

UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw, zwanej dalej „projektem ustawy”, jest wypełnienie obowiązków państwa członkowskiego (PC) określonych wprost oraz uregulowanie kwestii, pozostawionych do jego uznania, wynikających z 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 oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1). Rozporządzenie to, dalej zwane „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, wejdzie w życie w dniu 11 kwietnia 2007 r., z wyłączeniem przepisów dotyczących tachografów cyfrowych (art. 10 ust. 5, art. 26 ust. 3 i 4 oraz art. 27), które zaczęły obowiązywać od dnia 1 maja 2006 r.

Cel wydania wyżej wymienionego rozporządzenia w Unii Europejskiej (UE) szerzej precyzuje jego art. 1, w którym stwierdza się, że: „Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez Państwa Członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.”

Należy podkreślić, że projekt ustawy nie wprowadza do polskiego porządku prawnego zmienionych wymagań w zakresie norm prowadzenia pojazdów samochodowych, czasu przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku kierowców, które – jak wiadomo – wynikają wprost z rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Warto dodać, że zmiany te nie są rewolucyjne, wprowadzając przede wszystkim konieczne uproszczenia i eliminując pewne rozwiązania,

które nie sprawdziły się w praktyce wykonywania przewozów drogowych. Większość rozwiązań, wprowadzonych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3820/85¹⁾, pozostaje niezmieniona. Dla przykładu: rozporządzenie (WE) nr 561/2006 utrzymuje obecnie obowiązujące maksymalne normy czasu prowadzenia pojazdu samochodowego wykorzystywanego w przewozach drogowych w ciągu 24-godzinne go okresu, tj. 9 godzin z możliwością przedłużenia do 10 godzin dwukrotnie w tygodniu. Nowym rozwiązaniem jest określenie maksymalnej normy tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, tj. 56 godzin, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnie obowiązującej normy dwutygodniowego czasu prowadzenia, tj. 90 godzin. Dzienny okres odpoczynku wynosi, tak jak obecnie, 11 nieprzerwanych godzin. Utrzymana została także zasada, że nie więcej niż trzykrotnie w tygodniu kierowca może skrócić odpoczynek do minimum 9 godzin. W związku z tym, że nowe przepisy gwarantują odpowiedni odpoczynek, zrezygnowano z rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku. W zakresie odpoczynku tygodniowego nowością jest, że kierowcy przysługuje co najmniej raz na dwa tygodnie prawo do odpoczynku tygodniowego w pełnym wymiarze 45 godzin (tzw. regularny okres odpoczynku). Utrzymano dotychczasowe rozwiązanie, że kierowca nie może prowadzić dłużej niż 4,5 godziny bez przerwy. Nowością jest (a jednocześnie – uproszczeniem), że obowiązkowa, minimum 45-minutowa przerwa w prowadzeniu może być dzielona na dwie części, z tym że jedna z nich powinna trwać co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut.

Przy tworzeniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006, legislatorom unijnym przyświecała generalna zasada zwiększania ochrony socjalnej kierowców wykonujących przewozy drogowe, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania. Badania dowodzą, że w tych okolicznościach najczęściej dochodzi do wypadów, które w transporcie drogowym rzeczy są wyjątkowo ciężkie i tragiczne w skutkach. Jednocześnie, jak wynika z Preambuły (pkt 5), środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w zakresie warunków pracy, nie powinny naruszać prawa

¹) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 1, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 1, str. 319, z późn. zm.).

pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 upraszcza, precyzuje i aktualizuje szereg przepisów obowiązującego przez ponad 20 lat rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, uwzględniając zmiany organizacyjno-techniczne i technologiczne, jakie zaszły w transporcie drogowym, m.in. w związku z wprowadzeniem nowego urządzenia rejestrującego – tachografu cyfrowego. Jak wiadomo, polska administracja – wykonując zobowiązania nałożone innymi przepisami prawa wspólnotowego – podjęła odpowiednie prace w sferze legislacji (w tym wydano ustawę z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych²⁾ wraz z rozporządzeniami wykonawczymi) oraz działania organizacyjno-techniczne (w tym określono warunki i zasady udzielania zezwoleń na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych i wydawania uprawnień dla techników warsztatów oraz ustanowiono podmiot wydający karty do tachografów cyfrowych i określono zakres jego czynności), co w konsekwencji – stworzyło warunki rozpoczęcia z dniem 1 maja 2006 r. funkcjonowania w Polsce systemu tachografów cyfrowych.

Wprowadzenie tachografu cyfrowego, pozwalającego na cyfrową rejestrację zdarzeń w czasie ruchu pojazdu przez okres 365 dni i czynności kierowcy na jego karcie kierowcy – przez okres 28 dni, umożliwia szybszą i dokładniejszą kontrolę drogową oraz kontrole w siedzibach przewoźników.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 zobowiązuje PC – w art. 10 ust. 5 lit.a – do określenia częstotliwości wczytywania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców przez przedsiębiorstwa transportowe, które z kolei – zobowiązane są do właściwego przechowywania tych danych i udostępniania ich na żądanie upoważnionych służb kontrolnych. Przewiduje się wprowadzenie odpowiedniej delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w tej sprawie.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 wprowadza, z jednej strony – zaktualizowany katalog pojazdów i przewozów drogowych, do których nie ma zastosowania zarówno to rozporządzenie (art. 3), jak i rozporządzenie Rady

²⁾ Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1494.

(EWG) nr 3821/85³⁾ (art. 3 ust. 2), z drugiej – listę wyjątków od stosowania przepisów art. 5-9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 13 ust. 1). W odrębnym przepisie określa okoliczności i warunki, na jakich PC mogą wprowadzić odstępstwa od stosowania przepisów art. 6-9 rozporządzenia (art. 14).

Ponadto, rozporządzenie (WE) nr 561/2006 zawiera przepisy zobowiązujące PC do ustanowienia krajowych przepisów:

- 1) dla kierowców pojazdów używanych do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km. Przepisy te powinny zapewniać odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw (pkt 24 Preambuły oraz art. 15 rozporządzenia);
- 2) dotyczących kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewniających ich wykonanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące (pkt 26 Preambuły oraz art. 19 rozporządzenia).

W Polsce aktem prawnym, zawierającym odniesienia do przepisów rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85, a także Umowy europejskiej w sprawie pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (Umowa AETR), w kwestiach dotyczących norm czasu prowadzenia pojazdów, przerw w prowadzeniu i odpoczynku kierowców, a także obowiązków nałożonych na podmioty organizujące przewozy drogowe (w tym przedsiębiorców transportu drogowego), jest ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 oraz z 2005 r. Nr 180, poz. 1497). Zasadniczym jednak celem wydania tej ustawy było wdrożenie dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego⁴⁾ oraz uregulowanie czasu pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Przepisy dotychczasowego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 znajdują swoje

³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 227, z późn. zm.).

⁴⁾ Dz.Urz. WE L 80 z 23.03.2002, str. 35.

odzwierciedlenie również w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.), w szczególności w jej rozdziale 10 odnoszącym się do kwestii nadzoru i kontroli oraz w rozdziale 11. Zagadnienia związane ze stosowaniem tachografów cyfrowych i kart do nich reguluje, wspomniana wyżej, ustawa z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych.

Wejście w życie z dniem 11 kwietnia 2007 r. rozporządzenia (WE) nr 561/2006, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 oraz zmieniającego rozporządzenie dotyczące urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, wymaga dokonania zmian w: ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z 2004 r. o czasie pracy kierowców oraz w ustawie z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych. Są to zmiany i propozycje nowych przepisów o charakterze merytorycznym, jak również uściślenia przepisów i poprawki formalno-porządkowe.

Poniżej, przedstawia się zestawienie wprowadzonych merytorycznych zmian i uzupełnień w nowelizowanych ustawach objętych zakresem niniejszego projektu ustawy, wraz z ich uzasadnieniem, a także listę poprawek i zmian o charakterze porządkowym.

I. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2004 r. o czasie pracy kierowców, zwanej dalej „ustawą z 2004 r.”, wynikające z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 1 projektu ustawy):

I. A. w układzie kolejności przywoływanych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006:

- 1) art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 precyzuje, w jakich okolicznościach przedsiębiorstwo nie może wiązać składników wynagrodzenia, dodatków do wynagrodzenia lub premii z liczbą przejechanych kilometrów lub ilością przewiezionego ładunku. Poza dotychczasowym postanowieniem odnoszącym się do potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa drogowego dodano przepis, w którym mowa o potencjalnej zachęcie do naruszeń ww. rozporządzenia. Znaczenie tego przepisu dla obowiązujących zasad wynagradzania

stosowanych w przedsiębiorstwach transportowych i prawidłowej organizacji pracy kierowców będących w dyspozycji przedsiębiorstwa, a tym samym – dla skutecznej walki o bezpieczeństwo na drogach, jest nie do przecenienia. Dlatego też zdecydowano się na powtórzenie w art. 26 ustawy z 2004 r. przepisu art. 10 ust. 1 ww. rozporządzenia (art. 1 pkt 9 projektu ustawy);

- 2) rozporządzenie (WE) nr 561/2006 nie przewiduje upoważnienia dla PC do wprowadzenia szczególnej przerwy dla kierowców wykonujących przewozy osób w ramach usług regularnych. W projekcie ustawy proponuje się w związku z tym uchylenie przepisu art. 28 ustawy (art. 1 pkt 12 projektu ustawy);
- 3) art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 upoważnia PC do wprowadzenia odstępstwa od jego przepisów zawartych w art. 5-9, w odniesieniu do przewozów wykonywanych pojazdami wymienionymi w tym artykule, w ust. 1. Wykaz obejmuje 17 pozycji, uwzględniających specyfikę przewozów oraz fakt, że są to najczęściej kategorie przewozów wykonywanych lokalnie i nienaruszających warunków konkurencji na ogólnokrajowym lub międzynarodowym rynku transportu drogowego. Nowe przepisy w art. 13 ust. 1 w wielu pozycjach różnią się od przepisów zawartych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu (EWG) nr 3820/85; w kilku przypadkach – przepisy dotychczasowego art. 4 – zostały włączone do obecnego art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Zmiany i modyfikacje uwzględniają doświadczenia oraz praktykę wykonywania przewozów drogowych w PC w okresie minionych 20 lat, zmiany w terminologii stosowanej w tym sektorze transportu, jak również zmiany legislacyjne wprowadzone w UE. Np. w przypadku pojazdów wykorzystywanych do przewozów rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w rolnictwie, leśnictwie, ogrodnictwie czy rybactwie oraz ciągników rolniczych i leśnych – wydłużono promień przewozu do 100 km; zmodyfikowany został przepis dotyczący pojazdów 17-miejscowych używanych do

przewozów osób, przez dodanie ograniczenia używania takich pojazdów wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 przewiduje możliwość wyłączenia z obowiązku stosowania urządzeń rejestrujących 4 nowe kategorie pojazdów, tj. używanych do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych; specjalistycznych służących celom edukacyjnym w czasie postojów; używanych do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych; używanych do poruszania się wyłącznie po drogach wewnątrz obiektów typu: porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe.

Proponuje się, aby – analogicznie jak to było w przypadku ustawy z 2004 r. – w art. 29 (art. 1 pkt 13 projektu ustawy) wprowadzić przepis o wyłączeniu pojazdów wymienionych w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 spod obowiązywania przepisów art. 5-9 tego rozporządzenia (artykuły 5-9 zawierają regulacje dotyczące wieku załogi, czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku; w art. 28 ww. rozporządzenia postanawia się, że art. 5 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 pozostaje w mocy do dnia 10 września 2009 r.). Jednocześnie, pojazdy te wyłączone są – na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 – z obowiązku instalacji i stosowania urządzeń rejestrujących;

- 4) odnosząc się do art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dokonano modyfikacji art. 30 ustawy z 2004 r. (art. 1 pkt 14 projektu ustawy). Zawarto tu przepis o możliwości wprowadzania przez PC wyjątków od stosowania przepisów art. 6-9 tego rozporządzenia w stosunku do działalności transportowej wykonywanej w wyjątkowych okolicznościach, pod warunkiem uzyskania zgody Komisji Europejskiej;
- 5) stosownie do art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w projekcie ustawy proponuje się nową regulację w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku dla kierowców wykonujących przewozy regularne osób na trasach

nieprzekraczających 50 km. Ponieważ ustawa z 2004 r. generalnie reguluje czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, natomiast art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie precyzuje formy zatrudnienia kierowców, uznano za uzasadnione objęcie regulacją krajową wszystkich kierowców, którzy wykonują te przewozy, również niebędących pracownikami (art. 1 pkt 1 lit. c projektu ustawy).

Propozycja ustanowionych norm dostosowana została do specyfiki pracy kierowców i szczególnej organizacji wymienionych przewozów, wykonywanych przede wszystkim przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej i podmioty/osoby wykonujących takie przewozy na jej rzecz. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania – określone przepisami dodanego rozdziału 4a (art. 1 pkt 16 projektu ustawy) – przewidują, że:

☞ Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 10 godzin,

☞ w okresie tygodnia czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 60 godzin, a w okresie dwóch kolejnych tygodni 90 godzin,

☞ kierowca nie może prowadzić dłużej niż 6 godzin bez wykorzystania przerwy; łączny czas przerw, przy planowanym prowadzeniu nieprzekraczającym 8 godzin, powinien wynieść 30 minut, a przy czasie prowadzenia przekraczającym 8 godzin – 45 minut,

☞ co najmniej jedna przerwa przypadająca na 6 godzin prowadzenia pojazdu powinna być nie krótsza niż 15 minut.

Specyfika komunikacji miejskiej polega na występowaniu w ciągu dnia pracy wielu krótkich przerw „technologicznych” na przystankach końcowych. Intencją regulacji przewidzianych dla tej grupy kierowców w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 jest zagwarantowanie przerw odpoczynkowych trwających możliwie długo, dla lepszej regeneracji

sił. Pogodzenie potrzeb pasażerów i przedsiębiorców z wymogami ww. rozporządzenia wymagało przyjęcia rozwiązań kompromisowych.

Uznano, że przyjęcie rozwiązania polegającego na łącznym obliczaniu przerwy odpoczynkowej, przy założeniu co najmniej jednej przerwy nie krótszej niż 15 minut, zagwarantuje dostateczny odpoczynek kierowcy. Należy zaznaczyć, że są to normy minimalne. Pozostawiono w tej regulacji przepis, że normy czasu odpoczynku określone w art. 14 ustawy z 2004 r. stosuje się również do grupy kierowców wykonujących przewozy będące przedmiotem nowego rozdziału 4a, jednak z zastrzeżeniem zawartym w ust. 2-4 art. 31c. Dopuszczono – wzorem rozporządzenia (WE) nr 561/2006 – skracanie okresu odpoczynku dziennego, przy respektowaniu jednak obowiązku umożliwienia kierowcy wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie.

Przyjęto, że wyżej opisane normy obowiązują również kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy;

- 6) w związku ze stosowaniem w rozdziale 4a pojęcia „dzienny okres odpoczynku”, zaczerpniętego z art. 4 lit. g rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w projekcie ustawy proponuje się dodanie w art. 2 ustawy z 2004 r. – punktu 6 zawierającego definicję tego pojęcia (art. 1 pkt 2 lit. b projektu ustawy).

