

Warszawa, dnia stycznia 2022 r.

## **Informacja**

### **o ustawie z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw**

Celem ustawy jest transpozycja do polskiego porządku prawnego art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I.

Celem dyrektywy jest zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców, a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami, co w konsekwencji powinno przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania rynku transportu drogowego w Unii Europejskiej.

Ustawa ma także zapewnić stosowanie przepisów:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu dookreślania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2020/1054”,
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.

Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2020/1055”.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadzono następujące zmiany:

- 1) przewidziano, że przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy, w przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje wyłącznie krajowy transport drogowy rzeczy, w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy, a także o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy;
- 2) zmodyfikowano definicję bazy eksploatacyjnej. Będzie to miejsce przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład którego wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną należy rozumieć także centrum operacyjne pracodawcy, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 561/2006;
- 3) rozszerzono katalog przestępstw w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji przedsiębiorcy, o przestępstwa z dziedziny prawa podatkowego. Jednocześnie do katalogu przestępstw wykluczających możliwość podjęcia działalności transportowej dodano niektóre przepisy dotyczące handlu narkotykami wymienione w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii;
- 4) rozporządzenie (WE) nr 2020/1055 wprowadziło obowiązek uzyskania dokumentu potwierdzającego spełnienie warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i rynku dla przedsiębiorców wykorzystujących w swojej działalności przewozowej pojazdy, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony. W ustawie przewidziano, że takie uprawnienie będzie wydawał starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze

przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG;

- 5) po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkładać ma do organu udzielającego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia poprzedniego roku oraz informację o średniej arytmetycznej liczbie wszystkich kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy;
- 6) do środków rehabilitacyjnych umożliwiających odzyskanie przez przedsiębiorcę dobrej reputacji dodano zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym oraz zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, popełnione poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) określono procedurę przywrócenia zarządzającemu transportem dobrej reputacji poprzez odbycie szkolenia lub zdanie egzaminu. Egzamin w celu odzyskania przez zarządzającego transportem dobrej reputacji będzie tożsamy z egzaminem na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Szkolenie będzie prowadził ośrodek przeprowadzający szkolenia na kwalifikacje kierowców zawodowych;
- 8) przewidziano, że w przypadku popełnienia bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy w tym samym roku kalendarzowym, określonego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, właściwy organ cofa, w drodze decyzji administracyjnej, jeden wypis z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców przez okres 30 dni. Analogicznej zmiany dokonano w art. 32f ust. 3 ustawy o transporcie drogowym. Korekty takie mają na celu złagodzenie obecnie obowiązujących przepisów;

- 9) przewidziano rozszerzenie kompetencji kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie możliwości żądania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przedsiębiorcy;
- 10) podczas kontroli drogowej kierowca będzie mógł kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy, na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe;
- 11) w załącznikach do ustawy wprowadzono zmiany, które sprowadzają się do uzupełnienia wykazu kar za naruszenia warunków wykonywania przewozu drogowego o nowe pozycje wynikające z przepisów unijnych zawartych w Pakiecie Mobilności I.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, wprowadzono m.in. poniższe zmiany:

- 1) zmieniono definicję podróży służbowej w ten sposób, aby za taką podróż było uznawane tylko zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych;
- 2) doprecyzowano, że w przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin między dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku;
- 3) kierowcy wykonującemu krajowe przewozy drogowe w podróży służbowej przysługiwać mają należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77<sup>5</sup> § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych przewidziano, że Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje dotyczące przeprowadzonych kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym informacje uzyskane od innych organów kontrolnych.

Zmiany wprowadzone w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach polegają na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu, oprócz numeru rachunku bankowego, także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Umożliwi to podmiotowi wydającemu karty do tachografów zwrot na ten rachunek wniesionej przez wnioskodawcę opłaty (pomniejszonej o opłatę za rozpatrzenie wniosku) w przypadku odmownie załatwionego wniosku z powodów leżących po stronie wnioskodawcy.

Ustawa co do zasady wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 8 (zmiana w ustawie o transporcie drogowym dotycząca prowadzenia dokumentów księgowych), który wejdzie w życie z dniem 21 lutego 2022 r.;
- 2) art. 1 pkt 19 i art. 16 (zmiana w ustawie o transporcie drogowym dotycząca wskazania dokumentów, które będzie obowiązany jest dołączyć przedsiębiorca, aby uzyskać świadectwo kierowcy dla osoby niebędącej obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej), które wejdą w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 2 pkt 1–3 (zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców dotyczące definicji podróży służbowej oraz należności przysługujących kierowcy będącemu w podróży służbowej), które wejdą w życie z dniem 2 lutego 2022 r.;
- 4) art. 2 pkt 5 (zmiana w ustawie o czasie pracy kierowców dotycząca prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowcy), który wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 5) art. 1 pkt 32 w zakresie art. 82h ust. 1 pkt 21, który wejdzie w życie po upływie 14 miesięcy od dnia wejścia w życie aktu wykonawczego dotyczącego wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG.