

UZASADNIENIE

Potrzeba nowelizacji ustawy o transporcie drogowym wynika z obowiązku wdrożenia do polskiego porządku prawnego niektórych przepisów wynikających z „pakietu drogowego” trzech rozporządzeń Unii Europejskiej dotyczących warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i zasad wykonywania przewozów drogowych, tj.:

- 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, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009”,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009”

oraz wdrożenia do polskiego prawa art. 2 ust. 1 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.

Projektowana ustawa stanowi regulację zapewniającą stosowanie ww. przepisów rozporządzeń (WE). Istotą projektu jest wprowadzenie nowych zasad dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku krajowego i międzynarodowego transportu drogowego.

Projekt przewiduje, że podjęcie i wykonywanie krajowego transportu drogowego wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, na zasadach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Wzór zezwolenia oraz zakres niezbędnych danych w nim zawartych określony zostanie w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Podjęcie i wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego wymaga uzyskania odpowiedniej licencji wspólnotowej, na zasadach określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 i nr 1073/2009.

Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie krajowego przewozu osób: samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką wymaga uzyskania odpowiedniej licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego. Podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy wymaga uzyskania licencji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Wzory licencji w powyższym zakresie określone zostaną w drodze rozporządzenia wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zastąpi funkcjonujące obecnie licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób oraz licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy. Proces wymiany tych dokumentów na zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będzie odbywał się stopniowo, bez wprowadzania dodatkowych obciążeń dla przedsiębiorców. Jednocześnie zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będzie uprawniało do ubiegania się o licencję wspólnotową.

Poniższa tabela w sposób syntetyczny prezentuje aktualny stan prawny oraz proponowane zmiany w zakresie wymaganych uprawnień przewozowych.

Rodzaj działalności	Uprawnienie przewozowe wymagane zgodnie z aktualnym stanem prawnym	Uprawnienie przewozowe wymagane zgodnie z projektowanymi zmianami
Krajowy transport drogowy osób	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób	Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego
Krajowy przewóz drogowy rzeczy	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy	Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego
Działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy (uprawniająca do wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy)	Licencja na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy
Krajowy przewóz osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu 7 – 9 osób łącznie z kierowcą	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób	Licencja na wykonywanie krajowego przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą

Krajowy przewóz osób samochodem osobowym	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób	Licencja na wykonywanie krajowego przewozu osób samochodem osobowym
Transport drogowy taksówką	Licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką	Licencja na wykonywanie transportu drogowego taksówką
Międzynarodowy transport drogowy osób i rzeczy	Licencja na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego	Licencja wspólnotowa wydawana na podstawie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego

Projektowane przepisy stanowią, że organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany oraz zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest starosta właściwy dla siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego, w przypadku ubiegania się przez przedsiębiorcę o licencję wspólnotową, jeżeli przedsiębiorca nie występował do starosty o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Projektowane przepisy przewidują, że udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Projekt pozostawia dotychczasową właściwość miejscową organów właściwych w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, licencji na wykonywanie krajowego przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką.

Projekt przewiduje, że organem właściwym do wydania licencji wspólnotowej jest Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Projektowane przepisy wprowadzają rozstrzygnięcia w zakresie uzyskiwania certyfikatu kompetencji zawodowej przewoźnika drogowego, mając na uwadze postanowienia rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Projekt przewiduje, że uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych w drogowym transporcie osób lub rzeczy wymaga wykazania się wiedzą niezbędną do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, określoną w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz złożenia, z wynikiem pozytywnym, egzaminu pisemnego przed komisją egzaminacyjną, działającą przy jednostce certyfikującej. Egzamin składać się będzie z dwóch części, tj. testu pisemnego zawierającego zbiór pytań i odpowiedzi wielokrotnego wyboru oraz pisemnego zadania egzaminacyjnego.

Maksymalna liczba punktów, jaką można uzyskać z każdej części egzaminu, stanowi 50% ogólnej liczby możliwych do uzyskania punktów. Rozstrzygnięcie w zakresie wymaganej liczby punktów dla zaliczenia egzaminu przewidziane jest natomiast w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Warunki i tryb przeprowadzenia egzaminu określa regulamin, opracowany przez jednostkę certyfikującą wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw transportu. Regulamin podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu.

W odniesieniu do egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych, projekt przewiduje zwolnienie z egzaminu, o którym mowa w art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku legitymowania się odpowiednio potwierdzoną wiedzą z zakresu objętego egzaminem.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: jednostki certyfikujące, wymagania kwalifikacyjne dotyczące członków komisji egzaminacyjnej i tryb ustalania jej składu, rodzaje zabezpieczeń certyfikatu kompetencji zawodowych oraz tryb zwalniania z egzaminu pisemnego.