I. B. inne zmiany merytoryczne w ustawie z 2004 r.

Od momentu wejścia w życie z dniem 1 maja 2004 r., ustawa z 2004 r. była tylko raz nowelizowana, a zmiany miały charakter porządkowy. Po ponad dwuletnim okresie jej obowiązywania można już obecnie stwierdzić, na ile jej przepisy sprawdziły się w praktyce i co wymaga modyfikacji lub nawet uchylecia. W związku z tym, w ramach prac nad przygotowaniem projektowanej ustawy, proponuje się wprowadzenie dodatkowych uzupełnień i zmian do ustawy z 2004 r., niezwiązanych lub pośrednio tylko związanych z wchodzącym w 2007 r. w życie rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Propozycje tych zmian lub uzupełnień w ustawie z 2004 r. przedstawia się poniżej:

- 1) uściślono brzmienie pkt 1 w art. 1 ustawy z 2004 r., dodając przepis „wykonujących przewóz drogowy”, którego definicja jest zawarta w obowiązującej ustawie (art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy);
- 2) ze względu na zjawisko podejmowania przez kierowców pracy u więcej niż jednego pracodawcy i stąd ryzyko naruszania przez nich obowiązujących norm czasu pracy, a także m.in. w związku z sugestią Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (IGKM) – rozszerza się obowiązywanie przepisów o czasie pracy kierowców na motorniczych tramwajów. Uciążliwość pracy motorniczych tramwajów i kierowców pojazdów w komunikacji miejskiej jest porównywalna, w związku z tym oczekuje się, że obie grupy zawodowe zostaną objęte zasadami ochronnymi, jakie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 przewidziało dla kierowców pojazdów użytkowanych w przewozach regularnych osób, na trasach poniżej 50 km. Dotychczas do motorniczych stosowane były wyłącznie przepisy Kodeksu pracy.

Odpowiedni przepis w tym zakresie proponuje się w nowym art. 4 ust. 1 ustawy z 2004 r. (art. 1 pkt 4 projektu ustawy);
- 3) proponuje się wprowadzenie w art. 14 ustawy z 2004 r. postanowienia dotyczącego skracania odpoczynku tygodniowego do 24 godzin w przypadku pracy kierowcy w godzinach nadliczbowych (określonym w art. 20 ust. 2 pkt 1) lub w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę, w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z rozkładem czasu pracy. Dotychczas pracodawcy korzystali z takiej możliwości tylko na podstawie przepisów ustawy z 1974 r. – Kodeks pracy (art. 1 pkt 7 projektu ustawy);
- 4) w art. 31 ust. 1 ustawy z 2004 r., dotyczącym zaświadczenia wystawianego przez pracodawcę dla kierowcy, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu lub prowadził pojazd wyłączony ze

stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR, dokonano modyfikacji ust. 1 stosownie do przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz wprowadzono – w ust. 3 – postanowienie, że przepisy dwóch wcześniejszych ustępów tego artykułu odnoszą się również do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego przewozy osobiście na jego rzecz, oraz osób będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy (art. 1 pkt 15 projektu ustawy).

II. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą z 2001 r.” (art. 3 projektu ustawy)

W celu wykonania przepisów art. 19 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, proponuje się – w poz. 12 załącznika do ustawy z 2001 r. – rozszerzenie katalogu naruszeń przepisów dotyczących stosowania w przewozach drogowych cyfrowych urządzeń rejestrujących wraz z określeniem wysokości kar za te naruszenia, nakładanych na przedsiębiorców transportu drogowego i podmioty wykonujące przewozy drogowe (art. 3 pkt 4 projektu ustawy).

III. Zmiany merytoryczne w ustawie z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych, zwanej dalej „ustawą z 2005 r.” (art. 4 projektu ustawy), wynikające z doświadczeń zebranych w ciągu ponad rocznego okresu obowiązywania tej ustawy:

1) proponuje się dostosowanie do stanu faktycznego definicji technika warsztatu, zawartej w art. 2 pkt 5 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 1 projektu ustawy).

Zgodnie z załącznikiem IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 rozdział VI ust. 1 – karty warsztatowe mogą być wydane wyłącznie technikom lub warsztatom zatwierdzonym do aktywowania i/lub kalibrowania tachografu cyfrowego. W związku z tym, ograniczenie zakresu przedmiotowego wspomnianej wyżej definicji jest zgodne z przepisami ww. rozporządzenia. Z tego względu, intencja ustawodawcy, aby w art. 16 ustawy z 2005 r. była mowa jedynie o nadawaniu

uprawnień w zakresie sprawdzania tachografów cyfrowych, jest uzasadniona i poprawna.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że instalacja i aktywacja tachografu cyfrowego są czynnościami manualnymi, a prawidłowość ich przeprowadzenia jest zawsze potwierdzana w drodze sprawdzenia działania tachografu cyfrowego i jego kalibracji. Wobec tego, technik warsztatu posiadający uprawnienie do sprawdzania tachografów cyfrowych, de facto musi posiadać umiejętność ich aktywowania;

- 2) proponuje się uchylenie pkt 5 w art. 6 ust. 3 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 2 lit. a projektu ustawy), nowe brzmienie pkt 2 w art. 7 ust. 2 (art. 4 pkt 3 projektu ustawy) oraz art. 5 w projekcie ustawy.

Dalsze pozostawianie w przepisach ustawy z 2005 r. możliwości uznawania przez Prezesa GUM w zezwoleniu na prowadzenie warsztatu w zakresie instalacji, napraw lub sprawdzania tachografów cyfrowych specjalnych cech, które zostały nadane przedsiębiorcom prowadzącym działalność w zakresie tachografów analogowych, rodzić może utrudnienia w interpretacji przez organy kontrolne specjalnych cech umieszczanych na tachografach cyfrowych. W szczególności może powstać wątpliwość, czy cecha umieszczona na tachografie cyfrowym rzeczywiście została naniesiona przez warsztat, który jest faktycznie uprawniony na terenie Rzeczypospolitej Polskiej do sprawdzania tachografów cyfrowych. Specjalna cecha ma służyć potwierdzeniu wykonania czynności przez uprawniony do tego warsztat i powinna być w związku z tym jak najbardziej wiarygodna i jednoznaczna.

W konsekwencji, należy zrezygnować z instytucji uznawania wizerunków cech uzyskanych przez przedsiębiorców na potrzeby sprawdzania lub naprawy tachografów analogowych. Spowoduje to niewielkie obciążenie kosztami przedsiębiorców (konieczność wyrobienia nowych nośników cech – stempli, naklejek), natomiast w ocenie projektodawcy – powinno w sposób pozytywny wpłynąć na bezpieczeństwo systemu tachografów cyfrowych w Polsce.

W przypadku przyjęcia proponowanych zmian, niezbędne będzie dokonanie zmian w zezwoleniach wydanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, ale tylko w zakresie odnoszącym się do kwestii nadania specjalnej cechy.

Proponuje się zawarcie w art. 5 projektu ustawy stwierdzenia, że zezwolenia dotychczas wydane na podstawie ustawy z 2005 r. zachowują swoją ważność.⁵⁾ Jednocześnie, Prezes GUM – z urzędu, w trybie decyzji administracyjnej – dokona wymiany wydanych zezwoleń. Biorąc pod uwagę aspekty proceduralne i czasowe, wymiana postępować będzie w okresie pięciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, w ramach posiadanych środków budżetowych, bez konieczności ponoszenia opłat z tego tytułu przez przedsiębiorcę prowadzącego warsztat;

- 3) proponuje się zmiany brzmienia pkt 2, 4 i 5 w ust. 4 (art. 4 pkt 2 lit. b projektu ustawy) oraz pkt 3 w ust. 5, w art. 6 (art. 4 pkt 2 lit. c projektu ustawy). Przedmiotowe propozycje zmian mają na celu przede wszystkim:
 - a) doprecyzowanie okresu, z jakiego powinno pochodzić zaświadczenie o niekaralności,
 - b) dookreślenie, zgodnie z obowiązującymi przepisami Kodeksu karnego, rodzajów przestępstw, których popełnienie skutkuje niemożnością uzyskania zezwolenia na prowadzenie warsztatu. Wskazane rodzaje przestępstw, w przypadku ich popełnienia przez wnioskodawcę, stwarzają potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, co jest czynnikiem ryzyka szczególnie mocno akcentowanym przez Komisję Europejską,
 - c) wprowadzenie potwierdzania za zgodność z oryginałem, przedkładanych przez wnioskodawcę kopii dokumentów, wyeliminuje możliwość np. fałszowania dokumentów,

⁵⁾ Zmiana przepisu art. 5 niniejszego projektu ustawy uwzględnia uwagę Rządowego Centrum Legislacji, przyjętą na posiedzeniu Komitetu Rady Ministrów w dniu 23 listopada 2006 r.

- d) dokonanie zmiany przepisu odnośnie do wymogu niekaralności w przypadku władz spółek;
- 4) proponuje się dodanie pkt 5 w art. 6 ust. 5 (art. 4 projektu ustawy – pkt 2 lit. c, drugie tiret) oraz pkt 4 w art. 8 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 4 projektu ustawy), co pozwoli na uściślenie okoliczności, w których nie jest możliwe uzyskanie zezwolenia na prowadzenie warsztatu dla tachografów cyfrowych, a tym samym powiązanie przepisów załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 dotyczących przesłanek wymaganych do wydania karty warsztatowej.

Propozycja dodania w art. 8 ustawy z 2005 r. – pkt 4 w brzmieniu:

„4) w wyniku przeprowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia zostanie stwierdzone, iż wnioskodawca prowadzi inną działalność zawodową, która stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych, zdefiniowanego w dodatku 10 załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.”,

wynika z potrzeby zapewnienia ochrony podmiotom występującym do Prezesa GUM z wnioskiem o zezwolenie na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych w sytuacji, kiedy podmioty te nie spełniają warunków wymaganych przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 do otrzymania karty warsztatowej.

Zgodnie bowiem z przepisem 12 ust. 1 tego rozporządzenia oraz pkt 1 rozdziału VI załącznika IB do ww. rozporządzenia (po zmianach wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1360/2002), kartę warsztatową wydaje się technikom warsztatu i/lub warsztatom zatwierdzonym w celu wykonywania aktywacji i/lub kalibracji urządzeń rejestrujących zgodnie z tym załącznikiem, o ile nie są oni podmiotami:

- 1) kwalifikującymi się do otrzymania karty przedsiębiorstwa,
- 2) których inna działalność zawodowa stanowi potencjalne zagrożenie dla ogólnego bezpieczeństwa systemu, zdefiniowanego w dodatku 10.

Warto w tym miejscu podkreślić, że taka konstrukcja przepisu wspólnotowego rozporządzenia zobowiązuje do określonych czynności (wydania lub niewydania karty warsztatowej) podmiot wydający karty, nie zaś Prezesa GUM.

Jak wynika z art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy z 2005 r., z wnioskiem o kartę warsztatową dla zatrudnionego, uprawnionego technika warsztatu, występuje podmiot prowadzący warsztat. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ustawy z 2005 r. może dojść do sytuacji, w której podmiot będący przewoźnikiem drogowym (mającym obowiązek wczytywania danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego i ich archiwizacji bez samowolnego ingerowania w te dane) lub podmiot będący producentem wysoko wyspecjalizowanych urządzeń cyfrowych (dających się zastosować np. do zakłócania impulsów tachografu cyfrowego), uzyska zezwolenie wydawane przez Prezesa GUM, na prowadzenie warsztatu i poniesie z tego tytułu wymagane opłaty. Nie będzie mógł jednak wykonywać tej działalności, gdyż podmiot wydający karty odmówi mu wydania kart warsztatowych dla techników, z przyczyn wymienionych wyżej.

W ocenie projektodawcy niezbędnym wydaje się więc uzupełnienie przepisów ustawy z 2005 r. w odniesieniu do wydawania zezwoleń przez Prezesa GUM w zakresie, który pozwoliłby na uniknięcie przez przedsiębiorcę kosztów nie tylko administracyjnych, związanych z wydaniem zezwolenia, ale również inwestycyjnych dot. zakupu wyposażenia technicznego czy bieżących związanych z zatrudnieniem pracowników i utrzymaniem lokalu.

W związku z tym, że przesłanka z pkt 1 jest jednoznaczna („podmiot nie kwalifikujący się do wydania karty przedsiębiorstwa”), zaproponowano przepis, który wprost stwierdzałby, że taki podmiot nie może uzyskać zezwolenia (art. 4 pkt 2 lit. c drugie tiret projektu ustawy).

Natomiast, ze względu na fakt, że przesłanka: „inna działalność zawodowa stanowiąca potencjalne zagrożenie” jest przesłanką ocenną, zaproponowano przepis pozwalający na jej weryfikację w postępowaniu

administracyjnym w sprawie wydania zezwolenia (art. 4 pkt 4 projektu ustawy). W przypadku stwierdzenia przez organ administracji – jakim jest Prezes GUM – że zachodzi przesłanka objęta nowym pkt 4 w art. 8 ustawy z 2005 r., wnioskodawca ma zawsze możliwość odwołania się i weryfikacji negatywnej dla niego decyzji, zarówno w kontroli instancyjnej, jak i przed sądem administracyjnym.

Należy zauważyć, że przepis ten zwiększa, wspomnianą już wyżej, ochronę wnioskodawców. Zgodnie z art. 22 ust. 3 ustawy z 2005 r. wydanie karty jest czynnością, która nie wymaga decyzji administracyjnej. W takiej sytuacji, w przypadku odmowy wydania karty warsztatowej przez podmiot wydający karty z przyczyn, wymienionych w przytoczonych przepisach rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 (załącznik IB), czynność ta nie podlega kontroli instancyjnej ani sądowej;

- 5) niezbędne jest doprecyzowanie dyspozycji zawartych w aktualnym przepisie art. 9 ustawy z 2005 r., w zakresie zmiany zezwolenia na prowadzenie warsztatu dla tachografów cyfrowych, bowiem obecnie jest on niejasny interpretacyjnie (art. 4 pkt 5 projektu ustawy). W szczególności brak jest podstaw do zmiany zezwolenia w przypadku zmiany w zakresie wszystkich określonych w art. 6 ust. 5 wymagań, gdyż większość z nich w samym zezwoleniu nie jest opisywana. Ponadto przepis ten w zakresie zmiany zezwolenia odsyła odpowiednio do art. 6 ust. 6 i art. 8 ustawy z 2005 r., a nie jest to jednak odesłanie do końca właściwe. W przypadku zaistnienia przesłanek (określonych w art. 13), Prezes GUM wydaje decyzję o cofnięciu zezwolenia;
- 6) proponuje się zmianę brzmienia pkt 1 w art. 13 ust. 1 (art. 4 pkt 6 projektu ustawy).

Obecne odesłanie w przepisie art. 13 ust. 1 pkt 1 do art. 6 ust. 5 jest zbyt szerokie, a przede wszystkim – w praktyce, niemożliwe do weryfikacji przez Prezesa GUM w trakcie obowiązywania zezwolenia. W przypadku, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, podmiot prowadzący warsztat musi posiadać dokumentację techniczną, gdyż inaczej nie uzyskałby zezwolenia. Natomiast w przypadku stwierdzenia braków w samej

dokumentacji można co najwyżej mówić o nieprawidłowościach, które powinny zostać przez podmiot prowadzący warsztat niezwłocznie usunięte;

- 7) analogicznie do zaproponowanego doprecyzowania przepisów w art. 6 ust. 4 i 5 ustawy z 2005 r., w związku informacją w przedmiocie niekaralności oraz rodzajami przestępstw, proponuje się dokonanie analogicznego doprecyzowania w ust. 2 pkt 2 i ust. 4 w art. 16 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 7 lit. a i b projektu ustawy);
- 8) proponuje się dodanie w art. 16 nowych ust. 8 i 9, określających sankcje dla technika warsztatu za posługiwanie się kartą warsztatową niezgodnie z zakresem lub poza miejscem świadczenia usług (art. 4 pkt 7 lit. c projektu ustawy).

Wprowadzenie instytucji cofnięcia uprawnienia technikowi warsztatu wydaje się w pełni uzasadnione ze względu na fakt, że obecnie ten rodzaj konsekwencji z tytułu rażącego naruszenia przepisów ponosi jedynie podmiot prowadzący warsztat;

- 9) w art. 18 ust. 2 ustawy z 2005 r. wymagane jest uporządkowanie zakresu zadań powierzonych przez ministra właściwego do spraw transportu podmiotowi wydającemu karty, w ramach systemu tachografów cyfrowych – w odniesieniu do procesów i procedur związanych z wydawaniem kart do tachografów cyfrowych (art. 4 pkt 8 projektu ustawy);
- 10) proponuje się uchylenie, zawartej w art. 19 ust. 2 ustawy z 2005 r., delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i wymagań bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów elektronicznych i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie tachografów cyfrowych (art. 4 pkt 9 projektu ustawy).

W końcu 2005 r. opracowany został w b. Ministerstwie Infrastruktury i zaakceptowany przez ministra właściwego do spraw transportu dokument pn. „Polityka Organu Państwa Członkowskiego – Polska” dotyczący bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych w Rzeczy-

pospolitej Polskiej. W styczniu 2006 r. „Polityka ...”, stanowiąca podstawę rozpoczęcia prac nad infrastrukturą i organizacją systemu wydawania kart w Polsce, została zatwierdzona przez organ KE zajmujący się w UE problematyką certyfikacyjną dla systemu tachografów cyfrowych, tj. Główny Europejski Organ Certyfikacyjny – ERCA. Dokument ten konsumuje warunki techniczne i wymagania bezpieczeństwa w procesie wydawania certyfikatów elektronicznych i tworzenia zabezpieczeń elektronicznych mających zastosowanie w systemie tachografów cyfrowych. W związku z tym, ww. rozporządzenie w obecnym stanie prawnym i faktycznym, jest zdaniem Ministerstwa Transportu zbędne;

- 11) z praktyki realizowania wniosków o pierwsze wydanie karty przedsiębiorstwa do tachografu cyfrowego wynika, że niewłaściwym jest wymaganie kopii wypisu z licencji lub wypisu z zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne, bowiem zawęży to krąg podmiotów uprawnionych do uzyskania takiej karty. Proponuje się więc zmianę brzmienia pkt 2 w art. 20 ustawy z 2005 r. W nowej redakcji tego przepisu przewiduje się, że do wniosku o wydanie karty przedsiębiorstwa wymagane będzie dołączenie kopii dokumentu dopuszczającego pojazd do ruchu (może to być zarówno kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu, jak i pozwolenie czasowe) ewentualnie kopii innego dokumentu potwierdzającego fakt dysponowania pojazdem samochodowym objętym obowiązkiem instalacji i użytkowania tachografu cyfrowego, o którym mowa w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 (art. 4 pkt 10 lit. a projektu ustawy);
- 12) w art. 22 ust. 1 pkt 2 ustawy z 2005 r. stworzono podmiotowi wydającemu karty do tachografów cyfrowych możliwość zwrócenia się bezpośrednio do organu, który wydał prawo jazdy, w przypadkach kiedy nie jest możliwe potwierdzenie danych dotyczących prawa jazdy wnioskodawcy o kartę kierowcy, na podstawie centralnej ewidencji kierowców – CEK (art. 4 pkt 11 lit. a drugie tiret projektu ustawy).

Propozycja ta ma na celu usprawnienie procedur związanych z wydawaniem kart, w tym umożliwienie szybszego realizowania

ustawowego obowiązku sprawdzania praw jazdy kierowców zgłaszających się o pierwsze wydanie karty kierowcy lub jej zamianę, wskutek zmian danych adresowych lub osobowych w prawie jazdy. Dodanie tego przepisu jest konieczne ze względu na fakt, że w bazie CEK brak jest pewnych danych, niektóre dane są niekompletne lub błędne, wobec czego podmiot wydający karty nie może – on-line uzyskać potwierdzenia ważności i danych w prawie jazdy wnioskodawcy występującego o kartę kierowcy do tachografu cyfrowego. Powstaje w takiej sytuacji konieczność bezpośredniego, pisemnego kontaktowania się podmiotu wydającego karty z organem wydającym prawa jazdy. Szersze uzasadnienie tej propozycji zawarte jest w OSR.

Z proponowaną zmianą wiąże się konieczność wprowadzenia po art. 97 art. 97a w ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 pkt 2 projektu ustawy);

- 13) w art. 22 ust. 2 pkt 3 proponuje się doprecyzowanie terminu ważności karty warsztatowej, tak aby nie mogła ona być wydana na okres dłuższy niż okres ważności uprawnienia posiadanego przez technika warsztatu (art. 4 pkt 11 lit. b drugie tiret projektu ustawy). Karta warsztatowa jest – zgodnie z przepisami unijnego aktu prawnego i ustawy z 2005 r. – wydawana na rok. Karta warsztatowa – przy zastosowaniu tego przepisu – nie będzie mogła zostać wydana technikowi, którego 4-letnie uprawnienie jest bliskie utraty ważności;
- 14) proponuje się zmianę przepisu ust. 3 w art. 23 w celu zapewnienia, że podmiot wydający karty rejestrować będzie zarówno zgłoszenia o uszkodzeniu, jak i utracie karty oraz wydawać zaświadczenia potwierdzające ten fakt (art. 4 pkt 12 lit. b i c projektu ustawy); są to przepisy ważne ze względu na – przewidzianą w rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 – możliwość kontynuowania przez kierowcę przewozu przez 15 dni (lub nawet więcej) bez karty kierowcy, o ile kierowca będzie mógł udowodnić podczas kontroli drogowej, że brak karty wynika z faktu jej utraty lub uszkodzenia, co zgłosił podmiotowi wydającemu karty. W przypadku kradzieży karty, jej posiadacz zgłasza ten fakt

dotatkowo właściwemu organowi kontrolnemu, zgodnie z odpowiednim przepisem rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;

- 15) proponuje się dodanie art. 23a w ustawie z 2005 r. w celu wprowadzenia delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, częstotliwości wczytywania przez podmiot wykonujący przewozy danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy oraz warunków ich przechowywania, w nawiązaniu do art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 4 pkt 13 projektu ustawy).

IV. Zmiany formalno-porządkowe proponowane w ustawie z 2004 r. o czasie pracy kierowców, ustawie z 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawie z 2001 r. o transporcie drogowym oraz w ustawie z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych polegają na:

- 1) zastąpieniu rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 – powoływanego w ww. ustawach, dotychczas obowiązującego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85;
- 2) wprowadzeniu koniecznych zmian porządkowych w art. 9 ust. 2 oraz w art. 13 ust. 2, wobec uchylecia art. 28 ustawy z 2004 r. (odpowiednio – art. 1 pkt 5 i pkt 6 projektu ustawy);
- 3) w celu poprawienia czytelności przepisu i wyeliminowania nadmiaru odniesień, w art. 13 ust. 2 i w art. 27 ust. 3 – wpisaniu tekstu odpowiadającego brzmieniu części art. 6 ust. 3 (art. 1 pkt 6 i 11 projektu ustawy – odpowiednio);
- 4) uzupełnieniu postanowień art. 22 i art. 31 ust. 1 ustawy z 2004 r. przez powołanie Umowy AETR (art. 1 pkt 8 i 15 projektu ustawy – odpowiednio);
- 5) doprecyzowaniu przywołanego w art. 27 ust. 1 ustawy z 2004 r. przepisu art. 9, przez skreślenie wyrazów „ust. 2” (art. 1 pkt 11 projektu ustawy);
- 6) doprecyzowaniu w art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z 2001 r. przepisu dotyczącego formularza sprawozdawczego, o którym mowa w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (art. 3 pkt 2 projektu ustawy);

- 7) ujednoczeniu terminologii w ustawie z 2005 r. odnoszącej się do zaświadczenia, o którym mowa w art. 16 ust. 2 tejże ustawy, posiadany przez technika warsztatu (art. 4 pkt 10 lit. b projektu ustawy);
- 8) dostosowaniu brzmienia pkt 2 w art. 22 ust. 2 ustawy z 2005 r. do dokonanych zmian merytorycznych w art. 20 ust. 2 pkt 2 (art. 4 pkt 11 lit. b pierwsze tiret projektu ustawy);
- 9) skorygowaniu brzmienia ust. 6 w art. 23 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 12 lit. c projektu ustawy);
- 10) doprecyzowaniu brzmienia pkt 4 w art. 24 ust. 4 ustawy z 2005 r. (art. 4 pkt 14 projektu ustawy).

Projekt ustawy w wersji z dnia 28 sierpnia 2006 r. został skierowany do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na posiedzeniu w dniu 18 października 2006 r. Komisja Wspólna nie zgłosiła uwag do tego dokumentu.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, projekt ustawy – w wersji z dnia 28 sierpnia 2006 r. przekazanej do uzgodnień międzyresortowych – został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu.

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

Ustawa nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 59).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które będzie oddziaływała nowelizowana ustawa

Jak wspomniano w uzasadnieniu, projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie niektórych innych ustaw nie wprowadza do polskiego porządku prawnego zmienionych wymagań w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdów, minimalnych przerw w czasie prowadzenia czy odpoczynku kierowców, wykonujących przewozy drogowe określonymi rodzajami pojazdów, bowiem wynikają one wprost z rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Projekt ustawy, poza wprowadzeniem zmian o charakterze porządkowym, wynikającymi ze zmiany numeru nowego unijnego aktu prawnego, wprowadza do ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców odrębne rozwiązanie dotyczące specyficznej grupy kierowców, o której mowa w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Sformułowany tu obowiązek nałożony na PC polega na objęciu przepisami krajowymi grupy kierowców, którzy zostali wyłączeni zarówno z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jak i z rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, a wykonują przewozy regularne osób na trasach poniżej 50 km. W tym kontekście, wprowadzone w ustawie o czasie pracy kierowców zmiany, mają wpływ na warunki pracy i sytuację socjalną kierowców będących pracownikami komunikacji miejskiej (lokalnego transportu zbiorowego), osób będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy, jak również – kierowców niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewozy na jego rzecz.

Z orientacyjnych danych Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej wynika, że w komunikacji miejskiej zatrudnionych jest ponad 19 tys. kierowców oraz ponad 4,6 tys. motorniczych tramwajów. Stanowią oni łącznie ponad 50% ogólnego zatrudnienia w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Jak ocenia IGKM, większość przewozów regularnych osób wykonywanych przez kierowców zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach dotyczy tras poniżej 50 km. Szacuje się, że ten rodzaj przewozów wykonuje w Polsce kilka

tysięcy osób (kierowców) będących przedsiębiorcami osobiście wykonującymi przewozy oraz ok. 3 tysięcy osób wykonujących działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdem.

Intencją Parlamentu Europejskiego i Rady przygotowujących rozporządzenie (WE) nr 561/2006 było objęcie tej grupy kierowców, która również jest liczna w UE, przepisami ochronnymi w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów przerw i odpoczynku.

Wychodząc z analogicznych przesłanek, tj. konieczności stworzenia ochrony warunków pracy i ustanowienia norm dot. przerw oraz odpoczynku, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM) zaproponowała objęcie przepisami niniejszego projektu ustawy również motorniczych tramwajów. Zaproponowany został odpowiedni przepis w art. 1 pkt 4 projektu ustawy, mający na celu włączenie tej grupy kierujących pojazdami w komunikacji miejskiej do zakresu podmiotowego ustawy o czasie pracy kierowców.

Do projektu ustawy wprowadzono również szereg zmian w odniesieniu do ustawy z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych, które dotyczą przede wszystkim podmiotów prowadzących działalność w zakresie instalacji, kalibracji, napraw i sprawdzania tachografów cyfrowych (warsztaty) oraz techników warsztatów. Proponowane zmiany mają głównie charakter uściślający, porządkujący i upraszczający dotychczasowe przepisy, tak aby były jednoznaczne i bardziej zrozumiałe oraz możliwe do praktycznego egzekwowania.

Zmiany proponowane do ustawy z 2005 r. mają również na celu uproszczenie wymagań, na podstawie których wydawane są karty do tachografów cyfrowych, a w szczególności karty przedsiębiorstwa. Likwidacja warunku dołączania do wniosku o kartę przedsiębiorstwa – kopii wypisu licencji lub wypisu z zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne, na rzecz wymogu dołączenia dokumentu poświadczającego dysponowanie odpowiednim pojazdem samochodowym, umożliwi z jednej strony – szybsze sprawdzenie przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. (PWPW) danych we wniosku, co jest wymagane przepisami, i szybsze

wydrukowanie karty, z drugiej – umożliwia otrzymanie karty przedsiębiorstwa podmiotom, które nie są przedsiębiorstwami, ale wykonują przewozy drogowe podlegające przepisom rozporządzeń wspólnotowych (np. szkoły, jednostki budżetowe, jednostki samorządowe, fundacje itp.).

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w art. 10 ust. 5 lit. c nakłada na podmiot wykonujący przewozy obowiązek wczytywania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy. Natomiast PC zobowiązane jest do określenia częstotliwości wczytywania danych, odrębnie dla danych z tachografu i karty. Odpowiednia delegacja w tym zakresie została przewidziana dla ministra właściwego do spraw transportu w ustawie z 2005 r. (art. 3 pkt 14 projektu ustawy).

W przeciwieństwie do wskazanego w ww. rozporządzeniu unijnym obowiązku wczytywania danych, który wymagać będzie zakupu i zainstalowania w siedzibach przewoźników urządzeń do pobierania danych, komputerów i odpowiedniego oprogramowania, samo określenie częstotliwości wczytywania danych – będące elementem niniejszego projektu ustawy – nie rodzi dodatkowych skutków finansowych.

Gromadzenie i przechowywanie w wymaganym okresie czasu ww. danych warunkuje możliwość prawidłowego wykonywania zadań kontrolnych przez upoważnione do tego służby, w zakresie, strukturze i częstotliwości również wynikających z przepisów wspólnotowych (m.in. nadal obowiązującego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 i dyrektywy nr 88/599/EWG).

W zakresie wynikającym z nowelizacji ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, dotyczący wykonania obowiązku nałożonego na PC w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, rozszerzono katalog naruszeń i kar przewidzianych dla podmiotów wykonujących przewozy drogowe.

2. Zakres i przebieg prowadzonych konsultacji społecznych

Projekt ustawy został poddany konsultacjom w trybie ustaw o związkach zawodowych oraz o organizacjach pracodawców. Projekt ustawy otrzymały następujące stowarzyszenia, zrzeszenia, związki, izby i organizacje:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,

- 2) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
- 3) Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów,
- 4) Związek Motoryzacyjny SOIS,
- 5) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 7) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 8) Polska Izba Informatyki i Telekomunikacji,
- 9) Polska Izba Motoryzacji,
- 10) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
- 11) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 12) Konfederacja Pracodawców Polskich,
- 13) Konfederacja Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
- 14) Fundacja Promocji i Innowacji Technicznych „TachoForum”,
- 15) Business Centre Club, Związek Pracodawców,
- 16) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 17) Sekcja Krajowa Drogownictwa NSZZ „Solidarność”,
- 18) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
- 19) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,
- 20) Instytut Transportu Samochodowego.

