

UZASADNIENIE

Zgodnie z rozporządzeniem 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.), kierowca wykonujący przewozy drogowe jest zobowiązany do rejestrowania za pomocą zainstalowanego w pojeździe tachografu (cyfrowego lub analogowego) wykonywanych przez siebie czynności, tj. czasu prowadzenia pojazdu, przerw w pracy i okresów dziennego odpoczynku, okresów gotowości oraz czynności określonych jako inna praca (załadunek, rozładunek, pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, sprzątanie i konserwację techniczną, każdą inną pracę zmierzającą do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi itd.).

Kierowca, zgodnie z art. 15 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, na żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych, musi okazać, za bieżący dzień i poprzednie 28 dni, wykresówki – jeżeli pojazd jest wyposażony w tachograf analogowy, lub wydruki i kartę kierowcy – jeżeli pojazd jest wyposażony w tachograf cyfrowy. Na podstawie przedstawionych danych funkcjonariusz ustala, czy kierowca przestrzega przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, przerwach w pracy i okresach dziennego odpoczynku. Okresy, w których kierowca przebywał na zwolnieniu lekarskim lub na urlopie wypoczynkowym lub gdy prowadził inny pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, są dokumentowane zaświadczeniem określonym w decyzji Komisji 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.). Pracodawca wystawia kierowcy stosowne zaświadczenie przed rozpoczęciem przewozu drogowego, zgodnie z art. 31 ust. 2a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.). Ponadto, stosownie do art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, pracodawca może wystawić kierowcy zaświadczenie wskazujące przyczynę nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków z tachografu. Zaświadczenie nie ma określonego formatu, ale musi zawierać następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres, którego dotyczy, wskazanie przyczyny nieposiadania wykresówek, nieużytkowania karty kierowcy lub niesporządzenia wydruków, o których mowa w art. 15 ust. 7

rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, miejsce i datę wystawienia, podpis pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonywał przewóz. Zaświadczenie to może być stosowane tylko na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Brak wykresówek lub wydruków z tachografu cyfrowego oraz brak zaświadczeń dokumentujących działalność kierowcy inną niż zarejestrowana na wykresówce lub w karcie kierowcy podlega karze, której wysokość określa załącznik do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.).

Projektowana ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy o transporcie drogowym stanowi regulację, która dostosowuje krajowe przepisy do postanowień decyzji Komisji nr 2009/959/UE z dnia 14 grudnia 2009 r. zmieniającej decyzję 2007/230/WE w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2009, str. 80).

Celem projektowanej ustawy jest zastąpienie, stosowanego na podstawie art. 31 ust. 2a i 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców formularza zaświadczenia określonego w pierwotnym tekście decyzji 2007/230/WE, nowym – rozszerzonym wzorem zaświadczenia określonym w decyzji 2009/959/UE, zmieniającej ww. decyzję 2007/230/WE. Nowy wzór zaświadczenia będzie wystawiany, gdy kierowca:

- przebywał na zwolnieniu lekarskim,
- przebywał na urlopie wypoczynkowym,
- miał czas wolny od pracy lub odpoczywał,
- prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR,
- wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu,
- pozostawał w gotowości.

Oznacza to, że nowy formularz można stosować także w trzech dodatkowych, oprócz wymienionych w obecnie obowiązującym art. 31 ust. 2a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przypadkach, tj. gdy kierowca miał czas wolny od pracy lub odpoczywał, wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu lub gdy pozostawał w gotowości do wykonywania pracy.

Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 31 ust. 1 pkt 3 nowelizowanej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przedsiębiorca wykonujący przewóz

drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie, w przypadku gdy kierowca miał czas wolny od pracy lub odpoczywał. Stosownie do Wytocznych nr 5 Komisji Europejskiej w kwestii formularza zaświadczenia o działalności ustanowionej decyzją Komisji nr 2009/959/UE z dnia 14 grudnia 2009 r. zmieniającą decyzję 2007/230/WE w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym „czas wolny od pracy lub odpoczynek” będzie obejmował okresy, gdy kierowca nie prowadził pojazdu, nie wykonywał innej pracy lub nie był dyspozycyjnym, nie był na zwolnieniu lekarskim lub na urlopie wypoczynkowym, w tym na przykład okresy częściowego bezrobocia, strajków lub blokad.

Okresy pozostawania w gotowości należy rozumieć zgodnie z art. 3 lit. b dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 80 z 23.03.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, str. 224), stosownie do odesłania zawartego w art. 15 ust. 3 lit. c rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85. Dyrektywa 2002/15/WE została wdrożona do polskiego prawa ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Zgodnie z ww. ustawą pozostawanie w gotowości obejmuje okresy określone w art. 9 ust. 1 oraz art. 10 ust. 1.

Wprowadzenie obowiązku wystawiania nowego wzoru formularza będzie korzystne dla przedsiębiorców i kierowców, ponieważ ułatwi dokumentowanie działalności kierowcy, zwłaszcza w okolicznościach uniemożliwiających rejestrowanie tej działalności przez tachograf lub nieprzewidzianych w dotychczas obowiązującym zaświadczeniu.

Zmiany proponowane w art. 87 ust. 1 i art. 89 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) w części dotyczącej wykazu dokumentów, które kierowca jest zobowiązany okazać na żądanie organu kontroli, są konsekwencją zmian projektowanych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ust. 2a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, musi posiadać każdy kierowca, jeżeli miała miejsce którakolwiek z okoliczności wymienionych w formularzu określonym w decyzji Komisji nr 2009/959/UE, niezależnie od tego, czy kierowca jest zatrudniony przez przedsiębiorcę, czy jest przedsiębiorcą osobiście wykonującym przewozy drogowe, czy też jest kierowcą niezatrudnionym przez przedsiębiorcę, lecz wykonuje przewozy, pracując na jego rzecz.

W związku z tym w art. 87 ust. 1 nie może być wyboru między zaświadczeniem i oświadczeniem, bowiem obowiązujące jest zaświadczenie.

Zmiana art. 89 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym wynika z propozycji uchylenia art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o czasie pracy kierowców w jego dotychczasowym brzmieniu, co oznacza, że będzie wydawany tylko jeden rodzaj zaświadczenia, a nie jak przed projektowaną zmianą dwa rodzaje. Również w tym przepisie, w związku ze zmianą art. 31 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, należy wykreślić oświadczenia, ponieważ obowiązujące jest tylko zaświadczenie, zgodne z decyzją 2009/959/UE.

Wejście w życie regulacji nie spowoduje obciążenia budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

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

Projekt ustawy nie podlega również obowiązkowi przedstawienia właściwym instytucjom lub organom Unii Europejskiej stosownie do przepisu § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Organizacje o charakterze lobbingsowym nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 ww. ustawy.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które będzie oddziaływać projektowana regulacja

Projektowana ustawa będzie oddziaływać na kierowców i przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe osób i rzeczy.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt założeń projektu ustawy został poddany konsultacjom społecznym przez umieszczenie na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i przesłanie do następujących podmiotów:

- 1) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego,
- 2) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 3) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych,
- 4) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 5) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych,
- 6) Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 7) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

W wyniku konsultacji społecznych nie wpłynęły żadne uwagi do projektu.

3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa nie będzie miała żadnego wpływu na sektor finansów publicznych.

- b) rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

- c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana ustawa wprowadza do stosowania nowy wzór zaświadczenia używanego do dokumentowania działalności kierowcy. Nowy wzór ułatwi przedsiębiorcom i kierowcom wykonywanie tego obowiązku i tym samym wpłynie pozytywnie na funkcjonowanie przedsiębiorstw i umożliwi zachowanie warunków konkurencji.

- d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.