Projektowane przepisy stanowią, że certyfikat kompetencji zawodowych w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. uznaje się za równoważny z certyfikatem, o którym mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, bez obowiązku zdawania egzaminu uzupełniającego.

Projekt przewiduje pobieranie opłaty za wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i ustala, że jej wysokość nie może być wyższa niż równowartość 300 euro.

W związku z wprowadzeniem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego projekt dokonuje uzupełnień w treści załączników nr 1, 2 i 3 do ustawy o transporcie drogowym w zakresie kar.

W przypadku gdy przedsiębiorca złożył przed dniem wejścia w życie ustawy wniosek o przedłużenie uprawnień przewozowych wynikających z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego, właściwy organ po sprawdzeniu spełniania przez przedsiębiorcę wymogów, o których mowa w art. 5a lub art. 5c ustawy o transporcie drogowym, w brzmieniu nadanej projektowaną ustawą, wydaje odpowiednio zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję.

Projekt przewiduje, że w przypadku gdy przedsiębiorca złożył przed dniem wejścia w życie ustawy wniosek o przedłużenie uprawnień przewozowych wynikających z licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, właściwy organ po sprawdzeniu

spełniania przez przedsiębiorcę wymogów jakościowych niezbędnych do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, o których mowa w art. 5b ustawy o transporcie drogowym, w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, wydaje licencję wspólnotową.

Licencja na krajowy transport drogowy uprawnia do wykonywania przewozów w krajowym transporcie drogowym, zgodnie z rodzajem przewozów w niej określonym, do czasu upływu terminu jej ważności lub wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Licencja na międzynarodowy transport drogowy uprawnia do wykonywania przewozów w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym, zgodnie z rodzajem przewozów w niej określonym, do czasu upływu terminu jej ważności lub wydania licencji wspólnotowej. W przypadku gdy przedsiębiorca złożył wniosek o wydanie dodatkowego wypisu z licencji na krajowy lub międzynarodowy transport drogowy, właściwy organ po sprawdzeniu spełniania przez przedsiębiorcę wymogów dotyczących zdolności finansowej wydaje wypis z licencji.

Projekt określa, że wymagania, o których mowa w art. 5a pkt 2, art. 5b pkt 3, art. 5c ust. 1 pkt 4 i art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym, w brzmieniu nadanym niniejszym projektem, do czasu wejścia w życie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.) uważa się za spełnione, jeżeli zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy spełniają wymagania określone w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w innych przepisach określających wymagania w stosunku do kierowców.

Od dnia 4 grudnia 2011 r. uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych w drogowym transporcie osób lub rzeczy wymaga wykazania się wiedzą niezbędną do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, określoną w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, oraz złożenia, z wynikiem pozytywnym egzaminu pisemnego. Projekt ustawy przewiduje, że certyfikat kompetencji zawodowych w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. uznaje się za równoważny z certyfikatem, o którym mowa w art. 21 ust. 2 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, z późn. zm.), bez obowiązku zdawania egzaminu uzupełniającego.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39 ustawy o transporcie drogowym zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych

wydanych na podstawie art. 39 ustawy o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy.

Zmiany w art. 15, 16, 16a, 21, 23, 24, 25, 30, 33, 40, 46, 47, 50, 83, 84, 86, 90 i 95a ustawy o transporcie drogowym mają charakter dostosowawczy i wynikają z projektowanych zmian wprowadzonych do wcześniejszych artykułów ustawy o transporcie drogowym.

W związku z uwagą zgłoszoną przez Ministerstwo Finansów, do projektu ustawy dodany został art. 47a, który przewiduje, że zadania organów jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 5 ust. 7 – 10, art. 16b ust. 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 i ust. 4 oraz art. 33 ust. 8 i 9a, są wykonywane jako zadania własne.

Biorąc pod uwagę charakter rozwiązań przewidzianych w wyżej wymienionych rozporządzeniach (WE) oraz potrzebę dostosowania polskich przepisów do tych rozporządzeń, projektowana ustawa zawiera rozwiązania w jak najmniejszym stopniu utrudniające podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Ocenia się, że przepisy ustawy nie będą miały negatywnego wpływu na dostępność do zawodu przewoźnika drogowego. W tym kontekście w celu uniknięcia wprowadzenia nowych obciążeń dla przedsiębiorców oraz maksymalnego uproszczenia procedur związanych z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego projektowana ustawa nie przewiduje uszczegółowienia pojęcia siedziby przedsiębiorcy i bazy eksploatacyjnej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009 przewidują, że każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorstw transportu drogowego, które od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Do dnia 31 grudnia 2012 r. każde państwo członkowskie UE zobowiązane jest utworzyć krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorstw transportu drogowego, który będzie połączony – przez krajowy punkt kontaktowy – z krajowymi rejestrami elektronicznymi przedsiębiorstw transportu drogowego pozostałych państw członkowskich UE. Dostosowanie polskiego porządku prawnego do przepisów ww. rozporządzeń w zakresie krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego nastąpi w drodze odrębnej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ustawy o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów przewiduje m.in. wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie dotyczącym zasad wykonywania przewozów drogowych osób taksówką. Biorąc pod uwagę treść projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz treść

projektu ustawy o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów, na dalszym etapie prac legislacyjnych konieczne będzie skorelowanie przepisów ww. projektów.

