
- reprezentacja Głównego Inspektora Transportu Drogowego na rozprawach przed wojewódzkimi sądami administracyjnymi i Naczelnym Sądem Administracyjnym.

Jednocześnie, biorąc pod uwagę brak możliwości rzetelnego oszacowania danych dotyczących liczby naruszeń popełnionych przez przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz fakt, że polscy przewoźnicy drogowi wykonują najwięcej międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej, wydaje się uzasadnione zaplanowanie dodatkowych 8 etatów do realizacji ww.

zadań w zakresie postępowań wynikających z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy i reprezentacji Głównego Inspektora Transportu Drogowego przed sądami administracyjnymi.

Szacuje się, że koszt zatrudnienia nowych pracowników wyniesie: w 2016 r. 40,3 tys. zł przy średnim koszcie zatrudnienia jednego pracownika w wysokości 3.742 zł miesięcznie – wynagrodzenie brutto wraz z pochodnymi (3 pracowników x 3.742 zł x 3 miesiące), w 2017 r. 1,75 mln zł przy średnim koszcie zatrudnienia jednego pracownika w wysokości 3.742 zł miesięcznie – wynagrodzenie brutto wraz z pochodnymi (23 pracowników x 3.742 zł x 12 miesięcy + 14 pracowników x 3.742 zł x 8 miesięcy) oraz rocznie ok 2,16 mln zł w pozostałych latach, przy średnim koszcie zatrudnienia jednego pracownika w wysokości 4.856,19 zł miesięcznie – wynagrodzenie brutto wraz z pochodnymi (37 pracowników x 4.856,19 zł x 12 miesięcy = 2,156 mln zł).

W podanych kwotach wynagrodzeń nowo zatrudnianych pracowników GITD od 2018 r. zawiera się dodatkowe wynagrodzenie roczne, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 12 grudnia 1997 r. o dodatkowym wynagrodzeniu rocznym dla pracowników jednostek sfery budżetowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1144, z późn. zm.).

Należy zabezpieczyć środki przeznaczone na wynagrodzenie pracowników merytorycznych wykonujących zadania związane z obsługą systemu, jak też zadania związane ze wsparciem informatycznym. Liczba etatów w dużej mierze jest zdeterminowana koniecznością zapewnienia stałej obsługi krajowego punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i niezwłocznego przekazywania aktualnych w dacie zapytania informacji według procedury określonej przez UE. Ponadto należy uwzględnić koszty związane z utworzeniem i utrzymaniem stanowisk pracy. W 2017 r. należy przyjąć, iż konieczne będzie poniesienie kosztów wyposażenia stanowisk pracy w kwocie 10 tys. zł na osobę co, przy założeniu utworzenia wszystkich postulowanych 37 etatów, daje kwotę 370 tys. zł. Jako składowe ww. kwoty w perspektywie rocznej wskazać należy: narzędzia pracy, komputery, telefony, urządzenia biurowe oraz wyposażenie pomieszczeń biurowych. Ponadto należy uwzględnić coroczne koszty utrzymania stanowisk pracy, na które zaliczono cenę najmu dodatkowej powierzchni biurowej (rocznie 256 tys. zł) oraz koszty mediów (rocznie 116 tys. zł). Koszt utworzenia i utrzymania stanowisk dla pracowników GITD wyniesie w 2017 r. – 742 tys. zł, zaś w pozostałych latach koszt utrzymania ww. stanowisk pracy wyniesie 372 tys. zł rocznie.

Kwotę 0,358 mln zł stanowią koszty tłumaczeń, koszty spraw administracyjnych oraz sądowo-administracyjnych, związanych ze skargami na orzeczenia dotyczące utraty dobrej reputacji.

Przyjmuje się również, że w pierwszym roku obowiązywania ustawy w jednostkach samorządu terytorialnego konieczne będzie zawarcie umów zlecenia z osobami, które wprowadzą do rejestru wymagane przepisami dane. Szacuje się, że w obrocie znajduje się ok. 68.100 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego udzielonych przez starostów i prezydentów miast na prawach powiatu (według stanu na dzień 30 czerwca 2014 r.). Oszacowano, że na wprowadzenie do systemu danych potrzeba ok. 45 godzin w jednej jednostce samorządu terytorialnego. Koszt wprowadzenia do systemu danych w jednej jednostce samorządu terytorialnego szacuje się na ok. 1.000 zł (45 godzin x 22,92 zł koszt roboczogodziny) czyli 380.000 zł w skali całego kraju. Przewiduje się, że wykonanie tego zadania zostanie sfinansowane ze środków posiadanych przez te podmioty. W pozostałych latach nie przewiduje się wydatków jednostek samorządu terytorialnego. Ewentualne wydatki samorządów powiatów zostaną sfinansowane w ramach środków pozostających w dyspozycji samorządów powiatów.

Należy zauważyć, że zmiana brzmienia art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym polegająca na nadaniu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego uprawnienia do wydawania wypisów z udzielonego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowoduje zmniejszenie dochodów budżetu państwa w wysokości ok. 1,65 mln zł rocznie.

Na dzień 31.12.2014 r. w obrocie funkcjonowało 5.024 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD w oparciu o licencję wspólnotową. W chwili obecnej opłata za wydanie wypisu z licencji wspólnotowej wynosi 440 zł dla transportu rzeczy oraz 396 zł dla transportu osób – w przypadku licencji na okres do 5 lat (lub odpowiednio 880 zł albo 792 zł w przypadku licencji na okres do 10 lat). Opłata za wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynosi zaś 110 zł. Należy przyjąć, że spośród 5.024 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika wydanych przez GITD zdecydowana

większość z nich to zezwolenia obowiązujące do 5 lat. Posiłkując się ww. liczbą zezwoleń, przyjmując założenie, że każdy z 5024 przedsiębiorców będzie wnosił o wydanie przynajmniej 1 wypisu uprawniającego go do wykonywania transportu krajowego oraz uwzględniając wysokość opłat w związku z ich uzyskaniem, można przyjąć, że wpływy budżetu państwa z tytułu wydawania wypisów zmniejszą się o ok. 75% z poziomu 2.198.900 zł do 552.640 zł (4.759 zezwoleń na transport drogowy rzeczy x 440 zł + 265 zezwoleń na transport drogowy osób x 396 zł = 2.093.960 zł + 104.840 zł = 2.198.900 zł). Po nowelizacji udzielenie wypisu z zezwolenia przez GITD będzie podlegać jednolitej opłacie w wysokości 110 zł (5.024 zezwoleń x 110 zł = 552.640 zł).

Zgodnie z przyjętymi założeniami po stronie przedsiębiorców w związku z możliwością ubiegania się o wydanie wypisów z zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego *a contrario* powstaną następujące korzyści: (4.759 zezwoleń na transport drogowy rzeczy x 330 zł [440 zł - 110 zł] + 265 zezwoleń na transport drogowy osób x 286 zł [396 zł - 110 zł] = 1.570.470 zł + 75.790 zł = 1.646.260 zł).

Jednocześnie mając na uwadze proponowaną zmianę w art. 7a w ust. 3 w pkt 6 części wspólnej, stanowiącej o możliwości dołączania do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej oświadczenia o niekaralności zamiast informacji z KRK należy wskazać, że zmiana ta będzie miała wpływ na zwiększenie dochodów budżetu państwa oraz nieznacznie zwiększy obciążenia finansowe po stronie przedsiębiorców.

Rezygnacja z ww. alternatywy w postaci oświadczenia skutkowałą będzie koniecznością przedstawiania przez przedsiębiorcę (osobę fizyczną lub członków zarządu osoby prawnej) oraz zarządzającego transportem informacji z KRK. Uzyskanie powyższej informacji wymaga uiszczenia opłaty w wysokości 30 zł lub 20 zł w przypadku złożenia wniosku lub zapytania za pośrednictwem systemu teleinformatycznego. Niniejsza informacja będzie wymagana na etapie występowania z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu, jak również każdorazowo, co pięć lat w związku z kontrolą spełniania przez przedsiębiorcę wymagań dostępu do zawodu przewoźnika.

Przewiduje się, że zadania nakładane w art. 2 projektowanej ustawy na podmioty inne niż GITD, zostaną sfinansowane w ramach środków posiadanych przez te podmioty. Zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego, nakładane w art. 2 projektu, będzie stanowiło zadanie własne tych jednostek.

Rodzaj i rozmiar danych, których obowiązek przekazywania do Rejestru nakłada na wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej, dyrektorów izb celnych, Głównego Inspektora Pracy oraz zarządców dróg projektowany art. 82i, nie jest znaczny i nie będzie powodować konieczności zwiększenia stanu zatrudnienia w tych podmiotach.

Ewentualne wydatki organów przekazujących dane do Rejestru zostaną sfinansowane w ramach limitów środków określanych corocznie w ustawie budżetowej.

Ewentualne wydatki wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 85 – budżety wojewodów, określanych corocznie w ustawie budżetowej (w tym w ustawie budżetowej na rok 2017), której dysponentami są wojewodowie, ze środków będących w dyspozycji wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, bez konieczności ubiegania się o jakiegokolwiek dodatkowe środki na nowo nakładane zadania.

Ewentualne wydatki wojewódzkich komend Policji zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 42 – sprawy wewnętrzne, określanych corocznie w ustawie budżetowej (w tym w ustawie budżetowej na rok 2017), której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych, ze środków będących w dyspozycji wojewódzkich komendantów Policji, bez konieczności ubiegania się o jakiegokolwiek dodatkowe środki na nowo nakładane zadania.

Ewentualne wydatki Straży Granicznej zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 42 – sprawy wewnętrzne, określanych corocznie w ustawie budżetowej (w tym w ustawie budżetowej na rok 2017), której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych, ze środków będących w dyspozycji Komendanta Głównego Straży Granicznej,

	<p>bez konieczności ubiegania się o jakiegokolwiek dodatkowe środki na nowo nakładane zadania.</p> <p>Ewentualne wydatki izb celnych zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 19 – budżet, finanse publiczne i instytucje finansowe, określanych corocznie w ustawie budżetowej (w tym w ustawie budżetowej na rok 2017), której dysponentem jest Minister Finansów, ze środków będących w dyspozycji dyrektorów izb celnych, bez konieczności ubiegania się o jakiegokolwiek dodatkowe środki na nowo nakładane zadania.</p> <p>Ewentualne wydatki Głównego Inspektora Pracy zostaną sfinansowane w ramach limitów środków w części 12 – Państwowa Inspekcja Pracy, określanych corocznie w ustawie budżetowej (w tym w ustawie budżetowej na rok 2017), której dysponentem jest Główny Inspektor Pracy, bez konieczności ubiegania się o jakiegokolwiek dodatkowe środki na nowo nakładane zadania.</p> <p>Ewentualne wydatki zarządców dróg zostaną sfinansowane w ramach środków pozostających w ich dyspozycji.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	przedsiębiorstwa transportu drogowego		1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	16,5
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dostęp do danych zawartych w Rejestrze może ułatwić przeprowadzanie analiz biznesowych związanych z istniejącą podażą usług transportowych – konkurencją, potrzebnych przy planowaniu rozwoju bądź rozpoczęcia świadczenia tych usług. Wyeliminowanie z rynku transportu drogowego nieuczciwych przedsiębiorców stworzy warunki uczciwej konkurencji przewoźników. Przepisy odnoszące się do uzyskania wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego staną się bardziej przejrzyste dla przedsiębiorców i nie będą prowadzić do multiplikacji wydatków, a więc będą sprzyjać rozwojowi przedsiębiorczości.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Publiczny i jawny dostęp do danych zawartych w Rejestrze w ewidencji przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego umożliwi klientowi przedsiębiorcy transportu drogowego weryfikację wiarygodności przedsiębiorców świadczących usługi przewozowe oraz dokonanie wyboru przewoźnika.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Usprawnienie wymiany informacji pomiędzy Głównym Inspektorem Transportu Drogowego, starostami, wojewódzkimi inspektorami transportu drogowego, wojewódzkimi komendantami Policji, dyrektorami izb celnych, Głównym Inspektorem Pracy, zarządcami dróg, Komendantem Głównym Straży Granicznej, komendantami oddziałów Straży Granicznej w zakresie dotyczącym popelnienia przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz osoby zarządzające						

		transportem drogowym naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.
	(dodaj/usuń)	Wzmocnienie współpracy administracyjnej z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w zakresie nadzorowania przedsiębiorców transportu drogowego prowadzących działalność w kilku państwach członkowskich Unii.
		Wejście w życie projektowanej ustawy pozytywnie wpłynie na jakość usług świadczonych przez przedsiębiorców transportu drogowego. Dzięki danym gromadzonym w Rejestrze organy odpowiedzialne za kontrolę przedsiębiorców będą mogły skutecznie i szybko reagować na popełnione przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz osoby zarządzające transportem drogowym naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego, mające miejsce zarówno na terenie kraju, jak i na terenie innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Powyższe wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu drogowego i obrotu towarowego oraz stworzy warunki do uczciwej konkurencji przewoźników.
		Ustanowienie jednolitej, referencyjnej bazy danych zawierającej informacje o przedsiębiorcach transportu drogowego znacząco zwiększy możliwości integracji krajowych rejestrów, a w przyszłości umożliwi zaprojektowanie i udostępnienie e-usług usprawniających współpracę instytucji państwowych z przedsiębiorcami.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz: Obciążenie regulacyjne podmiotów po wejściu w życie ustawy polegać będzie na wprowadzeniu do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego danych wszystkich przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Podmioty zasilające Rejestr w informacje o przedsiębiorcach posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, osobach zarządzających transportem drogowym, a także o nałożeniu kar za naruszenia przepisów stwierdzone podczas kontroli będą zobowiązane do przekazywania danych gromadzonych w Rejestrze za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwany przez system teleinformatyczny. Konieczne będzie przeszkolenie pracowników w zakresie obsługi Rejestru.

9. Wpływ na rynek pracy

Obsługa nowych zadań wprowadzonych projektowanym aktem prawnym, w tym pełnienie roli punktu kontaktowego, przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wymagać będzie zwiększenia stanu zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego o 37 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Dane gromadzone w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego w ewidencji przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będą jawne i publicznie dostępne (z wyjątkiem danych dotyczących daty i miejsca urodzenia oraz adresu zamieszkania zarządzającego transportem oraz osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym), zgodnie z zasadami dotyczącymi ochrony danych osobowych. Pozostałe dane dotyczące popełnienia przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz osoby zarządzające transportem drogowym naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, a także dotyczące uznania osób za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji dostępne będą dla: Głównego Inspektora Transportu Drogowego, starostów, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów Policji, dyrektorów izb celnych, Głównego Inspektora Pracy, zarządców dróg, Komendanta Głównego Straży Granicznej, komendantów oddziałów straży granicznej, sądów oraz Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

Koncepcja informatycznej architektury systemu – Rejestr centralny z infrastrukturą aplikacyjną – opierać się będzie na rozwiązaniach architektonicznych realizujących następujące cele: bezpieczeństwo, integracja rejestrów państwowych, elastyczna budowa systemu, ogólna dostępność systemu, integracja z systemem ERRU oraz integracja z platformą e-PUAP.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja skutków wejścia w życie regulacji będzie mogła nastąpić najwcześniej po upływie 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Możliwym do zastosowania miernikiem będzie liczba przedsiębiorców, których dane zostaną wprowadzone do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, liczba przeprowadzonych postępowań w sprawach dotyczących spełniania wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorców, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w tym liczba wydanych decyzji uznających utratę dobrej reputacji. Dodatkowym miernikiem może być także liczba informacji udzielonych państwom członkowskim Unii Europejskiej w ramach punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (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.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

Projekt z ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Stosowanie do § 51 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 2) Transport i Logistyka Polska;
- 3) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 4) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 5) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 6) Konfederacja Lewiatan;
- 7) Instytut Transportu Drogowego;
- 8) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 9) Pracodawcy Transportu Publicznego;
- 10) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 11) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 12) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Transport i Logistyka Polska, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu, Instytut Transportu Samochodowego, Uber, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Forum Związków Zawodowych Branża Transportu Drogowego i Muncypalnego.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli z załącznika do raportu.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym – konsultacje publiczne

Lp	Art.	Treść przepisu	Treść uwagi	Zgłaszający	Sposób rozpatrzenia
1	Art. 1 pkt 2	2) w art. 7a: a) w ust. 3 w pkt 6 część wspólna otrzymuje brzmienie: „- albo oświadczenie tych osób o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”, b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Wykaz przestępstw w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 określa załącznik nr 4 do ustawy.”;	Przed wszystkim wykreślenie w art. 7a w ust. 3 pkt 6 ustawy w części wspólnej pojęcia <i>przestępstw umyślnych</i> powoduje, iż osoba skazana za każde przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nawet jeśli będzie ono mniejszej wagi, przestanie spełniać wymóg dobrej reputacji. Tymczasem warto wskazać, iż rozp. 1071/2009 zawiera określenie „poważnego naruszenia” oraz „poważnego przestępstwa”. Oznacza to, iż w założeniu akceptuje ono różnice w klasyfikacji przestępstw w prawie karnym w poszczególnych krajach członkowskich. Dlatego też wykreślenie pojęcia „umyślności” przestępstw bynajmniej nie zmierza ku prawidłowemu stosowaniu art. 6 Rozp. 1071/2009, a jedynie ku jeszcze bardziej restrykcyjnemu zaostrożeniu obowiązujących przepisów. Postulujemy więc odstąpienie od zmiany w tym zakresie.	OSPO	Uwaga wyjaśniona Zaproponowana zmiana art. 7a, ma na celu zapewnienie prawidłowego stosowania art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, który nie rozróżnia wyroków skazujących na wyroki za przestępstwa umyślne i nieumyślne, co potwierdza stanowisko MSZ.
2	Art. 1 pkt 2	Jw.	W art. 1 pkt 2 lit. a i 3 lit. b postuluje się modyfikację przepisów art. 7a ust. 3 pkt 6 i art. 7d ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy w taki sposób, by odpowiednio do wniosku o udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołączono oświadczenie o niekaralności wnioskującego za przestępstwa (umyślne jak i nieumyślne) określone w art. 6 rozp. 1071/2009, a wymóg dobrej reputacji nie był lub przestał być spełniony, jeżeli wobec przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub	ZPP	Uwaga częściowo wyjaśniona – uzasadnienie jw. Uwaga częściowo uwzględniona - do ustawy dodano przepis przejściowy, zgodnie z którym zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują

		osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa (umyślne jak i nieumyślne) w dziedzinach określonych w art. 6 ww. rozporządzenia. W obu wymienionych przypadkach, w dotychczasowym stanie prawnym, brano pod uwagę wyłącznie kategorię prawomocnych wyroków za przestępstwa umyślne. Wobec powyższego, pojawia się uzasadniona wątpliwość, czy tak sformułowany przepis nie ograniczy w stopniu nadmiernym dostęp do zawodu przewoźnika drogowego. ponadto w projekcie nie uregulowano sytuacji osób, które do tej pory dysponowały zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, mimo bycia skazanym prawomocnym wyrokiem za przestępstwo nieumyślne. Co prawda okoliczność, że we wspomnianym art. 6 rozp. 1071/2009 nie zastosowano rozróżnienia na skazanie prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne i nieumyślne, znacząco wpływa na to, że idea proponowanej zmiany (zapewne zgodności przepisów krajowych z przepisami UE) godna jest przynajmniej przemyślenia ale i to zagadnienie można podać pod dyskusję (choćby ze względu na pozostałą część przepisu rozp., z której wywnioskować można pewną swobodę państw członkowskich w kształtowaniu przesłanek dobrej reputacji).		ważność.
3	Art. 1 pkt 2	Art. 1 pkt 2 lit. b zakłada dodanie do art. 7a ust. 3a, w którym zawarte jest odesłanie do załącznika nr 4 jako wykazu przestępstw w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozp. 1071/2009. Sam załącznik nr 4 w aktualnym stanie prawnym nie istnieje. Załącznik zawiera wykaz przestępstw utworzony w formie wyliczenia poszczególnych przepisów sankcjonujących czyny zabronione, zawartych w różnych ustawach. Idea określenia treści rozp. 1071/2009 wydaje się sprzeczna z zakazem dokonywania wykładni rozporządzeń przez ustawodawców państw członkowskich. Ponadto załącznik nr	ZPP	Uwaga wyjaśniona Aby uzyskać właściwe informacje z KRK należy wskazać konkretne przestępstwa określone w prawie krajowym. Zgodnie z uwagą RCL zrezygnowano z określenia ww. przestępstw w załączniku do ustawy, znajdują się one w projektowanym art. 7d ust. 2

			4 w projektowanym brzmieniu nie przedstawia żadnej treści normotwórczej, stąd wątpliwy sens jego stworzenia . nawet jeśli uznać powyżej przedstawione wątpliwości za niewystarczające, by stwierdzić wadliwość zaproponowanej regulacji, to samo wyliczenie przepisów dokonano w sposób dalece niedoskonały. Zgodnie z treścią załącznika przestępstwami z dziedziny prawa handlowego są czyny usankcjonowane w art. 296-309 kk. Jak słusznie zauważa MS w swojej opinii do projektu, art. 307 i 309 kk nie określają przestępstw, lecz regulują szczególne instytucje w odniesieniu do przestępstw określonych w innych przepisach kodeksu. W przypadku ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji projektodawca podaje przykłady wykroczeń, nie przestępstw.		
4	Art. 1 pkt 3		Zrzeszenie proponuje dopisanie do załącznika 4 dotyczącym Dziedziny określone w art. 6 ust. 1 lit. A 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, jak również zapisów z kodeksu karnego dotyczących odpowiedzialności zawodowej.	ZMPD	Uwaga nieuwzględniona Kwestie odpowiedzialności zawodowej zostały wyczerpane w katalogu przestępstw związanych z innymi dziedzinami. Polskie przepisy krajowe dotyczące wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego nie przewidują naruszeń, które mieściłyby się w dziedzinie „odpowiedzialność zawodowa”.
5	Art. 1 pkt 3	3) w art.7d: a) w ust. 1 w pkt 1 lit. a i b otrzymują brzmienie: „a) prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa w dziedzinach	Dodanie w art. 7d ust. 5-7 wskazujących, że po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego a przed wydaniem decyzji (o uznaniu, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona, albo utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009) – również budzi nasze poważne wątpliwości. Mianowicie wskazano, że „GITD występuje do starosty właściwego ze względu na siedzibę przedsiębiorcy lub	OSPO	Uwaga wyjaśniona, częściowo uwzględniona W wyniku uwzględnienia uwagi zgłoszonej przez MSZ w toku uzgodnień międzyresortowych dotyczącej art. 7d zrezygnowano z regulacji dotyczącej opinii starosty w sprawie istnienia interesu społecznego kontynuacji

		<p>określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,</p> <p>b) co najmniej dwie ostateczne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub”,</p> <p>b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 - 7 w brzmieniu: „5. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 3, organ o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2, występuje do starosty właściwego ze względu na siedzibę przedsiębiorcy lub miejsce wykonywania działalności przedsiębiorcy o wydanie opinii w sprawie istnienia interesu społecznego kontynuacji działalności</p>	<p><i>miejsce wykonywania działalności przedsiębiorcy o wydanie opinii w sprawie istnienia interesu społecznego kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę.</i></p> <p><i>W opinii, starosta stwierdza czy zaprzestanie działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę spowodowałoby poważne szkody dla gospodarki powiatu, biorąc pod uwagę w szczególności istnienie interesu społecznego w kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego:</i></p> <p><i>a) spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie, lub</i></p> <p><i>b) w poważny sposób utrudniłoby zaspakajanie potrzeb ludności w zakresie publicznego transportu zbiorowego. ”</i></p> <p>Ww. zmiana przewiduje, że starosta wyda opinię w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Powyższa regulacja stwarza ryzyko korupcji. Ponadto projektowane przepisy są nieostre i właściwie nie ma możliwości skontrolowania, jakim kryterium oraz jakie przyjmie zasady starosta przy wydawaniu opinii.</p> <p>Niewątpliwie proponowane przepisy również nie dają organom zobowiązanym do postępowań na podst. art. 7d ustawy o transporcie drogowym narzędzi do zbadania przesłanek określonych w tym przepisie. Bynajmniej nie daje możliwości ustalenia przesłanki „nieproporcjonalnej reakcji za naruszenia”.</p> <p>Zmiana brzmienia art. 7d ust. 1 lit. a i b, jako ona konsekwencją proponowanego wykreślenia „umyślności” przestępstw, jak też wprowadzenia pojęcia decyzji ostatecznej w toku instancji stanowi poważne zagrożenie słusznego interesu strony w ewentualnym postępowaniu administracyjnym.</p> <p>Nowe brzmienie lit. a i b w ust. 1 art. 7d UTD jest pokłosiem propozycji uchylecia art. 93 ust. 2 UTD, który</p>	<p>działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę.</p> <p>Uwaga w zakresie rezygnacji z wprowadzenia pojęcia decyzji ostatecznej w toku instancji została uwzględniona.</p>
--	--	--	--	---

		<p>gospodarczej przez przedsiębiorcę.</p> <p>6. W opinii, o której mowa w ust. 5, starosta stwierdza czy zaprzestanie działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę spowodowałoby poważne szkody dla gospodarki powiatu, biorąc pod uwagę w szczególności okoliczności wymienione w ust. 4 pkt 3.</p> <p>7. Starosta wydaje opinię, o której mowa w ust. 5, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii.”;</p>	<p>jest jednym z najistotniejszych zapisów dla przewoźników, który stanowi dla nich wykładnię, kiedy decyzja ostateczna staje się wykonalna.</p>		
6	Art. 1 pkt 3	Jw.	ZMPD jest za pozostawieniem dotychczasowych regulacji w tym zakresie, tym bardziej, że w uzasadnieniu do projektu nie wskazano przyczyny dokonywania zmian w tym zakresie.	ZMPD	Uwaga wyjaśniona, częściowo uwzględniona – uzasadnienie jw.
7	Art. 1 pkt 3 lit. a	Jw. art. 7d ust. 1 pkt 1 lit. b	W art. 1 pkt 3 lit. a zaproponowano zmianę przepisu art. 7d ust. 1 pkt lit. b ustawy o transporcie drogowym, określającego przesłankę do uznania, iż przedsiębiorca lub zarządzający transportem drogowym przestał spełniać wymóg dobrej reputacji. Dotychczas obowiązuje zasada, iż taką przesłanką są wykonalne (w razie zaskarżenia po uprzednim prawomocnym wyroku sądowym) decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej. W projekcie proponuje się, aby przesłanką były decyzje ostateczne, czyli decyzje podlegające dalszej kontroli sądowej. Tym samym przyjęcie zaproponowanej zmiany doprowadzi do sytuacji, w której możliwa będzie likwidacja	TLP	Uwaga wyjaśniona, częściowo uwzględniona – uzasadnienie jw.

			przedsiębiorstwa lub pozbawienie możliwości zarobkowania osoby zarządzającej transportem bez uprzedniej kontroli sądowej przesłanek do takiego rozstrzygnięcia!		
8	Art. 1 pkt 3 lit. b	Jw. Art. 7d ust. 5-7	Zmiany dotyczące postępowania w sprawie uznania, że utrata dobrej reputacji <u>będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia</u> Art. 1 ust. 3 lit. b projektu wprowadza nowe przepisy art. 7d ust. 5-7 ustawy o transporcie drogowym mające na celu, cyt. z uzasadnienia: „ <i>doprecyzowanie procedury badania dobrej reputacji wobec przedsiębiorcy oraz zarządzającego transportem</i> ”. O ile zgodzić się można w przedstawionej w uzasadnieniu ocenie wiedzy starosty w zakresie negatywnego wpływu zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej na bezrobocie w gminie lub miejscowości znajdującej się na obszarze powiatu, o tyle starosta może nie posiadać dostatecznej wiedzy o wpływie na bezrobocie na poziomie regionalnym regionie, a także w gminie lub miejscowości położonej na terenie innego powiatu (np. sąsiedniego). Ponadto starosta nie ma kompetencji w zakresie publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym. <u>Dlatego też zaproponowane rozwiązania budzą znaczne wątpliwości co do ich racjonalności.</u>	TLP	Uwaga wyjaśniona W wyniku uwzględnienia uwagi zgłoszonej przez MSZ w toku uzgodnień międzyresortowych dotyczących art. 7d zrezygnowano z regulacji dotyczącej opinii starosty w sprawie istnienia interesu społecznego kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę
9	Art. 1 pkt 4	4) w art. 7e: a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;”	Przepis ten wiąże się z wykreśleniem art. 94a, gdyż dotyczy on przedsiębiorców bezpośrednio zarządzających transportem oraz osób zarządzających transportem: <i>DOTYCHCZASOWE BRZMIENIE</i> <i>Art. 7e [Środki rehabilitacyjne] Przez środki rehabilitacyjne, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, należy rozumieć:</i> 3) uznanie nałożonych sankcji administracyjnych za	OSPO	Uwaga wyjaśniona Na obecnym etapie prac projekt ustawy nie przewiduje wykreślenia art. 94a i zmiany art. 7e pkt 3 w tym zakresie

		<p>b) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) stwierdzenie upływu 3 lat od dnia, w którym decyzja administracyjna o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie, wymienione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, stała się ostateczna w toku instancji lub prawomocna, w przypadku, gdy strona wniosła na taką decyzję skargę do wojewódzkiego sądu administracyjnego.”</p>	<p><i>naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w zakresie określonym w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 za niebyłe.</i></p> <p>PROJEKTOWANE BRZMIENIE</p> <p><i>3) Stwierdzenie upływu 3 lat od dnia, w którym decyzja administracyjna o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie, wymienione w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, stała się ostateczna w toku instancji lub prawomocna, w przypadku gdy strona wniosła na taką decyzję skargę do wojewódzkiego sądu administracyjnego.</i></p>		
10	Art. 1 pkt 4	Jw.	<p>Analizując powołany wyżej przepis art. 7e pkt 3 ustawy o transporcie drogowym, należy zauważyć, iż w art. 1 pkt 4 lit. b projektu proponowana jest jego zmiana przedłużająca okres z 2 do 3 lat w trakcie którego nie ma możliwości odzyskania dobrej reputacji. Niestety w uzasadnieniu do projektu brak jest jakiegokolwiek wzmianki o ratio legis tej zmiany. Można domniemywać, iż tak jak w innych proponowanych zmianach, wyłącznym celem jest pogorszenie sytuacji strony!</p>	TLP	Uwaga wyjaśniona – uzasadnienie jw.
11	Art. 1 pkt 4	Jw.	<p>Nasza wątpliwość budzi zaostrenie okresu rehabilitacji o dodatkowy rok, od czasu wykreślenia naruszenia z rejestru transportowego, które następuje po dwóch latach zgodnie z</p>	ZMPD	Uwaga wyjaśniona – uzasadnienie jw.

			art. 16 ust. 3 rozporządzenia 1071/2009. Zaostrenie środka rehabilitacji wymagałoby zatem w naszej opinii wprowadzenia dodatkowego rejestru zgodnie z zapisem art. 16 ust. 2 rozporządzenia 1071/2009.		
12	Art. 1 pkt 2, pkt 3 lit. a i pkt 4 lit. a	Jw. art. 7a ust. 3a, art. 7d ust. 1 pkt lit. b, art. 7e pkt 1	<p>W art. 1 pkt 2 lit. a, pkt 3 lit. a oraz pkt 4 lit. a projektu proponuje się odpowiednio zmianę przepisów art. 7a ust. 3, art. 7d ust. 1 pkt 1 lit. a, art. 7e pkt 1 ustawy o transporcie drogowym polegającą na zaostreniu wymagań w zakresie dobrej reputacji. Obecnie w ww. przepisach ustawy mowa jest o umyślnych przestępstwach, które stanowią przesłankę do uznania utraty dobrej reputacji. Natomiast w projekcie owa "umyślność" została usunięta. Należy tu wskazać, że w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 mowa jest o poważnych przestępstwach i najpoważniejszych naruszeniach, co należy utożsamiać przestępstwami o cięższym rodzaju gatunkowym niż np. nieumyślne występki. Zgodnie bowiem z art. 8 kodeksu karnego - zbrodnię można popełnić tylko umyślnie; występki można popełnić także nieumyślnie, jeżeli ustawa tak stanowi. Dlatego też uważamy, iż zaostrenie wymagań w tym zakresie jest niezgodne z ww. przepisem rozporządzenia (WE) 1071/2009.</p> <p>Na marginesie propozycji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o zaostreniu wymagań wobec przedsiębiorców i ich pracowników można ze smutkiem stwierdzić, że troska o właściwą reputację obejmuje wyłącznie obywateli, z pominięciem urzędników. W rządowym projekcie nie odnaleźliśmy bowiem propozycji odpowiedniej zmiany przepisów art. 53 ust. 3a pkt 4 i art. 76 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym stanowiących odpowiednio o wymaganiach stawianych w zakresie niekaralności dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz dla Inspektorów Transportu Drogowego. W obu tych przypadkach powołane przepisy stanowią o wyłączeniu</p>	TLP	Uwaga nieuwzględniona Zaproponowane zmiany art. 7a, 7d i 7e mają na celu zapewnienie prawidłowego stosowania art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, który nie rozróżnia wyroków skazujących na wyroki za przestępstwa umyślne i nieumyślne. Wprowadzana zmiana nie zawęzi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, a jedynie usunie kolizję pomiędzy prawem Unii Europejskiej a prawem krajowym.

			wyłącznie za skazaniu za przestępstwa umyślne, jako przeszkodzie do pełnienia tych funkcji! <u>Dlatego postulujemy skreślenie art. 1 pkt 2 lit, a. pkt 3 lit, a oraz pkt 4 lit, a projektu.</u>		
13	Art. 1 pkt 6	6) po art. 15 dodaje się art. 15a w brzmieniu: „Art. 15a. 1. W przypadku poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, w stosunku do przedsiębiorcy, który dopuścił się takich naruszeń, wystosowuje ostrzeżenie informujące, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczęte zostanie postępowanie, które może prowadzić do nałożenia sankcji administracyjnych w postaci: 1) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej; 2) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.	dodany art. 15a, który w proponowanym brzmieniu powoduje konieczność wyjaśnienia, które to „niektóre” wpisy z licencji wspólnotowej zostaną cofnięte. Na jakiej podstawie organ będzie o tym fakcie decydował, na jaki czas będą one odbierane oraz kiedy ostrzeżenie ulegnie zatarciu.	OSPO	Uwaga uwzględniona Brzmienie art. 15a zostało doprecyzowane.