Poniżej przedstawia się stanowisko MT do uwag i propozycji zgłoszonych przez:

- 1) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD)
– część uwag uwzględniono. Nieprzyjęcie pozostałych uzasadnia się następująco:
 - a) wprowadzenie jako pkt 5 w art. 1 ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców przepisu dotyczącego objęcia zakresem ustawy

motorniczych tramwajów nie jest uzasadnione; art. 1 określa zakres przedmiotowy ustawy,

- b) ze względu na brak dołączonego uzasadnienia ze strony ZMPD, nie można ustosunkować się do propozycji objęcia pojazdów wykonujących przewozy, o których mowa w art. 13 ust. 1 lit. i (pojazdy wyposażone w 10-17 miejsc siedzących, używane wyłącznie

do niezarobkowego przewozu osób), j (specjalistyczne pojazdy do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek) oraz n (specjalistyczne pojazdy do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi), obowiązkiem wyposażania w urządzenia rejestrujące (tachografy analogowe lub cyfrowe), a ich kierowców – do rejestrowania czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku. Warto zauważyć, że umożliwienie wykorzystania pojazdów, ujętych pod lit. i do celów prywatnych sprzyjać będzie większej mobilności ludności i rozwojowi turystyki. Charakter przewozów, o których mowa w lit. j i n, ma zasięg raczej lokalny i nie powinien wywierać wpływu na ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego,

- c) nie możemy podzielić wątpliwości ZMPD w kwestii ustanowionych norm w nowym rozdziale 4a (art. 1 pkt 16 projektu ustawy). Zaproponowane przepisy uwzględniają specyfikę pracy kierowców wykonujących przewozy regularne na trasie do 50 km, głównie w ramach komunikacji miejskiej i podmiejskiej (np. przerwy technologiczne), a jednocześnie – gwarantują pewne normy ochronne dot. czasu pracy; konstrukcja rozdziału 4a była konsultowana w szczególności z Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej,
- d) propozycja wprowadzenia do ustawy z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych przepisu, że zwrot wydatku kierowcy za jego kartę stanowi dla pracodawcy koszt w rozliczeniach podatkowych, jest z pozoru rozwiązaniem korzystnym. Jednak, po pierwsze – preferuje ona kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku

pracy. Po drugie – stwarza wrażenie, że pracodawca powinien dla kierowcy kupować kartę, a wtedy pojawia się ryzyko traktowania osobistej karty kierowcy jak własności pracodawcy i stwarzania trudności kierowcy zmieniającemu miejsce zatrudnienia.

Wprowadzenie tego przepisu wymaga dodatkowych zmian w przepisach wydawanych przez Ministra Finansów;

- 2) Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji (PIGTSiS) – większość uwag uwzględniono.

Nie uwzględniono natomiast dodania przepisu o możliwości skrócenia odpoczynku tygodniowego, który wypadnie kierowcy w trasie; taki przepis stwarzałby ryzyko nadmiernego wykorzystywania kierowców i uniemożliwienie im otrzymania gwarantowanego odpoczynku tygodniowego;

- 3) Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (IGKM) – uwagi i propozycje przepisów zostały uwzględnione;
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) – uwagi do przepisu art. 31 ust. 3 nie uwzględniono.

Zmienione, pod wpływem procedury uzgodnień międzyresortowych, brzmienie tego przepisu, zapewni skuteczniejsze egzekwowanie przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 przez wszystkich kierowców nim objętych, nie tylko zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Nadal podtrzymujemy stanowisko, że kierowca – mimo że prowadzi działalność gospodarczą jako kierowca, a z podmiotem zlecającym przewóz wiąże się na podstawie umowy cywilnoprawnej – powinien otrzymywać odpowiednie zaświadczenie od podmiotu, na rzecz którego wykonuje przewóz. Wynika to z innych przepisów, m.in. rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jak również ustawy z 2001 r. o transporcie drogowym, gdzie na przedsiębiorcę/przewoźnika nakłada się obowiązek przechowywania danych dot. przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdu i przerwach oraz odpoczynku, i udostępniania tych danych – prawidłowo skompletowanych dla każdego kierowcy – na żądanie uprawnionego organu kontrolnego;

- 5) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych (OPZZ) – uwzględniono uwagi dotyczące zmian formalno-porządkowych oraz redakcyjnych, jak również propozycje zmian przepisu art. 26 i 31 ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców. Nie uwzględniono pozostałych uwag, ponieważ:
- a) nie jest zasadne wprowadzenie zmiany przepisu art. 1 pkt 8 projektu ustawy. Dodany w art. 14 ustęp 3 został zaproponowany w celu skorelowania przepisów ustawy o czasie pracy kierowców z Kodeksem pracy, który nie przewiduje rekompensaty; ponadto taki przepis ogromnie utrudniałby pracodawcom tworzenie rozkładów czasu pracy,
 - b) propozycja zmiany przepisu art. 1 pkt 9 nie jest w zgodzie z intencjami ustawodawcy,
 - c) niezasadna jest uwaga, aby w art. 30 ustawy zawrzeć delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do wprowadzania wyjątków lub tymczasowych odstępstw od stosowania przepisów art. 6-9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w drodze rozporządzenia. Ze względu na charakter tych wyjątków wynikających z sytuacji nagłych, wymagających natychmiastowej reakcji, byłby to zapis sprzeczny z jego przeznaczeniem,
 - d) propozycja uzupełnienia art. 2 ustawy o czasie pracy kierowców o definicję kierowcy nie została uwzględniona, ponieważ art. 4 lit. c rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zawiera definicję kierowcy;
- 6) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce – nie uwzględniono uwagi dotyczącej przechowywania rozkładów czasu pracy kierowców przez okres 3 lat, bowiem nie ma szczególnego uzasadnienia, aby taki obowiązek nakładać na pracodawców lub podmioty, na rzecz których kierowcy wykonują przewozy regularne osób na trasach poniżej 50 km;
- 7) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców – część uwag uwzględniono. Jednakże:

- a) przepis zaproponowany jako uzupełnienie w nowym ust. 3 art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców pozostawałby w sprzeczności z ustawą z 1974 r. – Kodeks pracy,
- b) nie ma uzasadnienia, jak wyżej, aby wprowadzić w tej grupie przewozów obowiązek przechowywania przez pracodawców rozkładów czasu pracy kierowców, przez okres 3 lat,
- c) propozycja w art. 31e przepisu o wręczaniu „indywidualnego rozkładu czasu pracy” kierowcy odpowiednio wcześniej, nie wydaje się możliwa do wyegzekwowania.

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

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy nie spowoduje dodatkowych wydatków w sektorze finansów publicznych.

Przewidziane w przepisach projektu ustawy nałożenie obowiązku odpowiadania przez organy wydające prawa jazdy na wystąpienia podmiotu wydającego karty kierowców o potwierdzenie danych i ważności tego dokumentu (art. 4 pkt 11 lit. a drugie tiret projektu ustawy) będzie dotyczyło zaledwie kilku przypadków rocznie na każdy taki organ. Obecnie, na ok. 18 tys. wniosków o wydanie karty kierowcy (przyjętych przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. od maja 2006 r.), w ok. 600 przypadkach nie udało się uzyskać z centralnej ewidencji kierowców potwierdzenia danych, w tym faktu ważności prawa jazdy, co stanowi nieco ponad 3%. Zakładając, że liczba wniosków w 2007 r. potroi się, a sytuacja braku danych lub niepełnych danych w CEK będzie trwała nadal na takim poziomie jak obecnie, takich przypadków może być ok. 1600-1800 w ciągu roku. Oznacza to 3-4 przypadki/rok/1 organ wydający prawa jazdy. W tej sytuacji nie ma uzasadnienia, aby organom wydającym prawa jazdy przyznano dodatkowe środki z budżetu państwa na to zadanie.

Intencją zmian wprowadzonych do ustawy z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (art. 4 pkt 2 lit. a, pkt 3 i art. 5) jest uporządkowanie sytuacji w zakresie posługiwania się specjalną cechą przez warsztaty obsługujące tachografy cyfrowe. Prezes GUM przewiduje wymianę dotychczas

wydanych i nadal ważnych zezwoleń na prowadzenie warsztatów dla tachografów cyfrowych, w przypadkach kiedy podstawą stosowania specjalnej cechy było uznanie cechy wcześniej nadanej przedsiębiorcy prowadzącemu warsztat dla tachografów analogowych, na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2. Administracja miar zamierza tę sytuację zmienić, przepis dot. specjalnej cechy zostanie poprawiony, a Prezes GUM dokona wymiany wydanych zezwoleń – z urzędu, w drodze decyzji administracyjnej – w ciągu pięciu miesięcy od daty wejścia w życie ustawy.