Projekt ustawy przewiduje, że przedmiotowe przepisy wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 w zakresie art. 5a pkt 2, art. 5b pkt 3 i art. 5c ust. 1 pkt 4, art. 1 pkt 4 w zakresie art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. a oraz art. 3, które wchodzi w życie z dniem 19 stycznia 2013 r., oraz z wyjątkiem art. 1 pkt 32 lit. a, pkt 33 i 39 oraz art. 2, które wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

Objęcie kierowców pracujących na własny rachunek przepisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.) powoduje konieczność kontrolowania stosowania tych przepisów przez ww. kierowców. W związku z tym proponuje się dodanie w art. 50 zawierającym wykaz zadań Inspekcji Transportu Drogowego nowego zadania, którym będzie kontrola czasu pracy przedsiębiorców wykonujących osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych, dla której to działalności wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych, kontrola czasu pracy przedsiębiorców i kierowców niebędących przedsiębiorcami, którzy świadczą usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, przy wykonywaniu przewozów drogowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR.

Stosownie do zmiany art. 50 pkt 1 proponuje się przeredagowanie art. 68 w taki sposób, aby w wykazie podmiotów podlegających kontroli określonej w art. 50 i art. 87 ustawy dodane zostały kolejne podmioty, tj.:

- 1) przedsiębiorcy wykonujący osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych, dla której to działalności wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych, przy wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 2) przedsiębiorcy i kierowcy niebędący przedsiębiorcami świadczący usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, przy wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR.

Stosownie do proponowanego art. 68 ust. 1 pkt 2 kontrola tych podmiotów będzie dotyczyła przestrzegania czasu pracy. Należy podkreślić, że kontrolę czasu pracy kierowców

zatrudnionych na podstawie stosunku pracy przeprowadzają inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy.

Ponadto należy określić rodzaj naruszeń przepisów dotyczących czasu pracy i wysokość kary za te naruszenia. Proponuje się umieścić w art. 92 w nowo dodanych ust. 4a, 4b i 4c przepisy określające karę za przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, karę za nieudzielenie przerwy na odpoczynek, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, oraz kary za nieprowadzenie ewidencji czasu pracy.

Proponuje się, aby przedsiębiorcy wykonujący osobiście działalność gospodarczą, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych, a także podmioty posiadające licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, na rzecz którego przedsiębiorcy lub kierowcy niebędący przedsiębiorcami świadczą usługi kierowania pojazdem, przy wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, podlegali karze grzywny w wysokości od 100 zł do 2.000 zł za przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy.

Proponuje się, aby przedsiębiorcy wykonujący osobiście działalność gospodarczą, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych, a także podmioty posiadające licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, na rzecz którego przedsiębiorcy lub kierowcy niebędący przedsiębiorcami świadczą usługi kierowania pojazdem, przy wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, podlegali karze grzywny w wysokości od 100 zł do 2.000 zł za nieudzielenie przerwy na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin.

Ponadto proponuje się, aby za nieprowadzenie ewidencji czasu pracy przedsiębiorcy wykonujący osobiście działalność gospodarczą, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych, a także podmioty posiadające licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, na rzecz którego przedsiębiorcy lub kierowcy niebędący przedsiębiorcami świadczą usługi kierowania pojazdem, przy wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, podlegali karze grzywny w wysokości od 100 zł do 2.000 zł.

Opracowanie zmian w ustawie o czasie pracy kierowców wynika z konieczności wdrożenia do polskiego prawa art. 2 ust. 1 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.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 akapit 2 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 przepisy dyrektywy stosuje się do kierowców pracujących na własny rachunek od dnia 23 marca 2009 r. Stosownie do art. 2 ust. 1 akapit 3 dwa lata przed wejściem w życie tego przepisu Komisja Europejska przedstawiła sprawozdanie zawierające analizę konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy. Sprawozdanie to było podstawą do przygotowania w 2007 r. projektu dyrektywy wyłączającej kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy. Prace legislacyjne trwały prawie trzy lata i zakończyły się dnia 30 czerwca 2010 r. decyzją o wycofaniu projektu nowelizacji, po jego odrzuceniu w dniu 16 czerwca przez Parlament Europejski.