	<p>2. W przypadku ponownego poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim w stosunku do przedsiębiorcy, który dopuścił się takich naruszeń i do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje w drodze decyzji administracyjnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej; 2) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej. <p>3. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego wszelkie przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, który dopuścił się takiego naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zawiesza wydawanie 			
--	--	--	--	--

		<p>świadectw kierowców;</p> <p>2) cofa świadectwa kierowców;</p> <p>3) uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu świadectw kierowców;</p> <p>4) czasowo lub trwale cofa niektóre lub wszystkie uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej;</p> <p>5) czasowo lub trwale cofa licencję wspólnotową.</p>			
14	Art. 1 pkt 6	Jw.	<p>- w dotowanym art. 15a w ust. 1 pkt 1 – wg nas jest nieprecyzyjne stwierdzenie dotyczące cofnięcia niektórych uwierzytelnionych wypisów. Nie określono bowiem, kto i w jakim trybie oraz na podstawie, jakich przesłanek będzie ustalał liczbę tych „niektórych” wypisów do cofnięcia oraz jaki będzie przysługiwał przedsiębiorcy tryb odwoławczy od takiego zamiaru.</p> <p>- w dotowanym art. 15a w ust. 1 pkt 2 - mamy wątpliwości, jakimi przesłankami będzie się kierował organ podejmując decyzje o czasowym cofnięciu licencji?</p> <p>- w dotowanym art. 15a w ust. 2 - treść tego przepisu jest niezrozumiała, ponieważ stanowi powtórzenie treści ust. 1. W ust. 2 mówi się o decyzjach w wyniku ponownego naruszenia przepisów po wystosowania ostrzeżenia, natomiast ust. 1 mówi o tych sankcjach. Naszym zdaniem, cały art. 15a wymaga, bardziej zrozumiałego ponownego zredagowania, tak aby nie było wątpliwości, co do jego stosowania,</p>	PIGTSi S	Uwaga uwzględniona-uzasadnienie jw.

15	Art. 1 pkt 6	Jw.	<p>Wprowadzony zostaje nowy art. 15a, który jest przepisany art. 12 rozporządzenia 1071/2009. Nasze wątpliwości budzi zapis ust. 1 pkt 1 i 2 wprowadzanego artykułu. W ustawie o transporcie drogowym nie funkcjonuje pojęcie „czasowego cofnięcia”. Przypadek taki określany jest mianem „zawieszenia”. Wprowadzenie nowego pojęcia będzie niespójne z kolejnymi artykułami ustawy. Proponujemy ujednolicenie nazewnictwa w tym zakresie.</p> <p>Ustęp 3 pkt 3 wprowadzanego artykułu uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu świadectw kierowców. W naszej opinii zarówno sformułowanie „spełnienia dodatkowych warunków” czy „niewłaściwego wykorzystania świadectw kierowców” są nieprecyzyjne i wymagają jednoznacznego doprecyzowania. Konkretnie jakie warunki dodatkowe mają być spełnione i co oznacza niewłaściwe wykorzystanie.</p>	ZMPD	Uwaga uwzględniona-uzasadnienie jw.
16	Art. 1 pkt 6	Jw.	<p>Zaproponowany w art. 1 pkt 6 projektu nowy przepis art. 15a ustawy o transporcie drogowym budzi bardzo poważne zastrzeżenia co do zgodności z zasadami techniki legislacyjnej oraz zgodności z Konstytucją RP. Przepis art. 15a ust. jako przesłankę do nałożenia sankcji karno-administracyjnych wskazuje „poważne naruszenie przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego”. Niestety zarówno powoływane w uzasadnieniu projektu rozporządzenie (WE) 1072/2009, jak też sama ustawa o transporcie drogowym nie definiują pojęcia „poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych”. Brakuje w tym miejscu odesłania do odpowiedniej normy zawierającej definicję takiego naruszenia, co oznacza całkowitą swobodę uznania dla organu nakładającego sankcje administracyjne wskazane w art. 15a ust. 2 i 3.</p> <p>Ponadto katalog sankcji administracyjnych wymienionych</p>	TLP	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>W projekcie ustawy na etapie prac Komisji Prawniczej dodano przepis przejściowy, który przewiduje, że do dnia wydania przez Komisję Europejską wykazu poważnych naruszeń, o którym mowa w art. 6 ust. 2 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 nie wszczyna się postępowań administracyjnych, o których mowa w projektowanym art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b oraz w art. 15a ust. 1, 3 i 4,</p>

		<p>w art. 15a ust. 2 i 3, nie zawiera jakichkolwiek wytycznych dotyczących ich stosowania, pomimo bardzo szerokiego zakresu konsekwencji tych sankcji dla przedsiębiorcy, gdzie skrajne skutki ich zastosowania różnią się w sposób zasadniczy. Czym ma się kierować organ nakładający sankcje dokonując wyboru przykładowo pomiędzy zawieszeniem wydania świadectw kierowcy, cofnięciem jednego wypisu, czy też cofnięciem wszystkich wypisów łącznie z cofnięciem licencji wspólnotowej? Co ma być przesłanką do wyboru pomiędzy czasowym i trwałym cofnięciem dokumentów wskazanych w tych przepisach? Na jaki okres może być orzeczona sankcja „czasowa”? Na te wszystkie pytania projekt ustawy nie daje odpowiedzi, a są one istotne w szczególności w przypadku naruszeń związanych ze świadectwami kierowcy penalizowane są „wszelkie przypadki ich niewłaściwego wykorzystywania”.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, iż zakres przedmiotowy proponowanego art. 15a jest już częściowo uregulowany w przepisie art. 32b zmienianym art. 1 pkt 7 projektu.</p> <p><u>Dlatego też postulujemy:</u></p> <p><u>dookreślenie pojęcia „poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego”, określenia precyzyjnych przesłanek stosowania poszczególnych sankcji, uchylenia art. 32b ustawy o transporcie drogowym, albo skreślenie art. 1 pkt 6 i 7 projektu .</u></p>		
17	Propozycja dodania przepisu	<p>po zmianie 6 dodać nową zmianę 6a w brzmieniu: „6a) w art. 18b w ust. 1 pkt 6 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie: „6) cennik opłat został podany do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych lub</p>	<p>PIGTSi S</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres projektowanej regulacji. Projekt ustawy ma celu wdrożenie przepisów rozporządzenia (WE)</p>

			<p>umożliwiono pasażerom zapoznanie się z cennikiem w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób, przy czym cennik opłat musi także zawierać ceny biletów ulgowych.”</p> <p>Obecnie przewoźnicy, w warunkach ogromnej konkurencji na tym rynku, zostali zmuszeni do stosowania bardzo wielu różnych cenników. Ponadto jeden autobus wykonuje przewozy na wielu liniach komunikacyjnych a więc zamieszczenie kilkudziesięciu stron cennika, którymi należałoby „okleić” wnętrze autobusu nie jest technicznie możliwe. Nawet niektórzy przewoźnicy pokazują cały duży segregator z cennikami i pytają jak to zamieścić w autobusie. Ponieważ zaczyna to być niemożliwe, dlatego proponujemy, aby zamiast „publicznego oklejania autobusu cennikami” umożliwiono pasażerom zapoznanie się z cennikiem w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób. Naszym zdaniem, taka zmiana przepisu pozwoliłaby na urealnienie zmian jakie zaszły w przewozach osób.</p>		1071/2009.
18	Propozycja dodania przepisu	<p>po zmianie 6 dodać nową zmianę 6b w brzmieniu: „6b) w art. 22: - w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków dokonanego z właścicielami lub zarządzającymi dokonane na zasadach określonych w art. 30 ust. 3 pkt 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.);” - ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Do warunków i zasad korzystania z przystanków i obiektów dworcowych, o których mowa w ust. 1 pkt 3 oraz w ust. 4 pkt 4, stosuje się odpowiednio</p>	PIGTSi S	Uwaga nieuwzględniona-uzasadnienie jw.	

			<p>przepisy oddziału 2 rozdziału 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”</p> <p>Obecnie zasady korzystania z przystanków ustalane są przez jednostki samorządu terytorialnego na podstawie przepisów art. 16 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym a jednocześnie różnie brzmią przepisy zobowiązujące przewoźników do potwierdzania uzgodnienia tych zasad korzystania z przystanków i dworców. Ponadto ust. 6 art. 22 ustawy o transporcie drogowym, m.in. w zakresie ustalania zasad korzystania z przystanków i związanego z tym pobierania opłat, odsyła tylko do ust. 4 pkt. 4 a nic nie wspomina o ust. 1 pkt. 3. Aby zlikwidować powstające różne interpretacje przepisów ustawy o transporcie drogowym i ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, proponujemy zmianę brzmienia pkt 3 w art. 22 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym poprzez jednoznaczne odesłanie do przepisów art. 30 ust. 3 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz dodatkowe doprecyzowania ust. 6.</p>		
19	Art. 1 pkt 8	<p>8) w art. 50 w pkt 2 po lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. h w brzmieniu:</p> <p>„h) dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 2–4;”;</p>	<p>W art. 1 pkt 8 zaproponowano poszerzenie katalogu spraw prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego poprzez dodanie przepisu art. 50 w pkt 2 lit. h ustawy o transporcie drogowym stanowiącego o prowadzeniu postępowania administracyjnego i wykonywaniu innych zadań dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 2-4. Zaproponowana jednostka jest nieprecyzyjna, ponieważ wskazuje także na zadania wykonywane przez starostów. <u>Dlatego proponujemy doprecyzowanie proponowanego przepisu art. 50 w pkt 2 lit. h ustawy o transporcie drogowym, poprzez wskazanie, że dotyczy to wyłącznie tych przedsiębiorców, dla których zezwolenie wydał GITD.</u></p>		<p>Uwaga uwzględniona. Projektowany przepis otrzyma następujące brzmienie: „h) dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 1 i ust. 3-5, w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2;”</p>

20		Propozycja dodania przepisu	<p>po zmianie 7 dodać nowe zmiany 7a i 7b w brzmieniu: „7a) w art. 39j skreśla się ust. 5; 7b) w art. 39k skreśla się ust. 4;”</p> <p>Problem ten dotyczy obecnie istniejącego obowiązku wykonywania badań lekarskich i psychologicznych przez kierowców przed datą wydania świadectwa o ukończeniu kolejnego szkolenia okresowego, co jest zbędne i trudne do realizacji. Kierowca zamierzający ukończyć kolejne szkolenie okresowe, jest kierowcą czynnym zawodowo, a więc musi mieć także ważne badania lekarskie i psychologiczne. Zmuszanie więc takich kierowców do obowiązkowego wykonania tych badań przed datą wydania kolejnego świadectwa kwalifikacji kierowców dezorganizuje pracę firm transportowych. Takie badania można przecież wykonać w dowolnym innym terminie, oczywiście przed złożeniem przez kierowcę wniosku o wymianę prawa jazdy.</p> <p>Pan Minister, w swoim piśmie DTD-V-024-59(1)/JZ/14 z 04.11.2014 r. obiecał to zrealizować przy najbliższej możliwej zmianie tej Ustawy. Naszym zdaniem jest to dobra okazja na wprowadzenie tej zmiany.</p>	PIGTSi S	<p>Uwaga nieuwzględniona Uwaga wykracza poza zakres projektowanej regulacji. Projekt ustawy ma celu wdrożenie przepisów rozporządzenia (WE) 1071/2009.</p>
21	art. 1 pkt 10		<p>w zmianie 10 odnoszącej się do zmiany art. 73 ust. 1 pkt 3a przywołane jest Rozporządzenie 3821//85, które od 1 marca 2014 r. nie obowiązuje. Te sprawy obecnie regulowane są nowym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. Także dalej, w wielu innych przepisach, tak samo błędnie przywołany ten nieobowiązujący akt prawny, należy to odpowiednio zmienić.</p>	PIGTSi S	<p>Uwaga wyjaśniona Na obecnym etapie prac projekt ustawy nie przewiduje zmiany art. 73 ust. 1</p>
22	Art. 1 pkt 10		<p>W związku z wejściem w życie 2 marca 2016 roku rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów cyfrowych stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego</p>		<p>Uwaga wyjaśniona – uzasadnienie jw.</p>

			rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, proponujemy przygotowanie w ww. zmianie ustawy przepisu przejściowego lub od razu zmianę we wszystkich art. Powołujących się na rozporządzenie 3821/85 odpowiednich zmian na nowe rozporządzenie.		
23	Art. 1 pkt 11	po rozdziale 9 dodaje się rozdział 9a w brzmieniu:	Wprowadzenie rozdziału 9a o tyt. „Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego” jest niezgodne z celami ustawy, o których mowa w art. 1 ustawy o transporcie drogowym. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych w ocenie SPFT należałoby w art. 1 ust. 2 dodać punkt 3 o treści: „zasady funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego”.	SPFT	Uwaga niezasadna, Uwaga ma charakter legislacyjny. Rządowe Centrum Legislacji nie zgłosiło uwag w tym zakresie.
24	Art. 1 pkt 11	Art. 82a ust. 4. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.	W art. 82a ust. 4 jest niepotrzebny, zgodnie z proponowanym art. 82 ust. 3 GITD jest administratorem danych osobowych zgromadzonych w Rejestrze i podlega wyłączeniu z obowiązku informacyjnego na mocy art. 25 ust. 2 pkt 5 ustawy o ochronie danych osobowych. Należałoby ponadto rozważyć możliwość wprowadzenia delegacji do wydania rozp. Ministra Infrastruktury i Rozwoju, zawierającego wzór wniosku o wydanie danych z Rejestru organom wymienionym w art. 82d ust. 2.	ZPP	Uwaga wyjaśniona Zgodnie z uwagą Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych dodawany w projektowanej ustawie w art. 82a ust. 4 został wykreślony. Nie ma potrzeby określania wzoru wniosku o wydanie danych z Rejestru organom wymienionym w art. 82d ust. 2 w drodze rozporządzenia. Wzór ten będzie zamieszczany na stronie podmiotowej GITD oraz e-PUAP zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji

					działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2005r. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.).
25	Art. 1 pkt 11	Art. 82a ust. 5	We wprowadzanym art. 82a w ust. 5 proponujemy dodać po punkcie 3, punkt 4 4) świadectw kierowców	ZMPD	Uwaga nieuwzględniona Dane dotyczące świadectwa kierowców, ich wydania, cofnięcia, czy zawieszenia są dostępne w innym systemie GITD - Transbit
26	Art. 1 pkt 11	Art. 82b ust. 1	W art. 82b w ust. 1 po punkcie 19 dodać punkt 20) świadectwa kierowcy wydane, cofnięte, zawieszane.	ZMPD	Uwaga nieuwzględniona – uzasadnienie jw.
27	Art. 1 pkt 11	Art. 82b. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające: 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;	Dodatkowo należy wskazać na znaczne wątpliwości dotyczące samych danych przetwarzanych na podstawie proponowanego przepisu art. 82b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym oraz stosowanych tamże potocznych niedookreślonych pojęć, z których część wydaje się być sprzeczna w warstwie językowej z innymi przepisami ustawy o transporcie drogowym. I tak wątpliwości budzi użyte w art. 82b ust. 1 pkt 7 pojęcie „status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”. Status zezwolenia nie został bowiem nigdzie zdefiniowany, a prawdopodobnie jest to „żargonowe” określenie używane w działającym przy GITD Biurze Transportu Drogowego związane ze stosowanym w Biurze systemem teleinformatycznym. <u>Dlatego też proponuje się skreślenie proponowanego przepisu art. 82b ust. 1 pkt 7 albo precyzyjne wskazanie intencji autorów projektu ustawy.</u> Podobne wątpliwości budzi użyte w art. 82b ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy o transporcie drogowym sformułowanie „pojazdy objęte zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”. Wprawdzie występuje ono w rozporządzeniu	TLP	Uwaga nieuwzględniona Sformułowanie „status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” wynika z przepisów rozporządzenia 1071/2009. W załączniku do decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego - jako minimalny wymóg wskazano zamieszczanie w rejestrze w kategorii danych "Zezwolenie" pozycji: "Status zezwolenia". W zakresie wątpliwości dotyczących użytego w art. 82b ust. 1 pkt 4 i 5 sformułowania "pojazdy objęte zezwoleniem na

			<p>(WE) 1071/2009, niemniej w ustawie o transporcie drogowym, której częścią mają być proponowane przepisy, pojęcie to nie jest zdefiniowane. Podobnej definicji nie ma także w rozporządzeniu (WE) 1071/2009. Dlatego też na gruncie przepisów ustawy o transporcie drogowym należałoby raczej mówić o następujących danych, które mogłyby być objęte zakresem przetwarzania:</p> <p>„liczba pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009”</p> <p>„liczba wydanych wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”</p> <p>„numery rejestracyjne pojazdów, o których informacje przedsiębiorca złożył organowi wydającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”</p> <p>Zadać sobie jednak można pytanie, czy przetwarzanie wszystkich tych informacji w KREPTD jest w ogóle zasadne, gdyż np. w rozporządzeniu (WE) 1071/2009 nie ma mowy o przetwarzaniu w KRE numerów rejestracyjnych pojazdów.</p>	<p>wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” w załączniku do decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego -jako minimalny wymóg wskazano zamieszczanie w rejestrze w kategorii danych "Zezwolenie" pozycji: "Liczba pojazdów objętych zezwoleniem". Jest to wymóg jaki nakłada prawo unijne.</p> <p>Odnosnie zasadności zamieszczania w KREPTD numerów rejestracyjnych pojazdów, należy wskazać, że przetwarzanie w rejestrze numerów rejestracyjnych pojazdów jest zalecane przez Komisję Europejską (załącznik do decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009 w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego). Liczba pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca transportu drogowego odzwierciedla jego potencjał i możliwości. Informacje te są</p>
--	--	--	--	--

					istotne dla klientów korzystających z usług przedsiębiorców i są miarą wiarygodności tych przedsiębiorców.
28	Art. 1 pkt 11 Art. 82c	<p>Art. 82c. 1. Dane, o których mowa w art. 82b, przekazują do ewidencji dla danych określonych w:</p> <p>1) art. 82b ust. 1 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stała się ostateczna;</p> <p>2) art. 82b ust. 2 - odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy</p>	Dodać Instytut Transportu Samochodowego	ITS	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Certyfikaty kompetencji zawodowych wykazywane w KREPTD dotyczą tylko tych zarządzających, którzy zarządzają transportem u przedsiębiorców wykazanych w rejestrze. Nie wydaje się uzasadnione, aby ITS przekazywał do Rejestru wszystkie dane dotyczące wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych. Ponadto zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej udziela się na wniosek przedsiębiorcy, który zawiera m.in. imię i nazwisko, adres zamieszkania oraz numer certyfikatu kompetencji zawodowych osoby zarządzającej transportem, o której mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 albo osoby, o której mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (art. 7a ust. 2 pkt 7 utd.). Do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołącza się oświadczenie osoby</p>

		<p>oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się ostateczna;</p> <p>3) art. 82b ust. 3 – odpowiednio do swoich kompetencji organ, o którym mowa w art. 16b ust. 1, gdy decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stała się ostateczna.</p> <p>2. Przekazywanie danych do Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej w rozumieniu art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114), zwanej dalej „elektroniczną platformą usług administracji publicznej”, lub w inny sposób, środkami komunikacji elektronicznej.</p> <p>3. Dane przekazywane są do Rejestru za pośrednictwem formularzy elektronicznych zamieszczonych na stronie</p>			<p>zarządzającej transportem następującej treści: "Oświadczam, że zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 będę pełnić rolę zarządzającego transportem" oraz kopię certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby albo oświadczenie osoby uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy, że spełnia warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz kopię certyfikatu kompetencji zawodowych tej osoby. W związku z tym dane o numerze, dacie oraz kraju wydania certyfikatu kompetencji zawodowych będą wynikały z wniosku.</p>
--	--	--	--	--	--

		internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w Biuletynie Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu oraz na elektronicznej platformie usług administracji publicznej.			
29	Art. 1 pkt 11	Art. 82c jw.	Z kolei w art. 1 pkt 11 zaproponowano nowy przepis art. 82c ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, który zezwala na wpisanie do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego sankcji administracyjnych, nałożonych ostateczną decyzją administracyjną, w stosunku do których może być prowadzone postępowanie przed sądem administracyjnym i które mogą być w tym postępowaniu uchylone. <u>Dlatego też postulujemy skreślenie zaproponowanego przepisu art. 1 pkt 3 lit, a projektu oraz w zastąpienie użytych we wprowadzanym art. 1 pkt 11 projektu przepisie art. 82c ust. 1 użytych w odpowiednich przypadkach wyrazów „ostateczna” wyrazem „wykonalna”.</u>	TLP	Uwaga uwzględniona
30	Art. 1 pkt 11 Art. 82d	Art. 82d.1. Dane, o których mowa w art. 82b ust. 1 są jawne i publicznie dostępne. 2. Dane, o których mowa w art. 82b ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek organom: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej,	Należałoby ponadto rozważyć możliwość wprowadzenia delegacji do wydania rozp. Ministra Infrastruktury i Rozwoju, zawierającego wzór wniosku o wydanie danych z Rejestru organom wymienionym w art. 82d ust. 2. 30 dni roboczych wydaje się przesadnie długim terminem na wydanie tychże danych, projektodawca założył pełną informatyzację procesu.	ZPP	Uwaga nieuwzględniona Nie ma potrzeby określania wzoru wniosku o wydanie danych z Rejestru organom wymienionym w art. 82d ust. 2 w drodze rozporządzenia. Wzór ten będzie zamieszczany na stronie podmiotowej GITD oraz e-PUAP zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji

		<p>dyrektorom izb celnych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządom dróg oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne dla wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się w terminie 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</p> <p>3. Udostępnianie danych z Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej lub w inny sposób, środkami komunikacji elektronicznej.</p> <p>4. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się na elektronicznej platformie usług administracji publicznej.</p>			<p>działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2005r. Nr 64, poz. 565, z późn. zm.).</p> <p>30-dniowy termin do udostępnienia danych z KREPTD, o którym mowa w dodawanym art. 82d ust. 2, wynika bezpośrednio z art. 16 ust. 2 akapit trzeci rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zgodnie z którym: <i>Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Informacji udziela się w terminie 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. (...)</i>". Dane będą przekazywane bez zbędnej zwłoki, a termin 30-dniowy jest terminem maksymalnym.</p>
31	Jw.	<p>w zmianie 11 odnoszącej się do nowego art. 82d, w którym określono, że informacje zawarte w art. 82b ust. 1 są jawne i publicznie dostępne, uważamy, że informacje zawarte w art. 82b ust. 1 pkt 17, 18 i 19 dotyczące np. miejsc zamieszkania, daty i miejsca urodzenia, nie mogą być publicznie dostępne. Naruszałoby to ochronę danych osobowych tych osób zagwarantowanych im w polskim</p>		PIGTSI S	Uwaga uwzględniona

			systemie prawnym.		
32		Jw.	<p>W art. 82 d ust. 1 nasze wątpliwości budzi co do jawności i publicznego dostępu do danych osoby o której mowa w art. 82b ust. 1 pkt 19. Jednocześnie Zrzeszenie proponuje zmianę zapisu powyższego artykułu i art. 82b ust. 2 pkt 3 zmienianej ustawy na</p> <p>19) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania, oraz datę i miejsce urodzenia osoby wyznaczonej na zarządzającego transportem;</p> <p>3) imię i nazwisko, miejsce zamieszkania, oraz datę i miejsce urodzenia osoby wyznaczonej na zarządzającego transportem;</p> <p>W art. 82d ust. 2</p> <p>Nasze wątpliwości budzi udostępnianie danych z rejestru tak dużej liczbie organów. Nie widzimy powodu dla którego Komendant Główny Straży Granicznej, ani dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy, Szef ABW ani tym bardziej zarządcy dróg powinni mieć wolny dostęp do powyższego rejestru. Proponujemy wykreślenie z powyższego z powyższego artykułu powyższe organy a w szczególności zarządców dróg.</p>	ZMPD	<p>Uwaga wyjaśniona</p> <p>Dane mające być gromadzone w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, powinny być co do zasady jawne i publicznie dostępne. Wyłączenie jawności może nastąpić w odniesieniu do adresu zamieszkania, daty i miejsca urodzenia osoby zarządzającej transportem oraz osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy o transporcie drogowym.</p>
33	Art. 1 pkt 11	jw.	<p>W art. 1 pkt 11 projektu zaproponowano szereg przepisów (rozdział 9a ustawy o transporcie drogowym) tworzących Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, określających zakres i zasady przetwarzania danych i informacji zawartych w projekcie. Zasadnicze wątpliwości budzi zakres danych wskazanych w art. 82d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, które mają być jawne i publicznie dostępne. Dotyczy to: liczby pojazdów (art. 82b ust. 1 pkt 4 uotd), numerów rejestracyjnych pojazdów (art. 82b ust. 1 pkt 5 uotd), daty urodzenia przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy (art. 82b ust. 1 pkt 17 uotd), daty urodzenia osoby zarządzającej transportem (art. 82b ust. 1 pkt 18 lit. a uotd) oraz daty i</p>	TLP	<p>Uwaga częściowo wyjaśniona – j.w.</p> <p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Dane zawarte w ewidencji przedsiębiorców powinny być jawne i publicznie dostępne. Rozwiązanie to jest jedną z głównych idei utworzenia Rejestru. Dostęp do danych zawartych w Rejestrze ma m. in. ułatwić przeprowadzanie analiz biznesowych związanych z</p>

34	Art. 1 pkt 12	<p>w art. 87 ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 87. 1. Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, wykresówki, wszelkie zapisy odręczne i wydruki z tachografu, jeżeli są wymagane zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85 lub rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, a ponadto:”;</p>	<p>Nowelizacja art. 87 ust. 1 ustawy zawiera obowiązek posiadania przy sobie przez kierowcę wykonującego przewóz drogowy zaświadczenia o którym mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców. W ocenie SPFT projektodawca nie uwzględnił przepisów art. 34 ust. 3 zdanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i rady nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym. Zgodnie z przywołanym przepisem Państwa członkowskie nie nakładają na kierowców obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu. Co istotne, konstrukcja definicji odpoczynku zawarta w art. 4 lit. f rozporządzenia Rady (WE) 561/2006 wskazuje, iż jest to każdy okres którym kierowca może swobodnie dysponować. Niezależnie zatem, ile trwa okres odpoczynku (dzień, tydzień, miesiąc) rozporządzenia 165/2014 wyraźnie wskazuje o zakazie nakładania na kierowców przez Państwo członkowskie dodatkowego obowiązku okazywania formularzy potwierdzających czas wolny. Pozostawienie treści art. 87 ust. 1 w projektowanej nowelizacji może spotkać się z zarzutem niezgodności z uregulowaniami unijnymi;</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Art. 34 ust. 3 rozporządzenia nr 165/2014 nie stoi w sprzeczności z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców i nie oznacza konieczności wyeliminowania tego dokumentu z katalogu określonego w art. 87 u.t.d. Przepis ten nie wpływa na obowiązki kierowcy dotyczące nakazu okazywania zaświadczenia, o którym mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców. Z art. 34 rozporządzenia (UE) 165/2014 wynika jedynie, że państwa członkowskie nie nakładają na kierowców obowiązku przedkładania formularzy za czas, w którym kierowca wykonywał inną pracę, był w gotowości, miał przerwę lub odpoczynek. Każdą taką przerwę kierowca musi jednak dokumentować za pomocą tachografu. W pozostałych przypadkach kierujący w dalszym ciągu zobowiązani są do okazywania podczas kontroli drogowej omawianego zaświadczenia. Nie można zgodzić się z zarzutem niezgodności przepisów u.t.d. (w razie pozostawienia aktualnego brzmienia art. 87 ust. 1 u.t.d.) z</p>
----	--------------------------	---	---	--

					prawem UE, bowiem nie została uchylona decyzja Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym i mimo wejścia w życie art. 34 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nadal ona obowiązuje.
35	Art. 1 pkt 13	w art. 92 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli drogowej stwierdzono, że kierowca dopuścił się kilku naruszeń, które zagrożone są karami grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł.”;	Nowelizacja art. 92 ust. 1a ustawy ogranicza sumę nakładanych grzywien w toku jednej kontroli drogowej na kierowcę do kwoty 2000 zł. Dotychczasowa wykładnia przepisu art. 92 ust. 1 faktycznie mogła prowadzić do konkluzji, iż z uwagi na użycie pojęcia „przewóz drogowy” w liczbie pojedynczej, grzywna w maksymalnej wysokości mogła być nałożona z każdy z przewozów wykonanych przez kierowcę w okresie objętym kontrolą. Reasumując doprecyzowanie zawarte w ust. 1a jest z pewnością konieczne i sensowne. Niezrozumiałym pozostaje jednak fakt, dlaczego projektodawca nie dokonał takiego samego doprecyzowania w art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, w zakresie nakładania kar na osobę zarządzającą transportem drogowym, gdzie istnieje taki sam problem dot. wykładni. Przyjęcie w art. 92 ust. 3 takiej interpretacji, iż za każdy przewóz w okresie objętym kontrolą „zarządzający transportem” podlega odpowiedzialności wykroczeniowej do kwoty 2000 zł prowadzi do konkluzji, iż podlega on większej odpowiedzialności niż sam przedsiębiorca, na którego kary zostały ograniczone w art. 92a ust. 3 ustawy. Ponadto nie dokonując w art. 92 ust. 3 podobnej korekty jak w art. 92a ust. 1a dopuszcza się nieograniczony wymiar kary pieniężnej możliwej do nałożenia na zarządzającego	SPFT	Uwaga nieaktualna – w wyniku decyzji MliR projekt ustawy nie przewiduje zmiany art. 92

			transportem (nieograniczoną ilość grzywien po 2000 zł), co budzi uzasadnione wątpliwości w związku z postanowieniami art. 2 Konstytucji RP.		
36	Art. 1 pkt 13	Jw.	<p>W związku z projektem Ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o systemie tachografów cyfrowych z dnia 7 kwietnia 2015 r. na podstawie art. 19 ust. 1 i art. 20 ust.1 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 1991 r., nr 55, poz. 234 z późn. zm.) zwracamy się z prośbą o wykreślenie z art. 1 ust. 11 a) słowa drogowej.</p> <p><i>„ 1a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli drogowej stwierdzono, że kierujący dopuścił się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karami grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Uzasadnienie</i></p> <p>Kierowca wykonujący przewozy drogowe w rozumieniu Ustawy o transporcie drogowym podlega zarówno kontroli drogowej oraz kontroli przeprowadzanej w siedzibie przedsiębiorcy. O ile zakres kontroli drogowej obejmuje okres dnia bieżącego oraz 28 dni wstecz (art. 26 ust. 4 titer 5 i) iii) rozporządzenia WE nr 561/2006) o tyle w siedzibie przedsiębiorcy zakres kontroli obejmuje okres jednego roku wstecz od dnia rozpoczęcia kontroli.</p> <p>Stosownie do art. 14 ust. 2 Rozporządzenia Rady (EWG) 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985), w związku z art. 26 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie</p>	FZZ	Uwaga nieaktualna - Na obecnym etapie prac projekt ustawy nie przewiduje zmiany art. 92

		<p>Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. WE L 102 z 11.04.2006), przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.</p> <p>Zgodnie z art. 97. § 1. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r., poz. 395) W postępowaniu mandatowym, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, funkcjonariusz uprawniony do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego może ją nałożyć jedynie, gdy: 1) schwytano sprawcę wykroczenia na gorącym uczynku lub bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia, 2) stwierdzi popełnienie wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy, a nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu, 3) stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego, a sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem, i nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu - w tym także, w razie potrzeby, po przeprowadzeniu w niezbędnym zakresie czynności wyjaśniających, podjętych niezwłocznie po ujawnieniu wykroczenia. Nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego nie może nastąpić po upływie 14 dni od daty ujawnienia czynu w wypadku, o którym mowa w pkt 1, 90 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 2, oraz 180 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 3.</p> <p>W związku z powyższymi przepisami prawa funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego podczas</p>		
--	--	---	--	--

			<p>kontroli kierowcy w przedsiębiorstwie jeżeli stwierdzą naruszenia zarejestrowane przez urządzenia rejestrujące (tachografy) w dalszym ciągu będą mogli nakładać nieograniczoną liczbę mandatów na nieograniczoną przepisami kwotę.</p> <p>Ponadto należy zauważyć, iż projekt w obecnej formie narusza art. 32 Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej gdyż w stosunku do zarządzających transportem w przedsiębiorstwie ograniczenie kwotowe do 2000 zł obejmuje zarówno kontrolę w siedzibie przedsiębiorcy oraz naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowej.</p> <p>W związku z powyższym wskazana przez nas poprawka jest uzasadniona.</p>		
37	Art. 1 pkt 13	Jw.	<p>Zwracamy się do Pani z prośbą o interwencję w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wycofania z projektu ustawy o transporcie drogowym z dnia 13 lutego 2015 r. (bez uzasadnienia) zapisów o które postulowaliśmy. Niezrozumiały jest dla nas ten fakt, gdyż postulaty nasze znalazły pozytywne uzasadnienia. W sprawie wypowiedzieli się afirmatywnie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ministerstwo Sprawiedliwości DL-VIII-023-3/1 5 2. Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju TD- V-0701 -61AK114 3. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu DTD-I-0210-5-MK/15 <p>Z głębokim żalem musimy stwierdzić, że postawa Rządu w stosunku do obywateli jest zaskakująca. Ignorancja przedstawicieli pracowników przez władze resortu transportu dosięgła zenitu natomiast kontakty w/w z przedstawicielami przewoźników są pieczołowicie pielęgnowane, (w siedzibie MIR jak i na prywatnych bankietach - http://www.ozptd.pl/30- lecie-firmy-litwinski-tsb/)</p> <p>Śledząc proces legislacyjny wskazanej powyżej ustawy zauważyliśmy, że większość, żeby nie powiedzieć</p>	FZZ	<p>Uwaga nieuwzględniona –</p> <p>Na obecnym etapie prac (rozpatrzenie projektu przez Radę Ministrów) nie jest możliwe dodanie przedmiotowej regulacji do projektu.</p> <p>W celu przyspieszenia prac nad projektem ustawy, został on zawężony do niezbędnego minimum.</p>

			<p>wszystkie uwagi przedsiębiorców zostały uwzględnione. Projektant ustawy wycofał się z zapisów, które uderzały w portfele pracodawców. Od 2012 roku za sprawą wprowadzenia zmian do ustawy o transporcie drogowym kierowcy narażeni są na kary wyższe niż średnie wynagrodzenie w tej grupie. To samo dotyczy osób zarządzających transportem w przedsiębiorstwie. W tamtym czasie wydaje się, że ustawa pisana była również pod dyktando przedstawicieli przewoźników, (bo jak można inaczej nazwać scedowanie odpowiedzialności pracodawcy na kierowców i zarządzających transportem)</p> <p>Szanowna Pani Premier. Na podstawie art 19 ust. 1 i art. 20 ust.1 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 1991 r., nr 55, poz. 234 z późn. zm.) wnosimy o przywrócenie do projektu ustawy o transporcie drogowym postulowanego przez nas zapisu tj.</p> <p><i>„1a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli stwierdzono, że kierujący dopuścił się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karą grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;</i></p> <p>Mając na uwadze powyższe, prosimy o interwencję z Pani strony w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Wierzymy, że za Pani sprawą zostaną poprawione błędy legislacyjne co przyczyni się do zwiększenia zaufania dla władz państwowych oraz poprawi warunki pracy kilkusettyśięcznej grupy zawodowej, której jesteśmy największym przedstawicielem.</p> <p>Ponadto informujemy, że jeżeli zajdzie taka konieczność (wierzymy, że zajdzie) to gotowi jesteśmy spotkać się z Panią w obecności przedstawicieli MIR i szczegółowo omówić problem.</p>		
38	Art. 1	w art. 92c w ust. 1 uchyla się	W omawianym projekcie zaproponowano usunięcie art. 92	SPFT	Uwaga uwzględniona