Dotyczyć to będzie maksymalnie 50-70 szt. zezwoleń wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy z 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (do połowy października 2006 r. Prezes GUM wydał 39 zezwoleń). Koszty wymiany zezwoleń będą marginalne i nie ma potrzeby wydatkowania na ten cel dodatkowych środków z budżetu państwa.

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

Nowelizacja ustaw objętych niniejszym projektem ustawy jest – jak wspomniano w uzasadnieniu – spowodowana częściowo koniecznością wykonania konkretnych zobowiązań nałożonych na PC przepisami nowego rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (w szczególności jego art. 15 i 19) oraz potrzebą zastąpienia dotychczasowego numeru rozporządzenia nowym numerem unijnego aktu prawnego, częściowo zaś wynika z potrzeby doskonalenia obowiązujących przepisów, ich uproszczenia i zapewnienia zgodności z praktyką wykonywania różnych rodzajów działalności w szeroko pojętym sektorze transportu drogowego.

Ustawa generalnie nie wprowadza przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, bowiem będą one – poczynając od dnia 11 kwietnia 2007 r. – stosowane bezpośrednio (z wyjątkiem kilku przepisów dotyczących tachografów cyfrowych, które obowiązują na obszarze UE od dnia 1 maja 2006 r.). Warto jednak podkreślić, że rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych kierowców pojazdów wykonujących przewozy drogowe, objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny,

tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin.

Wypełniając nałożone na PC zobowiązanie określone w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wprowadzono do polskiej legislacji – przez nowelizację ustawy z 2004 r. o czasie pracy kierowców – nowe rozwiązanie dotyczące kierowców pojazdów wykonujących regularne przewozy osób na trasach poniżej 50 km. Ponieważ ta grupa kierowców została wyłączona – na podstawie art. 3 lit. a – z ww. rozporządzenia, a także z rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, konieczne było zapewnienie im odpowiedniej ochrony socjalnej i ustalenie norm dot. dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Przepisy zaproponowanego nowego rozdziału 4a (art. 1 pkt 16 projektu ustawy) rozciągnięto na wszystkich kierowców – nie tylko zatrudnionych na podstawie umowy o pracę – poszerzając tym samym zakres podmiotowy ustawy (art. 1 pkt 1 lit. c projektu ustawy). Dodatkowo, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom środowiska społecznego komunikacji miejskiej, włączono do zakresu obowiązywania ustawy o czasie pracy kierowców również motorniczych tramwajów, którzy do tej pory korzystali jedynie z przepisów ustawy z 1974 r. – Kodeks pracy.

Nadal, pozostając przy ocenie wpływu rozporządzenia (WE) nr 561/2006 na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, warto przywołać inne jeszcze cele przyświecające legislatorom unijnym. W Preambule do rozporządzenia podkreślono, że wobec wzrostu liczby transgranicznych przewozów rzeczy i osób pożądane jest – w interesie bezpieczeństwa drogowego i polepszenia egzekwowania przepisów – aby kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstw transportowych obejmowały czas prowadzenia pojazdów, okresy odpoczynku i przerwy mające miejsce w innych PC lub państwach trzecich. Odpowiedni przepis rozporządzenia sygnalizuje nową tendencję

w dziedzinie egzekwowania prawa, tzn. ekstraterytorialność sankcji. Odpowiednie przepisy UE obowiązywać będą w tym zakresie od marca 2007 r., co również Polsce – która wdraża te przepisy (Ministerstwo Sprawiedliwości) – ułatwi ich stosowanie w zakresie transportu drogowego.

Odpowiedzialność za nieprzestrzeganie prawa, nałożona na kierowców i przedsiębiorstwa transportowe, zostaje nowym rozporządzeniem rozszerzona i nie powinna wykluczać postępowania przeciwko osobom fizycznym dopuszczającym się naruszeń, nakłaniającym do tego lub współdziałającym przy naruszeniach tych przepisów. Odpowiedzialność taka może mieć w PC charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 wzmacnia swoimi przepisami rolę przedsiębiorców w organizacji pracy i czasu pracy kierowców, tak aby możliwe było przestrzeganie przez nich przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach i odpoczynku. Przedsiębiorstwo transportowe nie tylko wydaje odpowiednie polecenia kierowcy, ale także ma przeprowadzać regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Na dodatek, 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.

Jak z tego wynika, wejście w życie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz projektowanej ustawy pozytywnie wpłynie na rynek pracy, sprzyjać też będzie poprawie wewnętrznej konkurencyjności podmiotów gospodarczych. Ponieważ odnosi się do wszystkich przedsiębiorstw transportowych, tzn. wykonujących przewozy krajowe i międzynarodowe, oraz do wszystkich kierowców wykonujących przewozy pojazdami samochodowymi podlegającymi rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, nie stwarza potencjalnej sytuacji zagrażającej zasadom uczciwej konkurencji.

Wejście w życie przepisów dot. obowiązku wczytywania danych z tachografu cyfrowego i karty kierowcy, przewidzianego w art. 10 ust. 5 lit. a i rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dla wielu podmiotów wykonujących przewozy pojazdami z tachografem cyfrowym może wiązać się z dodatkowymi kosztami. Będą one wynikać z konieczności zakupu urządzeń do kopiowania danych, komputerów, oprogramowania i innego dodatkowego sprzętu, w tym także – do odpowiedniego zabezpieczenia pomieszczeń, w których takie dane muszą być przechowywane przez co najmniej rok od ich pobrania. Możliwe jest obecnie jedynie szacunkowe określenie prawdopodobnych kosztów, jak również ich skali, bowiem system tachografów cyfrowych zaczął funkcjonować dopiero z dniem 1 maja 2006 r. i brak jest jeszcze badań w tym zakresie, a nawet rozeznania w sytuacji na rynku transportowym.

Na podstawie uśrednionego kosztu rynkowej ceny urządzenia do kopiowania danych (ok. 4 tys. zł), sprzętu komputerowego wraz z odpowiednim oprogramowaniem (ok. 8 tys. zł) i ewentualnie – czytnika kart (ok. 200 zł) można skalkulować łączny koszt na ok. 12 tys. zł. Z danych Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A. wynika, że od maja 2006 r. do chwili obecnej wydano ok. 2000 kart przedsiębiorstw. Do końca roku liczba ta może zwiększyć się do 3 tys., a w roku 2007 – osiągnąć 10-12 tys. W praktyce, tyle właśnie podmiotów powinno przygotować się do wczytywania, a potem archiwizowania danych w siedzibie firmy. Na pewno część tych podmiotów już jest wyposażona w sprzęt komputerowy, więc poniesione przez nich wydatki dotyczyć będą jedynie specjalnego oprogramowania. W skali jednej firmy – koszty te są znaczące, jakkolwiek można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że wartość zestawu opisanego wyżej będzie z każdym rokiem malała. Dzisiejsza dość wysoka cena oprogramowania odzwierciedla jego nowatorski charakter w związku z unikalnością tachografów cyfrowych oraz niewielką jeszcze liczbą producentów tego oprogramowania i jego odbiorców. Wraz z upowszechnianiem się cyfrowych urządzeń rejestrujących, wartość ww. wyposażenia będzie malała. Ponadto, co już jest sygnalizowane, przedsiębiorcy wspólnie wykorzystywać będą sprzęt i oprogramowanie, tak aby zmniejszyć koszty.

Powstawać też będą firmy oferujące przedsiębiorcom transportu drogowego usługi – tak jak to ma miejsce obecnie w przypadku tachografów analogowych i wykresówek – polegające na wczytywaniu, porządkowaniu w wymaganych układach i chronologicznie oraz archiwizowaniu danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców. Te działania z pewnością spowodują zmniejszenie kosztów przedsiębiorców związanych z realizacją ww. obowiązku, wynikającego z przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Wejście w życie ustawy nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny.

5. Zgodność projektu z prawem UE

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.