W związku z wycofaniem projektu, Dyrektor Generalny Dyrekcji ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej Matthias Ruete zwrócił się w dniu 12 lipca 2010 r. do Stałego Przedstawicielstwa RP przy Unii Europejskiej o informację dotyczącą sposobu wdrożenia art. 2 ust. 1 dyrektywy. W tej sytuacji należało dostosować przepisy ustawy o czasie pracy kierowców do art. 2 ust. 1 dyrektywy 2002/15/WE.

Planowana zmiana ustawy o czasie pracy kierowców powoduje konieczność zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w części dotyczącej zadań Inspekcji Transportu Drogowego oraz określenia naruszeń przepisów o czasie pracy i prowadzeniu ewidencji czasu pracy, a także wysokości kar za te naruszenia.

W przepisach ogólnych, w art. 1 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców proponuje się dodać nowe pkt 1a – 1c, z których będzie wynikało, że przepisy ustawy obejmują również:

- 1) przedsiębiorców, którzy wykonują osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych, do których wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, z tym że będą to przewozy podlegające rozporządzeniu (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 zmieniającemu rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającemu rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102

z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.) albo Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087 oraz z 2009 r. Nr 190, poz. 1479),

- 2) przedsiębiorców, którzy świadczą usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego; przepis będzie dotyczył przewozów drogowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 3) kierowców niebędących przedsiębiorcami, którzy świadczą usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego; przepis będzie dotyczył przewozów drogowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR.

Obecnie ustawa określa czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Planowana zmiana wynika z obowiązku wdrożenia do polskiego prawa art. 2 ust. 1 dyrektywy 2002/15/WE.

Proponuje się dodanie w projekcie ustawy nowego rozdziału określającego czas pracy przedsiębiorców i kierowców wymienionych w pkt 1, 2 i 3 objętych nowymi przepisami.

Rozdział ten zawiera przepisy określające definicję czasu pracy, średni tygodniowy czas pracy kierowców, wymiar odpoczynku dziennego i tygodniowego, a także przepisy dotyczące ewidencji czasu pracy. Przedsiębiorcy i kierowcy wymienieni w art. 1 ust. 1 pkt 1a – 1c wykonują przewozy drogowe podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub Umowie AETR, a zatem wymiar odpoczynku dziennego i tygodniowego tych kierowców powinien być zgodny z rozporządzeniem lub Umową AETR.

Czasem pracy przedsiębiorców wykonujących osobiście działalność gospodarczą, dla prowadzenia której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozów drogowych i która to działalność polega na wykonywaniu przewozów podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pozostaje on na swoim stanowisku pracy, będąc do dyspozycji podmiotu, dla którego świadczy usługę przewozu drogowego i wykonuje czynności wymienione w art. 6 ust. 1 ustawy. Czynności te nie obejmują ogólnej pracy administracyjnej, o której mowa w art. 3 lit. a pkt 2 dyrektywy 2002/15/WE. Zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy czas pracy kierowcy stanowi czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem

przewozu drogowego. Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006, przewóz drogowy oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy. Przewóz drogowy nie obejmuje więc ogólnej pracy administracyjnej, niezwiązanej bezpośrednio z trwającą operacją transportową; nie ma więc potrzeby zaznaczania tego w ustawie w odniesieniu do samozatrudnionych kierowców.

Czasem pracy przedsiębiorców świadczących usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozów drogowych oraz kierowcy niebędącego przedsiębiorcą i świadczącego wymienione usługi, jeżeli wykonują przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, podczas którego pozostają oni na swoim stanowisku pracy, będąc do dyspozycji podmiotu, dla którego świadczą usługę przewozu drogowego i wykonując czynności, określone w art. 6 ust. 1. Do czasu pracy tych podmiotów wlicza się czas pozostawania w gotowości, o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy.

Średni tygodniowy czas pracy wymienionych przedsiębiorców i kierowców nie może przekraczać 48 godzin, a maksymalny tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli w ciągu czterech miesięcy nie została przekroczona średnia 48 godzin na tydzień. Podany wymiar czasu pracy dotyczy ww. przedsiębiorców i kierowców niezależnie od liczby podmiotów, dla których świadczą swoje usługi, oraz niezależnie od tego, czy wykonują pracę w ramach własnej działalności, zlecenia czy też w ramach stosunku pracy u innych przedsiębiorców. Omawianych przedsiębiorców i kierowców obowiązywać będą przepisy art. 13 ust. 1, art. 21 i art. 27 ust. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek w zależności od liczby godzin pracy oraz pracy w porze nocnej. Z uwagi na fakt, że przedsiębiorcy i kierowcy, których dotyczy projekt ustawy, wykonują przewozy podlegające przepisom rozporządzenia (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, wymiar dobowego i tygodniowego odpoczynku powinien być zgodny z wymiarem tych odpoczynków określonych w rozporządzeniu lub Umowie AETR.

Stosownie do dyrektywy 2002/15/WE czas pracy kierowców pracujących na własny rachunek powinien być ewidencjonowany. Planuje się, że przedsiębiorcy wykonujący osobiście działalność gospodarczą, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, będą prowadzili ewidencję czasu pracy we własnym zakresie.

Ewidencję czasu pracy przedsiębiorców, którzy świadczą usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, a także kierowców niebędących przedsiębiorcami i świadczących usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, będzie prowadził podmiot, na rzecz którego wykonywane są te przewozy.

Ewidencja powinna być prowadzona w formie określonej w art. 25 ust. 1 i przechowywana przez okres dwóch lat po zakończeniu okresu nią objętego. Okres przechowywania danych jest zgodny z przepisami dyrektywy. Wydaje się, że nie jest zasadne wprowadzanie w tym zakresie dłuższego terminu dla przedsiębiorców i kierowców wykonujących działalność osobiście, ponieważ stanowiłoby to dodatkowe obciążenie finansowe przedsiębiorcy.

Ponadto podmiot wykonujący przewozy drogowe powinien wydać przedsiębiorcy świadczącemu usługi kierowania pojazdem lub kierowcy niebędącemu przedsiębiorcą kopię ewidencji czasu pracy.

Jednocześnie projektowana ustawa przewiduje wprowadzenie zmiany do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, polegającej na uchyleniu w art. 126 pkt 1 i 2, który przewiduje nowe brzmienie dotychczasowego art. 5 ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 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 na stronie internetowej w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Rządowego Centrum Legislacji.

W czasie prac nad projektem nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 4 ust. 1 pkt 1 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 nie podlega notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 12a Regulaminu pracy Rady Ministrów.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana ustawa będzie oddziaływać na:

- 1) przedsiębiorców wykonujących zarobkowo krajowy i międzynarodowy transport drogowy,
- 2) przedsiębiorców wykonujących osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, gdy przewozy te podlegają rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 3) przedsiębiorców posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, na rzecz których przedsiębiorcy lub kierowcy świadczą usługę kierowania pojazdem, gdy wykonują przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 4) przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy,
- 5) przedsiębiorców świadczących usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, gdy wykonują przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 6) kierowców niebędących przedsiębiorcami, świadczących usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, gdy wykonują przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR,
- 7) starostów,
- 8) Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Inspekcję Transportu Drogowego, jako podmiot kontrolujący czas pracy przedsiębiorców i kierowców wymienionych w pkt 2 i 3, oraz 5 i 6,
- 9) jednostkę certyfikującą kompetencje zawodowe przedsiębiorców.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został poddany szerokim konsultacjom społecznym. Projekt otrzymali:

- 1) Konfederacja Pracodawców Polskich,
- 2) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,

- 3) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 5) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
- 6) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 7) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 8) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
- 9) Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”,
- 10) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
- 11) Związek Powiatów Polskich,
- 12) Unia Metropolii Polskich,
- 13) Forum Związków Zawodowych (w zakresie czasu pracy kierowców),
- 14) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (w zakresie czasu pracy kierowców),
- 15) Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP (w zakresie czasu pracy kierowców).

Niezależnie od przesłania projektu do konsultacji, został on umieszczony na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Rządowego Centrum Legislacji. Projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ramach konsultacji społecznych swoje uwagi zgłosiły: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Uwzględniono część zgłoszonych uwag, które były zgodne z przyjętą koncepcją nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, uznając je jako merytorycznie uzasadnione.

W części ustawy dotyczącej czasu pracy kierowców uwagi zgłosił Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Uwagi zostały uwzględnione w projekcie, z wyjątkiem propozycji zmiany art. 92c ustawy o transporcie drogowym, która nie mogła być przyjęta, ponieważ wykraczała poza zakres zmian związanych z implementowaniem art. 2 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.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt ustawy będzie miał wpływ na dochody budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływy uzyskane z tytułu udzielenia przez starostów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, licencji na wykonywanie krajowego przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą stanowią dochód tych jednostek samorządu terytorialnego.

Licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy uprawniające do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy są wydawane przez starostwa od 2007 r. Opłaty za udzielenie ww. licencji wynoszą (w zależności od okresu, na jaki licencja jest wydawana): 800 zł, 900 zł lub 1.000 zł. Licencje na wykonywanie krajowego przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu 7 – 9 osób łącznie z kierowcą są również wydawane przez starostwa od wielu lat. Opłaty za udzielenie ww. licencji wynoszą (w zależności od okresu, na jaki licencja jest wydawana): 700 zł, 800 zł lub 900 zł. Projekt ustawy nie przewiduje wprowadzenia zmian opłat w tej dziedzinie. Nowy dokument pod nazwą zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego otrzyma każdy przewoźnik wykonujący krajowy transport drogowy osób autobusem lub autokarem, krajowy przewóz drogowy rzeczy oraz międzynarodowy transport drogowy osób lub rzeczy. Projekt ustawy przewiduje, że opłata za wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie może być większa niż 1.000 zł. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zastąpi funkcjonujące obecnie licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób autokarem lub autobusem oraz licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy. Proces wymiany dokumentów będzie odbywał się stopniowo, bez wprowadzania dodatkowych obciążeń dla przedsiębiorców. Projektowana ustawa przewiduje, że licencja na krajowy transport drogowy uprawnia do wykonywania przewozów w krajowym transporcie drogowym, zgodnie z rodzajem przewozów w niej określonym, do czasu upływu terminu jej ważności lub wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Natomiast gdy przedsiębiorca złożył wniosek o przedłużenie uprawnień przewozowych wynikających z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego, organ, który udzielił licencji, sprawdza spełnienie przez przedsiębiorcę wymogów, o których mowa w projektowanym art. 5a lub 5c. Organ wydaje zezwolenie na wykonywanie zawodu

przewoźnika drogowego lub odpowiednią licencję, jeżeli przedsiębiorca spełnia te wymagania. W przypadku gdy przedsiębiorca złożył wniosek o wydanie dodatkowego wypisu z licencji na krajowy lub międzynarodowy transport drogowy, organ, który udzielił licencji, sprawdza spełnienie przez przedsiębiorcę wymogu zdolności finansowej.

Przewiduje się, że projektowana zmiana nie będzie miała wpływu na zwiększenie poziomu obciążeń administracyjnych jednostek samorządu terytorialnego, gdyż realizowały one będą ten sam rodzaj zadań z obszaru transportu drogowego. Zmianie ulegną jedynie nazwy niektórych dokumentów i procedury administracyjne stosowane do ich wydania.

Wpływy uzyskane z tytułu udzielenia licencji na wykonywanie transportu drogowego taksówką stanowią dochód organów, o których mowa w art. 5 ust. 10 pkt 2, tj. organów samorządu terytorialnego właściwych terytorialnie do udzielania ww. licencji, w zależności od obszaru wykonywania przewozów taksówkowych. Projekt ustawy nie przewiduje wprowadzenia zmian w tym zakresie, w stosunku do obowiązującego aktualnie stanu prawnego.

Wpływy uzyskane z tytułu udzielenia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego licencji wspólnotowej, stosownie do art. 46 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, są przekazywane w całości na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Natomiast wpływy z tytułu opłat za udzielenie przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego stanowią dochód budżetu państwa.

Ustawa przewiduje również nowe zadania dla starostów i Głównego Inspektora Transportu Drogowego dotyczące stwierdzania, w drodze decyzji administracyjnej, niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi. Należy wskazać, że ww. nowe zadania starostów nie będą generowały wyższych kosztów w stosunku do stanu obecnego. Czynności związane z wydawaniem na czas nieoznaczony zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będą wymagały mniejszego nakładu pracy na poziomie samorządu terytorialnego w stosunku do stanu obecnego, gdzie starostowie wydają licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego na odnawialny okres 5 lat. Wymaga to każdorazowo przeprowadzenia czynności weryfikujących pod kątem m.in. wymogu zdolności finansowej. Natomiast w przypadku wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego czynności te będą wykonywane jednorazowo przy udzielaniu takiego uprawnienia. W związku z powyższym zwiększenie nakładów pracy związane z nowymi zadaniami, tj. stwierdzeniem niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi, nie spowodują dodatkowych kosztów dla samorządów, gdyż

realizowane będą w miejsce dotychczasowych czynności administracyjnych związanych z wydawaniem licencji na krajowy transport drogowy.

W przypadku powstania kosztów w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego w 2012 r. zostaną one sfinansowane w ramach limitu wydatków przewidzianego w planie finansowym GITD.

Nowe zadania nałożone na Inspekcję Transportu Drogowego (ITD) związane z kontrolą czasu pracy przedsiębiorców wykonujących osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych, dla której wymagane jest posiadanie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, oraz kontrolą czasu pracy przedsiębiorców i kierowców niebędących przedsiębiorcami, którzy świadczą usługi kierowania pojazdem na rzecz podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania transportu drogowego, przy wykonywaniu przewozów drogowych podlegających rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR, będą wykonywane przez inspektorów zatrudnionych w ramach istniejących etatów. W związku z tym nie przewiduje się wzrostu liczby kontroli prowadzonych przez inspektorów ITD w przedsiębiorstwach, związanych z objęciem samozatrudnionych kierowców przepisami o czasie pracy kierowców. W ramach przeprowadzanej w tych przedsiębiorstwach kontroli, o której mowa w art. 50 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zakres dotychczas prowadzonej przez ITD kontroli będzie rozszerzony o zagadnienie czasu pracy kierowców wykonujących przewozy na rzecz tych przedsiębiorstw i tym samym spowoduje wydłużenie czasu kontroli o czas niezbędny do sprawdzenia ewidencji czasu pracy tych kierowców. Przewiduje się, że czas niezbędny na wykonanie kontroli ewidencji czasu pracy jednego samozatrudnionego kierowcy może wynieść od 30 do 60 minut, łącznie z pisaniem protokołu.

Z szacunkowych danych (raport TNO z dnia 7 grudnia 2006 r.) wynika, że w Polsce samozatrudnieni kierowcy mogą stanowić około 43% ogółu zatrudnionych w transporcie drogowym rzeczy. Według danych Eurostatu za 2008 r. dotyczących Polski – całkowite zatrudnienie w transporcie drogowym rzeczy wyniosło 281,1 tys. osób, a w transporcie drogowym osób – 151,5 tys. osób (w tym kierowcy komunikacji miejskiej, motorniczy tramwajów i metra, którzy nie podlegają rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i dyrektywie 2002/15/WE).

Kierując się powyższymi danymi, można wyliczyć, że w 2008 r. liczba samozatrudnionych kierowców wykonujących transport drogowy rzeczy mogła wynieść ok. 120 tys. osób. Z uwagi na brak danych o procentowym udziale samozatrudnionych kierowców w transporcie

drogowym osób, ustalenie liczby tych kierowców może nastąpić tylko przez przyjęcie założenia, że mogą oni stanowić znaczny odsetek w tej grupie. Przy założeniu, że odsetek ten wyniósł w 2008 r. około 20 – 30% ogółu zatrudnionych w transporcie drogowym osób, liczba samozatrudnionych kierowców w 2008 r. wyniosłaby 31 tys. – 47 tys. osób.

Należy jednak podkreślić, że powyższe dane mogły ulec znacznym zmianom z uwagi na zmiany na rynku transportu drogowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa może mieć wpływ na rynek pracy, związany ze zmianami formy zatrudnienia. Kierowcy dotychczas zatrudnieni na podstawie stosunku pracy mogą rozpocząć działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdem lub odwrotnie – kierowcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie kierowania pojazdem mogą zatrudnić się na podstawie stosunku pracy. Obciążenie przedsiębiorców wykonujących działalność na podstawie licencji wspólnotowej lub innego dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu, a także podmiotów posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego korzystających z usług przedsiębiorców i kierowców świadczących usługę kierowania pojazdem, obowiązkiem ewidencjonowania czasu pracy nie powinno wpływać na zmiany w zatrudnieniu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozwiązania mają na celu dostosowanie polskiego porządku prawnego do pakietu rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., które ujednolicają warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Biorąc pod uwagę interes przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki, projektowana ustawa przyczyni się do podniesienia poziomu jakości świadczonych usług, racjonalizacji rynku oraz zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Może również przyczynić się do zwiększenia grona przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Projekt wprowadza zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, uprawniające do wykonywania krajowego transportu drogowego osób lub rzeczy.

Projekt określa, że podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, krajowego przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób

łącznie z kierowcą oraz transportu drogowego taksówką wymaga uzyskania odpowiedniej licencji na wykonywanie transportu drogowego.

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zastąpi funkcjonujące obecnie licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób autokarem lub autobusem oraz licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy. Proces ten będzie odbywał się stopniowo, bez wprowadzania dodatkowych obciążeń dla przedsiębiorców. Jednocześnie zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będzie uprawniało do ubiegania się o licencję wspólnotową.

Projektowana ustawa przewiduje, że certyfikat kompetencji zawodowych w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. uznaje się za równoważny z certyfikatem, o którym mowa w art. 21 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, bez obowiązku zdawania egzaminu uzupełniającego. Certyfikat kompetencji zawodowych, potwierdzający wymóg kompetencji zawodowych, jest dokumentem niezbędnym do uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Jednocześnie zezwolenie to będzie uprawniało do ubiegania się o licencję wspólnotową. Oznacza to, że projektowana ustawa może również przyczynić się do zwiększenia liczby przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Wprowadzenie nowego dokumentu pod nazwą zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie spowoduje wzrostu obciążeń administracyjnych wnioskodawców w stosunku do obciążeń, które są obecnie związane ze składaniem wniosków o wydanie uprawnień przewozowych.

Z danych, którymi dysponuje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wynika, że:

- 1) w zakresie międzynarodowego transportu drogowego na dzień 31 grudnia 2011 r. udzielono:
 - 4.783 licencje na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób i 13.651 wypisów z tych licencji,
 - 26.418 licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego i 143.970 wypisów z tych licencji,
 - 657 zezwoleń na międzynarodowe regularne przewozy osób.
- 2) w zakresie krajowego transportu drogowego na dzień 30 czerwca 2011 r. udzielono:
 - 9,3 tys. licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób i 67,0 tys. wypisów z tych licencji,

- 63,3 tys. licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy i 186,8 tys. wypisów z tych licencji,
- 28,3 tys. zezwoleń na przewozy regularne i 134,0 tys. wypisów z tych zezwoleń,
- 3,6 tys. zezwoleń na przewozy regularne specjalne i 9,7 tys. wypisów z tych zezwoleń,
- 4,7 tys. licencji na krajowy transport drogowy rzeczy uprawniających do wykonywania tylko pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Biorąc pod uwagę charakter rozwiązań przewidzianych w wyżej wymienionych rozporządzeniach (WE) oraz potrzebę dostosowania polskich przepisów do tych rozporządzeń, projektowana ustawa zawiera rozwiązania w jak najmniejszym stopniu utrudniające podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Ocenia się, że przepisy ustawy nie będą miały negatywnego wpływu na dostępność do zawodu przewoźnika drogowego. W tym kontekście w celu uniknięcia wprowadzenia nowych obciążeń dla przedsiębiorców oraz maksymalnego uproszczenia procedur związanych z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego projektowana ustawa nie przewiduje uszczegółowienia pojęcia siedziby przedsiębiorcy i bazy eksploatacyjnej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Projektowana ustawa, w części dotyczącej wdrożenia art. 2 dyrektywy 2002/15/WE, nakłada obowiązek ewidencjonowania czasu pracy samozatrudnionych kierowców, których czas pracy nie był dotychczas ewidencjonowany, wykonujących przewozy drogowe podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR.

Pod pojęciem samozatrudnionych kierowców należy rozumieć trzy grupy kierowców:

- 1) pierwszą grupą są przedsiębiorcy, którzy wykonują osobiście działalność gospodarczą w zakresie przewozów drogowych i którzy posiadają licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania tych przewozów. Przedsiębiorcy ci wykonują przewozy osobiście i sami ewidencjonują swój czas pracy, przy czym należy zauważyć, że zakres tej ewidencji nie różni się od zakresu obecnie gromadzonych dokumentów, wynikającego z art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, natomiast wydłuży się czas przechowywania tych dokumentów z przynajmniej jednego roku do dwóch lat,
- 2) drugą grupą są przedsiębiorcy-kierowcy, których działalność gospodarcza polega na prowadzeniu pojazdu (świadczeniu usługi kierowania pojazdem). Przedsiębiorcy ci wykonują przewozy drogowe na rzecz innych przedsiębiorstw posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania tych przewozów. Ewidencję czasu pracy tych kierowców będzie prowadził przedsiębiorca,

na rzecz którego wykonywane są przewozy. Zakres tej ewidencji obejmuje czynności wymienione w art. 6 ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców. Obecnie czynności wymienione w art. 6 ust. 1 rejestrowane są przez tachograf i przechowywane przez kierowcę,

- 3) trzecią grupę stanowią kierowcy niebędący przedsiębiorcami, którzy świadczą usługę kierowania pojazdem na rzecz przedsiębiorstw posiadających licencję wspólnotową lub inny dokument potwierdzający uprawnienia do wykonywania tych przewozów. Ewidencję czasu pracy tych kierowców będzie prowadził przedsiębiorca, na rzecz którego wykonywane są przewozy. Zakres tej ewidencji obejmuje czynności wymienione w art. 6 ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców. Obecnie czynności wymienione w art. 6 ust. 1 rejestrowane są przez tachograf i przechowywane przez kierowcę.

Prowadzenie ewidencji kierowców z drugiej i trzeciej grupy jest dodatkowym obciążeniem dla przedsiębiorcy, na rzecz którego kierowcy ci wykonują przewozy.

Wszystkie czynności, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, powinny być zaznaczone na wykresówce lub na karcie kierowcy. Zapisy na wykresówkach oraz wydruki danych z kart kierowcy i tachografu cyfrowego są podstawową formą ewidencji czasu pracy kierowców. Ewentualne inne czynności, których nie zaznacza się na wykresówce lub na karcie kierowcy, można ewidencjonować w prosty sposób niewpływający na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa.

Ewidencja będzie przechowywana przez okres dwóch lat po zakończeniu okresu nią objętego.

Niewykonywanie tego obowiązku jest obłożone karą finansową.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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