	<p>pkt 15</p>	<p>pkt 3</p>	<p>c ust. 1 lit. c) zgodnie z którym nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat. W uzasadnieniu projektu wskazano, iż przedsiębiorcy podejmują celowo działania prawne zmierzające do doprowadzenia do przedawnienia karalności naruszenia. Projektodawca nie zwrócił uwagi na najważniejszy fakt wynikający z przywołanego przepisu, iż norma ta ma za zadanie dyscyplinować także organ administracji publicznej, w którego interesie jest takie prowadzenie postępowania, aby było ono zakończone bez zbędnej zwłoki, sprawnie i profesjonalnie. Instrumenty prawne zawarte w Kodeksie postępowania administracyjnego są całkowicie wystarczające do zakończenia każdego postępowania w ciągu 3 miesięcy. Niezrozumiały jest zatem zarzut projektodawcy, iż przedsiębiorcy dążą do „przeciągania” procedury administracyjnej o 2 lata. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż Kodeks karny za najcięższe przestępstwa przewiduje okres przedawnienia (z nielicznymi wyjątkami). Nie sposób zatem pojąć logiki projektodawcy, który dąży do zniesienia opcji przedawnienia karalności naruszenia administracyjnego, pozostawiając jednocześnie procedury przedawnienia w prawie karnym. Konsekwencją powyższego toku rozumowania jest przyjęcie tezy, iż z punktu widzenia prawodawcy naruszenia prawa administracyjnego z punktu widzenia interesu państwa są bardziej istotne, niż naruszenia prawa karnego. SPFT stoi zatem na stanowisku, iż z punktu widzenia racjonalnego prawodawcy, a także dla zachowania ustawowej (czasowej) presji sprawnego prowadzenia postępowania przez organ administracji publicznej należy pozostawić treść art. art. 92 c ust. 1 lit. c)</p>		
--	----------------------	--------------	---	--	--

			w stanie niezmienionym.		
39	Art. 1 pkt 15	Jw.	<p>Brak uzasadnienia dla wykreślenia art. 92c ust. 1 pkt 3, który wskazuje, że nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat.</p> <p><i>Art. 92c [Kara pieniężna, postępowanie]</i></p> <p><i>1. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:</i></p> <p><i>3) od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat.</i></p> <p>Jest to jawne zaostrzenie przepisów ustawy w celu pogorszenia sytuacji przewoźników drogowych, jak też działanie ukierunkowane na maksymalizację egzekwowania kar pieniężnych. W żaden bowiem sposób nie poprawi to warunków na drodze, czy przestrzegania norm czasu jazdy, przerw i odpoczynków. Natomiast uzasadnianie wzrostu liczby odwołań od momentu obowiązywania ww. przepisu bynajmniej nie jest wiarygodne. Sytuacja ta może równie dobrze być spowodowana wzrostem świadomości przewoźników co do brzmienia obowiązujących przepisów. Natomiast jest widoczne, że cała nowelizacja UTD zmierza do pogorszenia sytuacji przewoźników, odcięcia im możliwości odwoływania się oraz maksymalnie jak najszybszego egzekwowania nałożonych kar.</p>	OSPO	Uwaga uwzględniona
40	Art. 1 pkt 15	Jw.	w zmianie 15 odnoszącej się do art. 92c ust., 1 w którym uchyla się pkt 3 – proponujemy zrezygnować z tej zmiany. Uważamy to uchycenie za niewłaściwe, ponieważ naraża to przedsiębiorcę na prowadzenie wobec niego postępowania administracyjnego czy karnego, za sprawy	PIGTSi S	Uwaga uwzględniona

			<p>sprzed kilku lat, do których może już nie mieć dokumentów lub nie będzie mógł złożyć wyjaśnień z uwagi na zbyt długi upływ czasu i brak rozeznania, co do szczegółów danego zdarzenia. Propozycja ta stanowi zagrożenie dla pewności prawnej podmiotów działających w zakresie przewozów drogowych.</p> <p>Ustawa nie określa także, który z okresów przedawnienia określonych w prawie administracyjnym, karnym lub cywilnym będzie miał w tym przypadku zastosowanie. Uważamy, że okres 2 letni jest wystarczający dla organów kontrolnych, aby wszczęły postępowanie. Ostatnio Wysoki Sejm, w innej sprawie, przyjął rozwiązania abolicyjne i zasadę, że po upływie 6 miesięcy nie można ukarać przedsiębiorcy.</p>		
41	Art. 1 pkt 15	Jw.	<p>Negatywnie należy ocenić postulat uchylecia art. 92c ust. 1 pkt 3. Wprowadzenie proponowanej zmiany w życie oznaczałoby bezzasadne usunięcie możliwości przedawnienia karalności rzeczzonego czynu. Przywołane w uzasadnieniu argumenty są kompletnie nieprzekonywujące – fakt, że od momentu wprowadzenia przepisu, tj. od roku 2013 r. liczba odwołań od decyzji WITD o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia określone w załączniku nr 3 do ustawy, wzrosła o 45% nie stanowi żadnej przesłanki świadczącej o konieczności uchylecia rzeczzonego przepisu.</p>	ZPP	Uwaga uwzględniona
42	Art. 1 pkt 15	Jw.	<p>Uzasadniony sprzeciw budzi propozycja dotycząca wykreślenia pkt 3 w art. 92c ust. 1. ZMPD od wielu lat domagało się wprowadzenia terminu przedawnienia karalności za naruszenia warunków wykonywania transportu drogowego. Udało się to wprowadzić poprzez nowelizację ustawy w 2013 r., a teraz proponuje się uchylene tego przepisu z uwagi – jak wskazano w uzasadnieniu – przedłużania się postępowań sądowych w celu upływu dwuletniego terminu. Argument ten jest całkowicie bezzasadny, gdyż upływ 2-letniego okresu</p>	ZMPD	Uwaga uwzględniona

			dotyczy jedynie postępowania administracyjnego, które nie zakończyło się wydaniem decyzji administracyjnej. Tym bardziej nie ma zastosowania do postępowań sądowo-administracyjnych.		
43	Art. 1 pkt 15	Jw.	<p>Zaproponowane w art. 1 pkt 15 projektu ustawy uchylenie przepisu art. 92c ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym, stanowiącego o zakazie wszczęcia postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej oraz o umorzeniu takiego postępowania, jeżeli od dnia ujawnienia naruszenia upłynął okres ponad 2 lat jest w sposób oczywisty znacznym obniżeniem standardów obowiązujących w relacjach państwo - przedsiębiorca, pogarszając sytuację prawną podmiotów wykonujących przewóz drogowy. Dojdzie więc do sytuacji, w której kary będą mogły zostać nałożone w zasadzie w nieograniczonym czasie. Może to powodować komplikacje dowodowe po stronie przewoźników, którzy po upływie kilku lub kilkunastu lat nie są w stanie przedstawić dokumentów lub świadków potwierdzających brak podstaw faktycznych dla prowadzonego postępowania. Przypomnijmy tutaj, iż obowiązek przechowywania niektórych dokumentów wynosi jedynie rok czasu.</p> <p>Po upływie kilku lat nie istnieje także żadna racjonalna potrzeba nałożenia sankcji administracyjnej, gdyż w żaden sposób nie będzie ona oddziaływać zarówno w zakresie prewencji, jak też i restytucji. Aby te właśnie funkcje kary administracyjnej mogły zadziałać, kara powinna być wymierzona w stosunkowo krótkim okresie czasu, który upłynął od naruszenia. Dlatego też zadać sobie można pytanie czemu ma służyć wszczęcie postępowania administracyjnego po upływie trzech lat od dnia kontroli lub nałożenie kary pieniężnej po upływie 5 lat od dnia stwierdzenia naruszenia. Aby cele społeczne kary zostały</p>	TLP	Uwaga uwzględniona

		<p>osiągnięte powinna ona zostać nałożona szybko, bo tylko to może zmobilizować ukarany podmiot do usunięcia naruszeń.</p> <p>Instytucja przedawnienia stabilizuje także stosunki administracyjno-prawne oraz zabezpiecza obrót prawny. Wyobrazić sobie można bowiem sytuację, w której nieprawidłowo działająca spółka prawa handlowego została przejęta przez nowego właściciela, który skutecznie podjął się uzdrowienia sytuacji. Cóż jednak z tego, skoro po kilku latach przyjdzie spółce ponieść sankcje z czasów, gdy jej działanie pozostawiało wiele do życzenia.</p> <p>Nie może być też uzasadnieniem dla znacznego pogorszenia sytuacji przedsiębiorcy, niewłaściwa organizacja pracy organu administracyjnego, który nie potrafi w sposób efektywny prowadzić postępowań w ramach swoich kompetencji. Instytucja przedawnienia ma bowiem także funkcje dyscyplinującą właściwe w sprawach ścigania organy.</p> <p>Na marginesie można zadać pytanie, jakie jest ratio legis potraktowania naruszeń obowiązków lub warunków wykonywania przewozów drogowych tak samo jak zbrodni przeciwko pokojowi, ludzkości i przestępstw wojennych, które nie ulegają przedawnieniu, a także jak traktowanych w podobny sposób umyślnych przestępstw: zabójstwa, ciężkiego uszkodzenia ciała, ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub pozbawienia wolności łączonego ze szczególnym udręczeniem, popełnione przez funkcjonariusza publicznego w związku z pełnieniem obowiązków służbowych.</p> <p><u>Mając na uwadze powyższe argumenty proponujemy</u></p>		
--	--	---	--	--

			<u>skreślenie art. 1 pkt 15 projektu.</u>		
44	Art. 1 pkt 16	W art. 93 uchyla się ust. 2	<p>W omawianym projekcie przewidziano usunięcie art. 93 ust. 2 ustawy, zgodnie z którym Decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 1, 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: uchylony</p> <p>a. odrzucenia skargi, b. cofnięcia skargi, lub c. wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi.</p> <p>Projektodawca konieczność usunięcia tego zapisu wskazuje na dążenie do zachowania zasad wykonalności decyzji zgodnie z przepisami Kpa. Ponadto projektodawca wskazuje, że przedsiębiorcy celowo składają skargę od decyzji wyłącznie w celu odsunięcia terminu konieczności zapłaty kary pieniężnej. Przede wszystkim wskazać należy, że przywilej złożenia skargi na decyzję organu administracji publicznej o nałożeniu kary pieniężnej z pewnością nie jest uzależniony od kwestii terminu wykonalności decyzji. Ponadto odsunięcie konieczności wpłaty kary do momentu rozstrzygnięcia sądowego pozwala na uniknięcie niepotrzebnych przepływów finansowych pomiędzy stroną a organem administracji publicznej w przypadku sądowego uchylecia decyzji. Wyłącznie w odniesieniu do GITD liczba decyzji uchylonych przez sądy administracyjne wynosiła: w roku 2011 - 173 decyzje, w roku 2012 – 172 decyzje, w roku 2013 – 272 decyzje oraz w roku 2014 – 431 decyzji. Zatem w przypadku obowiązku zapłaty kary wynikającej z decyzji administracyjnej następował po zakończeniu procedowania sprawy w toku instancji, znacznie wzrosną koszty obsługi</p>	SPFT	Uwaga uwzględniona

			<p>zwrotów niesłusznie pobranych kar pieniężnych. Ponadto obowiązujący w chwili obecnej przepis odzwierciedlał przyjętą w innych transportowych aktach prawnych koncepcję uiszczania kar. Mianowicie zgodnie z art. 140ac ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wykonalność decyzji administracyjnych również podlega wstrzymaniu w przypadku złożenia skargi do Sądu Administracyjnego. Nie sposób zatem zrozumieć logiki prawodawcy, który w zakresie szeroko rozumianego prawa transportowego w każdym z wydawanych aktów prawnych ustala inne zasady wykonalności nakładanych kar w drodze decyzji administracyjnej (zasadnicze różnice widoczne są pomiędzy ustawą o drogach publicznych, ustawą – prawo o ruchu drogowym oraz projektowana nowelizacją itd). Reasumując SPFT stoi na stanowisku, iż dotychczasowe zapisy UTD odnośnie określania zasad wykonalności decyzji są optymalne, słuszne i nie wymagają nowelizacji.</p>		
45		Jw.	<p><i>Art. 93 ust 2. Decyzja ostateczna, o której mowa w ust. 1, 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:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) odrzucenia skargi, 2) cofnięcia skargi, lub 3) wydania przez sąd prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi. <p>Wykreślenie przepisu art. 93 ust. 2 jest niczym nie uzasadnione. Nie istnieją żadne podstawy do jego uchylecia.</p> <p>Wyraźnie, bez żadnego skrepowania, wskazano w uzasadnieniu, że: „Uchylenie przedmiotowego przepisu spowoduje bowiem, że decyzja o nałożeniu kary pieniężnej będzie podlegać wykonaniu z chwilą, gdy stanie się ostateczna”. Ponadto uzasadnienie projektu wskazuje, iż zmiana ma usunąć niezgodność przepisów o wykonalności</p>	OSPO	Uwaga uwzględniona

			decyzji o nałożonej karze z przepisami KPA. Należy przypomnieć, iż Ustawodawca wprowadził ten przepis stosunkowo niedawno, bo w 2012 r. i niezrozumiałe jest wycofywanie się z tychże postanowień.		
46		Jw.	Zrzeszenie protestuje przeciwko zmianom art. 93 i uchyleniu ustępu 2. Praktyka wykonalności decyzji była kompromisem między środowiskiem transportowym a stroną rządową. Wzrost odwołań od decyzji nakładanych przez organy kontrolne, nie może być powodem zmiany przepisów prawa. Prawo do odwołania należy do jednych z podstawowych praw obywatelskich zawartych w Konstytucji RP	ZMPD	Uwaga uwzględniona
47	Art. 1 pkt 17	w art. 94 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „ 2. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dnia od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna w toku instancji. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.	Zmiana brzmienia art. 94 ust. 2 spowoduje, iż utrzymana w mocy przez organ administracyjny kara będzie musiała zostać uiszczona w ciągu 14 dni, bez względu na to, czy przedsiębiorca wnieśnie skargę do WSA: <i>Art. 94 [Uiszczenie kary pieniężnej] – AKTUALNE BRZMIENIE</i> <i>2. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o jej nałożeniu stała się wykonalna. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.</i> BRZMIENIE PROPONOWANE PRZEZ MINISTERSTWO <i>art. 94 ust.2. Karę pieniężną uiszcza się na właściwy rachunek bankowy w terminie 14 dnia od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna w toku instancji. Koszty związane z jej przekazaniem pokrywa zobowiązany podmiot.</i> W uzasadnieniu wskazano, że powrót do zasad wykonalności decyzji administracyjnej, spowoduje, iż strona będzie racjonalnie rozważać kwestię wniesienia skargi do WSA. Oznacza to że w opinii twórców projektu – przewoźnik korzystających z prawa do sądu działa	OSPO	Uwaga uwzględniona

			<p>nieracjonalnie. Mając na uwadze w ostatnim okresie wielokrotne odmowy rozkładania przewoźnikom nałożonych kar na raty, proponowana zmiana ma raczej na celu jak najszybsze egzekwowanie kar administracyjnych, a niewiele wspólnego z wydaniem prawidłowej decyzji administracyjnej.</p>		
48	<p>Art. 1 pkt 16 i 17</p>		<p><u>Zmiany dotyczące wykonalności sankcji administracyjnych</u></p> <p>Ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzono zasadę, iż wszelkie ostateczne decyzje administracyjne o nałożeniu sankcji (kar pieniężnych) są wykonalne - w przypadku złożenia skargi na decyzję do sądu administracyjnego - dopiero po odrzuceniu skargi, po cofnięciu skargi lub po wydaniu przez sąd prawomocnego orzeczenia o jej oddaleniu skargi.</p> <p>Ratio legis wprowadzonej w 2011 r. zasady zawiera uzasadnienie zawarte w druku sejmowym 4061 z 2.03.2011 r.(strona 7 i 8):</p> <p><i>„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 <i>acquis communautaire</i>. Natychmiastowa wykonalność kary wydaje się być sprzeczna z prawem do sądowej kontroli nałożonej kary</i></p>	TLP	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

		<p><i>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. "</i></p> <p>Mając na uwadze powyższe uzasadnienie należy wskazać, iż ustawodawca z pełną świadomością celowo wprowadził lex specialis w stosunku do przepisów kpa. Należy wskazać także na fakt, iż wprowadzona w 2011 r. zasada była w trakcie procesu legislacyjnego przedmiotem oceny zarówno Biura analiz sejmowych, jak i administracji rządowej, która w pełni ją zaakceptowała. W tym stanie rzeczy zdziwienie budzić może fakt, iż propozycja powrotu do stanu prawnego sprzed 2011 r. (uchylenie przepisu art. 93 ust. 2 oraz modyfikacja przepisu art. 94 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym) uzasadniana jest przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju koniecznością</p>		
--	--	--	--	--

		<p>usunięcia niezgodności w kpa, cyt: „<i>Proponowana zmiana ma na celu usunięcie niezgodności przepisów o wykonalności decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenia warunków lub obowiązków wykonywania przewozu drogowego z przepisami ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego...</i>”. Na marginesie trzeba zaznaczyć, iż ogólne zasady wykonalności decyzji administracyjnej zostały wprowadzone na początku lat 60-tych, czyli w czasach, gdy postępowanie administracyjne regulowane KPA nie było prowadzone w sprawach zaliczanych w piśmiennictwie do „karno-administracyjnych”. Ówczesnemu ustawodawcy chodziło o wyeliminowanie sytuacji niepewnego stanu faktycznego i przyśpieszenie „obrotu prawnego”. Dlatego też na tamtym etapie tworzenia przepisów KPA, kwestia wykonalności decyzji nie budziła wątpliwości z punktu widzenia zagwarantowanego ustawą zasadniczą prawa do sądu. Obecnie jednak w przypadku uprzedniego wykonania decyzji o nałożeniu sankcji karno-administracyjnej prawo do sądu staje się prawem iluzorycznym.</p> <p>Sprzeciw budzić może zawarte w uzasadnieniu projektu z dnia 13 lutego stwierdzenie, iż cyt.: „<i>powrót do zasad ogólnych dotyczących wykonalności decyzji administracyjnych, przewidzianych przepisami k.p.a. i p.p. s.a. spowoduje, że strona w sposób racjonalny będzie rozważała wniesienie skargi do sądu administracyjnego, podyktowany wyłącznie zarzutami naruszenia przepisów prawa materialnego lub procesowego, a nie chęcią odsunięcia w czasie wykonalności decyzji administracyjnej...</i>”. Parafrazując w tym miejscu argumentację Ministerstwa i sprowadzając sprawę ad absurdum, być może należy się już wkrótce spodziewać propozycji, aby zmienić prawo karne tak, aby wyrok wykonywany był już po rozpoznaniu sprawy w pierwszej</p>		
--	--	--	--	--

		<p>instancji, co pozwoliłoby na zapobieżenie sytuacji, iż skazany wnosi apelację w celu odroczenia kary i spowodowałoby, że będzie on rozważać będzie wniesienie środka odwoławczego w sposób racjonalny.</p> <p>Z przedstawionej wyżej argumentacji wynika niestety, iż faktycznym problemem dla Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju jest odsunięcie w czasie egzekucji kar pieniężnych, które jest w tym wypadku ważniejsze niż utrzymanie rozwiązania chroniącego przed nieuzasadnioną sankcją uczciwego przedsiębiorcę, w sytuacji gdy wykonanie tej nieuzasadnionej sankcji mogłoby spowodować nieodwracalne szkody. Dziwić może jedynie fakt, iż 25 lat po transformacji ustrojowej administracja rządowa w otwarty sposób przyznaje się, że zakłada złe intencje przedsiębiorców oraz lekceważy będącą podstawą państwa prawa zasadę „Satius esse impunitum relinqui facinus nocentis quam innocentem damnari”, przy czym w tym konkretnym przypadku nie chodzi nawet o pozostawienie naruszenia bez sankcji, a jedynie o jej odroczenie.</p> <p>Niezależnie od powyższych uwag zaproponowany powrót do ogólnych zasad wykonalności decyzji administracyjnej ewidentnie oznaczać będzie znaczące pogorszenie sytuacji obwinionego podmiotu!</p> <p><u>Mając na uwadze powyższe, postulujemy skreślenie zaproponowanych przepisów art. 1 pkt 16 i pkt 17.</u></p> <p>Próba zmiany obowiązującej obecnie zasady o wykonalności kary ma tym większe znaczenie, że w projekcie równolegle proponuje się szereg innych przepisów wprowadzających analogiczne rozwiązania. Dotyczy to art. 1 pkt 3 lit. a i pkt 11 projektu.</p>			
49	Art. 1	uchyla się art. 94a	Uchylenie art. 94a, w świetle którego nałożoną karę	OSPO	Uwaga uwzględniona

	pkt 18		pieniężną uważa się za niebyłą po upływie 2 lat od dnia wykonania decyzji administracyjnej o jej nałożeniu - bynajmniej nie spowoduje prawidłowego wykonanie przepisów rozporządzenia 1071/2009. Uzasadnienie wskazuje, iż chodzi o badanie przesłanek dobrej reputacji, jednak całkowicie pomija fakt, iż ww. przepis odnosi się do kar nakładanych na przedsiębiorstwa transportowe i to również wobec nich karę pieniężną uważa się za niebyłą. Zawężanie znaczenia ww. przepisu tylko do osób fizycznych jest niedopuszczalne i zagraża interesom przedsiębiorstw.		W wyniku decyzji MiIR projekt ustawy nie przewiduje uchylenia art. 94a.
50		Jw.	Jednocześnie z uwagi na bardzo wysokie kary za naruszenia w transporcie drogowym, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wnioskuje za zachowaniem w dotychczasowym brzmieniu art. 94 ust. 2 i 94a ustawy o transporcie drogowym.	ZMPD	Uwaga uwzględniona – uzasadnienie j.w.
51		Jw.	Propozycja uchylenia art. 94a ze względu na bardzo lakoniczne wyjaśnienia, których projektodawca udzielił w uzasadnieniu, zupełnie niezrozumiała, należy ocenić negatywnie.	ZPP	Uwaga uwzględniona – uzasadnienie j.w.
52		Jw.	<u>Zmianv dotyczące uznawania nałożonych sankcji za niebyłe</u> W art. 1 pkt 18 projektu proponuje się uchylenie przepisu art. 94a ustawy o transporcie drogowym stanowiącego, iż nałożoną karę pieniężną uważa się za niebyłą po upływie 2 lat od dnia wykonania decyzji administracyjnej o jej nałożeniu. Uzasadnieniem dla tej zmiany ma być rzekome, cyt.: „zapewnienie prawidłowego wykonania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie badania przesłanek dobrej reputacji związanych z popełnieniem poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, wynikających z sankcji ustalonych w decyzjach administracyjnych”. Niestety powyższa argumentacja jest	TLP	Uwaga uwzględniona – uzasadnienie j.w.

		<p>na tyle ogólna, iż nie zawiera jakichkolwiek faktycznych informacji pozwalających ustalić ratio legis zaproponowanej zmiany.</p> <p>Z kolei odnosząc się merytorycznie do obowiązującego obecnie przepisu art. 94a ustawy o transporcie drogowym określającego zasadę „zatarcia” naruszeń prawa administracyjnego, należy wskazać, iż jest on w 100% zgodny z przepisem art. 16 ust. 2 lit. e ww. rozporządzenia (WE) 1071/2009 (<i>w KRE są ujęte naruszenia, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat</i>) i pozwala precyzyjnie określić na gruncie polskiego prawa administracyjnego dzień, w którym m.in. należy usunąć naruszenie z Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. W tym stanie rzeczy tym bardziej niezrozumiałe jest uzasadnienie rządowej propozycji stwierdzającej konieczność uchylecia przepisu w celu wykonania ww. rozporządzenia. Wręcz przeciwnie, uchYLECIE przepisu art. 94a może wywołać niezgodność polskiej ustawy z przepisami rozporządzenia (WE) 1071/2009 pozwalając de facto uznać brak dobrej reputacji po wielu latach od nałożenia sankcji za naruszenie (art. 7d ust. 1 nie zawęża naruszeń będących podstawą rozstrzygnięcia do wyłącznie naruszeń ujętych w KREPTD). Ponadto należy wskazać, iż obecny przepis art. 94a stanowi na podstawie obecnego przepisu art. 7e pkt 3 ustawy o transporcie drogowym krajowy środek rehabilitujący lub inny środek o skutku równoważnym zgodny z przepisem art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) 1071/2009.</p> <p><u>W tym stanie rzeczy postulujemy skreślenie proponowanego przepisu art. 1 pkt 18 projektu oraz art. 1</u></p>		
--	--	---	--	--

			<u>pkt 4 lit. b.</u>		
53	Art. 1 pkt 19	załącznik nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy. Nieokazanie jednego z niniejszych dokumentów: 1.1. wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego - 500 1.2 wypisu z licencji - 500 1.3 innego dokumentu, o którym mowa w art. 87 ustawy, wymaganego w związku z wykonywanym przewozem drogowym - 500	1) ad. L.p. 1.1., 1.2. i 1.3. – uważamy, że proponowane tu kary są zbyt wysokie i proponujemy obniżyć je do 200 zł. To, że kierowca z jakichś przyczyn zapomniał zabrać ze sobą do pojazdu te dokumenty, nie powinno stanowić przyczyny tak wysokiej sankcji. Zawsze można sprawdzić, czy przewoźnik posiada taki dokument. Ponadto, za to przewinienie organ kontrolny i tak musi nałożyć kary na osobę zarządzającą transportem oraz na przedsiębiorcę. W tym bowiem przypadku, brak jest w Ustawie określeń wyłączających odpowiedzialność przewoźnika za określone w załączniku sankcje.	PIGTSi S	Uwaga wyjaśniona W związku z licznymi uwagami do projektowanych przepisów załączników 1-3 ustawy podjęto decyzję o pozostawieniu załączników 1-3 do ustawy o transporcie drogowym w niezmienionym kształcie.
54		Lp. 3. Nieokazanie dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia wymaganego w związku z wykonywaniem przewozu drogowego - 100	L.p. 3. – uważamy, że należy tu doprecyzować, o jakie szkolenia specjalistyczne chodzi, ponieważ np. w L.p. 2 wymienione są już szkolenia okresowe, a więc czy poza wpisem do prawa jazdy kodu „95” kierowca miałby jeszcze wozić ze sobą świadectwo kwalifikacji zawodowej, aby chronić się przed zarzutami z L.p. 3? Ponadto w l.p. 16 i 17 nakłada się obowiązek posiadania dokumentów świadczących, że kierowca ma kwalifikacje od przewozu żywych zwierząt. Czy za brak takich uprawnień będzie karany na podstawie przepisów z l.p. 3 i l.p. 16 i 17? Ponadto poprzednio była to kara 500 zł a teraz jest obniżana do 100 zł. Mamy więc wątpliwość, czy takie obniżenie wysokości kary jest zasadne, np. w przypadku braku przeszkolenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych (ADR) czy przewozu artykułów spożywczych (ATP). Proponujemy tu wymienić rodzaje dokumentów i rodzaje szkoleń oraz zróżnicować stawki w	PIGTSi S	Jw.

			zależności od rodzaju szkolenia i związanego z tym poziomu stwarzanego zagrożenia a także zróżnicować stawki za nieokazanie dokumentu, gdzie tak wysokość mogłaby być 100 zł, od samego faktu braku wymaganego szkolenia, za co wysokość kary powinna być zdecydowanie wyższa.		
55		L.p. 4.1. – 4.5.2	Lp. 4.1 - 4.5.2 - Zrzeszenie uważa, że zawarte w powyższych punktach naruszenia dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowcy nie odpowiadają sankcjom z załącznika 3. Jednocześnie uważamy, że karanie za te same naruszenia kierowcy i przedsiębiorcy jest niedopuszczalne. Przedsiębiorca nie ma realnego wpływu na znaczną część działania kierowcy.	ZMPD	Jw.
56		L.p. 4.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy o czas: 4.2.1 - do 30 minut – 50 4.2.2 - za każde następne rozpoczęte 30 minut - 150	L.p. 4.2. – popieramy zmniejszenie kary za pierwsze 30 min. do 50 zł. Jednocześnie nie rozumiemy, dlaczego likwidowany jest dotychczasowy zapis „o czas powyżej 15 minut do 30 minut”. Dotychczas organy kontrolne miały możliwość nie wszczynania postępowania za drobne naruszenia do 14 minut. Obecnie, gdyby to zlikwidowano, to przekroczenie o 1 minutę musiałyby być ścigane a przecież nie da się na trasie tak dokładnie realizować przewozów. Proponujemy ten zapis utrzymać bez zmian, ponieważ organy kontrolne w innych państwach także stosują tolerancję co najmniej 10-15 minutową dla tego typu naruszeń.	PIGTSi S	Jw.
57		L.p. 4.3 Skrócenie dziennego czasu odpoczynku o czas: - do jednej godziny -100 - za każdą następną rozpoczętą godzinę - 100	L.p. 4.3. – nie rozumiemy, dlaczego likwidowany jest dotychczasowy zapis „o czas powyżej 15 minut do 30 minut”. Dotychczas organy kontrolne miały możliwość nie wszczynania postępowania za drobne naruszenia do 14 minut. Obecnie, gdyby to zlikwidowano, to przekroczenie o 1 minutę musiałyby być ścigane a przecież nie da się na trasie tak dokładnie realizować przewozów. Proponujemy ten zapis utrzymać bez zmian, ponieważ organy kontrolne	PIGTSi S	Jw.

			w innych państwach także stosują tolerancję co najmniej 10-15 minutową dla tego typu naruszeń.		
58	Lp. 4.5 Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas: - do dwóch godzin – 50 - za każdą następną rozpoczętą godzinę – 50	L.p. 4.5. – nie rozumiemy, dlaczego likwidowany jest dotychczasowy zapis „o czas powyżej 30 minut do dwóch godzin”. Dotychczas organy kontrolne miały możliwość nie wszczynania postępowania za drobne naruszenia do 30 minut. Obecnie, gdyby to zlikwidowano, to przekroczenie o 1 minutę musiałoby być ścigane a przecież nie da się na trasie tak dokładnie realizować przewozów. Proponujemy ten zapis utrzymać bez zmian, ponieważ organy kontrolne w innych państwach także stosują taką tolerancję.	PIGTSi S	Jw.	
59	Lp. 12.3 Niewydanie uprawnionemu pasażerowi przed rozpoczęciem przewozu wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego ustawową zniżkę - 1000	L.p. 12.3. – proponujemy zlikwidować ten zapis. Nie rozumiemy, dlaczego dodano ten nowy punkt – naszym zdaniem jest to takie samo przewinienie jak w l.p. 12.2. Ponadto, jeżeli miały to być bilety ulgowe, to czy kara była stosowana zarówno na podstawie l.p. 12.2. i 12.3.? Zwracamy także uwagę, że ustawa o ulgowych przejazdach przestanie obowiązywać 31 grudnia 2016 r. w większości przewozów publicznych, a więc nie widzimy sensu wprowadzania tego przepisu na okres około jednego roku. Później, po 1 stycznia 2017 r. ustawa o ulgowych przejazdach będzie obowiązywała wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, a więc jeżeli Rząd chce kogokolwiek dyscyplinować w tym zakresie, to adresatem tych sankcji powinien być wójt, starosta lub marszałek województwa a nie kierowca czy przedsiębiorca, ponieważ oni nie będą mieli już żadnego interesu, aby takich biletów nie wydawać. Rząd powinien taki przepis wprowadzić od 1 stycznia 2002 r. a nie obecnie, czy może jest to próba naprawienia 13-letniej opieszałości urzędników. Wprowadzenie tego przepisu tylko na jeden rok, naszym zdaniem, nie ma już żadnego sensu.	PIGTSi S	Jw.	

60		<p>13.2 Przewożenie w pojeździe wykonującym przewóz drogowy przedmiotów lub urządzeń, które mogłyby zostać użyte w celu manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenie rejestrujące - 2000</p>	<p>prorowadzenie w lp. 13.2 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie drogowym naruszenia o treści „Przewożenie w pojeździe wykonującym przewóz drogowy przedmiotów lub urządzeń, które mogłyby zostać użyte w celu manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenie rejestrujące” 2000 zł pozwala na zbyt rozszerzającą wykładnię i może prowadzić do nadużyć ze strony służb kontrolnych w szczególności z uwagi na brak ustawowej definicji „przedmiotu lub urządzenia które może zostać użyte do manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenie rejestrujące”. Podając skrajny przykład: jeżeli kierowca wypisując wykresówkę dokona pomyłki w zapisie daty lub przebiegu, to czy w oparciu o przywołany przepis długopis którym dokonano quasi fałszerstwa będzie „przedmiotem” użytym do manipulowania danymi? Z uwagi na sposób postępowania inspektorów GITD nie należy liczyć na roztropność i rozważę organów kontroli. W ocenie SPFT zatem określenie wskazanego naruszenia pozwala na zbyt dużą wykładnię – podstawę prawną naruszenia należy zatem doprecyzować;</p>	SPFT	Jw.
61		Jw.	<p>Uważamy, że sankcja nie może dotyczyć przewożenia w pojeździe przedmiotu, który mógłby zostać użyty w celu manipulowania danymi z tachografu. Poza tym powinno się w ustawie określić jakie urządzenia mogą służyć powyższemu celom i są zabronione. Za niedopuszczalne uznajemy wprowadzenie sankcji za przewożenie urządzenia, które tylko w domyśle mogłyby zostać użyte w niedozwolonym celu.</p>	ZMPD	Jw.
62		Jw.	Sposób przedstawienia zmian w zakresie załączników do	ZPP	Jw.

		ustawy, jak i niektóre ze zmian co do ich merytorycznej treści należy ocenić negatywnie. Projektodawca przedstawił proponowany kształt załączników, gdzie punkty, w których wysokości grzywien za poszczególne naruszenia nie różnią się w żaden sposób od dotychczasowych, przeplatają się z punktami, w których kwoty grzywien są inne od dotychczasowych (często w sposób nieuzasadniony przez projektodawcę, a więc i niezrozumiały z perspektywy czytelnika aktu prawnego) a nawet z tymi, w których wprowadza się zupełnie nowe rodzaje naruszeń. Szczególnym przypadkiem jest pkt 13.2 gdzie do naruszenia opisanego jako „przewożenie w pojeździe wykonującym przewóz drogowy przedmiotów i urządzeń, które mogłyby zostać użyte w celu manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenia rejestrujące” przypisana jest wartość grzywiny w wysokości 2000 zł. wydaje się, że nawet odbiorca niebędący specjalistą w zakresie manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenia rejestrujące, jest skłonny przypuścić, że urządzeń, które mogłyby zostać użyte do takiego celu, jest mnóstwo. Należy zauważyć, że proponowany fragment załącznika zawiera postulat, by karać grzywną za przewożenie przedmiotów należących do jakiejś nieokreślonej grupy narzędzi, które „mogą być użyte” do manipulowania danymi rejestrowanymi przez urządzenia rejestrujące, co stanowi propozycję nie do przyjęcia.		
63	Lp. 13.4 Niezgłoszenie odpowiedniemu organowi faktu utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy – 500	Wprowadzenie w lp. 13.4 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie drogowym naruszenia o treści „Niezgłoszenie odpowiedniemu organowi faktu utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy” jest nieprecyzyjne. Rozporządzenie 3821/85 pozwala bowiem na zgłoszenie faktu utraty bądź uszkodzenia karty w terminie 7 dni od momentu stwierdzenia tego faktu. W ocenie SPFT do wskazanego przepisu należy dodać: „... w wymaganym terminie”.	SPFT	Jw.

64	Jw.	Proponujemy wykreślić z uwagi na brak możliwości sprawdzenia faktu zgłoszenia organowi utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy.	ZMPD	Jw.
65	Jw.	L.p. 13.4. – proponujemy zlikwidować ten zapis. Nie rozumiemy, dlaczego dodano ten nowy punkt. Przecież za brak karty czy jazdę – ponad dopuszczalną ilość dni – kierowca ponosi odpowiedzialność w kwocie 2.000 zł na podstawie l.p. 13.3. Ponadto, gdy kierowca nie ma karty lub ma uszkodzoną kartę, to wiadomo, że nie będzie rejestrował na niej zapisów, a więc nie rozumiemy, czy kierowca miałby być wtedy karany tylko na podstawie l.p. 13.3, czy na podstawie l.p. 13.4 a może Rząd chce go karać za jedno i za drugie jednocześnie!	PIGTSi S	Jw.
66	L.p. 13.5 Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch ważnych kart kierowcy – 2000	L.p. 13.5. – proponujemy doprecyzować ten przepis, ponieważ nie rozumiemy, w jaki sposób kierowca może „zdobyć” dwie karty do tachografu cyfrowego. Czy chodzi tutaj o dwie karty wydane dla tego samego kierowcy przez uprawnione do tego w Unii Europejskiej organa państwowe czy o karty bezprawnie „przywłaszczone” na skutek czego kierowca stał się jej posiadaczem. Jeżeli miałyby to być dwie karty wydane jednemu kierowcy, to oznaczałoby to, że PWPW dopuszcza wydawanie kilku kart dla tego samego kierowcy bez sprawdzania tego w systemie UE, a całą odpowiedzialność za urzędniczy bałagan przerzuca się na kierowcę. Natomiast, gdyby chodziło o przypadek złożenia przez kierowcę fałszywego oświadczenia o zagubieniu poprzedniej karty, to byłaby to już odpowiedzialność karna i należałoby złożyć stosowne zawiadomienie do organów ścigania a nie powinna być stosowana dodatkowa odpowiedzialność administracyjna.	PIGTSi S	Jw.
67	Jw.	Proponujemy wykreślić słowo „posiadanie” i zamienić na	ZMPD	Jw.

			„używanie”.		
68	<p>13.7 Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym urządzeniem rejestrującym lub cyfrowym urządzeniem rejestrującym po upływie okresu, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - 1000</p> <p>13.8 Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty lub z kartą uszkodzoną po upływie okresu, o którym mowa w art. 16 ust. 3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - 500</p>	<p>13.7. i 13.8. – przywołane jest tu Rozporządzenie 3821//85, które od 1 marca 2014 r. nie obowiązuje. Te sprawy obecnie regulowane są nowym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.</p>	PIGTSi S	Jw.	
69	<p>L.p. 13.15. Umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych – za każdą wykresówkę lub wydruk 300</p>	<p>L.p. 13.15. – określenie „<i>nieczytelnych wpisów ręcznych</i>” budzi wątpliwości. Kto i na jakiej podstawie będzie oceniał czy wpis ręczny jest czytelny czy nieczytelny? Wpisujący to kierowca będzie uważał, że wpis jest czytelny i kto będzie to rozstrzygał? Nie każdy posiada umiejętności kaligraficzne. Należy to bardziej doprecyzować. Ponadto proponowana kara 300 zł jest zbyt wysoka a więc</p>	PIGTSi S	Jw.	

			proponujemy ja obniżyć do 50 zł.		
70		13.17 Używanie tej samej wykresówki lub karty kierowcy przez kilku kierowców 2000	L.p. 13.17. – Nie rozumiemy kogo ten przepis ma dotyczyć? Czy tylko kierowcy, którego w danej chwili „przyłapano” na tym przewinieniu czy może kontrolujący będzie z tego przepisu dochodził kar od wszystkich „zamieszanych” w sprawę kierowców? Jak będą traktowane przypadki, gdy ten drugi kierowca samowolnie – bez wiedzy i zgody pierwszego kierowcy – użyje jednak cudzej karty lub wykresówki. Wysokość kary jest tak duża, że nie powinno tu być żadnych wątpliwości, kto i kiedy będzie pociągany do odpowiedzialności finansowej.	PIGTSi S	Jw.
71		Jw.	Proponujemy dodać zapis: „dla każdego kierowcy”. Jednocześnie wydaje nam się trudne do udowodnienia używanie przez dwóch kierowców tych samych wykresówek.	ZMPD	Jw.
72		L.p. 13.18. Jednoczesne używanie przez kierowcę kilku wykresówek lub kart kierowcy albo cudzej wykresówki lub karty kierowcy 2000	L.p. 13.18. – jest to bardzo podobny przepis jak l.p. 13.5. Nie rozumiemy jak te dwa przepisy mają być stosowane i czym w tym przypadku różni się „posiadanie” od „używania” ? Jeżeli kierowca podniesie z ziemi kartę kolegi to niewątpliwie ją w danej chwili posiada i czy to oznacza, że jak zobaczy to kontrolujący to na podstawie l.p. 13.5 już nałoży karę 2.000 zł. Czy jak kontrolujący stwierdzi na podstawie l.p. 13.18. używanie dwóch kart, to nałoży 2.000 zł z tego tytułu oraz dodatkowo z tytułu l.p. 13.5. ponieważ niewątpliwie w takim przypadku „posiadanie” innej karty ma miejsce. Należy te dwa przepisy doprecyzować, aby nie było problemów z ich stosowaniem.	PIGTSi S	Jw.
73		L.p. 13.19 Okazanie wykresówki, która nie zawiera	L.p. 13.19. – w tym przepisie dodaje się nowy punkt „7. <i>Godziny zmiany pojazdu, jeżeli jest wymagany</i> ”. Nie	PIGTSi S	Jw.

		wymaganego wpisu: 1. imienia lub nazwiska kierowcy 2. numeru rejestracyjnego pojazdu 3. miejsca lub daty początkowej użytkowania wykresówki 4. miejsca lub daty końcowej używania wykresówki 5. stanu licznika kilometrów w chwili rozpoczęcia użytkowania pojazdu 6. stanu licznika kilometrów w chwili zakończenia użytkowania pojazdu 7. godziny zmiany pojazdu, jeżeli jest wymagany - 50 za brak każdego wpisu	wiemy, o co tu chodzi i jakie przepisy prawa wymagają wprowadzania godziny zmiany pojazdu. Czyżby to była sytuacja, gdy kierowca kończy pracę na jednym pojeździe i zaczyna na drugim, do którego poprzednia wykresówka nie „pasuje” i powstaje problem jak zaznaczyć na tych dwóch wykresówkach prace w całej dobie? Jeżeli o to chodzi, to naszym zdaniem ten nowy zapis należy usunąć, ponieważ – mamy nadzieję – że kontrolujący się tego jednak domyśli widząc z jednego dnia dwie różne wykresówki.		
74		L.p. 23 Rozmieszczenie lub zabezpieczenie przewożonego ładunku niezgodne z obowiązującymi normami - 400	L.p. 23 - Proponujemy dodać zapis: „o ile wynika to z zapisów w liście przewozowym lub liście CMR, że kierowca mógł dokonać tych czynności podczas załadunku”. W naszym przekonaniu może być bowiem taka sytuacja, że kierowca nie ma realnego wpływu na rozmieszczenie i zabezpieczenie ładunku, gdyż przy nim fizycznie nie uczestniczy. Może to wynikać ze szczególnych warunków podczas załadunku. Jednakże w takim przypadku odpowiednia adnotacja powinna znaleźć się w liście przewozowym lub liście CMR. Dlatego proponujemy jak wcześniej.	ZMPD	Jw.
75	Art. 1 pkt 20	Załącznik nr 2 3. Dopuszczenie do wykonywania przewozu	Wiele kar jest przewidzianych w wysokości o połowę wyższej niż w dotychczasowej treści. Przykładowo każda poniższa kara przewidziana jest w	OSPO	Jw.

		<p>drogowego przez kierowcę, który:</p> <p>3.1- nie ukończył wymaganego w związku z tym przewozem szkolenia – 2000</p> <p>3.2- nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – 2000</p> <p>3.3- nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy - 2000</p> <p>3.4 - nie posiada ważnego prawa jazdy odpowiedniej kategorii wymaganego dla danego rodzaju pojazdu lub zespołu pojazdów - 500</p> <p>3.5- nie posiada ważnej karty kierowcy - 1000</p>	<p>projekcie w wymiarze 2000 zł.</p> <p>3 Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę, który:</p> <p>3.1. -nie ukończył wymaganego w związku z tym przewozem szkolenia 1000/będzie 2000</p> <p>3.2. nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy 1000/będzie 2000</p> <p>3.3. -nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy 1000/będzie 2000</p> <p>Dodane są uchybienia, których wcześniej załącznik nr 2 nie przewidywał, np.:</p> <p>- dopuszczenie do wykonywania przewozu przez kierowcę, który:</p> <p>nie posiada ważnego prawa jazdy – 500</p> <p>nie posiada ważnej karty kierowcy – 1000.</p> <p>Stawiamy jasne pytanie czym jest uzasadniona taka sankcja jeśli kierowca w momencie zatrudnienia posiada odpowiedni kwalifikacje, a utratę ich może w każdej chwili zataić przed zarządzającym. Karanie kierowców za takie naruszenie uważamy za zasadne, nie znajdujemy zrozumienia dla karania osób zarządzających i wnosimy o wykreślenie tych kar z projektu załącznika.</p>		
76	L.p. 3 jw.		<p>Proponujemy wykreślić punkt 3.1, 3.2 i 3.3. Powyższe sprawdzenie nie należy do zarządzającego transportem a do osoby zarządzającej kadrami. Badania psychologiczne, badania o braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy – zgodnie z art. 391 ust 3 – są równoznaczne z badaniami wstępnymi lub okresowymi w rozumieniu art.</p>	ZMPD	Jw.

			229 § 1i2 Kodeksu pracy.		
77		Lp. 3 jw.	<p>L.p. 3. – nie rozumiemy sensu tego przepisu oraz wysokości kar za poszczególne naruszenia.</p> <p>W L.p. 3.1. należałoby dokładnie rozpisać, o jaki rodzaj dokumentów i jakie rodzaje szkoleń chodzi oraz koniecznie zróżnicować wysokość kar. W zał. nr 1 zaproponowano 5-krotne obniżenie kar dla kierowców za brak szkoleń a jednocześnie przedsiębiorcom kary za brak szkoleń z 1.000 zł byłyby podwyższone na 2.000 zł.</p> <p>Naszym zdaniem należy te kary koniecznie zróżnicować, aby np. w przypadku braku przeszkolenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych (ADR) czy przewozu artykułów spożywczych (ATP) kary były zdecydowanie wyższe niż za inne szkolenia mniej zagrażające bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p> <p>W L.p. 3.2. i 3.3 wprowadza się podwyższone dwukrotnie kary za brak badań lekarskich i psychologicznych a jednocześnie w L.p. 3.4. jest nowa 500 zł kara za brak ważnego prawa jazdy. Przecież już chyba wszyscy kierowcy zawodowi muszą mieć wpisany kod „95” do prawa jazdy. Jak więc te trzy przepisy (3.2., 3.3. i 3.4.) będą stosowane w praktyce? Nakładane będą 2 kary za brak tych badań a trzecia kara za brak nowego prawa jazdy? Naszym zdaniem powinna zostać tylko jedna kara 2.000 zł za brak prawa jazdy z ważnym wpisem kodów „95” przy odpowiednich kategoriach prawa jazdy.</p> <p>Nie rozumiemy przyczyn wprowadzania nowej kary w L.p. 3.5. za brak ważnej karty kierowcy. Karta jest dokumentem osobistym kierowcy a przedsiębiorca może akurat zatrudnić takiego kierowcę, np. na trasach regularnych do 50 km, na pojazdach wyposażonych w tachograf analogowy czy na pojazdach, w których tachografy nie są obowiązkowe. Przecież wtedy nikt w takim przedsiębiorstwie nie będzie pytał, czy kierowca ma</p>	PIGTSi S	Jw.

			w ogóle kartę do tachografu cyfrowego lub czy utraciła ona ważność. Można by jeszcze zrozumieć sankcję karną dla przedsiębiorcy, jeżeli zatrudni kierowcę na pojeździe z tachografem cyfrowym, ale wtedy brzmienie l.p. 3.5. winno być zupełnie inne.		
78		Lp. 3.1 – 3..3 jw.	W treści lp. 3.1, 3.2, 3.3 załącznika nr 2 podniesiono o 100% wartości poszczególnych kar pieniężnych określając je na maksymalnej wysokości określonej w art. 92a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym. Przede wszystkim projektodawca nie wskazał w uzasadnieniu nowelizacji jakie przesłanki stały za koniecznością tak drastycznego podniesienia kar pieniężnych w omawianym zakresie. Z pewnością kara pieniężna ma mieć charakter dyscyplinujący i prewencyjny, jednak zbyt częste sięganie przez ustawodawcę po najwyższy wymiar kary pieniężnej budzi wątpliwości odnośnie faktycznego celu ustawodawcy. Nadrzędnym celem nowelizacji nie może być bowiem wyłącznie aspekt zaspokojenia interesu Skarbu Państwa. Kara musi być oczywiście adekwatna do powstałego naruszenia, ale nie może prowadzić ukaranego obywatela do pobawienia go środków do życia. Średnie wynagrodzenie pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowniczych w przedsiębiorstwie transportowym (w zakresie odpowiedzialności określonej dla zarządzającego transportem) waha się w zależności od regionu kraju od 3 do 5 tysięcy złotych. Kara pieniężna określona w obecnej ustawie (w wysokości 1000 zł) stanowi w ocenie SPFT wystarczająco dotkliwą sankcję dla zarządzającego transportem i nie sposób odnaleźć wyraźnych przesłanek prawnych czy społecznych dla tak drastycznego zwiększenia wysokości kary wg. projektu nowelizacji.	SPFT	Jw.
79		L.p. 12 Dopuszczenie do skrócenia przez kierowcę	L.p. 12. – nie rozumiemy sensu tego przepisu! Czy kara będzie przysługiwała za odpoczynek, np. w sytuacji, gdy:	PIGTSi S	Jw.

		odpoczynku dobowego powyżej 6 godzin - 1500	11 godz. minus 6,1 godz. skrócenia = tylko 4,9 godz. faktycznego odpoczynku dobowego? Czy może faktyczne wykorzystanie tylko 3,1 godz. odpoczynku dobowego skróconego będzie już bezkarne? Należy to koniecznie doprecyzować, aby nie było problemów interpretacyjnych.		
80		Jw.	W lp. 12 załącznika nr 2 projektodawca przewiduje sankcję w wysokości 1500 zł za „Dopuszczenie do skrócenia przez kierowcę odpoczynku dobowego powyżej 6 godzin”. Pojęcie „odpoczynek dobowy” nie funkcjonuje w przepisach rozporządzenia 561/2006. Zgodnie z art. 4 lit. g rozporządzenia 561/2006 prawodawca unijny posługuje się pojęciem „odpoczynku dziennego”. Pojęciem „odpoczynek dobowy” posługuje się zaś ustawodawca w polskiej ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców. Aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych, odnośnie jakiego odpoczynku wprowadzona zostaje sankcja, SPFT proponuje zmianę pojęcia z „odpoczynek dobowy” na „odpoczynek dzienny”.	SPFT	Jw.
81		Lp. 13. Dopuszczenie do przekroczenia przez kierowcę maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 4,5 godziny - 1000	L.p. 13. – nie rozumiemy sensu tego przepisu! W przepisach zał. nr 1 dotyczącego kierowców jest zamiar zlikwidowania istniejącej obecnie 14 minutowej tolerancji a w przepisach dla zarządzających jest zamiar wprowadzenia tolerancji aż o 4,5 godziny przekroczenia dziennego okresu prowadzenia pojazdu! Zapis ten powinien być jasno sprecyzowany, ponieważ z proponowanego brzmienia wynika, że przedsiębiorca będzie mógł tolerować $9+4,5=13,5$ godzin prowadzenia pojazdu w danym dniu!	PIGTSi S	Jw.
82		Lp. 14 Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem: 14.1 - nie posiadającym	L.p. 14. – nie rozumiemy sensu tego przepisu! W pkt. 14.1. jest tolerancja 5 dni prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych! Kto będzie ponosił odpowiedzialność, jeżeli w tym czasie dojdzie np. do	PIGTSi S	Jw.

	<p>ważnego aktualnego badania technicznego dopuszczającego do ruchu powyżej 5 dni - 500</p> <p>14.2 - posiadającym usterki zakwalifikowane jako usterki istotne lub usterki stwarzające zagrożenie, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach -1000</p> <p>14.3 - który nie został wyposażony w wymagane urządzenie rejestrujące - 2000</p> <p>14.4 - który nie posiada ogranicznika prędkości lub w którym ogranicznik prędkości został odłączony - 1000</p>	<p>wypadku z ofiarami w ludziach oraz czy w takiej sytuacji firmy ubezpieczeniowe także będą to tolerowały i wypłacą odszkodowania?</p> <p>W pkt. 14.2 – kto będzie decydował, które usterki są istotne lub stwarzające zagrożenie. Znamy przypadki, że za brak tablicy kierunkowej bocznej w autobusie komunikacji regularnej inspektorzy z uporem nakładają mandaty po 3.000 zł a za brak jednego koła w naczepie 200 zł. Jeżeli ten przepis będzie wprowadzony, to koniecznie należy wyszczególnić poszczególne potencjalne naruszenia i przypisać im zróżnicowaną wysokość kary adekwatną do stwarzanego zagrożenia w ruchu drogowym. Gdyby nakładano kary za brak tablicy kierunkowej bocznej np. po 50 zł a za brak jednego koła w pojeździe po 2.000 zł to jeszcze rozumielibyśmy sens tych przepisów.</p>		
83	L.p.14.1-14.2 i 14.4 jw.	<p>14.1. Wnioskujemy o wykreślenie wyrazów „5 dni”, gdyż liczba dni poruszania się pojazdu bez ważnych badań technicznych, nie powinna mieć znaczenia.</p> <p>14.2. Wnioskujemy o wykreślenie – brak realnej możliwości kontroli zarządzającego nad stanem technicznym pojazdu.</p> <p>14.4. Proponujemy wykreślić „lub w którym ogranicznik</p>	ZMPD	Jw.

			prędkości został odłączony”. Zarządzający może nie mieć realnego wpływu na odłączenie tego ogranicznika Powinna pozostać karalność tylko kierowcy.		
84		Lp. 14.1 -14.3 jw.	Do tej pory zarządzający transportem nie był karany za dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem: - nie posiadającym ważnego aktualnego badania technicznego dopuszczającego do ruchu powyżej 5 dni – 500 - posiadającym usterki jako istotne lub stwarzające zagrożenie, o których mowa w Rozporządzeniu MTBiGM w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów - dokumentów stosowanych przy tych badaniach – 1000 - który nie został wyposażony w urządzenie rejestrujące – 2000 Wprowadzenie powyższych sankcji na osobę fizyczną pełniącą funkcję zarządzającego wymaga uzasadnienia.	OSPO	Jw.
85		L.p. 15. Dopuszczenie do przewozu rzeczy przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą pojazdu lub zespołu pojazdów - 2000	L.p. 15. – chyba prościej byłoby wprowadzić możliwość rejestracji ciężarówek z 48 ton d.m.c. i koniecznie należy zwiększyć dopuszczalne naciski na wszystkich drogach publicznych do 15 ton na oś. Służby kontrolne nie musiałyby już kontrolować nacisków na oś ani ważyć pojazdów, a tak to się napracują a w efekcie i tak wszyscy będą jeździli z przekroczeniami.	PIGTSi S	Jw.
86		Jw.	Wnioskujemy sankcjonowanie tylko w sytuacji jeżeli przekroczenie było możliwe do przewidzenia i wynikało z załączonych do transportu dokumentów, listu przewozowego czy listu CMR. Zdarzają się sytuacje, gdy masa ładunku nie zgadza się z masą ładunku wynikającą z listu przewozowego. Wówczas to nadawca towaru powinien ponosić odpowiedzialność a nie zarządzający	ZMPD	Jw.

			transportem czy przewoźnik.		
87		Jw.	<p>W lp. 15 załącznika nr 2 projektodawca przewidział karę pieniężną w wysokości 2000 zł za naruszenie polegające na dopuszczeniu do przewozu rzeczy przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą pojazdu lub zespołu pojazdów. Powyższa sankcja w ocenie SPFT dotyczy nieprawidłowo implementowanego poważnego naruszenia określonego w pkt 7 załącznika IV rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1071/2009. W komentowanym rozporządzeniu poważne naruszenie określone jest następująco: <i>Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.</i> Zatem sankcja określona w lp. 15 załącznika nr 2 powinna w ocenie SPFT dla zachowania zgodności prawa krajowego z prawem UE odzwierciedlać dokładną treść zawartą w załączniku do rozporządzenia.</p>	SPFT	Jw.
88		L.p. 16 - Dopuszczenie do podłączenia do urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego niedozwolonego urządzenia – 2000	Zarządzający transportem nie powinien ponosić za to naruszenie odpowiedzialności, jedynie kierowca. Wnioskujemy o wykreślenie.	ZMPD	Jw.
89		L.p. 17 - Dopuszczenie do wykonywanie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych niedopuszczonych do przewozu, towarów które są	Podobnie jak w punkcie 15, jeżeli powyższe wynika z dokumentów transportowych, listu przewozowego lub listu CMR.	ZMPD	Jw.

		przewożone w sposób zakazany lub bez oznakowania ich w pojeździe jako towary niebezpieczne - 2000			
90	Art. 1 pkt 21	załącznik nr 3 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszej ustawy	<p>Podstawową wadą proponowanych rozwiązań jest całkowity brak uzasadnienia merytorycznego, prawnego i faktycznego dla horrendalnego wzrostu kar, takich jak :</p> <p>Lp. 1.1.- Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji – z 8 000 do 10 000</p> <p>1.7. - Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w całości lub w części – z 10 000 do 30 000</p> <p>1.6.- Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli drogowej w zakresie norm prowadzenia pojazdu przerw i (...) w sytuacji, gdy nie jest możliwe prawidłowe ustalenie aktywności kierowcy – 10 000 – nowa kara</p> <p>Ponadto powielono nowe kar z Załącznika 2 dla zarządzającego za dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem:</p> <p>1.11.1 - nie posiadającym ważnego aktualnego badania technicznego dopuszczającego do ruchu powyżej 5 dni – 500</p> <p>1.11.2 - posiadającym usterki jako istotne lub stwarzające zagrożenie, o których mowa w Rozporządzeniu MTBiGM w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów - dokumentów stosowanych przy tych badaniach – 1000</p>	OSPO	Jw.
91		L.p. 1.4 Wykonywanie przewozu na potrzeby własne bez wymaganego zaświadczenia 2500	1.4. – nie rozumiemy, dlaczego za brak zaświadczenia na wykonywanie przewozów na potrzeby własne wysokość kary miałaby być zmniejszona z 8.000 do 2.500 zł? Przewozy na potrzeby własne są ogromną konkurencją dla	PIGTSi S	Jw.

			istnienia transportu zarobkowego a resort transportu chce trzykrotnie zmniejszyć kary za lekceważenie obowiązków chociażby posiadania stosownych dokumentów. Jeżeli jakieś zmiany są tu konieczne, to należałby może zróżnicować kary i uzależnić je d.m.c. pojazdu i przyczepy lub ilości miejsc rejestracyjnych w autobusie.		
92		L.p. 1.5 Niezgłoszenie na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który udzielił zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, zmiany danych, o których mowa w art. 7a i art. 8 ustawy, w wymaganym terminie 800	L.p. 1.5. – nie rozumiemy czy kara 800 zł ma być za niezgłoszenie kilku różnych zmian czy za każdą pojedynczą zmianę osobno. To powinno być doprecyzowane. Należy wyszczególnić przypadki wymienione w art. 7a i 8 i przypisać kary np. po 50 zł na poszczególne naruszenie, nie więcej niż 800 zł za niedopełnienie wszystkich możliwych przypadków. Obecne przepisy jednakowo traktują tych, którzy spóźnią się z aktualizacją danych jednej sytuacji i tych, którzy ignorują wszystkie obowiązki. Ponadto, dlaczego kara za 1 dzień opóźnienia ma być taka sama jak za ignorowanie obowiązku np. przez cały rok? To także należałoby zróżnicować.	PIGTSi S	Jw.
93		L.p. 1.6 - Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli drogowej w zakresie norm prowadzenia pojazdu obowiązujących przerw i odpoczynków, w sytuacji gdy nie jest możliwe prawidłowe ustalenie aktywności kierowcy – 10 000	L.p. 1.6. - Wnioskujemy o przeniesienie tej sankcji do załącznika nr 1. Przedsiębiorca nie ma realnego wpływu na to czy kierowca podda się czy nie kontroli na drodze, a tego dotyczy proponowana zmiana.	ZMPD	Jw.
94		L.p. 1.7. Niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w	L.p. 1.7. – nie rozumiemy jak ten przepis miałby być stosowany, ponieważ art. 92a ust. 3 taką karę przewiduje wyłącznie w pkt 4, podczas gdy w pkt 1-3 kary są niższe a w pkt 5 kara jest wyższa. O co tu więc chodzi autorom tego	OSPO	Jw.

		całości 30000	nowego przepisu?		
95		Jw.	L.p. 1.7. – nie rozumiemy jak ten przepis miałby być stosowany, ponieważ art. 92a ust. 3 taką karę przewiduje wyłącznie w pkt 4, podczas gdy w pkt 1-3 kary są niższe a w pkt 5 kara jest wyższa. O co tu więc chodzi autorom tego nowego przepisu?	PIGTSI S	Jw.
96		Lp. 1.9 Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, w sytuacji gdy może to zagrażać bezpieczeństwu drogowemu – za każdego kierowcę 8000	L.p. 1.9. – Zachodzi wątpliwość, w jaki sposób, kto i czym będzie się kierował oceniając, kiedy takie uzależnienie wynagrodzenia zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego a kiedy nie. Naszym zdaniem, w przewozach regularnych czy regularnych specjalnych, jeżeli rozkład jazdy jest opracowany prawidłowo, to uzależnienie wynagrodzenia od ilości przejechanych kilometrów nie stwarza żadnego zagrożenia, ponieważ rozkład jazdy dyscyplinuje takiego kierowcę. Natomiast w przewozie rzeczy każde określenie wynagrodzenia akordowego takie zagrożenie bezpieczeństwa może powodować. Należałoby tu przewidzieć jednoznaczne przesłanki do bezstronnego działania służb kontrolnych.	PIGTSi S	Jw.
97		Jw.	Proponujemy wykreślić słowo „może” ze zdania „ w sytuacji gdy może to zagrażać bezpieczeństwu drogowemu”, mimo istnienia takiego zapisu w art. 10 ust 1 rozporządzenia 561/2006. Zrzeszenie stoi na stanowisku, że zapis ten jest nieprecyzyjny. Dla celów dowodowych tylko w sytuacji gdy przedsiębiorca wypłaca kierowcom takie dodatki i udowodni, że nie narusza w żaden sposób przepisów czasu jazdy i odpoczynku kierowców, kary nie nakłada się.	ZMPD	Jw.
98		Jw.	Przy okazji nowelizacji należy zwrócić uwagę na nieprecyzyjność zapisu lp. 1.9 załącznika nr 3 do ustawy o	SPFT	Jw.

			<p>transporcie drogowym, który przewiduje karę pieniężną 8000 zł za naruszenie polegające na uzależnieniu wynagrodzenia kierowcy od ilości przewiezionych rzeczy. Penalizacja czynu musi wynikać z ściśle określonego przepisu prawa materialnego. W tym przypadku odnośnie zakazu wynagradzania na powyższych zasadach traktuje przepis unijny. Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 561/2006 <i>przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia. Zatem rozporządzenie przewiduje zakaz ustalania wynagrodzenia w zależności od ilości przewiezionego ładunku jeżeli skutkuje to zagrożeniem bezpieczeństwa (czyli przeładowanie pojazdu). W chwili obecnej nie obowiązuje norma prawna zakazująca wynagradzanie kierowcy od ilości przewiezionego ładunku <i>per se</i>.</i></p>		
99	<p>L.p. 1.10 Niezgłoszenie na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego organowi, który wydał zaświadczenie na wykonywanie przewozu drogowego na potrzeby własne, zmiany danych, o których mowa w art. 8, w wymaganym terminie 800</p>	<p>L.p. 1.10. – nie rozumiemy czy kara 800 zł ma być za niezgłoszenie kilku różnych zmian czy za każdą pojedynczą zmianę osobno. To powinno być doprecyzowane. Należy wyszczególnić przypadki wymienione w art. 8 i przypisać kary np. po 100 zł na poszczególne naruszenie, nie więcej niż 800 zł za niedopełnienie wszystkich możliwych przypadków.</p>	<p>PIGTSi S</p>	<p>Jw.</p>	
100	<p>L.p. 1.11. Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem: - nieposiadającym ważnego</p>	<p>L.p. 1.11. – nie rozumiemy sensu tego przepisu! W pkt. 1.11.1. jest tolerancja 5 dni prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych! Kto będzie ponosił odpowiedzialność, jeżeli w tym czasie dojdzie np. do</p>	<p>PIGTSi S</p>	<p>Jw.</p>	

		aktualnego badania technicznego dopuszczającego do ruchu powyżej 5 dni - 500 - posiadającym usterki zakwalifikowane jako usterki istotne lub usterki stwarzające zagrożenie o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach - 1000	wypadku z ofiarami w ludziach oraz czy w takiej sytuacji firmy ubezpieczeniowe także będą to tolerowały i wypłaca odszkodowania? W pkt. 1.11.2 – kto będzie decydował, które usterki są istotne lub stwarzające zagrożenie. Znamy przypadki, że za brak tablicy kierunkowej bocznej w autobusie komunikacji regularnej inspektorzy z uporem nakładają mandaty po 3.000 zł a za brak jednego koła w naczepie 200 zł. Jeżeli ten przepis będzie wprowadzony, to koniecznie należy wyszczególnić poszczególne potencjalne naruszenia i przypisać im zróżnicowaną wysokość kary adekwatną do stwarzanego zagrożenia w ruchu drogowym. Gdyby nakładano kary za brak tablicy kierunkowej bocznej np. po 50 zł a za brak jednego koła w pojeździe po 2.000 zł to jeszcze rozumielibyśmy sens tych przepisów.		
10 1		L.p. 1.11 jw.	Proponujemy wykreślenie tego punktu, gdyż kare za powyższe naruszenie ponosi zarządzający transportem (załącznik nr 2 pkt 14).	ZMPD	Jw.
10 2		L.p. 2.1. Wykonywanie przewozu regularnego bez wymaganego: 2.1.1- zezwolenia 2.1.2- zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego 2.1.3- potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym po 8000	L.p. 2.1. – W l.p. 2.1.3. jest kara 8.000 zł za wykonywanie przewozu regularnego bez „ <i>potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym</i> ” – naszym zdaniem, przepis ten nie uwzględnia okoliczności, o których mowa w art. 34 ust. 8 i 9, ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na podstawie, których można będzie, w przypadku opieszałości organizatora, wykonywać jednak takie przewozy bez posiadania formalnego potwierdzenia. Wydaje się więc, że taką okoliczność należy także doprecyzować, aby nie było problemów interpretacyjnych.	PIGTSi S	Jw.
10		L.p. 2.3. Wykonywanie	L.p. 2.3. – Mamy wątpliwości jak organa kontrolne będą	PIGTSi	Jw.

3		przewozu regularnego bez obowiązującego rozkładu jazdy 2000	oceniać pojęcie „ <i>bez obowiązującego rozkładu jazdy</i> ”. Załączony do zezwolenia rozkład jazdy najczęściej będzie obowiązujący w danym – najczęściej 5-letnim – okresie, ponieważ żaden organ nie wyda zezwolenia na okres dłuższy niż ważność rozkładu jazdy. Natomiast przepisy Ustawy Prawo przewozowe wymagają poddawania rozkładów jazdy corocznie tzw. „ <i>aktualizacji</i> ”, co jest przepisem martwym. Żaden organ nie wymaga od przedsiębiorcy dokonywania takich czynności aktualizacyjnych na podstawie, których powinien prowadzić system informacji dla pasażera i rozwieszać na przystankach aktualne tabliczki przystankowe, no ale cóż urzędnicy w samorządach terytorialnych nie mogą być karani za swoją bezczynność, która trwa już 4 lata i nikt tym się nie przejmuje.	S	
10 4		L.p. 2.5. Wykonywanie przewozu autobusem, który nie odpowiada wymaganym warunkom technicznym w zakresie prawidłowego oznakowania i wyposażenia pojazdu, przewidzianym dla danego rodzaju wykonywanego przewozu drogowego 2000	L.p. 2.5. – Zmniejszana jest kara z 5.000 zł do 2.000 zł, ale nadal jest to przepis nieprawidłowy i nadużywany w praktyce przez inspektorów transportu drogowego, którzy teraz za brak tablicy kierunkowej bocznej nakładali 5.000 zł a teraz będą nakładać karę 2.000 zł.. Naszym zdaniem, należy wyszczególnić poszczególne potencjalne naruszenia i przypisać im zróżnicowaną wysokość kary adekwatną do stwarzanego zagrożenia w ruchu drogowym. Gdyby nakładano kary za brak tablicy kierunkowej bocznej np. po 50 zł a za brak jednego koła w pojeździe po 2.000 zł to jeszcze rozumielibyśmy sens tych przepisów.	PIGTSi S	Jw.

10 5		<p>L.p. 2.8. Niewydanie pasażerowi uprawnionemu do ulgi przejazdowej, przed rozpoczęciem przewozu, wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego stosowną ulgę - 2000</p>	<p>L.p. 2.8. – proponujemy zlikwidować ten zapis. Nie rozumiemy, dlaczego dodano ten nowy punkt – naszym zdaniem jest to takie samo przewinienie jak w l.p. 2.7. Ponadto, jeżeli miałyby to być bilety ulgowe, to czy kara byłaby stosowana zarówno na podstawie l.p. 2.6., 2.7. i 2.8.? Zwracamy także uwagę, że ustawa o ulgowych przejazdach przestanie obowiązywać 31 grudnia 2016 r. w większości przewozów publicznych, a więc nie widzimy sensu wprowadzania tego przepisu na okres około jednego roku. Później, po 1 stycznia 2017 r. ustawa o ulgowych przejazdach będzie obowiązywała wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, a więc jeżeli Rząd chce kogokolwiek dyscyplinować w tym zakresie, to adresatem tych sankcji powinien być wójt, starosta lub marszałek województwa a nie kierowca czy przedsiębiorca, ponieważ oni nie będą mieli już żadnego interesu, aby takich biletów nie wydawać. Rząd powinien taki przepis wprowadzić od 1 stycznia 2002 r. a nie obecnie, czy może jest to próba naprawienia 13-letniej opieszałości urzędników. Wprowadzenie tego przepisu tylko na jeden rok, naszym zdaniem, nie ma już żadnego sensu.</p>	<p>PIGTSi S</p>	<p>Jw.</p>
10 6		<p>Jw.</p>	<p>W projektowanym opisie kary za niewydanie pasażerowi uprawnionemu do ulgi przejazdowej przed rozpoczęciem przewozu, wymaganego potwierdzenia wniesienia opłaty za przejazd, uwzględniającego ulgę – 2000, postulujemy wykreślenie sformułowania „przed rozpoczęciem przewozu”, gdyż jak dyktuje doświadczenie życiowe nie zawsze jest możliwe wydanie potwierdzenie przed rozpoczęciem przewozy.</p>	<p>OSPO</p>	<p>Jw.</p>
10 7		<p>L.p. 2.9. Niezgłoszenie na piśmie organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, o</p>	<p>L.p. 2.9. – nie rozumiemy czy kara 800 zł ma być za niezgłoszenie kilku różnych zmian czy za każdą pojedynczą zmianę osobno. To powinno być doprecyzowane. Należy</p>	<p>PIGTSi S</p>	<p>Jw.</p>

		których mowa w art. 22b ustawy, w wymaganym terminie – za każdą niezgłoszoną zmianę 800	wyszczególnić przypadki wymienione – chyba jednak w art. 22 – a nie w art. 22b i przypisać kary np. po 50 zł na poszczególne naruszenie, nie więcej niż 800 zł za niedopełnienie wszystkich możliwych przypadków. Obecne przepisy jednakowo traktują tych, którzy spóźnią się z przesłaniem zmienionego np. tylko cennika z tymi, którzy nie przysłał informacji o innych także poważnych zmianach. Ponadto, dlaczego kara za 1 dzień opóźnienia ma być taka sama jak za ignorowanie obowiązku np. przez cały rok? To także należałoby zróżnicować.		
108		L.p. 2.12. Brak rozkładu czasu pracy kierowcy – za każdego kierowcę/za każdy okres rozliczeniowy 2000	L.p. 2.12. – nie rozumiemy, o jaki rozkład czasu pracy kierowcy chodzi? Czy ten, o którym mowa w art. 31d i e czy w art. 11 ustawy o czasie pracy kierowców?	PIGTSiS	Jw.
109		L.p. 3.2 - Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu – 8000	Zrzeszenie proponuje dodanie do wymienionych aktów prawnych również przepisów wspólnotowych i jednocześnie zmniejszenie kary za naruszenia przepisów do 6 000 zł.	ZMPD	Jw.
110		Usunięcie dotychczasowego l.p. 3.2	Z załącznika usunięto zapis punktu 3.2. <i>„Niewypełnienie przed wjazdem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niewłaściwie wypełnienie wymaganego przy międzynarodowym przewozie drogowym rzeczy zezwolenia”</i> . Wnioskujemy o jego przywrócenie.	ZMPD	Jw.
111		L.p. 3.3. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy przez kierowcę nieposiadającego ważnego	L.p. 3.3. – nie rozumiemy jak ten przepis ma być w przyszłości stosowany? W nowelizowanej ustawie o transporcie drogowym, która została już uchwalona w dniu 20 lutego 2015 r. (druk 2959) dokonano zmiany art. 39f ust. 4 a więc chyba taki zapis traci sens.	PIGTSiS	Jw.

		świadczenia kierowcy jeśli jest wymagane - 6000			
11 2		<p>L.p. 3.4. - Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia - 8000 - pojazdem niespełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu - 8000 	L.p. 3.4. - Wnioskujemy o zmniejszenie kwoty kary za powyższe naruszenia do 4 000 zł w obu przypadkach.	ZMPD	Jw.
11 3		Lp. 3.8 Zlecenie przewozu rzeczy podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia 8000	L.p. 3.8. – Ten przepis jest potrzebny, ale nie słyszeliśmy, aby organa kontrolne w naszym kraju kogokolwiek kontrolowały w tym zakresie.	PIGTSi S	Jw.
11 4		L.p. 4.4. Wywóz odpadów poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia - 6000	L.p. 4.4. – Nie wiemy po jest co ten przepis! Kto się o to powinien martwić, przecież za taki przypadek inne państwo nałoży dużo większą karę a więc czy chodzi o podwójne karanie za to samo?	PIGTSi S	Jw.
11 5		L.p. 5. naruszenie przepisów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego I	L.p. 5. – przywołane jest tu Rozporządzenie 3821/85, które od 1 marca 2014 r. nie obowiązuje. Te sprawy obecnie regulowane są nowym Rozporządzeniem Parlamentu	PIGTSi S	Jw.

		Rady (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenia rady (ewg) nr 3821/85 i (we) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie rady (ewg) nr 3820/85, umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (aetr) oraz w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców	Europejskiego i Rady Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.		
11 6		L.p. 5.1.1. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin: - o czas do jednej godziny - 50	L.p. 5.1.1. – W przepisie jest zamiar zlikwidowania istniejącej obecnie 14 minutowej tolerancji w przypadku przekroczenia dziennego okresu prowadzenia pojazdu. Proponujemy ten zapis utrzymać bez zmian, ponieważ organy kontrolne w innych państwach także stosują tolerancję co najmniej 10-15 minutową dla tego typu naruszeń.	PIGTSi S	Jw.
11 7		L.p. 6. naruszenie przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących lub cyfrowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i postoju określonych w rozporządzeniu	L.p. 6. – przywołane jest tu Rozporządzenie 3821/85, które od 1 marca 2014 r. nie obowiązuje. Te sprawy obecnie regulowane są nowym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.	PIGTSi S	Jw.

		Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, oraz w umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (AETR)			
11 8		L.p. 6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w urządzenie rejestrujące lub cyfrowe urządzenie rejestrujące 5000	L.p. 6.1.1. – należałoby tu na końcu tego przepisu dodać <i>„jeżeli przepisy nie zwalniają tego przewozu drogowego z obowiązku stosowania takiego urządzenia.”</i>	PIGTSi S	Jw.
11 9		L.p. 6.1.3. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące lub cyfrowe urządzenie rejestrujące, które nie rejestruje równoległe danych dotyczących okresów aktywności kierowców prowadzących pojazd 1000	L.p. 6.1.3. – należałoby tu doprecyzować, ponieważ niektóre przewozy drogowe są zwolnione z obowiązku rejestracji takich danych.	PIGTSi S	Jw.
12 0		lp. 6.1.1 6.1.4 Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące lub cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia	Nowelizacja przewiduje znaczne podniesienie kar pieniężnych określonych w lp. 6.1.1, 6.1.4 oraz 6.1.5 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym. Projektodawca nie wskazał społeczno – ekonomicznych przyczyn niemal 100% podwyżki nakładanych na przedsiębiorstwo kar pieniężnych. W ocenie SPFT restrykcyjność i dotkliwość kar pieniężnych na obecnym	SPFT	Jw.

		okresowego, badania kontrolnego lub kalibracji 2000 6.1.5 Dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy 2000	poziomie jest wystarczająca i spełnia swoje funkcje dyscyplinujące oraz prewencyjne.		
12 1		L.p. 6.3.7 Posiadanie i używanie przez kierowcę co najmniej dwóch ważnych kart kierowcy - 3000	L.p. 6.3.7. – ten przepis należy usunąć z tego załącznika nr 3. Karta kierowcy jest własnością kierowcy i nie rozumiemy, dlaczego przedsiębiorca miałby być karany za „posiadanie” przez kierowcę dwóch ważnych kart. Skoro jakiś organ państwa wydał dwie karty kierowcy, to co przedsiębiorcy do tego. Kierowca wcale nie musi się przyznać przedsiębiorcy, że posiada dwie ważne karty. Jak już przedsiębiorca dowie się o takim fakcie, to – my nie wiemy - jaki przepis prawa uprawnia przedsiębiorcę do odebrania kierowcy takiej drugiej czy trzeciej ważnej karty do tachografu. Gdyby przedsiębiorca zabrał taką kartę, to obawiamy się, że prokurator mógłby prowadzić postępowanie karne wobec przedsiębiorcy za bezprawne jej przywłaszczenie.	PIGTSi S	Jw.
12 2		L.p. 6.3.8 Niezgłoszenie odpowiedniemu organowi faktu utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy - 3000	Nowelizacja wprowadza sankcję określoną w lp. 6.3.8 przewidującą karę pieniężną w wysokości 1000 zł za niezgłoszenie odpowiedniemu organowi faktu utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy. Przede wszystkim kary pieniężne muszą wynikać stricte z obowiązków prawnych nakładanych na dany podmiot. Zgodnie z art. 15 ust. 1 zdanie 4 rozporządzenia 3821/85 (EWG) w przypadku gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni	OSPO	Jw.

			<p>kalendaryzacyjnych, zwrócić się o jej duplikat do właściwych władz w Państwie Członkowskim, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania. Prawodawca unijny nie przewidział dla przedsiębiorcy realizującego przewóz żadnych dodatkowych obowiązków na powyższą okoliczność. Zasadność wprowadzenia sankcji w stosunku do przedsiębiorców transportowych za powyższy czyn budzi wątpliwość w aspekcie zgodności z prawem UE.</p>		
12 3		<p>L.p. 6.3.9 Brak w okazanej wykresówce wymaganych wpisów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - imienia lub nazwiska kierowcy - numeru rejestracyjnego pojazdu - miejsca lub daty początkowej użytkowania wykresówki - miejsca lub daty końcowej używania wykresówki - stanu licznika kilometrów w chwili rozpoczęcia użytkowania pojazdu - stanu licznika kilometrów w chwili zakończenia użytkowania pojazdu - godziny zmiany pojazdu, jeżeli jest wymagany <p>- 50 za brak każdej danej</p>	<p>L.p. 6.3.9. – w tym przepisie dodaje się nowy punkt „7. <i>Godziny zmiany pojazdu, jeżeli jest wymagany</i>”. Nie wiemy, o co tu chodzi i jakie przepisy prawa wymagają wprowadzania godziny zmiany pojazdu. Czyżby to była sytuacja, gdy kierowca kończy pracę na jednym pojeździe i zaczyna na drugim, do którego poprzednia wykresówka nie „pasuje” i powstaje problem jak zaznaczyć na tych dwóch wykresówkach pracę w całej dobie? Jeżeli o to chodzi, to naszym zdaniem ten nowy zapis należy usunąć, ponieważ – mamy nadzieję – że kontrolujący się tego jednak domyśli widząc z jednego dnia dwie różne wykresówki.</p>	PIGTS S	Jw.
12 4		<p>L.p. 6.3.16 - Naruszenie obowiązku terminowego wczytywania danych z urządzenia rejestrującego- za każdy pojazd - 500</p>	<p>L.p. 6.3.16 - Proponujemy wykreślenie „karcie kierowcy” i zachowaniu kary w dotychczasowej wysokości, tj. 5.000 zł. Niedopuszczalne jest bowiem karanie przedsiębiorcy za czyn który może popełnić jedynie kierowca – jak to jest w</p>	ZMPD	Jw.

			<p>przypadku samowolnej ingerencji w dane zapisane na karcie kierowcy. Karta kierowcy jest własnością kierowcy podobnie jak karta kredytowa i za ewentualne udostępnienie jej osobie nieuprawnionej powinien odpowiadać właściciel.</p>		
12 5		<p>Uwagi ogólne</p>	<p>Uwagi ogólne:</p> <p>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zwraca uwagę na kwestie rozdzielenia odpowiedzialności za naruszenia w transporcie drogowym, na które realny wpływ ma kierowca, zarządzający transportem lub osoba wyznaczona na zarządzającego transportem oraz przedsiębiorca, ze szczególnym uwzględnieniem naruszeń czasu pracy i odpoczynku kierowców. Głębszej analizy, w naszym przekonaniu, wymaga ustalenie wysokości kar w zależności od tego czy dane naruszenie kwalifikowane jest jako bardzo poważne naruszenie, poważne naruszenie czy naruszenie mniejszej wagi.</p> <p>Zrzeszenie proponuje także, rozważenie w toku prac nad powyższą zmianą ustawy, zwiększenia odpowiedzialności za naruszenia przepisów zarządzającego transportem lub osoby wyznaczonej na zarządzającego transportem wtedy gdy ich wyznaczenie jest wymagane przepisami prawa, a zmniejszenie odpowiedzialności przedsiębiorcy. Niedopuszczalne bowiem w naszej opinii, jest karanie dwóch podmiotów – zarządzającego i przedsiębiorcę za te same naruszenia.</p> <p>Obecny podział odpowiedzialności za naruszenia w większości przypadków będzie skutkował przypisaniu większości bardzo poważnych i poważnych naruszeń jedynie przedsiębiorcy. W takiej sytuacji zatem, osoba</p>	ZMPD	<p>Jw.</p>

			zatrudniona w przedsiębiorstwie, która miała z założenia odpowiadać za prawidłowe funkcjonowanie i zarządzanie transportem, nie będzie traciła swoich uprawnień za swoje błędne działania. Niespełnione zostaną wymogi zapisów rozporządzenia 1071/2009 oraz jednocześnie przedsiębiorcy nie będą mogli bronić się przed zatrudnianiem nieuczciwych zarządzających transportem, nie będą mieli bowiem możliwości prawidłowej weryfikacji pracy takiej osoby.		
12 6		Załączniki nr 1-3	<p>Uzasadnieniem do zmian załączników do ustawy wprowadzonych przepisami art. 1 pkt 19-21 projektu, ma być rzekome ich ujednoczenie i dostosowanie do regulacji unijnych. Niestety trudno się oprzeć wrażeniu, iż zaproponowane w nim rozwiązania mają jedynie na celu zaostrenie sankcji wobec kierowców, osób zarządzających transportem oraz wobec przedsiębiorców. Dla przykładu można wskazać tylko wybrane przykłady, gdzie wysokość kary pieniężnej ma wzrosnąć nawet kilkukrotnie.</p> <p>I tak w stosunku do kierowców wzrosnąć ma np. kara za:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nie ukończenie wymaganego w związku z przewozem szkolenia z 1000 zł na 2000 zł; nie posiadanie orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy z 1000 zł na 2000 zł; nie posiadanie orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy z 1000 zł na 2000 zł. <p>W stosunku do osób zarządzających transportem wzrosnąć ma np. kara za: nieprawidłowe, niepełne lub niezgodne ze stanem faktycznym wypełnienie dokumentu, o którym mowa w art. 87, wymaganego w związku z realizowanym</p>	TiLP	Jw.

		<p>przewozem z 300 zł na 500 zł za każdy dokument; dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę, który:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie ukończył wymaganego w związku z tym przewozem szkolenia z 1000 zł na 2000 zł, - nie posiada orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy z 1000 zł na 2000 zł, - nie posiada orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy z 1000 zł na 2000 zł. <p>W stosunku do przedsiębiorców wzrosnąć ma np. kara za: niepoddanie się lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli z 10000 zł na 30000 zł; wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące lub cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego, badania kontrolnego lub kalibracji z 1000 zł na 2000 zł; dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy z 1000 zł na 2000 zł.</p> <p>W katalogu naruszeń, za które ma administracyjnie odpowiadać przedsiębiorca pojawiły się naruszenia przepisów ruchu drogowego, za które co do zasady odpowiedzialność powinna być ponoszona przez sprawcę na zasadach winy. Jako przykład można wskazać następujące naruszenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego dopuszczającego do 		
--	--	--	--	--

		<p>ruchu powyżej 5 dni zagrożone karą 500 zł;</p> <ul style="list-style-type: none"> • dopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterki zakwalifikowane jako usterki istotne lub usterki stwarzające zagrożenie o których mowa w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach zagrożone karą do 1000 zł; • wykonywanie przewozu drogowego w czasie obowiązywania ograniczeń oraz zakazów ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach zagrożone karę 2000 zł. <p>Pojawiło się także rzekome naruszenie nie mające jakiegokolwiek umocowania w przepisach prawa materialnego - niewskazanie na żądanie organu kontroli kierowcy wykonującego przewóz podlegający przepisom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy - za które ma być określona kara w wysokości 1000 złotych za każdy dzień!</p> <p>Wśród nowych naruszeń, za które ma odpowiadać przedsiębiorca pomimo braku jakichkolwiek możliwości ich zapobiegnięcia pojawiło się na przykład naruszenie polegające na: okazaniu wykresówki lub wydruku zawierającego nieczytelne wpisy ręczne, zagrożone karą 500 zł za każdą wykresówkę lub wydruk;</p>		
--	--	--	--	--

		<p>posiadanie i używanie przez kierowcę co najmniej dwóch ważnych kart kierowcy, zagrożone karą 3000 zł; niezgłoszenie odpowiedniemu organowi faktu utraty bądź uszkodzenia karty kierowcy zagrożone karą 1000 zł.</p> <p><u>Mając na uwadze powyższe zmiany, całkowicie zmieniające wypracowany w 2011 r. w wyniku kilkunastomiesięcznej dyskusji przedstawicieli branży z ówczesnym Ministerstwem Infrastruktury oraz z GITD, postulujemy wstrzymanie się z wdrażaniem zaproponowanych rozwiązań zawartych w art. 1 pkt 19-21 projektu, a następnie powołanie zespołów roboczych składających się z przedstawicieli zainteresowanych środowisk oraz z administracji w celu wypracowania rozsądnych rozwiązań.</u></p>		
12 7		<p>Celem przedmiotowego projektu jest wypełnienie przez Polskę zobowiązań nałożonych przez akty prawne Unii Europejskiej w zakresie utworzenia i prowadzenia krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przedmiotowy projekt wraz z załącznikami przewiduje ponadto ustalenie kar za wykonywanie przewozu okazjonalnego we wskazanych przypadkach.</p> <p>Jakkolwiek rozumiemy, że projektowi nadano status priorytetowego, stoimy na stanowisku, że procedowana nowelizacja jest dobrą okazją, aby jeszcze w bieżącej kadencji wprowadzić inne potrzebne zmiany, które w najbliższej przyszłości na pewno staną się przedmiotem zainteresowania Ustawodawcy. Obecnie obowiązująca Ustawa o transporcie drogowym była pisana w czasach, gdy fakt powstawania i ekspansji technologii mobilnych, które obecnie w coraz większym stopniu towarzyszą wszystkim obszarom gospodarki krajowej (w tym także w obszarze</p>	Uber	<p>Uwaga nieuwzględniona Uwagi wykraczają poza zakres regulacji.</p>

		<p>transportu drogowego) była trudna do przewidzenia i uregulowania. Późniejsze zmiany w ww. ustawie również nie odniosły się do trwającej rewolucji technologicznej w transporcie drogowym.</p> <p>W naszej opinii obecna penetracja technologii mobilnych w obszarze transportu drogowego i przewozu osób wymaga odpowiednich regulacji, które umożliwiają Ustawodawcy sprawowanie odpowiedniej kontroli nad tym rynkiem, stworzą dla tysięcy indywidualnych przedsiębiorców przejrzyste ramy prawne dla prowadzenia swojej działalności oraz pomogą udostępnić mieszkańcom Polski oraz osobom odwiedzającym Polskę nowoczesne, wygodne i bezpieczne usługi, które obecnie egzystują w nieuregulowanej przestrzeni prawnej.</p> <p>Jako firma technologiczna oferująca swoje usługi w blisko 300 miastach rozproszonych po 60 krajach na całym świecie, chcemy zachęcić polskiego Ustawodawcę do rozważenia nowoczesnych rozwiązań legislacyjnych, które zostały już przyjęte, lub są w zaawansowanym stadium przygotowania zarówno w Stanach Zjednoczonych, jak i wśród krajów Unii Europejskiej. Pragniemy również zauważyć, iż opublikowany projekt Ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zawiera już propozycje zmian wykraczające poza zakres implementacji prawa Unii Europejskiej, np. art. 1 pkt 5.</p> <p>W naszej opinii, prace nad elektronicznym rejestrem przedsiębiorców w obszarze transportu drogowego warto poszerzyć o zdefiniowanie działalności i określenie obowiązków wobec firm świadczących usługi pośrednictwa pomiędzy kierowcami a pasażerami przy wykorzystaniu nowoczesnych mobilnych platform. Istotne jest także określenie warunków, jakie muszą spełniać kierowcy, aby móc zarejestrować się na tychże platformach i świadczyć za</p>	
--	--	---	--

		<p>ich pośrednictwem usługi przewozu osób, w celu zagwarantowania najwyższych standardów bezpieczeństwa. Ten kierunek zmian został podjęty w wielu krajach, które dostrzegły już potrzebę wprowadzania nowych rozwiązań w dziedzinie miejskiej mobilności, aby niwelować problemy przeludnionych miast XXI wieku.</p> <p>Dynamiczny rozwój miast i przyrost aut ciągle zwiększają obciążenie infrastruktury miejskiej oraz poziomy zanieczyszczeń. Dzięki nowoczesnym technologiom w coraz większym stopniu można przeciwdziałać tym trendom, m.in. poprzez wspieranie rozwoju tzw. ekonomii współdzielenia i w bardziej efektywne wykorzystywanie zasobów już istniejących. Zwiększanie średniej liczby pasażerów podróżujących jednym autem poprzez umożliwienie współdzielenia kosztów podróży; zmniejszanie średniej liczby aut na gospodarstwo domowe poprzez udostępnianie tanich, alternatywnych sposobów przemieszczania się po mieście; zmniejszenie potrzeby marnowania przestrzeni miejskiej na parkingi, poprzez zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrów miast – to tylko niektóre z korzyści, jakie są możliwe do osiągnięcia dzięki nowoczesnym technologiom mobilnym. Istnieje zatem potrzeba dopasowania obowiązującego prawa do rzeczywistości, w której coraz bardziej widoczny i obecny jest trend świadczenia usług przez osoby indywidualne, dysponujące czasem i zasobami do dzielenia się z innymi, w zamian za współudział w kosztach lub zapłatę, a także mobilnych aplikacji, które w prosty sposób łączą podaż tego typu usług i popyt na nie, oraz pośredniczą w bezgotówkowych płatnościach.</p> <p>Działalność e-platform transportowych, funkcjonowanie rozwiązań opartych o współdzielenie samochodu i wykonywanie przewozów przez prywatnych kierowców są obecnie przedmiotem zmian legislacyjnych w wielu</p>		
--	--	---	--	--

		<p>miejscach na świecie, m.in. w Brukseli, gdzie uznano, że tego typu rozwiązania stanowią komplementarne uzupełnienie istniejącej sieci transportu publicznego. Obecnie w Brukseli trwa ustalanie ostatecznej treści przepisów regulujących taką działalność. Oparte są one na wprowadzeniu do przepisów wspólnej definicji dla „elektronicznych platform pośredniczących w transporcie” (ang. Transport Network Company).</p> <p>Ustawodawcy na całym świecie stoją przed wyzwaniem stworzenia ram prawnych dla rozwiązań udostępnianych przez platformy mobilne łączące kierowców i pasażerów. Dotyczy to także Polski, w której obecnie aż 44% populacji korzysta ze smartfonów (dane TNS Polska, raport „Marketing mobilny w Polsce 013/14”). Zasadnym wydaje się stworzenie w Polsce osobnej kategorii dla tej części sektora transportu drogowego osób. W związku z powyższym postulujemy rozważenie wprowadzenia podobnych zmian w obecnie procedowanym projekcie <i>Ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym</i>:</p> <p>(1) Zdefiniowanie działalności elektronicznych platform pośredniczących w transporcie i stworzenie kategorii licencji zezwalającej na świadczenie takowych usług przez elektroniczną platformę pośredniczącą w transporcie;</p> <p>(2) Określenie restrykcji i warunków, które elektroniczna platforma pośrednicząca w transporcie jest zobligowana do spełniania w celu uzyskania i utrzymywania licencji na świadczenie tejże działalności, pod groźbą utraty tejże licencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Udostępnianie odpowiednim organom administracji państwowej informacji o kierowcach, samochodach i przejazdach wykonywanych za pośrednictwem licencjonowanej platformy; • Dopilnowanie i weryfikacja spełniania przez kierowców szeregu kryteriów uprawniających ich do 		
--	--	---	--	--

			<p>zarejestrowania się na platformie pośredniczącej w transporcie i oferowania swoich usług za pośrednictwem tejże platformy:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ przedstawienie zaświadczenia o niekaralności i wykazu wykroczeń w ruchu drogowym, ○ ukończenia 21. roku życia i posiadanie ważnego prawa jazdy od przynajmniej roku, ○ udokumentowany, ważny przegląd techniczny auta, ○ samochód maksymalnie 10-cio letni, 4-5 drzwiowa konstrukcja auta, auto zarejestrowane do przewozu minimalnie 5 osób; <ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie przejrzystego i łatwo dostępnego systemu składania i rozpatrywania e-reklamacji; • Zobligowanie do zorganizowania zamówień na przewozy za pośrednictwem aplikacji mobilnej i przyjmowania płatności wyłącznie w formie cyfrowej – całkowity zakaz przyjmowania pasażerów „z ulicy”; • Obowiązek zapewnienia pasażerom bieżącej informacji na temat obowiązujących stawek, które pasażer akceptuje przed wejściem do pojazdu; • Obowiązek udostępniania szacunkowej ceny przejazdu przed rozpoczęciem przejazdu, a w przypadku rozbieżności między szacowaną kwotą a kwotą rzeczywistą przekraczającej 25% wartości, zapewnienie pasażerowi (za pośrednictwem elektronicznej platformy) systemu umożliwiającego zgłoszenie roszczenia i polubownego rozwiązania sprawy; • Cała trasa i czas przejazdu, koszty i końcowa ocena 	
--	--	--	---	--

			<p>wystawiona kierowcy przez pasażera muszą być rejestrowane online za pomocą mobilnej aplikacji, co stanowi element przejrzystej polityki cenowej;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przesłanie pasażerowi w krótkim czasie po zakończeniu przejazdu, podsumowania podróży zawierającego: <ul style="list-style-type: none"> ○ szczegóły trasy (punkt odbioru pasażera, miejsce zakończenia przejazdu) oraz mapa całego przejazdu, ○ całkowity czas i dystans przejazdu, ○ szczegóły opłaty (opłata podstawowa, opłata za pokonaną odległość, opłata czasowa), ○ informacje o kierowcy; • Umożliwienie pasażerowi, poprzez elektroniczną platformę, współdzielenia kosztów przejazdu z innym pasażerem. <p>Jak wynika z powyższej argumentacji, istnieje pilna potrzeba umożliwienia elektronicznym platformom pośredniczącym w transporcie operowania w przejrzystych ramach legislacyjnych. Taki stan prawny jest możliwy do osiągnięcia dzięki przyjęciu sprawdzonych i zaproponowanych powyżej rozwiązań prawnych. Prace nad ustawą o utworzeniu e-rejestru krajowych przewoźników wydają się być właściwym miejscem do podjęcia dyskusji na temat roli, jaką do odegrania w miejskim transporcie drogowym mają elektroniczne platformy pośredniczące w transporcie. Przyczyniłoby się to jednocześnie do zwiększenia efektywności wykorzystania samochodów w polskich miastach, redukcji korków, odciążenia infrastruktury drogowej, zwiększenia wpływu z podatków, oraz wzrostu konkurencyjności i przejrzystości w sektorze transportu miejskiego.</p>		
--	--	--	--	--	--

12 8		<p>Przedmiotowy projekt poddaliśmy szczegółowej analizie i ocenie szerokiego grona członków Związku. Proponowane rozwiązania prawne spotkały się z krytyką i zostały odebrane negatywnie jako niekorzystny krok w stronę tworzenia kolejnych barier utrudniających wykonywanie działalności transportowej. Szczególną dezaprobatę Zarząd Główny OZPTD i członkowie Związku wyrażają na temat zmian regulacji prawnych, które wypracowywano w ostatnich latach jako wsparcie do rozwoju i funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportowych. W ocenie członków OZPTD z nieznanymi powodów są one likwidowane lub zmieniane w sposób całkowicie wypaczających ich cel co nasuwa jeden wniosek - zmiany te są szkodliwe dla polskich przedsiębiorców transportowych.</p> <p>Rozumiemy, że głównym celem przedłożonej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym jest obowiązek wdrożenia w polskich przepisach, norm prawnych uruchamiających w Polsce funkcjonowanie w pełnym wymiarze Elektronicznego Rejestru Przewoźników Transportu Drogowego. Jednak te działania legislacyjne nie mogą być powodem do podejmowania prac skutkujących zmianami prawa pogarszającymi warunki wykonywania przewozów drogowych i prowadzenia działalności przedsiębiorców, w szczególności pogarszaniem sytuacji prawnej poprzez nieuzasadnione zaostrzenie kar i warunków ich egzekwowania oraz podniesienie kryteriów w zakresie dostępu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.</p> <p>Odnosząc się do projektu jako całości wskazujemy na potrzebę ograniczenia zakresu prac legislacyjnych wyłącznie do zmian dotyczących funkcjonowania „Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego” bez jakichkolwiek niekorzystnych zmian w zakresie zasad wykonywania działalności</p>	OZPTD	<p>Uwaga wyjaśniona W związku z licznymi uwagami do projektowanych przepisów załączników 1-3 ustawy oraz art. 92c ust. 1 i art. 94 podjęto decyzję o pozostawieniu załączników 1-3 do ustawy o transporcie drogowym oraz art. 92c ust. 1 i art. 94 w niezmiennym kształcie.</p>
---------	--	---	-------	--

			<p>transportowej przez przewoźników drogowych. Za niedopuszczalne uznajemy podnoszenie wysokości kar finansowych, co jest działaniem jednoznacznie wskazującym na potrzebę sfinansowania działalności administracyjnej organów nadzoru i wykonywania przez nie nowych zadań, na które finansowanie powinno być zabezpieczone z budżetu państwa.</p> <p>Odnosząc się do niektórych szczególnie kontrowersyjnych zmian, uważamy co najmniej za niewłaściwą propozycję zmiany art. 92c ust. 1 poprzez skreślenie ust 3. Przepis dotyczący długości okresu przedawnienia w sprawach niewszczętych był przedmiotem jednej z ostatnich zmian ustawy. Przyjęty 2 letni okres przedawnienia był kompromisem uznanym za dobre rozwiązanie zarówno dla organu nadzoru, który ma odpowiedni czas na rozpoczęcie postępowania jak i dla przedsiębiorcy, który może skutecznie podjąć działania w celu usunięcia niedociągnięć w prowadzeniu swojej działalności. Uchylenie tej normy spowoduje powrót do komplikacji w zakresie ustalania odpowiedzialności i sankcjonowania uchybień oraz znaczące pogorszenie relacji państwo-przedsiębiorca.</p> <p>Zmiany dotyczące badania przez organ i ustalania dobrej reputacji przedsiębiorcy poprzez zaostrenie prawa w tym zakresie stanowić będzie o nieproporcjonalnej reakcji organu na naruszenia. Prawo ustanowione w tym zakresie powinno pozostać bez zmiany ponieważ nie powoduje negatywnych zjawisk w relacjach społeczno-gospodarczych oraz nie powoduje negatywnego orzecznictwa w tym zakresie. Zmiana wzbudza natomiast negatywne emocje wśród przedsiębiorców transportu drogowego.</p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>Równie kontrowersyjna i szkodliwa dla dotychczasowych relacji prawnych jest zmiana dotycząca wykonalności decyzji administracyjnych nakładanych na przedsiębiorców. Powrót jak wskazuje projektodawca do zasad ogólnych to nic innego jak potrzeba szybkiego ściągnięcia nałożonej na przedsiębiorcę kary finansowej bez możliwości zbadania sprawy i możliwości udowodnienia swoich racji przed sądem. Takie działanie doprowadzi wiele firm do zapaści finansowej. Odbiór społeczny tej propozycji jest jednoznaczny zmiana przepisów w tym zakresie to działania mające na celu redukcję ilości polskich przedsiębiorstw transportowych.</p> <p>Można zadać pytanie czemu ma służyć zmiana w załączniku nr 1 do ustawy dotycząca wiersza nr 4.5. Propozycja usunięcia dopuszczalnej tolerancji 30 minut przy przekroczeniach tygodniowego czasu pracy traktowane dotychczas jako drobne naruszenie nie powodujące wszczynania postępowania, jest niedopuszczalna. Inne państwa UE stosują taką normę dlatego nie wiadomo z jakich przyczyn ten przepis miałby zostać zmieniony jak i tak już dzisiaj organ nadzoru ma problemy z terminowym wszczynaniem postępowań i sankcjonowaniem cięższych uchybień.</p> <p>Uprzejmie prosimy o wnikliwą analizę naszych uwag i wniosków do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Nie są to jedyne uwagi zgłoszone do tego projektu ponieważ projekt ten negowany jest przez wszystkie organizacje zrzeszające przewoźników drogowych. OZPTD zgadza się i uznaje za zasadne wszystkie zgłoszone przez środowisko przewoźników uwagi. Wnosimy o uwzględnienie wszystkich zgłaszanych</p>	
--	--	---	--

			<p>uwag w toku dalszych prac legislacyjnych. W szczególności wnosimy o zorganizowanie w toku dalszych prac spotkania konsultacyjnego ze stroną społeczną, które pozwoli wypracować rozwiązania umożliwiające resortowi wywiązać się ze zobowiązań implementacyjnych prawa UE oraz nie pogorszy sytuacji polskich przedsiębiorstw transportowych.</p>		
--	--	--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym			
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE; 2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych; 3) Rozporządzenie 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006; 4) Decyzja Komisji UE z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego; 5) rozporządzenie Komisji UE nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego. 			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE					
Art. 1	Niniejsze rozporządzenie reguluje dostęp do zawodu	N			

ust. 1	przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu.				
Art. 1 ust. 2	Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika drogowego. Dotyczy ono również przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego. Odniesienia do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego uznaje się w odpowiednich przypadkach za obejmujące odniesienie do przedsiębiorców, którzy mają zamiar wykonywać ten zawód.	N			
Art. 1 ust. 3	W odniesieniu do regionów, o których mowa w art. 299 ust. 2 Traktatu, zainteresowane państwa członkowskie mogą dostosować warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o ile w tych regionach działania są prowadzone w pełni przez przedsiębiorców, którzy posiadają tam siedzibę.	N			
Art. 1 ust. 4	W drodze odstępstwa od ust. 2, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do: <ul style="list-style-type: none"> a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony. Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych; b) przedsiębiorców wykonujących usługi drogowego transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób; c) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h. 	N			
Art. 1 ust. 5	Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania wszystkich lub części przepisów niniejszego rozporządzenia tylko przewoźników drogowych wykonujących wyłącznie krajowe przewozy drogowe, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na: <ul style="list-style-type: none"> a) rodzaj przewożonych rzeczy; lub 	N			

	b) niewielką odległość.			
Art. 2	<p>Na użytek niniejszego rozporządzenia:</p> <p>1) „zawód przewoźnika drogowego rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych transport rzeczy, środkami takimi, jak pojazd silnikowy lub zespół pojazdów;</p> <p>2) „zawód przewoźnika drogowego osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorcy użytkującego pojazdy silnikowe o odpowiedniej konstrukcji i wyposażeniu, przeznaczone do przewozu ponad dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, w celu świadczenia usług przewozu osób dostępnych publicznie lub dostępnych dla pewnych grup osób w zamian za opłatę ponoszona przez osobę przewożoną lub przez organizatora transportu;</p> <p>3) „zawód przewoźnika drogowego” oznacza zawód przewoźnika drogowego osób lub zawód przewoźnika drogowego rzeczy;</p> <p>4) „przedsiębiorca” oznacza osobę fizyczną lub prawną, nastawioną na osiągnięcie zysku lub nie, stowarzyszenie lub grupę osób bez osobowości prawnej, nastawione na osiągnięcie zysku lub nie, lub jakikolwiek podmiot publiczny, posiadający własną osobowość prawną lub podlegający organowi, który taką osobowość posiada, wykonujące przewozy osób lub osobę fizyczną lub prawną, wykonującą przewozy towarów w celach handlowych;</p> <p>5) „zarządzający transportem” oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągle operacjami transportowymi przedsiębiorcy;</p> <p>6) „zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego” oznacza decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego;</p> <p>7) „właściwy organ” oznacza organ państwa członkowskiego na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym, który w celu wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego sprawdza, czy przedsiębiorca</p>	N		

	spełnia warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, i jest uprawniony do wydawania, zawieszania lub cofania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 8) „państwo członkowskie siedziby” oznacza państwo członkowskie, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, niezależnie od tego, z jakiego państwa pochodzi zarządzający transportem tego przedsiębiorcy.				
Art. 3 ust. 1	Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi: a) posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich; b) cieszyć się dobrą reputacją; c) posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz d) posiadać wymagane kompetencje zawodowe.	N			
Art. 3 ust. 2	Państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe proporcjonalne i niedyskryminujące wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.	N			
Art. 4 ust. 1	Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) i która: a) w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa; b) ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz c) posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.	N			
Art. 4 ust. 2	Jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że: a) przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz	N			

	<p>uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy;</p> <p>b) umowa wiążąca przedsiębiorcę z osobą, o której mowa w lit. a), precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;</p> <p>c) w charakterze zarządzającego transportem osoba, o której mowa w lit. a), może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba; oraz</p> <p>d) osoba, o której mowa w lit. a), wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorców, na rzecz których dany przedsiębiorca wykonuje przewozy.</p>				
Art. 4 ust. 3	Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję, aby zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z ust. 1 nie mógł być dodatkowo wyznaczony zgodnie z ust. 2 lub, aby mógł być wyznaczony jedynie w odniesieniu do ograniczonej liczby przedsiębiorstw lub floty pojazdów mniejszej niż określona w ust. 2 lit. c)	N			
Art. 4 ust. 4	Przedsiębiorca powiadamia właściwy organ o wyznaczeniu zarządzającego lub zarządzających transportem.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U. poz. 567).	
Art. 5	<p>Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:</p> <p>a) posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz</p>	N			

	<p>wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;</p> <p>b) gdy zezwolenie zostanie wydane – dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;</p> <p>c) prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.</p>				
Art. 6 ust. 1	<p>Z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego artykułu, państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b).</p> <p>Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.</p> <p>Warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, obejmują przynajmniej następujące wymogi:</p> <p>a) dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego nie podważają żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach:</p>	T	Art. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 11, Art. 4	<p>1) w art. 7a:</p> <p>a) w ust. 3: – w pkt 6 część wspólna otrzymuje brzmienie: „- o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 7d ust. 2, ”; – po pkt 6 dodaje się pkt 7 w brzmieniu: „7) oświadczenie osób, o których mowa w pkt 6, o niekaralności za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b oraz najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”;</p> <p>b) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Oświadczenia, o których mowa w ust. 3 pkt 3, 4 i 7, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.”;</p> <p>2) „Art. 7d. 1. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji niezwłocznie po stwierdzeniu, że wobec:</p> <p>1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby</p>	

<p>(i) prawo handlowe; (ii) prawo upadłościowe; (iii) płace i warunki zatrudnienia w zawodzie; (iv) prawo o ruchu drogowym; (v) odpowiedzialność zawodowa; (vi) handel ludźmi lub narkotykami; oraz</p> <p>b) zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy nie zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za poważne przestępstwo ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:</p> <p>(i) czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych; (ii) maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym; (iii) kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców; (iv) badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych; (v) dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób; (vi) bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych; (vii) instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów; (viii) praw jazdy; (ix) dostępu do zawodu; (x) transportu zwierząt.</p>		<p>zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 7d ust. 2;</p> <p>2) przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:</p> <p>a) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,</p> <p>b) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie, stanowiące poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,</p> <p>c) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub</p> <p>d) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.</p> <p>2. Za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 uznaje się przestępstwa określone w:</p> <p>1) art. 23-24a ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.);</p> <p>2) art. 173-175, art. 177-180, art. 189a, art. 218-221, art. 296-306 i art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.);</p> <p>3) art. 586-589 ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z późn. zm.);</p> <p>4) art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. - Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 233, z późn.</p>	
--	--	--	--

				<p>zm.);</p> <p>5) art. 53-62, art. 63, art. 64 i art. 68 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r. poz. 224 i 437);</p> <p>6) art. 16 ustawy z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 3);</p> <p>7) art. 399 i art. 400 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. z 2015 r. poz. 978, z późn. zm.).</p> <p>3. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, odmawia wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli na przedsiębiorcę ubiegającego się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jego zarządzającego transportem lub osobę fizyczną, o której mowa w art. 7c, nałożono sankcje, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 5.</p> <p>4. Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2:</p> <p>1) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 - wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji;</p> <p>2) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 - wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji, z zastrzeżeniem ust. 5.</p> <p>5. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, po rozważeniu wszystkich okoliczności danego przypadku może stwierdzić, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia, o których mowa w ust. 1 pkt 2, i wydać decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. Przy dokonywaniu oceny bierze się pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:</p> <p>1) liczba stwierdzonych poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz najpoważniejszych naruszeń, o których mowa w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 jest nieznaczna w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych oraz liczby przeprowadzonych kontroli, lub</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>2) istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w szczególności jeżeli przedsiębiorca podjął działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożył procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”</p> <p>11) w art. 87 ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, wykresówki, zapisy odręczne i wydruki z tachografu oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, a ponadto:”</p> <p>Art. 4. Za przestępstwa, o których mowa w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, uznaje się także przestępstwa wymienione w: 1) art. 585 ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r., 2) art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 7), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r., 3) art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. - Prawo upadłościowe i naprawcze w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2015 r.</p>	
Art. 6 ust. 2	Do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b): a) jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie poważnego przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów wspólnotowych, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza w	T	Art. 1 pkt 2, pkt 9 i Art. 5	2) art.7d ust. 1 i 3- 5: „Art. 7d. 1. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji niezwłocznie po stwierdzeniu, że wobec: 1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub	

<p>odpowiedni i terminowy sposób należyście zakończone postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę w lokalach danego przedsiębiorstwa.</p> <p>W ramach postępowania ustala się, czy w określonym przypadku i w danych okolicznościach utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. Każde takie ustalenie musi być należyście umotywowane i uzasadnione.</p> <p>Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję, może zdecydować, że dobra reputacja pozostanie nienaruszona. W takim przypadku uzasadnienie zostaje zapisane w rejestrze krajowym. Liczba takich decyzji zamieszczana jest w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.</p> <p>Jeśli właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji nie będzie stanowiła nieproporcjonalnej reakcji, wyrok skazujący lub nałożona sankcja skutkują utratą dobrej reputacji;</p> <p>b) Komisja sporządza wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, które – poza naruszeniami wymienionymi w załączniku IV – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji. Ustalając priorytety kontroli zgodnie z art. 12 ust. 1, państwa członkowskie biorą pod uwagę informacje o tych naruszeniach, w tym informacje otrzymane z innych państw członkowskich.</p> <p>Środki odnoszące się do tego wykazu, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez dodanie do niego innych elementów przyjmuje się, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.</p> <p>W tym celu Komisja:</p> <p>(i) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;</p> <p>(ii) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała; oraz</p> <p>(iii) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.</p>		<p>osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 7d ust. 2;</p> <p>2) przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:</p> <p>a) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,</p> <p>b) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie, stanowiące poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,</p> <p>c) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, lub</p> <p>d) orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.</p> <p>3. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, odmawia wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli na przedsiębiorcę ubiegającego się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jego zarządzającego transportem lub osobę fizyczną, o której mowa w art. 7c, nałożono sankcje, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 5.</p> <p>4. Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2:</p> <p>1) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 - wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji;</p> <p>2) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 - wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji, z zastrzeżeniem ust. 5.</p> <p>5. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2, po rozważeniu wszystkich okoliczności danego przypadku może stwierdzić, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła</p>	
---	--	--	--

			<p>nieproporcjonalną reakcją za naruszenia, o których mowa w ust. 1 pkt 2, i wydać decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. Przy dokonywaniu oceny bierze się pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:</p> <p>1) liczba stwierdzonych poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz najpoważniejszych naruszeń, o których mowa w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 jest nieznaczną w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych oraz liczby przeprowadzonych kontroli, lub</p> <p>2) istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w szczególności jeżeli przedsiębiorca podjął działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożył procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.”;</p> <p>9) w art. 50 w pkt 2 po lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. h w brzmieniu: „h) dotyczących spełniania lub niespełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d ust. 1 i ust. 3-5, w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2;”;</p> <p>Art. 5. Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. L 74 z 19.03.2016, str. 8-27) nie wszczyna się postępowania administracyjnego, o którym mowa w:</p> <p>1) art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,</p> <p>2) art. 15a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	
--	--	--	---	--

Art. 6 ust. 3	Wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. b) nie jest spełniony do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego lub innych środków o skutku równoważnym na podstawie odpowiednich przepisów krajowych.	T	Art. 1 pkt 3	3) art. 7e otrzymuje brzmienie: „Art. 7e. Przez środki rehabilitacyjne, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, należy rozumieć: 1) zatarcie skazania za przestępstwa określone w art. 7d ust. 2; 2) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące poważne naruszenia, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; 3) uznanie nałożonych sankcji administracyjnych za poważne naruszenia, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 za niebyłe; 4) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; 5) uznanie nałożonych sankcji administracyjnych za najpoważniejsze naruszenia określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 za niebyłe.”;	
Art. 7 ust. 1	W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Do celów niniejszego rozporządzenia wartość EUR ustala się co roku w walutach krajowych państw członkowskich, które nieuczestniczą w trzecim etapie unii gospodarczej i walutowej. Stosowane kursy odpowiadają opublikowanym w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> kursom z pierwszego dnia roboczego października. Kursy te obowiązują od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego. Pozycje księgowe, o których mowa w akapicie pierwszym, odpowiadają pozycjom określonym w czwartej dyrektywie Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. wydanej na	N			

	podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek.				
Art. 7 ust. 2	W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.	N			
Art. 7 ust. 3	Sprawdzeniu podlegają roczne sprawozdania finansowe, o których mowa w ust. 1, oraz gwarancja, o której mowa w ust. 2, jednostki gospodarczej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, a nie innej jednostki posiadającej siedzibę w innym państwie członkowskim.	N			
Art. 8 ust. 1	W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. d) dana osoba lub dane osoby muszą posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym w załączniku I część I w wymienionych tam dziedzinach. Wiedza ta zostaje sprawdzona w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który – jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie – może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. Egzaminy te organizowane są zgodnie z załącznikiem I część II. W tym celu państwa członkowskie mogą zdecydować o obowiązku udziału w szkoleniu przed egzaminem.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 8 ust. 2	Warunki związane z wymogiem kompetencji zawodowych 1. Zainteresowane osoby przystępują do egzaminu w państwie członkowskim, w którym posiadają zwykle miejsce zamieszkania, lub w państwie członkowskim, w którym pracują. "Zwykle miejsce zamieszkania" oznacza miejsce, w którym dana osoba zwykle przebywa, to znaczy przynajmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym, z powodu więzi osobistych świadczących o bliskim związku tej osoby z jej miejscem zamieszkania. Jednakże za zwykle miejsce zamieszkania osoby, która posiada więzi zawodowe w innym miejscu niż więzi osobiste i która w konsekwencji mieszka na przemian w różnych	N			

	miejscach położonych w dwóch lub więcej państwach członkowskich, uważa się miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste, pod warunkiem że osoba ta regularnie do tego miejsca powraca. Ten ostatni warunek nie jest wymagany, w przypadku gdy dana osoba zamieszkuje w państwie członkowskim w celu wykonywania pracy przez czas określony. Studia uniwersyteckie bądź nauka w szkole nie oznaczają zmiany zwykłego miejsca zamieszkania.				
Art. 8 ust. 3	Wyłącznie organy lub podmioty należycie upoważnione do tego celu przez państwo członkowskie zgodnie z określonymi przez nie kryteriami mogą organizować egzaminy pisemne i ustne, o których mowa w ust. 1, i wydawać odpowiednie certyfikaty. Państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy warunki organizowania egzaminów przez te organy lub podmioty są zgodne z załącznikiem I.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 8 ust. 4	Państwa członkowskie mogą należycie upoważnić – według określonych przez siebie kryteriów – podmioty, które mogą oferować wnioskodawcom szkolenia wysokiej jakości przygotowujące do egzaminów, a także kształcenie ustawiczne w celu umożliwienia zarządzającym transportem uaktualnianie wiedzy, o ile mają taką wolę. Takie państwa członkowskie regularnie sprawdzają, czy upoważnione podmioty nadal spełniają kryteria, na których podstawie uzyskały to upoważnienie.	N			
Art. 8 ust. 5	Aby zapewnić uaktualnienie wiedzy zarządzających transportem w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co 10 lat szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.	N			
Art. 8 ust. 6	Państwa członkowskie mogą nałożyć na osoby, które posiadają certyfikat kompetencji zawodowych, lecz nie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób w ciągu ostatnich pięciu lat, obowiązek odbycia ponownego szkolenia w celu uaktualnienia wiedzy na temat zmian w przepisach, o których mowa w części I załącznika I.	N			
Art. 8 ust. 7	Państwo członkowskie może zwolnić posiadaczy wydanych w tym państwie członkowskim określonych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne, obejmujące wiedzę ze wszystkich dziedzin wymienionych w	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

	załączniku I, które zostały wyraźnie wskazane w tym celu; zwolnienie dotyczy tylko przedmiotów objętych dyplomami. Zwolnienie ma jedynie zastosowanie do tych sekcji części I załącznika I, co do których dyplom obejmuje wszystkie dziedziny wymienione w nagłówku każdej sekcji. Państwo członkowskie może zwolnić z poszczególnych części egzaminu posiadaczy certyfikatów kompetencji zawodowych obowiązujących w odniesieniu do krajowego transportu drogowego w tym państwie członkowskim.				
Art. 8 ust. 8	Jako dowód posiadania kompetencji zawodowych przedstawia się certyfikat wydany przez organ lub podmiot, o których mowa w ust. 3. Certyfikat nie może być przekazywany innej osobie. Certyfikat posiada cechy bezpieczeństwa określone w załączniku II, jest sporządzany zgodnie ze wzorem znajdującym się w załączniku III i jest opatrywany pieczęcią i podpisem odpowiednio upoważnionego organu lub podmiotu, które go wydały.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 8 ust. 9	Komisja dostosowuje załącznik I, II i III do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.	N			
Art. 8 ust. 10	Komisja zachęca do wymiany między państwami członkowskimi doświadczeń i informacji na temat szkoleń, egzaminów i zezwoleń, a także ułatwia taką wymianę, w tym również przez dowolny organ, który może wyznaczyć w tym celu.	N			
Art. 9	Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu z egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, osób, które wykazały, że przez okres 10 lat od dnia 4 grudnia 2009 r. nieprzerwanie zarządzały przedsiębiorstwem transportu drogowego rzeczy lub przewozu drogowego osób co najmniej w jednym państwie członkowskim.	N			
Art. 10 ust. 1	Każde państwo członkowskie wyznacza co najmniej jeden właściwy organ, który zapewnia prawidłowe wykonanie niniejszego rozporządzenia. Organy te są upoważnione do: a) rozpatrywania wniosków złożonych przez przedsiębiorców; b) udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

	przewoźnika drogowego, a także zawieszania i cofania tych zezwoleń; c) uznawania osoby fizycznej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorstwa w charakterze zarządzającego transportem; d) przeprowadzania wymaganych kontroli w celu sprawdzenia, czy przedsiębiorca spełnia wymogi, o których mowa w art. 3.				
Art. 10 ust. 2	Właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki obowiązujące na mocy niniejszego rozporządzenia, wszelkie inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców, wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami.	N			
Art. 11 ust. 1	Przedsiębiorca transportowy, który spełnia wymogi określone w art. 3, otrzymuje na wniosek zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Właściwy organ bada, czy przedsiębiorca, który złożył wniosek, spełnia wymogi, o których mowa w tym artykule.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 11 ust. 2	Właściwy organ odnotowuje w krajowym rejestrze elektronicznym, o którym mowa w art. 16, dane określone w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. a)–d)), dotyczące przedsiębiorców, którzy uzyskali zezwolenie.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające: 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada; 3) rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 4) liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 5) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 6) numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej; 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 8) początek ważności licencji wspólnotowej; 9) koniec ważności licencji wspólnotowej; 10) datę cofnięcia licencji wspólnotowej;	

				<p>11) datę zawieszenia licencji wspólnotowej; 12) datę wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej; 13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej; 14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej; 15) datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej; 16) datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej; 17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia; 18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz: a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz: a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.</p> <p>2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające: 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz: a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>art. 7c, oraz:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; <ol style="list-style-type: none"> 4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. <p>3. W ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy gromadzi się dane określające:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania; 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 5) przyczynę stwierdzenia niezdolności; 6) zastosowane środki rehabilitacyjne; 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności; 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności. <p>4. W Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ewidencjach, o których mowa w ust. 1-3.</p> <p>5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.</p> <p>Art. 82i. 1. Dane, o których mowa w art. 82h, przekazują</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>do ewidencji dla danych określonych w:</p> <p>1) art. 82h ust. 1 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stała się ostateczna;</p> <p>2) art. 82h ust. 2 - odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;</p> <p>3) art. 82h ust. 3 – odpowiednio do swoich kompetencji organ, o którym mowa w art. 16b ust. 1, gdy decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stała się ostateczna.</p>	
Art. 11 ust. 3	Właściwy organ rozpatruje wniosek o zezwolenie w jak najkrótszym terminie, nie dłużej niż trzy miesiące od daty otrzymania przez właściwy organ wszystkich dokumentów koniecznych do rozpatrzenia wniosku. W należycie uzasadnionych przypadkach właściwy organ może wydłużyć ten termin o miesiąc.	N			
Art. 11 ust. 4	Do dnia 31 grudnia 2012 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza w razie jakichkolwiek wątpliwości, czy w momencie składania wniosku przedsiębiorca lub wskazany(-i) zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy. Od dnia 1 stycznia 2013 r. właściwy organ – dokonując oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – sprawdza przez dostęp do danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. f), który polega na bezpośrednim bezpiecznym dostępie do odpowiedniej części krajowych rejestrów lub jest udzielany na wniosek, czy w momencie składania wniosku	N			

	<p>przedsiębiorca lub wskazany(-i)zarządzający transportem nie byli na mocy art. 14 uznani w którymś z państw członkowskich za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.</p> <p>Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i dotyczące przesunięcia o maksymalnie trzy lata dat, o których mowa w niniejszym ustępie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.</p>				
Art. 11 ust. 5	Przedsiębiorca posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika powiadamia w terminie 28 dni – lub krótszym, o ile zdecydowało tak państwo członkowskie siedziby – właściwy organ, który wydał zezwolenie, o zmianach dotyczących danych, o których mowa w ust. 2.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 12 ust. 1	Właściwe organy sprawdzają, czy przedsiębiorcy, którym udzieliły zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, nadal spełniają wymogi określone w art. 3. W tym celu państwa członkowskie przeprowadzają kontrole w przedsiębiorstwach, które zostały sklasyfikowane jako przedsiębiorstwa o podwyższonym ryzyku. Mając to na względzie, państwa członkowskie rozszerzają system oceny ryzyka ustanowiony przez niezgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 LP8 5/003L i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym o wszystkie naruszenia, o których mowa w art. 6 niniejszego rozporządzenia.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 12 ust. 2	Do dnia 31 grudnia 2014 r. państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co pięć lat, aby sprawdzić, czy przedsiębiorcy nadal spełniają wymogi określone w art. 3.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 12 ust. 3	Na wniosek Komisji w należycie uzasadnionych przypadkach państwo członkowskie przeprowadza indywidualne kontrole,	N			

	aby sprawdzić, czy przedsiębiorca nadal spełnia warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Państwo członkowskie informuje Komisję o wynikach takich kontroli i o działaniach podjętych w przypadku stwierdzenia, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.				
Art. 13 ust. 1	Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że istnieje ryzyko, że przedsiębiorca nie spełnia już wymogów określonych w art. 3, informuje o tym przedsiębiorcę. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że co najmniej jeden z tych wymogów nie jest już spełniany, może określić jeden z następujących terminów na uregulowanie tej sytuacji przez przedsiębiorstwo: a) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na zatrudnienie osoby, która zastąpi zarządzającego transportem, jeżeli zarządzający transportem przestał spełniać wymogi dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, który to termin może zostać przedłużony o trzy miesiące w przypadku śmierci zarządzającego transportem lub jego niedyspozycji ze względów zdrowotnych; b) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – w przypadku gdy uregulowanie sytuacji wymaga od przedsiębiorcy wykazania, że posiada rzeczywistą i stałą siedzibę; c) termin nieprzekraczający sześciu miesięcy – jeśli nie jest spełniany wymóg zdolności finansowej, aby wykazać, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 13 ust. 2	Właściwy organ może żądać od przedsiębiorców, którym zezwolenie zostało zawieszane albo cofnięte, aby przed zastosowaniem środków rehabilitujących ich zarządzający transportem zdali egzaminy, o których mowa w art. 1.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 13 ust. 3	Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że przedsiębiorca nie spełnia już jednego lub większej liczby wymogów określonych w art. 3, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie później niż z upływem terminów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 14 ust. 1	Jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację zgodnie z art. 6, właściwy organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 14 ust. 2	Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy	

	zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 5, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.			kierowców.	
Art. 15 ust. 1	Decyzje negatywne podejmowane przez właściwe organy państw członkowskich na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym o odmownym rozpatrzeniu wniosku, zawieszeniu lub cofnięciu udzielonego zezwolenia lub stwierdzeniu niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, zawierają uzasadnienie. W decyzjach tych uwzględnia się dostępne informacje na temat naruszeń popełnionych przez przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem, które mogą zaszkodzić dobrej reputacji przedsiębiorcy, a także wszystkie inne informacje, którymi dysponuje właściwy organ. Określają one środki rehabilitujące, które mają zastosowanie w przypadku zawieszenia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 15 ust. 2	Państwa członkowskie podejmują kroki, aby zapewnić przedsiębiorcom i osobom zainteresowanym możliwość wniesienia odwołania od decyzji, o których mowa w ust. 1, do co najmniej jednego niezależnego i bezstronnego organu lub do sądu.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 16 ust. 1	W celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 11–14 i 26, każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego. Do dnia 31 grudnia 2009 r. Komisja przyjmie decyzję na temat minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego od daty jego utworzenia, tak, aby ułatwić połączenie rejestrów w przyszłości. Może ona zalecić umieszczanie numeru rejestracyjnego pojazdu oprócz danych, o których mowa w ust. 2.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82g. 1. Tworzy się Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zwany dalej „Rejestrem”. 2. Rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	

<p>Art. 16 ust. 2</p>	<p>Krajowy rejestr elektroniczny zawiera przynajmniej następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> firmę i formę prawną przedsiębiorcy; adres jego siedziby; nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie do przypadku, nazwisko przedstawiciela prawnego; rodzaj zezwolenia, liczbę pojazdów objętych zezwoleniem i, w stosownych przypadkach, numer seryjny licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnionych odpisów; liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji tych osób zgodnie z art. 6 ust. 3, a także stosowane środki rehabilitujące. <p>Do celów lit. e) państwa członkowskie mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. zdecydować o umieszczaniu w krajowym rejestrze elektronicznym tylko najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku IV.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie członkowskim. Informacji udziela się w terminie 30 dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.</p> <p>W każdym przypadku dane, o których mowa w lit. e) i f) akapitu pierwszego, dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt10, art. 2</p>	<p>10) Art. 82g. 3. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych zgromadzonych w Rejestrze, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.</p> <p>4. Rejestr zawiera ewidencje:</p> <ol style="list-style-type: none"> przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. <p>Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające:</p> <ol style="list-style-type: none"> firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada; rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej; status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; początek ważności licencji wspólnotowej; koniec ważności licencji wspólnotowej; datę cofnięcia licencji wspólnotowej; datę zawieszenia licencji wspólnotowej; datę wygaśnięcia zawieszenia licencji 	
-----------------------	--	----------	-----------------------------	--	--

				<p>wspólnotowej;</p> <p>13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej;</p> <p>14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej;</p> <p>15) datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;</p> <p>16) datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;</p> <p>17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia;</p> <p>18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p> <p>19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.</p> <p>2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające:</p> <p>1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;</p> <p>2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p> <p>3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.</p> <p>3. W ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy gromadzi się dane określające:</p> <p>1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania; 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 5) przyczynę stwierdzenia niezdolności; 6) zastosowane środki rehabilitacyjne; 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności; 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności.</p> <p>4. W Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ewidencjach, o których mowa w ust. 1-3.</p> <p>5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.</p> <p>Art. 82i. 1. Dane, o których mowa w art. 82h, przekazują do ewidencji dla danych określonych w:</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>1) art. 82h ust. 1 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym jak decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stała się ostateczna;</p> <p>2) art. 82h ust. 2 - odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;</p> <p>3) art. 82h ust. 3 – odpowiednio do swoich kompetencji organ, o którym mowa w art. 16b ust. 1, gdy decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stała się ostateczna.</p> <p>2. Przekazywanie danych do Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwany przez system teleinformatyczny Rejestru.</p> <p>3. W przypadku przekazywania danych za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego przekazywane dane powinny być uwierzytelnione przy użyciu bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisu potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP w rozumieniu art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 z późn. zm.).</p> <p>4. Dane przekazywane są do Rejestru przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej w rozumieniu art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, zwanej dalej „elektroniczną platformą usług administracji publicznej”.</p> <p>5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzór dokumentu elektronicznego, za pośrednictwem którego będą przekazywane dane do Rejestru.</p> <p>Art. 82j. 1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 18 lit. a i b oraz pkt 19 lit. a i b, są jawne i publicznie dostępne.</p> <p>2. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, dyrektorom izb celnych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne dla wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się w terminie 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.</p> <p>3. Dane zgromadzone w Rejestrze udostępnia się także na wniosek osoby, której one dotyczą.</p> <p>4. Udostępnianie danych z Rejestru odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwany przez system teleinformatyczny Rejestru.</p> <p>5. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, składany za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego powinien być uwierzytelniony przy użyciu bezpiecznego podpisu elektronicznego weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisu potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP w rozumieniu art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.</p> <p>6. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi elektroniczny wzór wniosku, o którym mowa w ust. 2, który udostępnia się na stronie internetowej Głównego</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.</p> <p>7. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z podmiotami, o których mowa w ust. 2, porozumienie o udostępnianiu im danych zgromadzonych w Rejestrze w drodze teletransmisji bez konieczności składania wniosku, jeżeli podmioty te spełniają łącznie następujące warunki:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadają środki techniczne i organizacyjne umożliwiające odnotowanie w systemie, kto, kiedy, w jakim celu oraz jakie dane uzyskał; 2) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie. <p>8. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 7, wskazane zostaną rozwiązania techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczeństwo, w szczególności w zakresie poufności i rozliczalności w odniesieniu do udostępnionych danych.”;</p> <p>Art. 2. 1. Do dnia 1 października 2017 r. organy, o których mowa w art. 82i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosownie do swoich kompetencji prześlą do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego dane niezbędne do jego prowadzenia.</p> <p>2. Zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego, o którym mowa w ust. 1, stanowi zadanie własne tych jednostek.</p>	
Art. 16 ust. 3	<p>Dane dotyczące przedsiębiorcy, którego zezwolenie zostało zawieszono albo cofnięte, pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym przez dwa lata od daty wygaśnięcia zawieszenia lub cofnięcia licencji, a następnie zostają niezwłocznie usunięte.</p> <p>Dane dotyczące każdej osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego pozostają w krajowym rejestrze elektronicznym do chwili przywrócenia tej osobie dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 3. Po zastosowaniu środka rehabilitującego lub innych środków o</p>	N			

	równoważnym skutku dane te zostają niezwłocznie usunięte. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, obejmują, stosownie do przypadku, przyczyny oraz czas obowiązywania zawieszenia, cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności.				
Art. 16 ust. 4	Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby wszystkie dane w krajowym rejestrze elektronicznym – w szczególności dane, o których mowa w ust. 2 akapit pierwszy lit. e) i f) – były aktualizowane i dokładne.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 4. W Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ewidencjach, o których mowa w ust. 1-3.	
Art. 16 ust. 5	Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były dostępne w całej Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe określone w art. 18. Dostępność poprzez krajowe punkty kontaktowe oraz połączenie rejestrów zostają zapewnione w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r., tak, aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
Art. 16 ust. 6	Komisja – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, i po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2010 r. – przyjmuje wspólne zasady dotyczące wykonania ust. 5, takie jak format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi bazami danych. Te wspólne zasady określają, który organ odpowiada za dostęp do danych, dalsze korzystanie i aktualizację danych po uzyskaniu do nich dostępu, oraz obejmują w tym celu zasady wprowadzania danych i ich monitorowania.	N			
Art. 16 ust. 7	Środki mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, dotyczące przesunięcia terminów, o których mowa w ust. 1 i 5, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 25 ust. 3.	N			
Art. 17	W odniesieniu do stosowania dyrektywy 95/46/WE państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby: a) każda osoba była informowana, jeżeli dane jej dotyczące są zapisywane lub planowane jest przekazanie ich	T	Art. 1 pkt 10	9) Art. 82g. 3. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest administratorem danych osobowych zgromadzonych w Rejestrze, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.	

	<p>stronie trzeciej. Informacja taka musi wskazywać organ odpowiedzialny za przetwarzanie danych, rodzaj przetwarzanych danych i powody ich przetwarzania;</p> <p>b) każda osoba miała prawo dostępu do danych jej dotyczących, będących w posiadaniu organu odpowiedzialnego za ich przetwarzanie. Prawo to może być wykonywane bez ograniczeń, w rozsądnych odstępach czasu, bez nadmiernej zwłoki lub kosztów ponoszonych przez wnioskodawcę;</p> <p>c) każda osoba, której dane są niekompletne lub nieprawidłowe, miała prawo do żądania, aby dane te zostały sprostowane, usunięte lub zablokowane;</p> <p>d) każda osoba miała z ważnych i uzasadnionych przyczyn prawo do sprzeciwienia się przetwarzaniu danych, które jej dotyczą. Jeżeli sprzeciw ten jest uzasadniony, przetwarzanie nie może dotyczyć tych danych;</p> <p>e) przedsiębiorcy przestrzegali przepisów dotyczących ochrony danych osobowych w przypadkach, gdy mają one zastosowanie.</p>			<p>Art. 82j.1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 18 lit. a i b oraz pkt 19 lit. a i b, są jawne i publicznie dostępne.</p>	
Art. 18 ust. 1	Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy swoich krajowych punktów kontaktowych w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
Art. 18 ust. 2	Państwa członkowskie, które wymieniają informacje w ramach niniejszego rozporządzenia, wykorzystują krajowe punkty kontaktowe wyznaczone na mocy ust. 1.3.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	
Art. 18 ust. 3	Państwa członkowskie, które wymieniają informacje na temat naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 2, lub na temat zarządzających transportem uznanych za niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, przestrzegają procedur i terminów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia(WE) nr 1072/2009, lub – w zależności od przypadku – w art. 23ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Państwo członkowskie, które od innego państwa członkowskiego otrzyma powiadomienie o naruszeniu	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające: 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada; 3) rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne	

<p>przepisów, którego skutkiem było wydanie wyroku skazującego lub nałożenie sankcji przez inne państwo członkowskie, wpisuje zgłoszone naruszenie do swojego krajowego rejestru elektronicznego.</p>		<p>wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 5) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 6) numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej; 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 8) początek ważności licencji wspólnotowej; 9) koniec ważności licencji wspólnotowej; 10) datę cofnięcia licencji wspólnotowej; 11) datę zawieszenia licencji wspólnotowej; 12) datę wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej; 13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej; 14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej; 15) datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej; 16) datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej; 17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia; 18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz: <ol style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz: <ol style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, 	
---	--	---	--

				<p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.</p> <p>2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające:</p> <p>1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p> <p>3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p> <p>4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.</p> <p>3. W ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy gromadzi się dane określające:</p> <p>1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania;</p>	
--	--	--	--	---	--

				<ul style="list-style-type: none"> 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 5) przyczynę stwierdzenia niezdolności; 6) zastosowane środki rehabilitacyjne; 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności; 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności. <p>4. W Rejestrze odnotowuje się zmiany danych gromadzonych w ewidencjach, o których mowa w ust. 1-3.</p>	
Art. 19 ust. 1	Bez uszczerbku dla art. 11 ust. 4 państwo członkowskie siedziby akceptuje, jako wystarczający dowód dobrej reputacji w celu dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, wyciąg z rejestru karnego lub – w przypadku jego braku – podobny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 19 ust. 2	Jeżeli państwo członkowskie nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące dobrej reputacji, a spełnienia tych warunków nie można wykazać za pomocą dokumentów, o których mowa w ust. 1, dane państwo członkowskie akceptuje, jako wystarczający dowód w odniesieniu do obywateli innych państw członkowskich, zaświadczenie wydane przez właściwy organ sądowy lub administracyjny państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, stwierdzające, że odnośnie warunki zostały spełnione. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.	N			
Art. 19 ust. 3	W przypadku gdy państwo lub państwa członkowskie, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, nie wydadzą dokumentu, o którym mowa w ust. 1, lub zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, dokument taki lub takie zaświadczenie można zastąpić oświadczeniem pod przysięgą lub uroczystym oświadczeniem złożonym przez zarządzającego transportem lub inną odpowiednią osobę	N			

	przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym – lub, w stosownym przypadku, przed notariuszem w państwie członkowskim, w którym zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania. Taki organ lub notariusz wydaje zaświadczenie potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub uroczystego oświadczenia.				
Art. 19 ust. 4	Dokumentu, o którym mowa w ust. 1, i zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, nie przyjmuje się, jeśli zostały przedłożone później niż trzy miesiące od daty ich wydania. Dotyczy to również oświadczenia złożonego zgodnie z ust. 3.	N			
Art. 20	Jeżeli państwo członkowskie – oprócz warunków, o których mowa w art. 7 – nakłada na swoich obywateli określone warunki dotyczące zdolności finansowej, dane państwo członkowskie –w przypadku obywateli innych państw członkowskich – jako wystarczający dowód akceptuje zaświadczenie wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego lub państw członkowskich, w których zarządzający transportem lub inna odpowiednia osoba posiadali miejsce zamieszkania, potwierdzające spełnienie tych warunków. Takie zaświadczenie dotyczy konkretnych informacji, które są brane pod uwagę w państwie członkowskim siedziby.	N			
Art. 21 ust. 1	Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kompetencji zawodowych certyfikat zgodny ze wzorem, który znajduje się w załączniku III, wydany przez organ lub podmiot odpowiednio upoważnione do tego celu.	N			
Art. 21 ust. 2	Certyfikat wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III, i traktuje się je jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 22 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują przepisy określające sankcje mające zastosowanie w przypadkach naruszeń	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy	

	przepisów niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich ich zmianach. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przedsiębiorcy lub jego siedzibę.			kierowców (Dz. U. poz. 567).	
Art. 22 ust. 2	Sankcje, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, cofnięcie takiego zezwolenia i stwierdzenie niezdolności zarządzających transportem do kierowania operacjami transportowymi.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 23	Przedsiębiorcy, którzy przed dniem 4 grudnia 2009 r. posiadali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r.	N			
Art. 24	Właściwe organy państw członkowskich ściśle współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia. Właściwe organy wymieniają informacje na temat wyroków skazujących i sankcji nałożonych w związku z poważnymi naruszeniami oraz inne konkretne informacje, które mogą mieć wpływ na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, zgodnie z przepisami mającymi zastosowanie w zakresie ochrony danych osobowych.	N			
Art. 25 ust. 1	Komisja jest wspierana przez komitet utworzony na mocy art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.	N			
Art. 25 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N			
Art. 25 ust. 3	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N			
Art. 26 ust. 1	Co dwa lata państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie z działalności właściwych organów i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera:	N			

	<p>a) analizę sektora pod względem dobrej reputacji, zdolności finansowej i kompetencji zawodowych;</p> <p>b) liczbę wydanych, zawieszonych i cofniętych zezwoleń w podziale na rok i rodzaj, liczbę przypadków stwierdzenia niezdolności, wraz z przyczynami wydania tych decyzji;</p> <p>c) liczbę certyfikatów kompetencji zawodowych, które wydano każdego roku;</p> <p>d) podstawowe statystyki dotyczące krajowych rejestrów elektronicznych i ich wykorzystania przez właściwe organy; oraz</p> <p>e) analizę na temat wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi, zawierającą w szczególności liczbę naruszeń przepisów stwierdzonych w każdym roku i zgłoszonych innym państwom członkowskim oraz odpowiedzi uzyskanych na podstawie art. 18 ust. 2, jak również liczbę wniosków i odpowiedzi otrzymanych każdego roku na podstawie art. 18 ust. 3.</p>				
Art. 26 ust. 2	Na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 1, Komisja co dwa lata przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Sprawozdanie zawiera w szczególności ocenę funkcjonowania wymiany informacji między państwami członkowskimi oraz przegląd funkcjonowania i dane zawarte w krajowych rejestrach elektronicznych. Sprawozdanie jest publikowane równocześnie ze sprawozdaniem, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (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.	N			
Art. 27	Każde państwo członkowskie przekazuje Komisji w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. wykaz właściwych organów, które zostały przez nie wyznaczone do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a także wykaz upoważnionych organów i jednostek odpowiedzialnych za organizowanie egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1, i wydawanie certyfikatów. Skonsolidowany wykaz tych organów i jednostek z całej Wspólnoty jest publikowany przez Komisję w <i>Dzienniku</i>	N			

	<i>Urzędowym Unii Europejskiej.</i>				
Art. 28	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy do dnia 4 grudnia 2011 r.	N			
Art. 29	Niniejszym uchyla się dyrektywę 96/26/WE.	N			
Art. 30	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> . Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r.	N			
Załącznik I		N			
Załącznik II		T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Załącznik III		N			
Załącznik IV		N			

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych

Art. 1 ust.1	1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium Wspólnoty.	N			
Art. 1 ust.2	2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.	N			
Art. 1 ust 3	3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie narusza: a) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

	<p>kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi;</p> <p>b) przepisów dotyczących przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku włączonych do umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi, które na mocy zezwoleń dwustronnych lub na mocy uzgodnień liberalizujących dopuszczają załadunek i rozładunek w państwie członkowskim przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie członkowskim.</p>				
Art. 1 ust. 4	4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.	N			
Art. 1 ust. 5	<p>5. Następujące rodzaje przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem nie wymagają posiadania licencji wspólnotowej oraz są zwolnione z wszelkich zezwoleń przewozowych:</p> <p>a) przewóz przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej;</p> <p>b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;</p> <p>c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;</p> <p>d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, jeśli spełnione są następujące warunki:</p> <p>(i) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;</p> <p>(ii) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;</p> <p>(iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;</p> <p>(iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach</p>	N			

	<p>odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy⁽¹²⁾;</p> <p>(v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;</p> <p>e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.</p>				
Art. 1 ust. 6	6. Przepisy ust. 5 nie mają wpływu na warunki, na których podstawie państwa członkowskie zezwalają swoim obywatelom na prowadzenie działalności, o której mowa w tym ustępie.	N			
Art.2	<p>Na użytek niniejszego rozporządzenia:</p> <p>1) "pojazd" oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy;</p> <p>2) "przewóz międzynarodowy" oznacza:</p> <p>a) przejazd pojazdu z ładunkiem, gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;</p> <p>b) przejazd pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu;</p> <p>c) przejazd pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; lub</p> <p>d) przejazd bez ładunku w związku z przewozem, o którym mowa w lit. a), b) i c);</p> <p>3) "przyjmujące państwo członkowskie" oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność,</p>	N			

	<p>inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;</p> <p>4) "przewoźnik niemający siedziby" oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;</p> <p>5) "kierowca" oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków, pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;</p> <p>6) "przewóz kabotażowy" oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;</p> <p>7) "poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego" oznacza naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.</p>				
Art. 3	Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art.4 ust. 1	<p>1. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez państwo członkowskie, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, każdemu przewoźnikowi wykonującemu zarobkowo drogowy przewóz rzeczy, który to przewoźnik:</p> <p>a) ma siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego;</p> <p>b) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy.</p>	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 2	<p>2. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, z możliwością jego przedłużenia.</p> <p>Licencje wspólnotowe i uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wydane przed dniem stosowania niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich</p>	N			

	<p>ważności.</p> <p>Komisja dostosowuje okres ważności licencji wspólnotowej do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.</p>				
Art.4 ust. 3	<p>3. Państwo członkowskie siedziby przewoźnika wydaje posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, jaka odpowiada liczbie pojazdów, którymi dysponuje posiadacz licencji wspólnotowej, bez względu na to, czy stanowią one jego własność w całości, czy są w jego dyspozycji na podstawie umowy sprzedaży ratalnej, najmu lub leasingu.</p>	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 4	<p>4. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są zgodne ze wzorem określonym w załączniku II, który ustanawia również warunki dotyczące korzystania z niej. Zawierają one co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.</p> <p>Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.</p>	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 5	<p>5. Licencja wspólnotowa i jej uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej są opatrzone pieczęcią organu wydającego, podpisem i numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej oraz uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.</p>	N			
Art. 4 ust. 6	<p>6. Licencja wspólnotowa wydawana jest na nazwisko/nazwę przewoźnika i nie może być przekazywana osobie trzeciej. Uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej przechowywany jest w każdym z pojazdów przewoźnika i musi być okazywany na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.</p>	N			

	W przypadku zespołu pojazdów uwierzytelniony wypis z licencji wspólnotowej znajduje się w pojeździe silnikowym. Obejmuje on zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.				
Art. 5 ust. 1	1. Zgodnie z niniejszym rozporządzeniem świadectwo kierowcy jest wydawane przez państwo członkowskie każdemu przewoźnikowi, który: a) jest posiadaczem licencji wspólnotowej; b) albo legalnie zatrudnia w tym państwie członkowskim kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi ⁽¹³⁾ , albo w sposób legalny korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy 2003/109/WE, pozostającego w dyspozycji tego przewoźnika zgodnie z warunkami zatrudnienia i kształcenia zawodowego określonymi w tym państwie członkowskim: (i) na mocy przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych; oraz, w odpowiednich przypadkach, (ii) na mocy układów zbiorowych, zgodnie z regułami stosowanymi w tym państwie członkowskim.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 5 ust. 2	2. Świadectwo kierowcy jest wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika na wniosek posiadacza licencji wspólnotowej każdemu kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE i jest przez tego przewoźnika legalnie zatrudniony, lub każdemu kierowcy pozostającemu w jego dyspozycji, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu tej dyrektywy. Każde świadectwo kierowcy poświadczają, że kierowca w nim wskazany jest zatrudniony zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art.5	3. Świadectwo kierowcy jest zgodne ze wzorem określonym	N			

ust. 3	w załączniku III. Zawiera ono co najmniej dwa z zabezpieczeń wymienionych w załączniku I.				
Art. 5 ust. 4	4. Komisja dostosowuje załącznik II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.	N			
Art. 5 ust. 5	5. Świadectwo kierowcy opatruje się pieczęcią organu wydającego, podpisem oraz numerem seryjnym. Numer seryjny świadectwa kierowcy można wpisać do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika, który udostępnia je wskazanemu w świadectwie kierowcy.	N			
Art. 5 ust. 6	6. Świadectwo kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Uwierzytelniony wypis ze świadectwa kierowcy wydany przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika jest przechowywany w lokalach przewoźnika. Świadectwo jest okazywane na wniosek każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.	N			
Art. 5 ust. 7	7. Świadectwo kierowcy wydawane jest na okres określony przez wydające państwo członkowskie, jednakże nie dłużej niż na 5 lat. Świadectwa kierowców wydane przed dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności. Świadectwo kierowcy jest ważne jedynie, gdy spełnione są warunki, na których zostało wydane. Państwa członkowskie podejmują właściwe środki mające na celu zapewnienie niezwłocznego zwrotu przez przewoźnika świadectwa organom wydającym, w przypadku gdy powyższe warunki nie będą mogły być spełnione.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 6 ust. 1	1. W każdym przypadku, gdy złożony został wniosek o licencję wspólnotową lub wniosek o przedłużenie licencji wspólnotowej, zgodnie z art. 4 ust. 2, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika sprawdzają, czy przewoźnik spełnia lub czy w dalszym ciągu spełnia warunki określone w art. 4 ust. 1.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

Art. 6 ust. 2	2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika regularnie sprawdzają, przez prowadzenie corocznych kontroli obejmujących co najmniej 20 % ważnych świadectw kierowców wydanych w tym państwie członkowskim, czy nadal są spełniane warunki, o których mowa w art. 5 ust. 1 i na których podstawie zostało wydane świadectwo dla kierowcy.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 7 ust. 1	1. Jeżeli warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika odrzucają wnioski o wydanie lub odnowienie licencji wspólnotowej lub wydanie świadectwa kierowcy w formie uzasadnionej decyzji.	N			
Art. 7 ust. 2a	2. Właściwe organy cofają licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy, gdy posiadacz: a) przestał spełniać warunki określone w art. 4 ust. 1 lub te, o których mowa w art. 5 ust. 1 b) podał nieprawidłowe informacje we wniosku o licencję wspólnotową lub świadectwo kierowcy	N			
Art. 8 ust. 1	1. Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.	N			
Art. 8 ust. 2	2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym,	N			

	przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe dozwolone zgodnie z tym akapitem w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.				
Art. 8 ust. 3	3. Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy. Dowód, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje następujące dane dla każdego przewozu: a) nazwę, adres i podpis nadawcy; b) nazwę, adres i podpis przewoźnika; c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy - jego podpis oraz datę dostawy rzeczy; d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia; e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery; f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób; g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.	N			
Art. 8 ust. 4	4. W celu wykazania, że warunki określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.	N			
Art. 8 ust. 5	5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a), b) i c) może, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.	N			
Art. 8	6. Pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych w	N			

ust. 6	ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) i e), nie podlega żadnym ograniczeniom.				
Art. 9 ust. 1	<p>1. O ile przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach:</p> <p>a) zasad dotyczących umowy przewozu;</p> <p>b) masy i wymiarów pojazdów drogowych;</p> <p>c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;</p> <p>d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;</p> <p>e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.</p> <p>Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.</p>	N			
Art. 9 ust. 2	2. Przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1, stosowane są wobec przewoźników mniemających siedziby w danym państwie członkowskim na tych samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.	N			
Art. 10 ust. 1	1. W przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym, spowodowanych lub wzmożonych przez kabotaż, każde	N			

	państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu zastosowania środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć na swoim terytorium wobec przewoźników mających na jego terytorium swoją siedzibę.				
Art. 10 ust. 2	2. Na użytek ust. 1: – "poważne zakłócenie na krajowym rynku transportowym na danym obszarze geograficznym" oznacza wystąpienie specyficznych dla tego rynku problemów powodujących poważną i potencjalnie trwałą nadwyżkę podaży nad popytem, z którą wiąże się zagrożenie dla równowagi finansowej i dla przetrwania licznych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe rzeczy, – "obszar geograficzny" oznacza obszar obejmujący całe lub część terytorium państwa członkowskiego lub jego część, lub rozciągający się na całość lub na część terytorium innych państw członkowskich.	N			
Art. 10 ust. 3	3. Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 15 ust. 1, w terminie miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, i w razie konieczności przyjmuje je. Środki te mogą obejmować czasowe wyłączenie danego obszaru z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Środki podjęte zgodnie z niniejszym artykułem pozostają w mocy przez okres nie dłuższy niż sześć miesięcy, który może zostać jednokrotnie przedłużony o taki sam okres ważności.	N			
Art. 10 ust. 4	4. Jeżeli Komisja podejmie decyzję o przyjęciu środków ochronnych dotyczących jednego lub kilku państw członkowskich, właściwe organy tych państw członkowskich zobowiązane są do podjęcia w równoważnym zakresie odpowiednich środków dotyczących przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadamiają o tym Komisję. Środki te są stosowane najpóźniej od tego dnia, od którego obowiązują środki ochronne przyjęte przez Komisję.	N			
Art. 10 ust. 5	5. W terminie 30 dni od powiadomienia, każde państwo członkowskie może przekazać Radzie decyzję Komisji podjętą zgodnie z ust. 3. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, w ciągu 30 dni od tego przekazania lub - w	N			

	<p>przypadku, gdy decyzje przekazało kilka państw członkowskich - od pierwszego przedłożenia decyzji, może podjąć odmienną decyzję.</p> <p>Ograniczenia stosowania, ustanowione w ust. 3 akapit trzeci, obowiązują również w stosunku do decyzji Rady. Właściwe organy państw członkowskich, których to dotyczy zobowiązane są do podjęcia środków o równoważnym zakresie w odniesieniu do przewoźników mających siedzibę na ich terytorium i powiadomienia o tym Komisji. Jeżeli w terminie określonym w akapicie pierwszym Rada nie podejmie żadnej decyzji, decyzja Komisji staje się ostateczna.</p>				
Art. 10 ust. 6	6. W przypadku gdy Komisja uzna, iż podjęte środki, o których mowa w ust. 3, muszą być przedłużone, przedkłada Radzie wniosek; Rada podejmuje decyzję w tej sprawie kwalifikowaną większością głosów.	N			
Art. 11	Państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy w zapewnieniu stosowania i monitorowania niniejszego. Dokonują one wymiany informacji za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych ustanowionych zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	N			
Art. 12 ust. 1	<p>1. W przypadku poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takich naruszeń, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania - w tym wystosowują ostrzeżenie, o ile przewiduje to prawo krajowe - które mogą, między innymi, prowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:</p> <p>a) czasowego lub trwałego cofnięcia niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;</p> <p>b) czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.</p> <p>Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej i wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym.</p>	T	Art. 1 pkt 5 i pkt 12 i art. 5	<p>5) „Art. 15a. 1. W przypadku poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, wystosowuje ostrzeżenie, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczęte zostanie postępowanie, które może prowadzić do nałożenia sankcji administracyjnych w postaci czasowego cofnięcia części uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej.</p> <p>2. W przypadku, gdy poważne naruszenie stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione lub stwierdzone w jakimkolwiek państwie członkowskim organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, w stosunku do</p>	

			<p>przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, wystosowuje ostrzeżenie, że w przypadku ponownego stwierdzenia poważnego naruszenia, wszczęte zostanie postępowanie, które może prowadzić do nałożenia sankcji administracyjnych w postaci:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) czasowego cofnięcia części uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej albo 2) cofnięcia licencji wspólnotowej bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku. <p>3. W przypadku ponownego poważnego naruszenia, o którym mowa w ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia i do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w ust. 1 - organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej: <ol style="list-style-type: none"> a) czasowego cofnięcia 30% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, b) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, c) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej; 2) w ust. 2 - organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 	
--	--	--	--	--

				<p>pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) czasowego cofnięcia 60% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, b) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, c) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej. <p>4. W przypadku, gdy ponowne poważne naruszenie stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia i do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) czasowego cofnięcia 80% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej; 2) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w
--	--	--	--	---

				<p>przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;</p> <p>3) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej.</p> <p>5. W przypadku, gdy przedsiębiorca, mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, do którego skierowano ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 2, dopuścił się ponownego poważnego naruszenia, które stanowi najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnionego lub stwierdzonego w jakimkolwiek państwie członkowskim organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej, cofnięcia licencji wspólnotowej bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku od dnia, kiedy decyzja o cofnięciu licencji wspólnotowej stała się ostateczna.</p> <p>6. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1 i 2, uznaje się za niebyłe po upływie 2 lat od dnia stwierdzenia przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, poważnego naruszenia, na podstawie którego wystosowano to ostrzeżenie.</p> <p>Art. 15c. 1. Liczba uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej podlegająca cofnięciu w wyniku zastosowania progów procentowych określonych w art. 15a ust. 3 pkt 1 lit. a i pkt 2 lit. a, ust. 4 pkt 1 oraz w art. 15b ust. 2 pkt 1 podlega zaokrągleniu w dół.</p> <p>2. Sankcje, o których mowa w art. 15a ust. 3 i 4 oraz w art. 15b ust. 2, obowiązują przez okres 1 roku od dnia kiedy decyzje, o których mowa odpowiednio w art. 15a ust. 3 i 4 oraz art. 15b ust. 2, stały się ostateczne.</p> <p>3. Liczbę posiadanych przez przedsiębiorcę uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej ustala się według stanu na dzień wszczęcia wobec przedsiębiorcy postępowania administracyjnego.</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>4. Przedsiębiorca jest obowiązany zwrócić odpowiednio licencję wspólnotową lub czasowo cofnięte uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej do organu, który je wydał, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ich cofnięciu stała się ostateczna.</p> <p>12) art. 95a ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Art. 95a. 1. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji albo wypisów z tych dokumentów nie zwraca ich organowi, który ich udzielił, w terminie 14 dni od dnia, w którym odpowiednio decyzja o cofnięciu zezwolenia, licencji lub o czasowym cofnięciu wypisów z licencji stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 1.000 zł.”.</p> <p>Art. 5. Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. L 74 z 19.03.2016, str. 8-27) nie wszczynają się postępowania administracyjnego, o którym mowa w:</p> <p>1) art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;</p> <p>2) art. 15a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	
Art. 12 ust. 2	2. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego wszelkie przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się takiego naruszenia, nakładają na niego odpowiednie sankcje, takie jak: a) zawieszenie wydawania świadectw kierowców; b) cofnięcie świadectw kierowców; c) uzależnienie wydania świadectw kierowców od	T	Art. 1 pkt 5, 6 i 12	5) Art. 15b. 1. W przypadku poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, w drodze decyzji administracyjnej, uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia przez okres 1 roku, od dnia kiedy decyzja ta stała się

	<p>dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu;</p> <p>d) czasowe lub trwale cofnięcie niektórych lub wszystkich uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej;</p> <p>e) czasowe lub trwale cofnięcie licencji wspólnotowej.</p> <p>Sankcje te mogą być określone po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej.</p>		<p>ostateczna, następujących warunków:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) comiesięcznego przedstawiania dokumentu, o którym mowa w art. 32b ust. 5 pkt 5; 2) przedstawienia na każde żądanie organu oryginałów dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3-6. <p>2. W przypadku ponownego poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, w stosunku do przedsiębiorcy, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który dopuścił się takiego naruszenia, dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) czasowego cofnięcia 30% uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej; 2) czasowego cofnięcia 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 2 albo 3 uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej; 3) zawieszenia wydawania dodatkowych uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę 1 uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej. <p>3. W przypadku kolejnego poważnego naruszenia, obejmującego przypadki niewłaściwego wykorzystywania świadectw kierowców, organ, o którym mowa w art. 32b ust. 1, po uprzednim nałożeniu sankcji, o których mowa w ust. 1 oraz ust. 2, w drodze decyzji administracyjnej, cofa licencję wspólnotową bez możliwości ubiegania się o wydanie nowej licencji wspólnotowej przez okres 1 roku od</p>	
--	---	--	---	--

				<p>dnia, kiedy decyzja o cofnięciu licencji wspólnotowej stała się ostateczna.</p> <p>6) w art. 32b ust. 1 otrzymuje brzmienie: 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, odmawia wydania, zmienia, cofa świadectwo kierowcy, zawiesza wydawanie świadectw kierowców albo uzależnia wydanie świadectw kierowców od spełnienia przez okres 1 roku warunków, o których mowa w art. 15b ust. 1.</p> <p>12) art. 95a ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Art. 95a. 1. Kto, będąc zobowiązany do zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji albo wypisów z tych dokumentów nie zwraca ich organowi, który ich udzielił, w terminie 14 dni od dnia, w którym odpowiednio decyzja o cofnięciu zezwolenia, licencji lub o czasowym cofnięciu wypisów z licencji stała się ostateczna - podlega karze pieniężnej w wysokości 1.000 zł.”.</p>	
Art. 12 ust. 3	<p>3. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, tak szybko jak to możliwe, a najpóźniej w ciągu sześciu tygodni po podjęciu ostatecznej decyzji w sprawie, informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, czy nałożono sankcje zgodnie z ust. 1 i 2 niniejszego artykułu i jakie to są sankcje.</p> <p>W przypadku gdy nie nałożono takich sankcji, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika podają tego przyczyny.</p>	N			
Art. 12 ust. 4	<p>4. Właściwe organy zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.</p>	N			
Art. 12 ust. 5	<p>5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika mogą również, zgodnie ze swoim prawem krajowym, wszcząć przeciwko danemu przewoźnikowi postępowanie przed właściwym sądem krajowym. Informacja</p>	N			

	o decyzjach podjętych w tym zakresie przekazywana jest właściwym organom przyjmującego państwa członkowskiego.				
Art. 12 ust. 6	6. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.	N			
Art. 13 ust. 1	1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego są świadome naruszenia niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, przez przewoźnika z innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu sześciu tygodni od ostatecznej decyzji w tej sprawie, właściwym organom państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, następujące informacje: a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia; b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz c) nałożone i wykonane sankcje. Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 12.	N			
Art.13 ust. 2	2. Bez uszczerbku dla możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego uprawnione są do nałożenia sankcji na przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie, który podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszył przepisy niniejszego rozporządzenia lub wspólnotowe albo krajowe przepisy dotyczące przewozu kabotażowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego. Sankcje te mogą obejmować między innymi upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.	N			
Art. 13 ust. 3	3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.	N			
Art.14	Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego	T	Art. 1	10) Art. 82h. 2. W ewidencji poważnych naruszeń	

	<p>rejestrze elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, których dopuścili się przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez jakiekolwiek państwo członkowskie jak również do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej. Wpisy do rejestru, które dotyczą czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia, w przypadku cofnięcia czasowego, lub od daty cofnięcia, w przypadku cofnięcia trwałego.</p>		pkt 10	<p>gromadzi się dane określające:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz: <ol style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz: <ol style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. 	
Art. 15	1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.	N			
Art. 15 ust. 2	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1 – 4 i ust. 5 lit. b oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N			
Art. 16	Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich stosowania. Przewidziane sankcje	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

	<p>muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie informują Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ.</p> <p>Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.</p>				
Art. 17 ust. 1	1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie uwierzytelnionych wypisów z licencji wspólnotowej, odpowiadającej liczbie pojazdów w ruchu w tym dniu.	N			
Art. 17 ust. 2	2. Państwa członkowskie informują również Komisję o liczbie świadectw kierowców wydanych w poprzednim roku kalendarzowym, jak również o liczbie świadectw kierowców, będących w obiegu w dniu 31 grudnia tego samego roku.	N			
Art. 17 ust. 3	3. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu wspólnotowego rynku transportu drogowego do końca 2013 r. Sprawozdanie obejmuje analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz rozwój sytuacji w zakresie warunków pracy w zawodzie, jak również ocenę, czy harmonizacja przepisów między innymi w dziedzinie wdrażania, opłat nakładanych na użytkowników dróg, jak i przepisów dotyczących kwestii socjalnych i bezpieczeństwa posunęła się wystarczająco daleko, by można przewidzieć dalsze otwarcie wewnętrznych rynków przewozów drogowych, w tym przewozów kabotażowych.	N			
Art. 18	Niniejszym uchyla się rozporządzenia (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 oraz dyrektywę 2006/94/WE. Odesłania do uchylonych rozporządzeń i dyrektywy uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV.	N			
Art. 19	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> . Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r., z wyjątkiem art. 8 i 9, które stosuje się od dnia 14 maja 2010 r.	N			

	Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.				
Załącznik I	Zabezpieczenia licencji wspólnotowej i świadectwo kierowcy Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń: – hologram, – specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym, – co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widocznie tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki), – wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory, – podwójną numerację: numer seryjny licencji wspólnotowej lub jej uwierzytelnionego wypisu oraz, w każdym przypadku, numer wydania, – zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym gilozem i drukiem irysowym.	N			
Załącznik II	Wzór licencji	N			
Załącznik III	Wzór świadectwa kierowcy	N			
Załącznik IV	Tabela korelacji niniejszego rozporządzenia z Rozporządzeniem (EWG) nr 881/92 Rozporządzeniem (EWG) nr 3118/93 Dyrektywą 2006/94/WE	N			
Rozporządzenie 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 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006					
Art. 1 ust. 1	1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego autobusowego i autokarowego przewozu osób na terytorium Wspólnoty przez przewoźników zarobkowych lub pracujących na potrzeby własne, mających siedzibę w państwie członkowskim zgodnie z jego ustawodawstwem, przy użyciu pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim, które nadają się, ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włączając kierowcę, i które są do tego celu przeznaczone, oraz do ruchu tych pojazdów pustych w związku z takim przewozem. Zmiana pojazdu lub przerwa w przewozie dla umożliwienia	N			

	realizacji części przejazdu przy użyciu innego środka transportu nie ma wpływu na stosowanie niniejszego rozporządzenia.				
Art. 1 ust. 2	2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego, na którym zabrano lub na które dowieziono pasażerów, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a zainteresowanym państwem trzecim.	N			
Art.1 ust. 3	3. Do czasu zawarcia umów, o których mowa w ust. 2, niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na postanowienia umów dwustronnych zawartych przez państwa członkowskie z tymi państwami trzecimi, dotyczące przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 1 ust. 4	4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego zarobkowego przewozu drogowego osób, wykonywanego tymczasowo przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem V.	N			
Art. 2	Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje: 1) "przewóz międzynarodowy" oznacza: a) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie; b) przejazd pojazdu, w przypadku gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w tym samym państwie członkowskim, obejmujący zabieranie lub dowożenie pasażerów w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim; c) przejazd pojazdu z jednego państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem lub bez tranzytu przez co najmniej jedno państwo członkowskie lub państwo trzecie; lub d) przejazd pojazdu między państwami trzecimi z tranzytem przez co najmniej jedno państwo członkowskie;	N			

<p>2) "usługi regularne" oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;</p> <p>3) "szczególne usługi regularne" oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów;</p> <p>4) "usługi okazjonalne" oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;</p> <p>5) "działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne" oznacza działalność prowadzoną w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osoby fizyczne lub prawne, przy czym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – działalność transportowa jest jedynie dla takiej osoby fizycznej lub prawnej działalnością o charakterze pomocniczym, oraz – używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub osoby prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego; <p>6) "przyjmujące państwo członkowskie" oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie, w którym ma on siedzibę;</p> <p>7) "przewóz kabotażowy" oznacza albo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane tymczasowo przez przewoźnika w przyjmującym państwie członkowskim, albo – zabieranie i dowożenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej, zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że nie jest to główny cel tej usługi; 				
--	--	--	--	--

	8) "poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego" oznacza naruszenia mogące prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub tymczasowego albo trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.				
Art. 3 ust. 1	1. Każdemu przewoźnikowi zarobkowemu, o którym mowa w art. 1, zezwala się, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, na wykonywanie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych w zakresie przewozu autokarowego i autobusowego bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeżeli: a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozów autokarowych i autobusowych w formie usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych lub usług okazjonalnych, zgodnie z warunkami dostępu do rynku określonymi w przepisach krajowych; b) spełnia warunki określone zgodnie ze wspólnotowymi zasadami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w transporcie krajowym i międzynarodowym; c) spełnia wymogi prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywę Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie ⁽⁹⁾ , dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym ⁽¹⁰⁾ i w dyrektywie 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.	N			
Art. 3 ust. 2	2. Każdemu przewoźnikowi pracującemu na potrzeby własne, o którym mowa w art. 1, zezwala się na wykonywanie usług transportowych zgodnie z art. 5 ust. 5, bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby, jeśli:	N			

	<p>a) jest on upoważniony w państwie członkowskim siedziby do wykonywania przewozu autokarowego i autobusowego zgodnie z warunkami dostępu do rynku przewidzianymi w przepisach krajowych;</p> <p>b) spełnia wymagania prawne dotyczące norm przewidzianych dla kierowców i pojazdów, określone w szczególności w dyrektywach 92/6/EWG, 96/53/WE i 2003/59/WE.</p>				
Art. 4 ust. 1	1. Prowadzenie międzynarodowego autobusowego i autokarowego przewozu osób wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 2	<p>2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby wydają posiadaczowi oryginał licencji wspólnotowej, który jest przechowywany przez przewoźnika, oraz taką liczbę jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii, jaka odpowiada liczbie pojazdów wykorzystywanych do międzynarodowego przewozu osób będących w dyspozycji posiadacza licencji wspólnotowej, bez względu na to, czy stanowią one jego własność, czy są w jego posiadaniu szczególnie na mocy umowy sprzedaży na raty, umowy najmu lub umowy leasingu.</p> <p>Licencja wspólnotowa i jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopie odpowiadają wzorowi określone w załączniku II. Zawierają one co najmniej dwie cechy bezpieczeństwa wymienione w załączniku I.</p> <p>Komisja dostosowuje załączniki I i II do postępu technicznego. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.</p> <p>Licencja wspólnotowa i jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopie są opatrzone pieczęcią organu wydającego, jak również podpisem oraz numerem seryjnym. Numery seryjne licencji wspólnotowej i jej poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii wpisuje się do krajowego rejestru elektronicznego przewoźników drogowych przewidzianego w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jako część zbioru danych dotyczących przewoźnika.</p>	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	

Art. 4 ust. 3	3. Licencja wspólnotowa jest udzielana na rzecz określonego przewoźnika i nie może być przenoszona. W każdym z pojazdów przewoźnika przechowuje się kopię licencji wspólnotowej poświadczoną za zgodność z oryginałem, która jest okazywana na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 4	4. Licencja wspólnotowa jest wydawana na odnawialne okresy nie dłuższe niż dziesięć lat. Licencje wspólnotowe i ich poświadczony za zgodność z oryginałem kopie wydane przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 5	5. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby sprawdzają w przypadku złożenia wniosku o licencję wspólnotową lub w przypadku przedłużania ważności licencji wspólnotowej zgodnie ust. 4 niniejszego artykułu, czy przewoźnik spełnia lub spełnia w dalszym ciągu warunki określone w art. 3 ust. 1.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 6	6. W przypadkach gdy warunki, o których mowa w art. 3 ust. 1, nie są spełnione, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby odmawiają wydania lub odnowienia licencji wspólnotowej, lub ją cofają, w drodze decyzji zawierającej uzasadnienie.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 7	7. Państwa członkowskie gwarantują wnioskodawcy lub posiadaczowi licencji wspólnotowej prawo odwołania od decyzji dotyczącej odmowy wydania licencji lub cofnięcia licencji, podjętej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 4 ust. 8	8. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że licencja wspólnotowa jest uznawana również w odniesieniu do krajowej działalności transportowej.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 5 ust. 1	1. Usługi regularne są powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji. Świadczenie takich usług wymaga zezwolenia zgodnie z przepisami rozdziału III. Świadczenie usług regularnych z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku wymaga zezwolenia zgodnie z umową dwustronną pomiędzy danym	N			

	<p>państwem członkowskim i państwem trzecim oraz, w stosownych przypadkach, z państwem członkowskim, przez które odbywa się tranzyt, o ile nie została zawarta niezbędna umowa pomiędzy Wspólnotą a danym państwem trzecim.</p> <p>Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.</p> <p>Przy organizacji usług równoległych lub tymczasowych skierowanych do tych samych klientów co istniejące usługi regularne, przy nieobsługiwaniu niektórych przystanków i przy obsłudze dodatkowych przystanków w ramach istniejących usług regularnych obowiązują takie same zasady, jak w odniesieniu do istniejących usług regularnych.</p>				
Art. 5 ust. 2	<p>2. Szczególne usługi regularne obejmują:</p> <p>a) przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania;</p> <p>b) przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnej.</p> <p>Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.</p> <p>Świadczenie szczególnych usług regularnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III, jeżeli odbywa się na podstawie umowy pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem.</p>	N			
Art. 5 ust. 3	<p>3. Świadczenie usług okazjonalnych nie wymaga zezwolenia zgodnie z rozdziałem III.</p> <p>Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz skierowanych do tych samych osób wymaga jednak zezwolenia zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III.</p> <p>Usługi okazjonalne nie tracą charakteru usług okazjonalnych wyłącznie z powodu ich świadczenia z określoną częstotliwością.</p> <p>Usługi okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających na rzecz tego samego zleceniodawcy, a podróżni mogą skorzystać z połączenia na trasie u innego przewoźnika z tej samej grupy, na terytorium danego państwa członkowskiego.</p> <p>Komisja określa procedury przekazywania nazw takich przewoźników i punktów połączeń na trasie właściwym organom danego państwa członkowskiego. Środki te, mające</p>	N			

	na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.				
Art. 5 ust. 4	4. Puste przejazdy pojazdów w związku z transportem, o którym mowa w ust. 2 akapit trzeci i ust. 3 akapit pierwszy, również nie wymagają zezwolenia.	N			
Art. 5 ust. 5	5. Działalność transportowa prowadzona na potrzeby własne nie podlega żadnemu systemowi zezwoleń, ale podlega systemowi zaświadczeń. Zaświadczenia są wydawane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest pojazd, i są ważne na cały przejazd łącznie z tranzytem. Komisja określa wzór zaświadczeń. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 6 ust. 1	1. Zezwolenia są wydawane na rzecz określonego przewoźnika i nie mogą być przenoszone. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może, za zgodą właściwego organu państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się miejsce odjazdu, zwanego dalej "organem wydającym", świadczyć usługi przez podwykonawcę. W takim przypadku w zezwoleniu wskazuje się nazwę podwykonawcy. Podwykonawca musi spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1. Na użytek niniejszego ustępu miejsce odjazdu oznacza "jeden z przystanków końcowych usługi". W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych do celów świadczenia usług regularnych zezwolenie jest wydawane na rzecz wszystkich przedsiębiorstw i określa nazwy wszystkich przewoźników. Zostaje ono przekazane przedsiębiorstwu zarządzającemu działalnością, natomiast pozostałe przedsiębiorstwa otrzymują kopie.	N			
Art. 6 ust. 2	2. Okres ważności zezwolenia nie przekracza pięciu lat. Okres ten może zostać skrócony, albo na żądanie wnioskodawcy, albo za wzajemną zgodą właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani bądź dowożeni.	N			

Art. 6 ust. 3	3. W zezwoleniu określa się: a) rodzaj usługi; b) trasę usługi, szczególnie miejsce odjazdu i miejsce docelowe; c) okres ważności zezwolenia; d) przystanki oraz rozkład jazdy.	N			
Art. 6 ust. 4	4. Komisja określa wzór zezwoleń. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.	N			
Art. 6 ust. 5	5. Zezwolenie upoważnia posiadacza lub posiadaczy do świadczenia usług regularnych na terytorium wszystkich państw członkowskich, przez które przebiega trasa usług.	N			
Art. 6 ust. 6	6. Przewoźnik wykonujący usługi regularne może wykorzystać dodatkowe pojazdy w przypadkach tymczasowych i wyjątkowych. Takie dodatkowe pojazdy mogą być wykorzystywane wyłącznie na takich samych warunkach, jak określono w zezwoleniu, o którym mowa w ust. 3. W takim przypadku przewoźnik zapewnia, by w pojeździe znajdowały się następujące dokumenty: a) kopia zezwolenia na świadczenie usługi regularnej; b) kopia umowy między przewoźnikiem wykonującym usługę regularną a przedsiębiorstwem zapewniającym dodatkowe pojazdy lub równoważny dokument; c) poświadczona za zgodność z oryginałem kopia licencji wspólnotowej wydanej przewoźnikowi udostępniającemu dodatkowe pojazdy w celu świadczenia usługi.	N			
Art. 7 ust. 1	1. Wnioski o zezwolenie na świadczenie usług regularnych są składane organowi wydającemu.	N			
Art. 7 ust. 2	2. Komisja określa wzór wniosków. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.	N			
Art. 7 ust. 3	3. Osoby ubiegające się o zezwolenie dostarczają wszelkich informacji dodatkowych, jakie uznają za istotne lub jakie są wymagane przez organ wydający, w szczególności harmonogram kursów umożliwiający monitorowanie	N			

	przestrzegania przepisów wspólnotowych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, oraz kopię licencji wspólnotowej.				
Art. 8 ust. 1	1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z organami wszystkich państw członkowskich, na których terytorium pasażerowie są zabierani lub dowożeni. Organ wydający przekazuje takim organom - jak również właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie - kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną.	N			
Art. 8 ust. 2	2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się w dniu otrzymania wniosku o wydanie zgody określonym na potwierdzeniu odbioru. Jeśli decyzja otrzymana od właściwych organów państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, jest negatywna, zawiera ona należyte uzasadnienie. Jeśli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w terminie dwóch miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia. Organy państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie, mogą przekazać organom wydającym swoje uwagi w terminie określonym w akapicie pierwszym.	N			
Art. 8 ust. 3	3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.	N			
Art. 8 ust. 4	4. Zezwolenie jest wydawane, z wyjątkiem przypadków, gdy: a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji; b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób lub dopuścił się poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w	N			

	<p>zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców;</p> <p>c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;</p> <p>d) państwo członkowskie decyduje na podstawie szczegółowej analizy, że dana usługa poważnie wpłynęłaby na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne zgodnie z prawem wspólnotowym na danych bezpośrednich odcinkach. W takim przypadku państwo członkowskie określa kryteria o niedyskryminującym charakterze w celu stwierdzenia, czy usługa, której dotyczy wniosek, poważnie wpłynęłaby na rentowność wyżej wspomnianej porównywalnej usługi, i na żądanie Komisji powiadamia ją o nich;</p> <p>e) państwo członkowskie stwierdzi na podstawie szczegółowej analizy, że głównym celem usługi nie jest przewóz osób pomiędzy przystankami położonymi w różnych państwach członkowskich.</p> <p>W przypadku gdy istniejąca międzynarodowa usługa przewozu autokarowego lub autobusowego poważnie wpływa na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne, zgodnie z prawem wspólnotowym, na danych bezpośrednich odcinkach, z wyjątkowych przyczyn, których nie można było przewidzieć w chwili wydawania zezwolenia, państwo członkowskie może, za zgodą Komisji, zawiesić lub cofnąć zezwolenie na świadczenie międzynarodowej usługi przewozu autobusowego lub autokarowego po powiadomieniu przewoźnika z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.</p> <p>Fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych, nie mogą same w sobie stanowić uzasadnienia dla odmownego rozpatrzenia wniosku.</p>				
Art. 8 ust. 5	5. Organ wydający oraz właściwe organy wszystkich państw członkowskich współdziałające w celu osiągnięcia zgody przewidzianej w ust. 1 mogą odmownie rozpatrzyć wniosek	N			

	jedynie z powodów przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu.				
Art. 8 ust. 6	6. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w ust. 1 - 5 organ wydający udziela zezwolenia lub w odpowiedniej formie odmawia udzielenia zezwolenia. Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku zawierają uzasadnienie. Państwa członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom transportowym możliwość złożenia zażalenia w przypadku gdy ich wniosek został rozpatrzony odmownie. Organ wydający informuje wszystkie organy, o których mowa w ust. 1, o swojej decyzji poprzez przekazanie im kopii każdego zezwolenia.	N			
Art. 8 ust. 7	7. Jeżeli w wyniku zastosowania procedury mającej na celu osiągnięcie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, organ wydający nie może podjąć decyzji w sprawie wniosku, sprawa może zostać przekazana Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania o negatywnej decyzji przez co najmniej jedno państwo członkowskie, o którego opinię zwrócono się zgodnie z ust. 1.	N			
Art. 8 ust. 8	8. Po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi Komisja w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego podejmuje decyzję, która staje się skuteczna po trzydziestu dniach od powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich.	N			
Art. 8 ust. 9	9. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy zostanie osiągnięte porozumienie między zainteresowanymi państwami członkowskimi.	N			
Art. 9	Artykuł 8 stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczone muszą być usługi wymagające zezwolenia. W przypadku nieznacznych zmian w warunkach prowadzenia działalności, szczególnie przy dostosowaniu częstotliwości, wysokości opłat lub rozkładów jazdy, organ wydający obowiązany jest jedynie do przekazania innym zainteresowanym państwom członkowskim informacji dotyczącej zmiany. Zainteresowane państwa członkowskie mogą uzgodnić, że organ wydający sam podejmie decyzje o zmianach warunków, na jakich świadczona jest usługa.	N			

Art. 10 ust. 1	1. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego ⁽¹²⁾ , zezwolenie na wykonywanie usług regularnych wygasa z upływem okresu ważności lub trzy miesiące od dnia otrzymania przez organ wydający oświadczenia posiadacza zezwolenia o zamiarze wycofania się ze świadczenia usługi. Takie oświadczenie zawiera odpowiednie uzasadnienie.	N			
Art. 10 ust. 2	2. W przypadku gdy zapotrzebowanie na daną usługę przestało istnieć, przewidziany w ust. 1 okres, który musi upłynąć od złożenia oświadczenia, wynosi miesiąc.	N			
Art. 10 ust. 3	3. Organ wydający informuje właściwe organy pozostałych zainteresowanych państw członkowskich o wygaśnięciu zezwolenia.	N			
Art. 10 ust. 4	4. Posiadacz zezwolenia informuje użytkowników korzystających z danej usługi o swoim wycofaniu się z jej świadczenia z miesięcznym wyprzedzeniem za pomocą właściwych ogłoszeń.	N			
Art. 11 ust. 1	1. Z wyjątkiem przypadków siły wyższej, przewoźnik wykonujący usługi regularne jest zobowiązany, do czasu wygaśnięcia zezwolenia, do podjęcia wszelkich środków w celu zagwarantowania usług transportowych spełniających normy ciągłości, regularności i zdolności przewozowych, a także spełniania innych warunków, określonych przez właściwy organ zgodnie z art. 6 ust. 3.	N			
Art. 11 ust. 2	2. Przewoźnik podaje do wiadomości trasę przejazdu, przystanki, rozkład jazdy, wysokości opłat oraz warunki przewozu w sposób zapewniający łatwy dostęp do informacji dla wszystkich użytkowników.	N			
Art. 11 ust. 3	3. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, zainteresowane państwa członkowskie mają możliwość dokonywania zmian warunków prowadzenia działalności dotyczących usługi regularnej za wspólnym porozumieniem i w porozumieniu z posiadaczem zezwolenia.	N			
Art. 12 ust. 1	1. Usługi okazjonalne, z wyjątkiem usług, o których mowa w art. 5 ust. 3 akapit drugi, są wykonywane na podstawie formularza przejazdu.	N			
Art. 12	2. Przewoźnik wykonujący usługi okazjonalne wypełnia	N			

ust. 2	formularz przejazdu przed każdym przejazdem.				
Art. 12 ust. 3	3. Formularz przejazdu zawiera co najmniej następujące informacje: a) rodzaj usługi; b) główna trasa przejazdu; c) przewoźnik lub przewoźnicy uczestniczący w świadczeniu usługi.	N			
Art. 12 ust. 4	4. Książki formularzy przejazdu są dostarczane przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, lub przez instytucje wyznaczone przez te organy.	T		Dostosowano ustawą z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.	
Art. 12 ust. 5	5. Komisja określa wzór formularza przejazdu i książki formularzy przejazdu oraz sposób ich stosowania. Środki te mają na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.	N			
Art. 12 ust. 6	6. W przypadku szczególnych usług regularnych, o których mowa w art. 5 ust. 2 akapit trzeci, dokument kontrolny stanowi umowa lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia.	N			
Art. 13	W ramach międzynarodowych usług okazjonalnych przewoźnik może wykonywać usługi okazjonalne (wycieczki lokalne) w państwie członkowskim innym niż to, w którym ma siedzibę. Usługi takie są przeznaczone dla pasażerów zagranicznych, przewożonych uprzednio przez tego samego przewoźnika w ramach jednej z usług międzynarodowych, o których mowa w akapicie pierwszym; pasażerowie ci muszą być przewożeni tym samym pojazdem lub innym pojazdem, należącym do tego samego przewoźnika lub grupy przewoźników.	N			
Art. 14	Każdy przewoźnik, który zarobkowo świadczy usługi przewozu drogowego osób oraz który posiada licencję wspólnotową, jest dopuszczony, na warunkach ustanowionych w niniejszym rozdziale oraz bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce siedziby, do wykonywania przewozów kabotażowych zgodnie z art. 15.	N			
Art. 15	Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych w odniesieniu do następujących usług:	N			

	<p>a) szczególnych usług regularnych, pod warunkiem że są one objęte umową między organizatorem a przewoźnikiem;</p> <p>b) usług okazjonalnych;</p> <p>c) usług regularnych wykonywanych przez przewoźnika niemającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim, w ramach międzynarodowej usługi regularnej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem z wyjątkiem usług transportowych spełniających potrzeby ośrodków miejskich lub zespołów miejskich lub potrzeby transportowe między nimi a obszarami okolicznymi. Wykonywanie przewozów kabotażowych nie może odbywać się niezależnie od takich usług międzynarodowych.</p>				
Art. 16 ust. 1	<p>1. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim w odniesieniu do następujących dziedzin:</p> <p>a) warunków dotyczących umów przewozu;</p> <p>b) masy i wymiarów pojazdów;</p> <p>c) wymagań dotyczących przewozu niektórych kategorii pasażerów, a mianowicie uczniów, dzieci i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;</p> <p>d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku;</p> <p>e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.</p> <p>Masa i wymiary, o których mowa w akapicie pierwszym lit. b), mogą, w odpowiednich przypadkach, przekraczać wartości obowiązujące w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, jednak w żadnym przypadku nie mogą przekraczać limitów ustalonych przez przyjmujące państwo członkowskie dla ruchu krajowego lub charakterystyki technicznej podanej w dowodach, o których mowa w art. 6 ust. 1 dyrektywy 96/53/WE.</p>	N			
Art. 16 ust. 2	<p>2. O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych, które stanowią część usług transportowych przewidzianych w art. 15 lit. c), podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim, odnoszącym się do zezwoleń, procedur przetargowych, obsługiwanym tras oraz regularności,</p>	N			

	ciągłości i częstotliwości usług, jak również przebiegu trasy.				
Art. 16 ust. 3	3. W odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do przewozów kabotażowych obowiązują normy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia określone dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym.	N			
Art. 16 ust. 4	4. Krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, o których mowa w ust. 1 i 2, są stosowane wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na takich samych warunkach, jakie obowiązują przewoźników posiadających siedzibę w przyjmującym państwie członkowskim, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.	N			
Art. 17 ust. 1	1. Przewozy kabotażowe w formie usług okazjonalnych wykonywane są na podstawie formularza przejazdu, o którym mowa w art. 12; formularz przejazdu jest przechowywany w pojeździe oraz okazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.	N			
Art. 17 ust. 2	2. W formularzu przejazdu podaje się następujące informacje: a) miejsca wyjazdu i przyjazdu w ramach usługi; b) datę wyjazdu i datę zakończenia usługi.	N			
Art. 17 ust. 3	3. Formularze przejazdu są przekazywane w książkach, o których mowa w art. 12, poświadczonych przez właściwy organ lub podmiot w państwie członkowskim siedziby.	N			
Art. 17 ust. 4	4. W przypadku szczególnych usług regularnych dokument kontrolny stanowi umowa zawarta między przewoźnikiem a organizatorem transportu lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia. Jednakże formularz przejazdu jest wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.	N			
Art. 17 ust. 5	5. Formularze przejazdu są zwracane właściwemu organowi lub podmiotowi w państwie członkowskim siedziby zgodnie z procedurami określonymi przez ten organ lub podmiot.	N			
Art. 18 ust. 1	1. Przewoźnicy wykonujący usługi regularne, z wyłączeniem szczególnych usług regularnych, wystawiają bilet na przejazd pojedynczy albo zbiorowy, określający: a) miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu, a także, w stosownych przypadkach, przejazd powrotny; b) okres ważności biletu; c) opłatę za przejazd.	N			

Art. 18 ust. 1	2. Bilet na przejazd przewidziany w ust. 1 jest okazywany na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.	N			
Art. 19 ust. 1	1. Zezwolenie lub dokument kontrolny są przechowywane w pojeździe i okazywane na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.	N			
Art. 19 ust. 2	2. Przewoźnicy obsługujący międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia upoważnieni funkcjonariusze służb kontrolnych są uprawnieni do: a) sprawdzania ksiąg i innych dokumentów, dotyczących działalności przedsiębiorstw transportowych; b) sporządzania kopii lub wyciągów z ksiąg i dokumentów na miejscu; c) dostępu do wszystkich lokali, terenów i pojazdów przedsiębiorstwa; d) żądania przedstawienia wszelkich informacji zawartych w księgach, dokumentach lub bazach danych.	N			
Art. 20	Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.	N			
Art. 21 ust. 1	1. Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, cofają licencję wspólnotową, jeśli posiadacz licencji: a) przestał spełniać warunki określone w art. 3 ust. 1; lub b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej.	N			
Art. 21 ust. 2	2. Organ wydający cofa zezwolenie, jeśli posiadacz zezwolenia przestał spełniać warunki, na których podstawie zezwolenie zostało wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, szczególnie jeśli wymaga tego państwo członkowskie, w którym przewoźnik ma siedzibę. Organ zawiadamia o tym niezwłocznie właściwe organy	N			

	zainteresowanego państwa członkowskiego.				
Art. 22 ust. 1	<p>1. W przypadku poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego, które miało miejsce lub zostało stwierdzone w dowolnym państwie członkowskim, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku, oraz w przypadku świadczenia bez zezwolenia usług równoległych bądź tymczasowych, o których mowa w art. 5 ust. 1 akapit piąty, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przewoźnika, który dopuścił się naruszenia, podejmują odpowiednie dla danego przypadku działania, które mogą obejmować ostrzeżenie, jeśli jest ono przewidziane w prawie krajowym. Może to, między innymi, doprowadzić do nałożenia następujących sankcji administracyjnych:</p> <p>a) tymczasowego lub stałego cofnięcia niektórych lub wszystkich poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii licencji wspólnotowej;</p> <p>b) tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej.</p> <p>Sankcje te mogą być określane po podjęciu ostatecznej decyzji w danej sprawie i uwzględniają wagę naruszenia, którego dopuścił się posiadacz licencji wspólnotowej, oraz całkowitą liczbę posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii tej licencji.</p>	N			
Art. 22 ust. 2	<p>2. Właściwe organy państwa członkowskiego siedziby informują właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia, tak szybko jak to możliwe, i nie później niż w ciągu sześciu tygodni od wydania ostatecznej decyzji w danej sprawie, czy należy nałożyć sankcje i które z sankcji przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu zostały nałożone.</p> <p>Jeżeli takie sankcje nie zostały nałożone, właściwe organy państwa członkowskiego podają tego powody.</p>	N			
Art. 22 ust. 3	<p>3. Właściwe organy zapewniają, aby całość nałożonych na przewoźnika sankcji była proporcjonalna do naruszenia lub naruszeń, w związku z którymi je nałożono, uwzględniając wszelkie sankcje nałożone za to samo naruszenie w państwie członkowskim, w którym stwierdzono naruszenie.</p>	N			

Art. 22 ust. 4	4. Niniejszy artykuł nie narusza możliwości wszczęcia postępowania przed sądem krajowym przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. W przypadku wszczęcia takiego postępowania właściwy organ informuje o nim właściwe organy państwa członkowskiego, w którym stwierdzono naruszenia.	N			
Art. 22 ust. 5	5. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania się od każdej sankcji administracyjnej nałożonej na nich zgodnie z niniejszym artykułem.	N			
Art. 23 ust. 1	1. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego uzyskały informację o poważnym naruszeniu niniejszego rozporządzenia lub przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego przez przewoźnika niemającego tam siedziby, państwo członkowskie, na którego terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w terminie sześciu tygodni od ostatecznej decyzji, właściwym organom państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę, następujące informacje: a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia; b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz c) nałożone i wykonane sankcje. Właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą zażądać od właściwych organów państwa członkowskiego siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z art. 22.	N			
Art. 23 ust. 2	2. Nie naruszając możliwości wszczęcia postępowania karnego, właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego mogą nałożyć sankcje na przewoźników niemających tam siedziby, którzy podczas przewozu kabotażowego na terytorium tego państwa naruszyli niniejsze rozporządzenie lub wspólnotowe albo krajowe przepisy w zakresie transportu drogowego. Sankcje te nie mogą mieć charakteru dyskryminującego oraz mogą między innymi obejmować upomnienie lub, w przypadku poważnego naruszenia, tymczasowy zakaz wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, w którym miało miejsce naruszenie.	N			
Art. 23 ust. 3	3. Państwa członkowskie zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania od sankcji administracyjnych nałożonych na	N			

	nich zgodnie z niniejszym artykułem.				
Art. 24	Państwa członkowskie zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kar przez którekolwiek państwo członkowskie lub do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej lub jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Wpisy do rejestru dotyczące tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej pozostają w bazie danych przez okres co najmniej dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia w przypadku cofnięcia tymczasowego, lub od daty cofnięcia w przypadku cofnięcia trwałego.	T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające: 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz: a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania, c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz: a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat; 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.	
Art. 25 ust. 1	1. Państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne i wielostronne porozumienia dotyczące dalszej liberalizacji usług wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia, szczególnie odnośnie do systemu zezwoleń i uproszczenia bądź likwidacji dokumentów kontrolnych, w szczególności w regionach przygranicznych.	N			
Art. 25	2. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich	N			

ust. 2	porozumieniach zawartych zgodnie z ust. 1.				
Art. 26 ust. 1	1. Komisję wpiera komitet ustanowiony na podstawie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽¹³⁾ .	N			
Art. 26 ust. 2	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1 -4 i ust. 5 lit. b oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.	N			
Art. 27	Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Sankcje te powinny być skuteczne, współmierne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz powiadamiają ją niezwłocznie o każdej późniejszej zmianie mającej na nie wpływ. Państwa członkowskie zapewniają stosowanie wszystkich takich środków bez dyskryminacji ze względu na przynależność państwową przewoźnika lub miejsce jego siedziby.	N			
Art. 28 ust. 1	1. Co dwa lata państwa członkowskie informują Komisję o liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych wydanych w poprzednim roku oraz o całkowitej liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych ważnych na końcu tego okresu sprawozdawczego. Informacja ta podawana jest oddzielnie dla każdego państwa przeznaczenia usługi regularnej. Państwa członkowskie również przekazują Komisji dane dotyczące wykonywania przewozów kabotażowych w formie szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych wykonanych podczas okresu sprawozdawczego przez przewoźników mających siedzibę w tych państwach.	N			
Art. 28 ust. 2	2. Co dwa lata właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego przesyłają Komisji dane statystyczne dotyczące liczby zezwoleń wydanych na wykonywanie przewozów kabotażowych w formie usług regularnych, o których mowa w art. 15 lit. c).	N			
Art. 28 ust. 3	3. Komisja określa wzór tabeli, którą należy stosować do przekazywania danych statystycznych, o których mowa w	N			

	ust. 2. Środki te mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia i są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 26 ust. 2.				
Art. 28 ust. 4	4. Państwa członkowskie informują Komisję nie później niż do dnia 31 stycznia każdego roku o liczbie przewoźników posiadających licencję wspólnotową w dniu 31 grudnia poprzedniego roku oraz o liczbie kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem odpowiadających liczbie pojazdów w eksploatacji na ten dzień.	N			
Art. 29	<p>W art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>"6a. W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób, zdefiniowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych^(*) może odłożyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczwierogodzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:</p> <p>a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny w państwie członkowskim lub państwie trzecim, do którego zastosowania ma niniejsze rozporządzenie, innym niż państwo, w którym rozpoczęło się świadczenie usługi;</p> <p>b) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:</p> <p>(i) dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku; albo</p> <p>(ii) jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odstępstwa;</p> <p>c) po dniu 1 stycznia 2014 r., jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z wymogami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; oraz</p> <p>d) po dniu 1 stycznia 2014 r., w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 06.00, pojazd obsługuje</p>	N			

	<p>kilku kierowców lub okres prowadzenia pojazdu określony w art. 7 zostaje skrócony do trzech godzin.</p> <p>Komisja ściśle kontroluje korzystanie z niniejszego odstępstwa, by zapewnić utrzymanie bardzo rygorystycznych warunków bezpieczeństwa drogowego, zwłaszcza poprzez sprawdzanie, czy łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w okresie objętym odstępstwem nie jest zbyt długi. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające konsekwencje odstępstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz kwestii społecznych. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.</p>				
Art. 30	<p>Niniejszym uchyla się rozporządzenia (EWG) nr 684/92 i (WE) nr12/98.</p> <p>Odesłania do uchylonych rozporządzeń uznaje się za odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku III.</p>	N			
Art. 31	<p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 grudnia 2011 r., z wyjątkiem art. 29, który stosuje się od dnia 4 czerwca 2010 r.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.</p>	N			
Załącznik I	<p>Cechy zabezpieczające licencji wspólnotowej</p> <p>Licencja wspólnotowa musi mieć przynajmniej dwa spośród następujących zabezpieczeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> – hologram, – specjalne włókna w papierze, które stają się widoczne w świetle ultrafioletowym, – co najmniej jedną linię mikrodruku (litery widoczne tylko przy użyciu szkła powiększającego i niemożliwe do odtworzenia przez fotokopiarki), – wyczuwalne w dotyku litery, symbole lub wzory, – podwójną numerację: numer seryjny i numer wydania, – zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i drukiem irysowym. 	N			
Załącznik	Wzór licencji wspólnotowej	N			

nik II					
Załącznik III	Tabela korelacji niniejszego rozporządzenia z: - Rozporządzeniem (EWG) nr 684/92 - Rozporządzeniem (WE) nr 12/98	N			
Decyzja Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego					
Art. 1	Minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowych rejestrów elektronicznych ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 16. ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, określono w załączniku do niniejszej decyzji.	N			
Art. 2	Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.	N			
Załącznik		T	Art. 1 pkt 10	10) Art. 82h. 1. Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające: 1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy; 2) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada; 3) rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 4) liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 5) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 6) numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej; 7) status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; 8) początek ważności licencji wspólnotowej; 9) koniec ważności licencji wspólnotowej; 10) datę cofnięcia licencji wspólnotowej;	

				<p>11) datę zawieszenia licencji wspólnotowej;</p> <p>12) datę wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej;</p> <p>13) powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej;</p> <p>14) numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej;</p> <p>15) datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;</p> <p>16) datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;</p> <p>17) imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia;</p> <p>18) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p> <p>19) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.</p> <p>2. W ewidencji poważnych naruszeń gromadzi się dane określające:</p> <p>1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;</p> <p>2) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:</p> <p>a) datę i miejsce urodzenia,</p> <p>b) adres zamieszkania,</p> <p>c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,</p> <p>e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;</p>	
--	--	--	--	---	--

- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>3) imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) datę i miejsce urodzenia, b) adres zamieszkania. c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych, d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych, e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; <p>4) liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;</p> <ul style="list-style-type: none"> 5) datę naruszenia; 6) datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie; 7) państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie; 8) przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję. <p>3. W ewidencji osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy gromadzi się dane określające:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania; 2) numer certyfikatu kompetencji zawodowych; 3) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 4) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych; 5) przyczynę stwierdzenia niezdolności; 6) zastosowane środki rehabilitacyjne; 7) początek ważności stwierdzenia niezdolności; 8) koniec ważności stwierdzenia niezdolności. | |
|--|--|--|--|--|--|

elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego

Art. 1	Wspólne zasady umożliwiające połączenie krajowych rejestrów elektronicznych określone są w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	N			
Art. 2	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 31 grudnia 2012 r.	N			
Załącznik	System połączenia krajowych rejestrów elektronicznych nosi nazwę ERRU (europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego)	N			

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU

Jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
-----------------------------	--	---

Art. 1 pkt 4	<p>W art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Organ udzielający zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w art. 7 ust. 2, wydaje wypis lub wypisy z tego zezwolenia w liczbie nie większej niż liczba pojazdów samochodowych określonych we wniosku o udzielenie zezwolenia, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”;</p>	<p>Powyższa zmiana ma na celu ujednoczenie sposobu wydawania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w szczególności w zakresie wydawania wypisów z tego zezwolenia przez organy wskazane w art. 7 ust. 2 zmienianej ustawy, tj. Głównego Inspektora Transportu Drogowego i starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy. Obecnie podmiot ubiegający się po raz pierwszy o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego nie ma możliwości uzyskania wypisu z tego zezwolenia, bowiem Główny Inspektor Transportu Drogowego, posiadający kompetencje do wydawania ww. zezwolenia, nie ma uprawnień do wydawania wypisów z tego zezwolenia. Obowiązująca regulacja powoduje, iż przedsiębiorca wykonujący przewozy międzynarodowe i krajowe na podstawie wypisu z licencji wspólnotowej, ubiegając się o dodatkowy wypis na pojazd niezgłoszony we wniosku o udzielenie licencji, którym będzie wykonywany wyłącznie przewóz krajowy, zobowiązany jest ubiegać się o udzielenie dodatkowego wypisu z licencji wspólnotowej, tym samym zmuszony jest ponieść wyższą opłatę. Podkreślić trzeba, iż za dodatkowy wypis z ww. zezwolenia pobierana jest opłata 11% z kwoty 1000 zł, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. poz. 916), natomiast za dodatkowy wypis z licencji wspólnotowej pobiera się opłatę w wysokości:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 440 zł lub 880 zł w przypadku licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy (11% – z kwoty 4000 zł w przypadku licencji na okres do 5 lat lub kwoty 8000 zł w przypadku licencji na okres do 10 lat), albo • 396 zł lub 792 zł w przypadku licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób autobusem lub autokarem (11% z kwoty 3600 zł w przypadku licencji na okres do 5 lat lub kwoty 7200 zł w przypadku licencji na okres do 10 lat).
--------------	--	--

Art. 1 pkt. 7	<p>7) w art. 39b¹ w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) przez Okręgową Komisję Egzaminacyjną, po zakończeniu zajęć szkolnych dla uczniów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w ramach zewnętrznego egzaminu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe albo egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie, albo”;</p>	<p>Przepis ma na celu dostosowanie obowiązującego przepisu dotyczącego egzaminu zawodowego potwierdzającego kwalifikacje zawodowe do znowelizowanych przepisów ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2015 r. poz. 2156, z późn. zm.) poprzez ujednoczenie nazwy egzaminu.</p>
Art. 1 pkt 8	<p>8) art. 47a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„art. 47a. Zadania organów jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 i 3, art. 7d ust. 1 i ust. 3-5, art. 16b ust. 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 33 ust. 8 i 9a, art. 47b ust. 2-4, art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82c ust. 3, art. 82e, art. 82f ust. 1, art. 82i ust. 1 oraz art. 95b ust. 2, są wykonywane jako zadania własne.”;</p>	<p>Projekt ustawy przewiduje nowe zadania własne dla jednostek samorządu terytorialnego, w związku z tym konieczne jest nadanie nowego brzmienia art. 47a, który zawiera katalog takich zadań.</p>

Art. 2.	<p>Art. 2. 1. Do dnia 1 października 2017 r. organy, o których mowa w art. 82i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosownie do swoich kompetencji przekażą do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego dane niezbędne do jego prowadzenia.</p> <p>2. Zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego, o którym mowa w ust. 1, stanowi zadanie własne tych jednostek.</p>	Przepis przejściowy
Art. 3.	<p>W stosunku do przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy zmienianej w art. 1, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) popełnili przestępstwo określone w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, 2) dokonali poważnego naruszenia, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b 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. Urz. WE L 300 z 14.11.2009, str. 51-71), 3) dokonali najpoważniejszego naruszenia określonego w załączniku nr IV do 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) <p>–stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	Przepis przejściowy
Art. 4.	<p>Za przestępstwa, o których mowa w art. 7d ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, uznaje się także przestępstwa wymienione w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 585 ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1030, z późn. zm.⁴⁾), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 	Przepis przejściowy

	<p>2011 r.,</p> <p>2) art. 107 ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 7), w brzmieniu obowiązującym do dnia 12 lipca 2011 r.,</p> <p>3) art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. - Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. z 2015 r. poz. 233) w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2015 r.</p>	
Art. 5.	<p>Do dnia rozpoczęcia stosowania rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8-27) nie wszczyna się postępowania administracyjnego, o którym mowa w:</p> <p>1) art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,</p> <p>2) art. 15a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	Przepis przejściowy
Art. 6.	<p>Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność.</p>	Przepis przejściowy
Art. 7.	<p>Główny Inspektor Transportu Drogowego podejmuje działania zmierzające do utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.</p>	Przepis przejściowy
Art. 8.	<p>1. W latach 2016-2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 55,89 mln zł, z tego:</p> <p>1) 2016 r. – 1,57 mln zł;</p> <p>2) 2017 r. – 9,97 mln zł;</p> <p>3) 2018 r. – 5,78 mln zł;</p> <p>4) 2019 r. – 5,17 mln zł;</p> <p>5) 2020 r. – 5,17 mln zł;</p> <p>6) 2021 r. – 7,55 mln zł;</p> <p>7) 2022 r. – 5,17 mln zł;</p> <p>8) 2023 r. – 5,17mln zł;</p>	Reguła wydatkowa wynikająca z przepisów o finansach publicznych

	<p>9) 2024 r. – 5,17 mln zł; 10) 2025 r. – 5,17 mln zł.</p> <p>2. W latach 2016-2025 maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 0,38 mln zł, z tego:</p> <p>1) 2016 r. – 0 zł; 2) 2017 r. – 0,38 mln zł; 3) 2018 r. – 0 zł; 4) 2019 r. – 0 zł; 5) 2020 r. – 0 zł; 6) 2021 r. – 0 zł; 7) 2022 r. – 0 zł; 8) 2023 r. – 0 zł; 9) 2024 r. – 0 zł; 10) 2025 r. – 0 zł.</p> <p>3. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:</p> <p>1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego;</p> <p>2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.</p> <p>4. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw transportu.</p>	
Art.9.	<p>Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <p>1) art. 1 pkt 10, który wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2017 r.;</p> <p>2) art. 7, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.</p>	Przepis o wejściu ustawy w życie

- ¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy
- ²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę
- ³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości
- ⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia.
- (*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych
- (**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

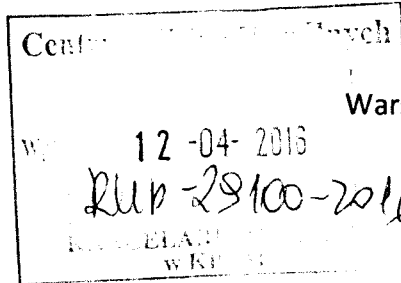


KPRM



AAA085741

Minister
Spraw Zagranicznych
DPUE.920.200.2015/bc/32



Warszawa, dnia 11 kwietnia 2016 r.

dot.: RM- 10-23-16 z 07.04.2016 r.

Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym* wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższego zwracam uwagę na konieczność pilnego procedowania projektu ze względu na wniesienie w dniu 15 stycznia br. skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie naruszenia przepisów art. 16 ust. 1 i 5 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 (sprawa C-23/16 Komisja Europejska przeciwko Polsce).

Z poważaniem
z up. Ministra Spraw Zagranicznych,
SEKRETARZ STANU
Katarzyna Szymbanek

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa

