

**Formularz zgłaszania uwag  
do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw**

**ZWIĄZEK PRACODAWCÓW TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA (TLP)**

Użyte w tabeli skróty oznaczają:

UoTD - ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

UoCPK - ustawę 6 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
1.	art. 1 pkt 2 ustawy zmieniającej (art. 3 ust. 1 pkt 2 i 2a UoTD)	TLP	<p>Proponujemy zmianę brzmienia art. 3 ust. pkt 2 i 2a UoTD na następujące:</p> <p>„2) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy,</p> <p>2a) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy;”</p>	<p>Zwracamy uwagę, że wprowadzie motyw 14 preambuły rozporządzenia (UE) 2020/1055 stanowiący o zdolności finansowej przewoźnika drogowego wykorzystującego pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t odnosi się wyłącznie do międzynarodowych przewozów drogowych, ale przepis prawa materialnego, jakim jest art. 1 pkt 1 lit. a ww. rozporządzenia, zmieniający art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia WE 1071/2009 stanowi, że z zakresu podmiotowo-przedmiotowego tego rozporządzenia wykluczeni są jedynie przedsiębiorcy wykorzystujący <b>wyłącznie pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5 t</b> wykonujący <b>wyłącznie przewozy krajowe</b>.</p> <p><i>A contrario</i>, zgodnie z zasadami logiki formalnej, pozostali przedsiębiorcy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przewoźnicy wykonujący wyłącznie międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami od 2,5 do 3,5 t. oraz</li> <li>• przewoźnicy wykonujący przewozy drogowe (krajowe i międzynarodowe) za pomocą floty w której znajdują się zarówno pojazdy od 2,5 do 3,5 t, jak i pojazdy od 3,5 t wzwyż</li> </ul> <p>są objęci przepisami rozporządzenia WE 1071/2009.</p> <p>I tak dla przykładu stosuje się wobec nich przepis art. 7 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055, gdzie mowa o ocenie sytuacji finansowej przewoźnika drogowego z uwzględnieniem liczby pojazdów, do której włącza się pojazdy o dmc od 2,5 do 3,5t.</p> <p>Dlatego też proponujemy właściwe i zgodne z prawem unijnym doprecyzowanie wyłączeń z zakresu podmiotowo-przedmiotowego ustawy.</p> <p>Przyjęcie naszej propozycji nie oznacza automatycznie objęcia zezwoleniami przedsiębiorców wykonujących wyłącznie krajowy transport drogowy wyłącznie pojazdami o dmc od 2,5 do 3,5 t.. Korzystają oni bowiem wprost z wyłączającego przepisu art. art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia (WE) 1071/2009 w brzmieniu zmienionym art. 1 pkt 1 lit. a rozporządzenia (UE) 2020/1055/.</p> <p>Należy przy tym wskazać, że w ocenie TLP, docelowo w niedalekiej przyszłości należy wprowadzić krajową regulację działalności przewozowej tej grupy przedsiębiorców, na podobnych zasadach jak ma to miejsce w przypadku przewozów osób samochodami osobowymi.</p>

2.	<b>art. 4 pkt 21a UoTD</b>		<p>Proponujemy nowe brzmienie przepisu art. 4 pkt 21a UoTD:</p> <p>„21a) - baza eksploatacyjna - miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi proporcjonalna do liczby pojazdów wykorzystywanych przez przewoźnika ilość miejsc postojowych oraz co najmniej jeden z następujących elementów: miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów; przez bazę eksploatacyjną należy także rozumieć centrum operacyjne, o którym mowa w przepisach art. 8 ust. 8a, art. 9 ust. 2 i art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.”</p>	<p>Proponujemy, aby stałym elementem bazy transportowej była odpowiednia i proporcjonalna do wielkości floty liczba miejsc postojowych - zgodnie z uwagami do art. 5 ust. 2b UoTD. (<b>pozycja 4 tabeli</b>).</p> <p>Ponadto W przepisach rozporządzenia (WE) 561/2006 w brzmieniu zmienianym przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1054 występuje pojęcie „centrum operacyjne”. Na gruncie wykładni systemowej i funkcjonalnej możemy przyjąć, że jest to pojęcie tożsame z pojęciem bazy eksploatacyjnej, a rozbieżności nazewnictwa powstały na wskutek rozbieżnego tłumaczenia na język polski angielskiego pojęcia „operational centre” w pierwotnym tekście ustawy o transporcie drogowym, a następnie w polskim tłumaczeniu zmian w rozporządzeniu (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055.</p> <p>Stąd, aby uniknąć problemów interpretacyjnych na gruncie nadrzędnej wykładni gramatycznej, proponujemy jednoznaczne uregulowanie tej kwestii w przepisie art. 4 pkt 21a UoTD.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy zmianę brzmienia przepisu art. 4 pkt 2a UoTD.</p>
3.	<b>art. 1 pkt 3 lit. a ustawy zmieniającej</b> (art. 5 ust. 2a pkt 4 UoTD)	TLP	<p>Proponujemy zmianę jednostek redakcyjnych zawierających odesłania do przepisów ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, polegającą na zamianie obecnie zastosowanych paragrafów odpowiednio na ustępy oraz - ewentualnie - na punkty.</p>	<p>W projektowanym przepisie, odsyłającym do przepisów karnych ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, zastosowano paragrafy, które nie są jednostkami redakcyjnymi przepisów tej ustawy (powinny być ustępy i ewentualnie punkty).</p>
4.	<b>art. 5 UoTD</b>	TLP	<p>W art. 5 po ust. 2a UoTD proponujemy dodać ust. 2b i 2c w brzmieniu:</p> <p>„2b. Aby spełnić warunki wymagane w przepisach rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 do wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, baza eksploatacyjna powinna być wyposażona w miejsca postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym w liczbie odpowiadającej co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika do organu wydającego zezwolenie, z zastrzeżeniem ust. 2c. Liczbę wymaganych miejsc postojowych zaokrągla się w górę.</p> <p>2c. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w zakresie sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, o których mowa w art. 4 pkt 21a, mając na uwadze konieczność zapewnienia prowadzenie działalności transportowej przez przewoźnika w sposób rzeczywisty, zorganizowany i ciągły.”</p>	<p>W naszej ocenie część przedsiębiorców ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie posiada faktycznie jakiegokolwiek bazy eksploatacyjnej umożliwiającej prawidłowe i zgodne z celami rozporządzenia WE nr 1071/2009 prowadzenie działalności gospodarczej. Brak jakichkolwiek konkretnych wymagań uniemożliwia skuteczną i jednoznaczną ocenę miejsca wskazanego przez przedsiębiorcę jako baza eksploatacyjna przez organy wydające zezwolenie i organy kontrolne. Stąd proponujemy konkretne, wymierne i związane ze skalą prowadzonej działalności gospodarczej kryterium, jakim jest liczba miejsc postojowych. Dziś jako bazę eksploatacyjną można wskazać dom jednorodzinny i podwórko.</p> <p>Ponadto, aby wyeliminować dowolność w ocenie spełnienia wymagań w zakresie posiadanego przez przewoźnika w bazie eksploatacyjnej sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, proponujemy określenie szczegółowych wymagań w tym względzie przez ministra właściwego w sprawach transportu. Dziś za takie urządzenie można uznać np. maszynę do pisania i zestaw długopisów!</p>

5.	<p><b>art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej</b> (art. 7 ust. 2 pkt 1 oraz ust. 4 pkt 2 UoTD)</p>	TLP	<p>Proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanych przepisu art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej:</p> <p>„4) w art. 7: a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEiDG;”,</p> <p>b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego wykonywania działalności określonego w CEiDG;”.</p>	<p>Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym, mająca na celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ujednoczenie nomenklatury stosowanej w CEiDG i w nowelizowanej UoTD, powoływanej dla określania właściwości organów wydających zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji i licencji wspólnotowych (<i>wykonywanie działalności gospodarczej a nie jej prowadzenie</i>)</li> <li>• wprowadzenie poprawnego wprowadzenia do wyliczenia zmian w obrębie omawianego przepisu.</li> </ul>
6.	<p><b>art. 7a ust. 3 pkt 3 UoTD</b></p>	TLP	<p>W art. 7a ust. 3 UoTD proponujemy nadać nowe brzmienie dla pkt 3: „3) oświadczenie przedsiębiorcy, że dysponuje bazą eksploatacyjną spełniającą warunki, o których mowa w art. 5 ust. 2b i 2c, wraz ze wskazaniem liczby miejsc postojowych i adresu bazy, jeżeli adres ten jest inny niż adres wskazany zgodnie z ust. 2 pkt 1,”</p>	<p>Zaproponowane nowe brzmienie przepisu art. 7a ust. 3 pkt 3 UoTD jest konsekwencją zaproponowanych nowych przepisów art. 5 ust. 2b i 2c UoTD.</p>

7.	<p><b>art. 1 pkt 5 lit. b ustawy zmieniającej</b> (art. 7a ust. 3 pkt 6 lit. a UoTD) powiązany z: <b>art. 1 pkt 8 ustawy zmieniającej</b> (art. 7d ust. 1 pkt 1 UoTD)</p>	TLP	<p>W związku ze zmianami w przepisach art. 7a. ust. 3 pkt 6 lit. a UoTD i art. 7d ust. 1 pkt 1 UoTD proponujemy w art. 4 UoTD dodać nowy pkt 25 w brzmieniu:</p> <p><i>„25) Dyrektor wykonawczy – dyrektor, o którym mowa w art. 300<sup>75</sup> Kodeksu Spółek handlowych”</i></p>	<p>W projekcie użyto sformułowania będącego kalką językową pojęcia występującego w przepisach rozporządzenia (WE) 1071/2009 wprowadzanych rozporządzeniem (UE) 2020/1055, które to rozporządzenie niestety nie definiuje tego pojęcia. Stąd celem naszej propozycji jest ujednoczenie nomenklatury stosowanej w przepisach UoTD oraz wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących zakresu podmiotowego określenia „dyrektor wykonawczy”, a także wskazanie, że do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (i licencji wspólnotowej) załącza się informacje z KRK dotyczącą osoby pełniącej takie stanowisko (a nie np. stanowisko dyrektora operacyjnego, dyrektora generalnego, dyrektora ds. transportu etc.) oraz, że osoba je pełniąca powinna posiadać dobrą reputację, ze wszystkimi konsekwencjami dotyczącymi postępowania w sprawie jej oceny. Uzupełniając ww. dodać należy, że stanowisko dyrektora wykonawczego jest wprost zdefiniowane w art. 300<sup>75</sup> § 2 i 3 Kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym, „Umowa spółki, regulamin rady dyrektorów lub uchwała rady dyrektorów mogą delegować niektóre albo wszystkie czynności prowadzenia przedsiębiorstwa spółki na jednego dyrektora albo niektórych dyrektorów (dyrektorzy wykonawczy). Dyrektorzy niebędący dyrektorami wykonawczymi (dyrektorzy niewykonawczy) sprawują stały nadzór nad prowadzeniem spraw spółki.”</p> <p>Stąd proponujemy dodanie w tzw. „słowniczku” do ustawy definicji „dyrektora wykonawczego”</p>
8.	<p><b>art. 1 pkt 5 lit. e ustawy zmieniającej</b> (art. 7a ust. 8 UoTD)</p>	TLP	<p>Proponujemy utworzenie nowej jednostki redakcyjnej - art. 5 ust. 4 UoTD, w następującym brzmieniu:</p> <p><i>„4. Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 2, oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych na dzień 31 grudnia danego roku, corocznie, w terminie do 31 marca roku następnego. Za osoby zatrudnione uważa się również osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, wykonujące osobiście przewozy drogowe na jego rzecz, w tym osoby wykonujące na własny rachunek działalność gospodarczą.”</i></p>	<p>Projektowana jednostka redakcyjna dotyczy dokumentów składanych w związku z ubieganiem się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej, a projektowany art. 7a ust. 8 UoTD nakłada na przewoźników coroczny obowiązek sprawozdawczy dotyczący oświadczenia o liczbie kierowców.</p> <p>Wydaje się, że zgodnie z zasadami poprawnej legislacji, taki przepis powinien zostać umieszczony w jednostce redakcyjnej w ramach przepisów materialnych, a nie proceduralnych.</p>

9.	<b>art. 7b ust. 1 UoTD</b>		<p>W art. 7b UoTD proponujemy zmienić brzmienie ust. 1 na następujące:</p> <p><i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, przedstawiając gwarancję bankową, o której mowa w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia.”</i></p> <p>Alternatywnym rozwiązaniem jest:</p> <p>- zmiana brzmienia ust. 1 na następujące:</p> <p><i>„1. Przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2021 r. poz. 217) do sporządzenia rocznego sprawozdania finansowego może udokumentować swoją zdolność finansową, o której mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w sposób wskazany w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 1a.”</i></p> <p>- po ust. 1 dodanie nowego ustępu 1a w brzmieniu:</p> <p><i>„1a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi w drodze rozporządzenia wymaganą listę ryzyk, które są objęte polisą ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, o której mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009, a także minimalne wymagania dla innego wiążącego dokumentu stanowiącego solidarną gwarancję za przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1071/2009. Wydając rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności konieczność zabezpieczenia roszczeń wierzycieli za zobowiązania finansowe przewoźnika do wysokości określonej w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1071/2009.”</i></p>	<p>W ocenie TLP brak jakichkolwiek wymagań w zakresie ubezpieczeń od odpowiedzialności zawodowej przedkładanych w celu oceny zdolności finansowej przewoźnika, stwarza bardzo poważne zagrożenie, iż część oferowanych na rynku ubezpieczeń ma charakter pozorny, gdyż nie pozwalają one na zabezpieczenie wierzycieli przewoźnika jakimi są kontrahenci (np. dostawy paliw lub innych usług) lub podmioty prawa publicznego wobec których przedsiębiorca ma zobowiązania finansowe na podstawie przepisów lub decyzji administracyjnych (np. podatki lub kary pieniężne). Jest to sytuacja niezgodna z celami unijnej regulacji jaką są m.in. przepisy art. 7 rozporządzenia WE 1071/2009.</p> <p>Ponadto w ocenie przewoźników posiadających faktyczną zdolność finansową prowadzi to do nieuczciwej konkurencji na rynku transportu drogowego w Polsce.</p> <p>Dlatego też proponujemy zlikwidowanie fakultatywnego w świetle przepisów powołanego unijnego rozporządzenia przedstawiania polis ubezpieczeniowych lub dokumentów innych niż gwarancja bankowa, albo alternatywnie sprecyzowanie wymagań wobec polis i innych dokumentów tak, aby nie mogłyby być wydawane bez faktycznego zabezpieczenia roszczeń ze strony potencjalnych wierzycieli.</p>
10.	<b>art. 1 pkt 6 ustawy zmieniającej</b> (art. 7b ust. 4 UoTD)	TLP	<p>W art. 7b ust. 4 UoTD proponujemy wykreślenie wyrazów „ust. 1”.</p>	<p>Zmiana o charakterze legislacyjno-dostosowującym:</p> <p>Powołany przepis rozporządzenia (WE) 1071/2009 nie zawiera w art. 5 ustępu 1, zawiera natomiast jednostki redakcyjne w postaci kolejnych liter alfabetu.</p>

11.	<b>art. 1 pkt 7 ustawy zmieniającej</b> (art. 7c ust. 2 i 3 UoTD)	TLP	<p>Proponujemy w art. 7c UoTD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmianę brzmienia proponowanego ust. 2:  <i>„2. Zabrania się wyznaczania w trybie określonym w ust. 1 osób zarządzających transportem w innym przedsiębiorstwie zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia WE nr 1071/2009.”</i></li> <li>- wykreślenie ust. 3.</li> </ul>	<p>Proponowany przepis art. 7c ust. 2 UoTD jest niezgodny z rozporządzeniem (WE) 1071/2009, które nie przewiduje możliwości wprowadzenia krajowych ograniczeń dla osób mających rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, o których mowa w art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia, takich jak ograniczenie liczby przedsiębiorstw, w którym mogą one zarządzać transportem, o ile mają rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem.</p> <p>Ograniczenia krajowe mogą być wprowadzane wyłącznie dla osób, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a tego rozporządzenia, a więc niezatrudnionych na umowę o pracę w przedsiębiorstwie.</p> <p>Stąd propozycja wykreślenia zaproponowanej treści ust. 2.</p> <p>Z kolei zaproponowany przepis art. 7c ust. 3 UoTD zasadniczo powtarza ograniczenia zawarte w przepisie art. 4 ust. 2 lit. c, stąd nie ma potrzeby powtarzania treści tego przepisu w polskim prawie.</p> <p>Wydaje się jednak, że intencją autorów projektu było – zgodnie z przepisem art. 4 ust. 3 rozporządzenia 1071/2009 – uniemożliwienie osobie zarządzającej wyznaczonej zgodnie z art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia dodatkowego wyznaczenia jej w trybie określonym w art. 4 ust. 2 – czyli w drodze umowy cywilno-prawnej.</p> <p>Aby intencja ta była zrealizowana proponujemy zmianę brzmienia zaproponowanego ust. 3 i oznaczenie go jako ust. 2.</p>
12.	<b>art. 1 pkt 9 ustawy zmieniającej</b> (art. 7e pkt 2 UoTD)	TLP	<p>Proponujemy następujące brzmienie art. 7e pkt 2 UoTD:</p> <p><i>„2) zatarcie skazania za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 popełnionych w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;”.</i></p>	<p>Zdaniem TLP, w projektowanym art. 7e pkt 2 UoTD, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, należałoby użyć analogicznego sformułowania, które zawiera art. 7d ust. 1 pkt 2 lit. d UoTD, aby zachować adekwatność przesłanek oceny dobrej reputacji z katalogiem stosowanych środków rehabilitacyjnych.</p>
13.	<b>art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej</b> (art. 11 ust. 2a UoTD)	TLP	<p>Proponujemy nowe brzmienie art. 11 ust. 2a UoTD:</p> <p><i>„2a. W przypadku utraty uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej, organem właściwym do wydania wypisu lub wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, wydanego przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2, jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi, starosta właściwy dla stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej, określonego w CEIDG;”.</i></p>	<p>Przepis niejasny w zakresie przedmiotu regulacji. Wymaga doprecyzowania w zakresie stylistyczno-gramatycznym oraz dostosowania do elementów zawartych w CEIDG (stałe miejsce wykonywania działalności gospodarczej).</p>

14.	<p><b>art. 1 pkt 12 lit. a ustawy zmieniającej</b> (art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD)</p>	TLP	<p>W art. 11a UoTD:</p> <p>- w ust. 1 proponujemy zmianę brzmienia proponowanego pkt 2:  <i>„2) wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego:</i></p> <p><i>a) pojazdów niezgłoszonych organowi wydającemu zezwolenie, w trybie o którym mowa w art. 7a ust. 7,</i></p> <p><i>b) pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.”</i></p> <p>- po ust. 1 proponujemy dodanie ust. 1a w brzmieniu:  <i>„1a. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadku unieruchomienia pojazdu silnikowego w trakcie przewozu drogowego z przyczyn niezależnych od przewoźnika, w zakresie niezbędnym do zakończenia prowadzonej operacji transportowej.”</i></p>	<p>Proponowana treść przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD nie przewiduje sytuacji nadzwyczajnych, np. awarii pojazdu i możliwości niezwłocznego wykorzystania pojazdu zastępczego (podstawionego przez serwis lub wynajętego od innego podmiotu) na tym samym wypisie, co pojazd uszkodzony. Dotyczy to szczególnie takich krytycznych sytuacji jak przewóz rzeczy w ramach dostawy „just in time” lub przewóz osób na trasie długodystansowej (np. wycieczki dzieci).</p> <p>Ponadto, zwracamy uwagę, że użyte w projektowanym przepisie odwołanie do „pojazdów niezgłoszonych do zezwolenia” jest nieprawidłowe z punktu widzenia poprawności językowej i na drodze wykładni gramatycznej nie pozwala określić prawidłowo dyspozycji przepisu. Zgłaszać pojazd można do organu lub do ewidencji, a nie do dokumentu stanowiącego uprawnienie! Stąd proponujemy zmodyfikować treść proponowanego przepisu, wskazując że chodzi o zgłoszenie pojazdu do organu wydającego zezwolenie.</p> <p>Aby umożliwić terminową realizację przewozu i uniknięcie kar umownych sięgających w przypadku niektórych dostaw wysokości kilkuset tysięcy euro, proponujemy po ust. 1 dodanie ust. 1a.</p> <p>Ponadto - w konsekwencji zamieszczonej niżej w <b>pozycji 16 tabeli</b> uwagi do proponowanego nowego przepisu art. 11a ust. 4 proponujemy bezpośrednie sformułowanie zakazu wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów silnikowych zarejestrowanych za granicą.</p>
15.	<p><b>art. 1 pkt 12 lit. b ustawy zmieniającej</b> (art. 11a ust. 3 UoTD)</p>	TLP	<p>Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian w art. 11 UoTD po ust. 4 dodanie nowego ust. 5 w brzmieniu:  <i>„5. W przypadku wykorzystywania pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wydaje się wypisu lub wypisów z tego zezwolenia.”</i></p>	<p>Niniejsza jednostka redakcyjna, zgodnie z zasadami prawidłowej legislacji, powinna zostać umieszczona w przepisach proceduralnych skierowanych do organów wydających zezwolenia i dotyczących wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisów.</p> <p>Tymczasem jest ona zaproponowana w jednostce redakcyjnej (w art. 11a) zawierającej zakazy i inne przepisy materialne, których adresatem jest przedsiębiorca.</p> <p>Dlatego proponujemy przeniesienie zaproponowanej treści do art. 11 adresowanego do organów wydających zezwolenia.</p>
16.	<p><b>art. 1 pkt 12 lit. b ustawy zmieniającej</b> (art. 11a ust. 4 UoTD)</p>	TLP	<p>Proponujemy skreślenie proponowanego przepisu, a w zamian odpowiednie rozszerzenie (wskazane pod <b>pozycją 14 tabeli</b>) przepisu art. 11a ust. 1 pkt 2 UoTD.</p>	<p>Zwracamy uwagę, że zaproponowany ustęp formułuje de facto kaskadowy zakaz wykorzystywania w transporcie drogowym pojazdów silnikowych niezarejestrowanych w Polsce. Brak możliwości ich zgłaszania, a w konsekwencji pośrednio brak możliwości ich wykorzystywania. Ponieważ faktycznym celem nie jest proceduralne ograniczanie możliwości przekazywania określonych informacji a właśnie zakaz wykorzystywania takich pojazdów, należy intencje wyrazić wprost. Stąd proponujemy skreślenie proponowanej zmiany i dodanie odpowiedniej (wskazanej wyżej w <b>tabeli pod pozycją nr 14</b>) jednostki redakcyjnej w art. 11a ust. 1 pkt 2 lit. b.</p>



17.	<p><b>art. 1 pkt 13 ustawy zmieniającej</b> (art. 16b ust. 6-8 UoTD) powiązany z: <b>art. 1 pkt 17 ustawy zmieniającej</b> (art. 38 ust. 4 UoTD)</p>	TLP	<p>W art. 16 UoTD proponujemy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skreślenie zaproponowanego ust. 6</li> <li>- zmianę zaproponowanego brzmienia ust. 7 na następujące:  <i>„7. Decyzję administracyjną, o której mowa w ust. 4, wydaje odpowiedni organ, o którym mowa w art. 7d ust. 2 lub ust. 5 pkt 1, po spełnieniu warunków, o których mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009.”</i></li> <li>- po ust. 7 dodanie ust. 7a-e w brzmieniu:  <i>„7a. Egzamin, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi jednostka wyznaczona w trybie art. 38 ust. 2.</i>  <i>7b. Szkolenie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 prowadzi ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, spełniający dodatkowe warunki określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.</i>  <i>7c. Szkolenie, o którym mowa w ust. 7b może być prowadzone w formie e-learningu.</i>  <i>7d. Podmioty o których mowa w ust. 7a i 7c wystawiają zaświadczenia odpowiednio o złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu lub o ukończeniu szkolenia.</i>  <i>7e. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7b, należy uwzględnić w szczególności:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>możliwości organizacyjno-techniczne do prowadzenia szkolenia w formie e-learningu,</i></li> <li>2) <i>kompetencje osób prowadzących szkolenia w zakresie wiedzy i umiejętności, wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.”</i></li> </ol> </li> </ul>	<p>Zaproponowany przepis art. 16b ust. 6 UoTD jest zbędnym powtórzeniem postanowienia przepisu art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Proponujemy skreślenie i powołanie ww. unijnego przepisu wprost.</p> <p>Zaproponowany przepis art. 16b ust. 7 UoTD jest niezgodny z przepisem w art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 w brzmieniu zmienianym art. 1 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2020/1055. Przedmiotowy przepis powołanego rozporządzenia stanowi bowiem o alternatywnym warunku wystarczającym do odzyskania dobrej reputacji „wykaże, że odbył odpowiednie szkolenie trwające co najmniej trzy miesiące <b>lub</b> zdał egzamin obejmujący dziedziny wymienione w części I załącznika I do niniejszego rozporządzenia”.</p> <p>Zwracamy uwagę, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przepis art. 14 ust. 1 rozporządzenia WE 1071/2009 obowiązuje wprost, a tym samym nie ma potrzeby jego powtarzania w prawie krajowym,</li> <li>2) rozporządzenie nie zawiera upoważnienia dla państw członkowskich do modyfikacji tego przepisu, a w szczególności do wprowadzenia zasady, że oba te warunki powinny zostać spełnione łącznie.</li> </ol> <p>W tym stanie rzeczy jedynym co może i powinno zrobić państwo członkowskie to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) powołanie wykonania dyspozycji odpowiedniego przepisu unijnego jako przesłanki do wydania decyzji administracyjnej przywracającej uprawnienia,</li> <li>2) wskazanie podmiotów przeprowadzających szkolenie i wskazanie podmiotów przeprowadzających egzamin,</li> <li>3) określenie szczegółowych warunków i zakresu przeprowadzanych szkoleń i egzaminów.</li> </ol> <p>Jeżeli powyższy pogląd nie znajdzie zrozumienia, to zwracamy uwagę, że wskazanie w krajowych przepisach konieczności spełnienia łącznego warunku szkolenia i egzaminu uniemożliwi odzyskanie uprawnień dla znacznej liczby zainteresowanych tym osób. Trudno bowiem przypuszczać, że osoba aktywna zawodowo będzie w stanie porzucić (zawiesić) na okres 3 miesięcy pracę, aby uczestniczyć w szkoleniu. W przypadku znacznego oddalenia miejsca szkolenia od miejsca zamieszkania, wymagałoby to czasowej przeprowadzki takiej osoby i poniesienia dodatkowych kosztów. Dlatego też opcja szkolenia stanowi dla wielu osób warunek zaporowy, niemożliwy do realizacji, co w obecnej sytuacji rynkowej – pogłębiający się niedobór wykwalifikowanych pracowników – odbije się negatywnie na branży.</p> <p>Ponadto w projektowanych przepisach nie określono podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania. W przypadku określania wymagań do</p>
-----	--	-----	---	---

				<p>prowadzenia szkolenia należy uregulować tę działalność ustawowo. Regulacji ustawowej wymaga także zagadnienie przeprowadzania egzaminów.</p> <p>Mając na uwadze min. 3-miesięczny okres szkolenia, proponujemy wykorzystanie już obecnego w projektowanych zmianach e-learningu i umożliwienie przeprowadzania takich szkoleń online.</p> <p>Podkreślamy, iż wobec restrykcyjnych, polskich zasad odpowiedzialności administracyjnej zarządzającego transportem na zasadzie ryzyka bez faktycznej winy tej osoby, istnieje zagrożenie spadku liczby zainteresowanych wykonywaniem tego zawodu, stąd wydaje się, iż pożądane są wszelkie elastyczne formy dostępu do zawodu zarządzającego transportem i odzyskania utraconej dobrej reputacji.</p>
18.	<b>art. 1 pkt 14 ustawy zmieniającej</b> (art. 29a ust. 1, 2a, 3 i 4 UoTD)	TLP	Proponujemy uchylene całego art. 29a UoTD.	<p>Nasze wątpliwości budzi fakt, czy w Polsce istnieją umowy międzynarodowe objęte zakresem przedmiotowym art. 29a ust. 1 UoTD. Według naszej wiedzy takich umów nie ma!</p> <p>Jeżeli nasza ocena jest trafna, a niniejszy przepis ma dotyczyć ewentualnych, przyszłych umów, to wystarczy wszelkie ograniczenia wpisać w teść takich umów, szczególnie wobec obowiązującej zasady, że ich postanowienia i tak będą miały wyższość nad prawem krajowym, a prawo krajowe nie powinno zmieniać zasad wskazanych w umowach.</p> <p>W przyszłych umowach można wprost zapisać postanowienia wynikające z przepisów art. 8 i 9 rozporządzenia (WE) 1072/2009 lub po prostu powołać te przepisy.</p>
19.	<b>art. 1 pkt 15 ustawy zmieniającej</b> (art. 32a UoTD)	TLP	Proponujemy następujące brzmienie początku art. 32a ust UoTD: <i>„art. 32a. Do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym”.</i>	Zakres przedmiotowy niniejszego przepisu nie zawiera wskazania, że chodzi również o kierowców posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego EFTA.

20.	<p><b>art. 1 pkt 15 lit. b ustawy zmieniającej</b> (art. 32b ust. 5 pkt 2a UoTD)</p>	TLP	<p>Proponujemy zweryfikować obecne, jak i projektowane regulacje (niniejszy projekt oraz projekt wniesiony do Sejmu w dniu 25 sierpnia br.) pod kątem ich kompletności i spójności w zakresie wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami, dla których prowadzenia wymagane jest prawo jazdy kategorii B lub B+E, przeprowadzanych pod kątem ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.</p> <p>Należy rozważyć wprowadzenie dla tych kierowców dodatkowego kodu w prawie jazdy z dalszymi konsekwencjami (kwestia uregulowania ważności tego kodu etc.).</p>	<p>Odnosząc się do propozycji nowej jednostki redakcyjnej wprowadzającej obowiązek przedkładania odpowiednich dokumentów potwierdzających brak przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy należy wskazać, iż do Sejmu wpłynął w dniu 25 sierpnia 2021 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, któremu na dzień sporządzenia niniejszej tabeli nie nadano sejmowego numeru druku. W tym projekcie proponuje się m.in. wprowadzenie nowego dokumentu wymaganego od kierowców spoza UE i spoza EFTA – karty kwalifikacji kierowcy i zmianę m.in. przedmiotowego przepisu art. 32b UoTD oraz przepisów rozdziału 7a UoTD regulujących m.in. zakres badań lekarskich i psychologicznych kierowców wykonujących przewozy drogowe.</p> <p>Równoległe procedowanie nad tymi samymi jednostkami redakcyjnymi budzi niepokój o spójność ostatecznie przyjętych przepisów i o ewentualne luki w prawie.</p> <p>Dla przykładu można wskazać kwestie terminu pierwszych badań lekarskich i psychologicznych przeprowadzanych wobec kierowców posiadających kategorię B i B+E (niepodlegających kwalifikacji wstępnej i szkoleniom okresowym), której to regulacji być może przez przeoczenie nie potrafimy znaleźć w obecnym brzmieniu ustawy o transporcie drogowym, w propozycji nowelizacji złożonej do Sejmu w dniu 25 sierpnia, jak i w przedłożonym do konsultacji niniejszym projekcie.</p>
-----	--	-----	---	---

21.	<p><b>art. 1 pkt 15 ustawy zmieniającej</b> (art. 32f ust. 2 i 3 UoTD)</p>	TLP	<p>W art. 32f UoTD:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- proponujemy zmianę brzmienia tiret stanowiącego ostatni akapit na następujące:  <i>„– właściwy organ, o którym mowa w art. 32b, w drodze decyzji administracyjnej cofa świadectwo kierowcy i uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu.”</i></li> <li>- proponujemy dodanie ust. 2a w brzmieniu:  <i>„2a. W przypadku:</i> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>nie spełnienia przez przedsiębiorcę dodatkowych warunków, o którym mowa w ust. 1, lub</i></li> <li>2) <i>ponownym niewłaściwym wykorzystaniu świadectwa kierowcy w okresie roku od wydania decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 1</i></li> </ol> </li> <li>- <i>właściwy organ, o którym mowa w art. 32b w drodze decyzji administracyjnej zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców na okres jednego roku.”</i></li> <li>- proponujemy zmianę brzmienia ust. 3  <i>„3. W przypadku bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy, określonego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, organ, o którym mowa w art. 32b, cofa, w drodze decyzji administracyjnej, 1 wypis z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy i uzależnia wydawanie nowych świadectw kierowcy od dodatkowych warunków w celu zapobieżenia niewłaściwemu wykorzystaniu. Przepis ust. 2a stosuje się odpowiednio.”</i></li> </ul>	<p>Propozycja TLP ma na celu dostosowanie treści obecnie obowiązującego przepisu, przewidującego skrajnie krzywdzące przewoźników drogowych ich pracowników rozwiązanie, w którym automatyczną sankcją za naruszenia dotyczące świadectwa kierowcy oprócz zapłaty kary pieniężnej staje się m.in. brak możliwości przez rok od zakończenia postępowania ubiegania się o kolejne, nowe świadectwa dla zatrudnianych kierowców. Zwracamy uwagę, że taka sankcja uderza nie tylko w przedsiębiorcę, ale także we wszystkich zatrudnionych przez niego pracowników, od których wymagane jest okazywanie takiego świadectwa. Jeżeli ich świadectwo utraci ważność w okresie obowiązywania zakazu wydawania nowych świadectw, nie mogą oni dalej świadczyć pracy!</p> <p>Proponowane przez nas rozwiązanie będzie zarówno zgodne z przepisami unijnymi, bowiem art. 12 ust. 2 przewiduje w lit. c sankcję taką samą jak nasza propozycja, a jednocześnie będzie wychodziło naprzeciw utrzymującego się nadal braku kierowców zawodowych w transporcie i konieczności zatrudniania kierowców spoza UE.</p>
-----	--	-----	---	---

22.	<b>art. 1 pkt 16 ustawy zmieniającej</b> (art. 33 ust. 6 UoTD)	TLP	<p>Proponujemy w art. 33 UoTD:</p> <p>- po ust. 1 dodanie ust. 1a w brzmieniu:</p> <p><i>„1a. Przedsiębiorca wykonujący przewozy na potrzeby własne zobowiązany jest do zapewnienia wykonywania przewozów przez kierowców:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3) <i>zatrudnionych na podstawie umowy o pracę,</i></li> <li>4) <i>wobec których nie orzeczono prawomocnym wyrokiem zakazu wykonywania zawodu kierowcy, oraz</i></li> <li>5) <i>spełniających wymagania, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 1–4.”</i></li> </ol> <p>- nadanie nowego brzmienia ust. 6:</p> <p><i>„6. Wniosek o wydanie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, zawiera:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <i>informacje i dokumenty określone w art. 8 ust. 2 pkt 1–4 i 6 oraz ust. 3 pkt 5;</i></li> <li>2) <i>oświadczenie o zobowiązaniu się do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających warunki, o których mowa w ust. 1a.”</i></li> </ol>	<p>Zwracamy uwagę, że projektowany przepis art. 33 ust. 6 UoTD jest skonstruowany wadliwie. Zarówno w powoływanym odwołaniu do art. 5c ust. 1 pkt 4 UoTD, jak i w samej treści przepisu jest mowa o kierowcach współpracujących z przedsiębiorcą (samozatrudnionych). Zgodnie z definicją tych przewozów, warunkiem ich uznania jako przewóz na potrzeby własne jest ich <b>zatrudnienie!</b></p> <p>Po drugie, wprowadza on obowiązek przekładania dokumentów potwierdzających spełnienie przesłanek, nie będących uregulowanym w przepisach prawa materialnego warunkiem wydania wykonywania przewozów na potrzeby własne, ani warunkiem do wydania zaświadczenia. Jest to kolejny przykład projektowania przepisów proceduralnych UoTD, określających zakres dokumentacji niezbędnej do złożenia wniosku, bez projektowania przepisów materialnych, określających obowiązki lub warunki, które dokumentacja taka potwierdza.</p> <p>Ponadto, przepis ten wprowadza kaskadowe odesłania do wielu innych przepisów UoTD oraz w sposób niezrozumiały różnicuje wymagania wobec osób zatrudnionych oraz współpracujących (o ile intencją projektodawcy jest zmiana definicji przewozów na potrzeby własne).</p> <p>Ponadto, odnosząc się do samej treści ust. 6, powstaje wątpliwość, co należy przedstawić, jeżeli przedsiębiorca zatrudnia już omawianych kierowców. Stąd zamiast odnoszenia się wyłącznie do zamiaru zatrudnienia, projektowany przepis powinien raczej odnosić się do zobowiązania przedsiębiorcy do wykorzystywania w przewozach kierowców spełniających określone wymagania. Mając na uwadze powyższe, proponujemy nowy ust. 1a, a także zmianę brzmienia proponowanego przepisu ust. 6.</p>
23.	<b>art. 1 pkt 17 ustawy zmieniającej</b> (art. 38 ust. 4 UoTD) powiązany z <b>art. 1 pkt 13 ustawy zmieniającej</b> (art. 16b ust. 6-8 UoTD)	TLP	<p><i>Proponujemy skreślenie wobec zmian - zaproponowanych pod <b>pozycją 17 tabeli</b> - w art. 16b UoTD.</i></p>	<p><i>Proponujemy skreślenie wobec zmian - zaproponowanych w <b>pozycji 17 tabeli</b> - w art. 16b UoTD.</i></p>

24.	<b>art. 1 pkt 20 lit. d tiret drugie ustawy zmieniającej</b> (art. 55 ust. 1c UoTD)	TLP	<p><i>Proponujemy wykreślenie tej propozycji zmiany albo wprowadzenie w art. 4 pkt 4 UoTD nowej definicji, określającej precyzyjnie omawiane pojęcia.</i></p> <p><i>W przypadku wprowadzenia ww. definicji i pozostawienia obecnie projektowanego art. 55 ust. 1c UoTD, należy dokonać odpowiedniej zmiany w art. 92a ust. 11 UoTD, włączającej wykonawcę i podwykonawcę do podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia.</i></p>	<p>Skoro w wyliczeniu do przepisu wskazuje się, iż chodzi „w szczególności” o wymienione tam podmioty, to wydaje się, iż nie istnieje <i>ratio legis</i>, aby dodatkowo wskazywać kolejne, tym bardziej, że i tak przepis ten będzie miał do nich zastosowanie, a samo ich znaczenie, tj. „<i>podwykonawca</i>”, „<i>wykonawca</i>” jest bardzo szerokie i względnie, co oznacza, iż może pozostawiać wątpliwości interpretacyjne, np. względem czego lub kogo taki podmiot jest wykonawcą, czy podwykonawcą.</p> <p>Dodatkowo zauważamy, że fakt użycia w motywie 24 preambuły do rozporządzenia UE 2020/1055 oraz w nowym art. 14a tego rozporządzenia, ww. pojęć, nie oznacza konieczności ich kopiowania do przepisów krajowych, tym bardziej, że z kontekstu całego ww. pkt 24 pojęcia te zostały użyte jako oznaczenie wielu różnych podmiotów zaangażowanych w transport drogowy, którzy nie są przewoźnikami drogowymi.</p> <p>Nadmieniamy również, iż w katalogu podmiotów odpowiedzialnych za naruszenia, określonym w art. 92a ust. 11, nie wskazano ww. wykonawcy i podwykonawcy.</p>
25.	<b>art. 1 pkt 26 lit. b ustawy zmieniającej</b> (art. 87 ust. 6 UoTD)	TLP	<p>W proponowanym przepisie art. 87 ust. 6 UoTD proponujemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skreślenie wyrazów „art. 87” oraz „ustawy”.</li> <li>- dodanie na koniec części wspólnej, następujących wyrazów poprzedzonych przecinkiem:</li> </ul> <p><i>„bez uszczerbku dla prawa przedstawiania tych dowodów w toku postępowania administracyjnego, karnego lub w sprawach o wykroczenie.”.</i></p>	<p>Pierwsza propozycja ma charakter porządkujący, celem realizacji zasad poprawnej legislacji (odwołania do ustępów w ramach tego samego artykułu nie wymagają wskazywania jego numeru).</p> <p>Propozycja druga ma na celu doprecyzowanie proponowanego przepisu oraz przeciwdziałanie mogącym występującym w praktyce ograniczeniom dowodowym w stosunku do przedsiębiorców, których kierowcy nie zgłosili uwag do protokołu kontroli i nie skorzystali z projektowanego prawa do kontaktu podczas czynności kontrolnych.</p> <p>Zwracamy uwagę, że zgodnie z wykształconą linią orzecniczą sądów administracyjnych, postępowanie kierowcy, szczególnie w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas kontroli, ma niestety istotne skutki dowodowe dla przedsiębiorcy. Postępowanie takie może bowiem w dzisiejszym stanie prawnym albo umożliwić podważanie na dalszym etapie, przyjętych przez kontrolujących ustaleń faktycznych (jeżeli kierowca wykaże postawę aktywną, zgłosi zastrzeżenia, czy uwagi) albo całkowicie zamknąć możliwość podważenia stanu faktycznego stwierdzonego podczas kontroli (jeżeli kierowca wykaże postawę bierną i milcząco przyzna wskazane przez organ fakty). Dzieje się tak, ponieważ w ocenie ww. sądów, protokół kontroli stanowi dokument urzędowy, i tym samym korzysta z wiarygodności ustaleń w nim zawartych. Skoro ustaleń tych nie zakwestionował kierowca, który „na gorąco” może odnieść się do wszystkich czynności kontrolujących, to na dalszym etapie postępowania nie będzie mógł ich zakwestionować przedsiębiorca, któremu w takiej sytuacji pozostaną już tylko zarzuty dotyczące naruszenia prawa materialnego (patrz wyroki sądów: NSA - sygn. akt: II GSK 89/90, WSA - sygn. akt: VI SA/Wa 1482/07, czy WSA - sygn. akt: SA/Ke 855/13).</p> <p>Dlatego też prosimy o uwzględnienie naszej propozycji.</p>

26.	<b>art. 1 pkt 30 ustawy zmieniającej</b> (załącznik nr 1 do UoTD)		W art. 1 pkt 30 ustawy zmieniającej proponujemy: - skreślić lit. a, b i d, - w proponowanej w lit. c nowej pozycji 5.7 załącznika do UoTD proponujemy wykreślenie z opisu naruszenia wyrazów „ <i>lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną</i> ” i zmianę wysokości proponowanej kary na 100 złotych.	Proponowane w lit a, b i d zmiany zwiększają jedynie represyjność polskich przepisów transportowych wobec kierowców bez szczególnego uzasadnienia. Nie są one także związane z wprowadzeniem nowych rodzajów naruszeń związanych ze zmianami wprowadzonymi Pakietem mobilności. Stąd proponujemy ich wykreślenie. Z kolei zaproponowana nowa jednostka redakcyjna wprowadza odpowiedzialność kierowcy za odebranie w kabinie lub w miejscu niewłaściwie wyposażony regularnego odpoczynku i odpoczynku trwającego dłużej niż 45 godzin. Uważamy, że odbiór w kabinie takiego odpoczynku w większości przypadków wynika z braku odpowiedniej infrastruktury drogowej w całej Europie (ta okoliczność była także podnoszona przez przedstawicieli organizacji społecznych, ale i przedstawicieli Rządu także podczas prac nad Pakietem mobilności), a na wyposażenie miejsca noclegowego kierowca nie ma wpływu. Dlatego też proponujemy zmianę opisu naruszenia i obniżenie proponowanej stawki kary nakładanej na kierowcę.
27.	<b>art. 1 pkt 31 ustawy zmieniającej</b> (załącznik nr 3 do UoTD)	TLP	W art. 1 pkt 31 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a: · skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pkt 1.1, pkt 1.1a oraz pkt 1.7.1 · w pozycji pkt 1.7.1 zmienić wysokość kary pieniężnej na 150 złotych - w lit. c skreślić wszystkie proponowane pozycje z wyjątkiem pozycji pkt 5.10.1, w której proponujemy zmianę opisu naruszenia na: <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną”,</i> a także zmianę wysokości kary na 200 złotych za każdego kierowcę - w lit. skreślić wszystkie proponowane pozycje, z wyjątkiem pozycji pkt 6.1.1, pkt 6.1.2, pkt 6.1.3, pkt 6.1.5, pkt 6.1.6, pkt 6.2.1 oraz pkt 6.3.1.	Znacząca większość zaproponowanych zmian nie ma związku z wdrożeniem Pakietu mobilności, ochroną polskiego rynku transportu drogowego, czy też ze zwalczaniem najbardziej jaskrawych przejawów nieuczciwej konkurencji. Stąd odbieramy je jako nieuzasadnione zwiększenie represyjności wobec branży. Szczególnie, że co wielokrotnie podkreślaliśmy w orzecznictwie pracodawca <i>de facto</i> odpowiada na zasadach ryzyka i nie ma możliwości skorzystania nawet z tych wątpliwych przesłanek ekskulpacyjnych (kontratypów), które zawarte są ustawie. Zawsze, spotykamy się ze stwierdzeniem, że pracodawca jako profesjonalny uczestnik rynku mógł zapobiec naruszeniu - co w realnym życiu gospodarczym nie jest prawdą. Stąd proponujemy wykreślenie wszystkich pozycji, z wyjątkiem tych, które: <ul style="list-style-type: none"> <li>• usuwają lukę związaną z wdrożeniem Pakietu mobilności,</li> <li>• są naruszeniami intencjonalnymi i godzącymi w istotny sposób w bezpieczeństwo ruchu drogowego, polski rynek transportowy oraz uczciwą konkurencję.</li> </ul> Jednocześnie zaproponowaliśmy zmianę opisu naruszenia w zakresie odbioru regularnego odpoczynku tak, aby było ono związane z intencjonalnymi działaniami pracodawcy, a nie z okolicznościami na które nie miał wpływu (np. brak miejsc noclegowych i parkingowych, albo samowola kierowcy, który mimo organizacji pracy nie zastosował się do wymaganego prawem unijnym zachowania. Zaproponowaliśmy także zmianę wysokości kary, gdyż jej wysokość wskazana w projekcie, wobec wspomnianego wyżej powszechnego braku miejsc parkingowych o noclegowych jest niesprawiedliwa i niemoralna!

28.	<b>art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej</b> (załącznik nr 4 do UoTD)	TLP	W art. 1 pkt 32 ustawy zmieniającej proponujemy: - w lit. a skreślić pozycje pkt 4.1, pkt 4.4 i pkt 4.5 - w lit. b w pozycji 14 proponujemy: · zmianę opisu naruszenia na <i>„Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną”,</i> · a także zmianę wysokości kary na 50 złotych za każdego kierowcę - w lit. c skreślić pozycje pkt 15.1, pkt 15.2 i 17 - w lit. d zmienić w pozycji pkt 20 wysokość kary pieniężnej na 50 złotych.	Uzasadnienia analogiczne jak w <b>pozycji 27 tabeli</b> dla zmiany art. 1 pkt 31
29.	<b>załącznik nr 4 do UoTD</b>	TLP	W załączniku nr 4 proponujemy skreślić pozycje pod numerem pkt 4.7	Zarządzający transportem nie uczestniczy w procesie wydawania karty kierowcy i nie ma uprawnień do weryfikacji składanych przez kierowcę do PWPW dokumentów! Cały proces odbywa się poza przedsiębiorstwem! Stąd przypisanie naruszenia, a w szczególności naruszenia o kategorii NN osobie zarządzającej transportem jest jakimś totalnym nieporozumieniem, i tym samym jest niesprawiedliwe i niemoralne!



30.	<p><b>art. 2 pkt 1 ustawy zmieniającej</b> (art. 2 pkt 7 UoCPK)</p>	TLP	<p>W przypadku, nie przyjęcia propozycji nowego przepisu art. 261 UoCPK (<b>pozycja 40 tabeli</b>), proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK i nadać mu następujące brzmienie:</p> <p><i>„7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:</i></p> <p><i>a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub</i></p> <p><i>b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego.”</i></p>	<p>Należy zwrócić uwagę na fakt, iż powoływany w uzasadnieniu do ustawy wyrok Trybunału Konstytucyjnego odnosi się w swoim przedmiotowym zakresie do przewozów międzynarodowych, a tym samym nie można powoływać się na ten wyrok w kontekście zadań służbowych wykonywanych w kraju.</p> <p>TLP zdaje sobie oczywiście sprawę, że Sąd Najwyższy mając własny pogląd na podróż służbową kierowców, w co najmniej kilku uchwałach i wyrokach tworzył samoistne normy prawne w drodze kontrowersyjnej wykładni przepisów Kodeksu pracy. Takie nieuprawnione – w ocenie TLP – zastępowanie organów stanowiących prawo przez Sąd najwyższy grozi oczywiście permanentnym brakiem pewności prawa zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców.</p> <p>Niemniej jednak zaproponowane uchylenie przepisów art. 2 pkt 7 UoCPK i art. 21a UoCPK (art. 2 pkt 8 ustawy nowelizującej) rozwiązując problemy braku stabilności orzeczniczej i związanego z tym braku pewności prawa rodzi kolejne bardzo poważne konsekwencje.</p> <p>Te konsekwencje to z jednej strony brak rekompensaty zwiększonych kosztów utrzymania wynikających z pracy mobilnej dla kierowców wykonujących przewozy drogowe krajowe, jak i tych, którzy wykonują wyłącznie przewozy międzynarodowe zwolnione z delegowania (rekompensatę zwiększonych kosztów utrzymania dla kierowców wykonujących przewozy w reżimie delegowania stanowi wynagrodzenie równe wynagrodzeniu pracowników na analogicznych stanowiskach zatrudnionych w państwach przyjmujących).</p> <p>Z drugiej strony, gdyby pracodawcy zdecydowali się – wobec braku kierowców na rynku pracy – kompensować te koszty wyłącznie w drodze podniesienia wysokości wynagrodzenia, to zarówno oni, jak i ich pracownicy ponieśliby znaczne koszty wynikające z objęcia tych dodatkowych świadczeń – elementów wynagrodzenia – składkami na ubezpieczenie społeczne i podatek dochodowy.</p> <p>Oznacza to drastyczną i skokową podwyżkę kosztów pracy w całym transporcie drogowym, a także we wszystkich innych działach gospodarki narodowej obsługiwanej przez przewoźników, jak i zatrudniających własnych kierowców. Dotyczy to także podmiotów takich jak organy administracji publicznej, służby, placówki medyczne i kolumny sanitarne.</p> <p>Kwotę obciążeń dla samej branży TSL wynikającej z kumulacji „usunięcia” podróży służbowej oraz wejścia przepisów Pakietu Mobilności w OSR oceniono na 14 miliardów złotych rocznie. Przy takim obciążeniu trzeba będzie zlikwidować około kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy i zlikwidować kilkanaście tysięcy przedsiębiorstw, z których 8% to firmy MSP!</p> <p>Aby rozwiązać ww. problemy TLP zaproponowało rozwiązania i konkretne nowe przepisy art. 261 UoCPK (<b>pozycja 40 tabeli</b>). Gdyby jednak propozycja tych rozwiązań nie została przyjęta proponujemy utrzymać uchylany przepis</p>
-----	---	-----	--	---

				<p>w zmienionym brzmieniu, a także odpowiednią modyfikacją art. 21a UoCPK (<b>pozycja 36 w tabeli</b>) oraz nowy przepis art. 21b UoCPK (<b>pozycja 37 tabeli</b>).</p>
31.	<p><b>art. 2 pkt 2 ustawy zmieniającej</b> (art. 8 ust. 2 i 3 UoCPK)</p>	TLP	<p>Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 2 ustawy zmieniającej</p>	<p>Zaproponowany przepis art. 8 ust. 2 i 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jest niezgodny z przepisami rozporządzenia WE 561/2006, które przewiduje możliwość rozpoczynania pracy i jej kończenia w różnych godzinach, a także podejmowanie pracy po odebraniu dobowego odpoczynku na nowo w tej samej dobie,</li> <li>• zakłada nie możliwą do realizacji fikcję prawną ze względu na specyfikę transportu drogowego, gdzie nie jest możliwe określenie stałych godzin rozpoczynania pracy (np. od 7 rano do 15-tej); przy czym niezależnie od wymagań rynku i możliwości jakie daje wszystkim unijnym przewoźnikom wspomniane rozporządzenie WE 561/2006, na godziny rozpoczęcia i zakańczania pracy mają wpływ zdarzenia losowe (zatory na drogach, przestoje, zmiana zlecenia ze strony klienta etc.),</li> <li>• powoduje, że pomimo obiektywnych czynników wynikających ze specyfiki transportu drogowego, które wymagają większej niż w innych branżach elastyczności pracy, nasza branża będzie miała mniej elastyczne rozkłady czasu pracy niż pozostałe gałęzie gospodarki narodowej, do których stosowany jest przepisy art. 140<sup>1</sup> § 1 Kodeksu Pracy (możliwość przewidywania w rozkładzie czasu pracy różnych godzin rozpoczynania pracy) oraz § 4 (ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych),</li> <li>• nie ma związku z przepisami Pakietu mobilności.</li> </ul> <p>Ponadto, możliwość ustalania indywidualnego czasu pracy z różnymi godzinami jest nie tylko uprawnieniem pracodawcy, ale także uprawnieniem pracowniczym!</p> <p><b>Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej!</b></p> <p>Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu</p>

32.	<b>art. 2 pkt 3 ustawy zmieniającej</b> (art. 9 ust. 7 UoCPK)	TLP	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 3 ustawy zmieniającej	<p>Przepisy art. 5 ust. 6 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę wymienia enumeratywnie składniki wynagrodzenia, które nie podlegają zaliczeniu na poczet minimalnego wynagrodzenia. Wśród nich nie wymieniono wynagrodzenia z tytułu dyżurów! Dlatego też niezrozumiałym jest dla nas zaproponowanie, aby na zasadzie wyjątku od przepisów obowiązujących w gospodarce narodowej, wyłączyć możliwość wliczania tego składnika w skład minimalnego wynagrodzenia w transporcie drogowym. Szczególnie, że ta branża to przed bolesnym wyzwaniem i załamaniem wywołanym wdrażaniem w lutym 2022 roku kolejnych przepisów pakietu Mobilności.</p> <p><b>Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej!</b></p> <p>Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.</p>
-----	--	-----	---	---

33.	<b>art. 2 pkt 4 ustawy zmieniającej</b> (art. 11 ust. 2a UoCPK)	TLP	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 4 ustawy zmieniającej	<p>Zaproponowany przepis oznacza de facto wprowadzenie obowiązku ustalania rozkładu czasów pracy (harmonogramu, grafiku) na okres minimum miesiąca na tydzień wcześniej dla wszystkich kierowców przewożących rzeczy.</p> <p>Jest to nie możliwa do realizacji fikcja prawna, której jedynym efektem będzie jedynie wygenerowanie olbrzymiej liczby nadgodzin i utrudnienie w elastycznej realizacji w wynikających z rozporządzenia WE 561/2009 systemów 3 na 1 lub 2 na 1 (da lub trzy tygodnie pracy na jeden tydzień odpoczynku).</p> <p>Żaden, podkreślamy żaden przewoźnik wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe nie jest w stanie zaplanować przewozów tak, aby mogły one być wykonywane w zaplanowanych z dużym wyprzedzeniem terminach, a co dopiero godzinnych. Przewóz rzeczy to nie wykonywanie przewozów pasażerskich według rozkładu jazdy!</p> <p>Dodatkowo, pragniemy wskazać że firmy należące do kategorii MSP bardzo często wykonują przewozy drogowe z tzw. spot-u, korzystając z giełd i platform informatycznych. Przewoźnicy wykonujący takie przewozy nie wiedzą kiedy i gdzie (na jakiej destynacji) znajdą zlecenie transportowe nawet w okresie 24 godzinny! Zaproponowany przepis uniemożliwi im dalsze wykonywanie przewozów drogowych i oznacza konieczność likwidacji firmy!</p> <p><b>Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli), w art. 2 pkt 6 (pozycja 35 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej!</b></p> <p>Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.</p>
34.	<b>art. 2 pkt 5 ustawy zmieniającej</b> (art. 15 ust. 1 UoCPK)	TLP	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 5 ustawy zmieniającej	Proponujemy skreślić, w związku z uwagami do art. 2 pkt 14 i 15 ( <b>pozycja 42 w tabeli</b> )

35.	<b>art. 2 pkt 6 ustawy zmieniającej</b> (art. 20 ust.1a UoCPK)	TLP	Proponujemy skreślić proponowany przepis art. 2 pkt 6 ustawy zmieniającej	<p>Przepis art. 20 ust. 1a jest kolejną propozycją nie mającą odpowiednika w przepisach Kodeksu Pracy, a jej jedynym celem jest „nabijanie godzin nadliczbowych”. Nie ma uzasadnienia dlaczego akurat w branży, w której wymagana jest duża elastyczność pracy wprowadza się zasady bardziej restrykcyjne i kosztotwórcze od zasad wynikających dla pozostałych branż w kodeksie pracy.</p> <p><b>Konsekwencją zaproponowanego przepisu, wraz ze zmianami o których mowa w art. 2 pkt 2 (pozycja 31 tabeli), w art. 2 pkt 3 (pozycja 32 tabeli), w art. 2 pkt 4 (pozycja 33 tabeli), w art. 2 pkt 5 (pozycja 34 tabeli) będzie łączny wzrost kosztów pracy o 30%, co zważywszy sięgającą co najwyżej kilku procent marżę w przewozach drogowych oznacza natychmiastową ujemną rentowność i kryzys na całym rynku krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych, a także potężny impuls inflacyjny dla całej gospodarki narodowej!</b></p> <p>Dlatego proponujemy skreślenie tego przepisu.</p>
36.	<b>art. 2 pkt 8 ustawy zmieniającej</b> (art. 21a UoCPK)	TLP	<p>Proponujemy utrzymać uchylany przepis art. 2 pkt 7 UoCPK z następującym brzmieniem:</p> <p>Art. 21a. Kierowcy wykonujący krajowe przewozy drogowie w podróży służbowej, przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.</p>	<p>W przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26<sup>1</sup> UoCPK (<b>pozycja 40 tabeli</b>) proponujemy utrzymanie proponowanego przepisu wraz z jednoczesną jego modyfikacją, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1 (<b>pozycja 30 w tabeli</b>).</p>

37.	<p><b>art. 2 pkt 9 ustawy zmieniającej</b> (art. 21b UoCPK)</p>	TLP	<p>W nowym art. 21b UoCPK proponujemy następujące nowe brzmienie:</p> <p><i>„Art. 21b. 1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> §1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. kodeks pracy.</i></p> <p><i>2. Kierowcę wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych uznaje się za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych .”</i></p>	<p>W przypadku nie przyjęcia propozycji dodania po art. 26 UoCPK nowego przepisu art. 26<sup>1</sup> UoCPK (<b>pozycja 40 tabeli</b>) proponujemy dodanie nowego przepisu art. 21b UoCPK, co jest konsekwencją zaproponowanej przez nas alternatywnej zmiany w art. 2 pkt 1 (<b>pozycja 30 w tabeli</b>) i art.2 pkt 8 (<b>pozycja 36 tabeli</b>)</p> <p>W związku z likwidacją w art. 2 pkt 1 (<b>pozycja 30 tabeli</b>) możliwości wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej w ramach przepisów UoCPK, należy jednoznacznie ustalić stan prawny, w szczególności w kontekście obowiązujących przepisów Kodeksu pracy.</p> <p>Każde umowne określenie miejsca wykonywania pracy może bowiem być skutecznie podważane w roszczeniach pracowniczych, a brak stabilności linii orzeczniczej, a także wywodzenie samoistnych norm prawnych w drodze uchwał Sądu Najwyższego powoduje brak pewności prawa po stronie przedsiębiorców i może generować olbrzymie koszty podobne do tych, które dotknęły branżę w wyniku uchwał Sądu Najwyższego kolejno z 2008 i 2014 roku. Dlatego też zaproponowaliśmy brzmienia przepisu art. 21b ust. 1 UoCPK.</p> <p>Wspomniana wyżej zmiana możliwości wykonywania zadań służbowych w formie podróży służbowej przez kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy, wraz z obowiązkiem wypłacania wynagrodzenia w wysokości takiej samej jak wynagrodzenie pracowników państwa przyjmującego, w którym kierowca wykonuje pracę objętą przepisami o delegowaniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dla pracodawców generuje olbrzymi wzrost kosztów pracy od 20 do 80%, oszacowany w OSR dla całej branży na poziomie 14 mld złotych;</li> <li>• dla pracowników zmniejszenie wypłaty netto, ze względu na brak składników kompensacyjnych koszty utrzymania zwolnionych z składek na ubezpieczenie społeczne.</li> </ul> <p>Tym samym kierowcy i ich pracodawcy znaleźliby się de facto w gorszej sytuacji niż pozostali polscy pracownicy i przedsiębiorcy wykonujący usługi za granicą, wobec których stosowane są przepisy § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe.</p> <p>Aby zrównać sytuację kierowców i ich pracodawców z innymi sektorami gospodarki narodowej proponujemy nowy przepis art. 21b ust. 2 UoCPK. W wyniku uznania kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za pracownika zatrudnionego za granicą u polskiego pracodawcy, będzie możliwe stosowanie wspomnianego przepisu rozporządzenia MPiPS.</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie nie uszczupli przychodów ZUS w stosunku do obecnego stanu. Wręcz przeciwnie, ze względu na algorytm naliczania kwoty zwolnionej z oskładkowania, odnoszący się do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, przychody ZUS ulegną zwiększeniu - realna podstawa składki ulegnie zwiększeniu do wysokości minimum wspomnianego przeciętnego wynagrodzenia.</p>
-----	---	-----	---	--

38.	<p><b>art. 2 pkt 11 ustawy zmieniającej (art. 25 UoCPK )</b></p>	TLP	<p>Proponujemy zmianę brzmienia art. 25 na następującą:</p> <p><b>Wariant I (preferowany)</b></p> <p>„Art. 25. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy na zasadach określonych w art. 149 ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy i w przepisach wydanych na podstawie art. 298<sup>1</sup> tej ustawy, z uwzględnieniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zapisów na wykresówkach;</li> <li>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności;</li> <li>5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</li> </ol> <p><b>Wariant II</b></p> <p>Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego zatrudnionego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.</p> <p>2. Ewidencja obejmuje pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6) zapisów na wykresówkach;</li> <li>7) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>8) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>9) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności; 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.</li> </ol> <p>3. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.</p> <p>4. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.</p> <p>5. Ewidencję czasu pracy pracodawca:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;</li> <li>2) przechowuje i archiwizuje na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 298<sup>1</sup>. ustawy z dnia 24 czerwca 1974 – Kodeks pracy”.</li> </ol>	<p>Zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury brzmienie art. 25 UoCPK stanowi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przeniesienie treści art. 149 § 1 Kodeksu pracy do ww. art. 25,</li> <li>• dostosowanie zasad prowadzenia, przechowywania i udostępniania ewidencji czasu pracy kierowców do przepisów rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej,</li> <li>• wskazanie źródeł informacji zawartych w ewidencji czasu pracy specyficznych dla pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe.</li> </ul> <p>Mając na uwadze spójność systemu prawa pracy i pochodnych branżowych przepisów jest to krok we właściwym kierunku, z zastrzeżeniem, że:</p> <p>- okresy przechowywania i archiwizowania ewidencji czasu pracy nie są do końca adekwatne do okresów wskazanych we wspomnianym wyżej rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej,</p> <p>- niezrozumiałym jest nie uwzględnienie przepisu art. 149 § 2 Kodeksu pracy stanowiącego, że „w stosunku do pracowników objętych systemem zadaniowego czasu pracy, pracowników zarządzających w imieniu pracodawcy zakładem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub za pracę w porze nocnej nie ewidencjonuje się godzin pracy”.</p> <p>TLP zwraca uwagę na fakt, że pomimo dopuszczenia przez polskiego ustawodawcę ogólnej zasady prawa pracy o nieewidencjonowaniu godzin pracy we wskazanych wyżej okolicznościach, odnoszącej się przede wszystkim do pracowników stacjonarnych, w stosunku do pracowników wysokomobilnych gdzie ewidencjonowanie tych godzin jest szczególnie utrudnione, proponuje się odstępianie od tej zasady! Jest to dla nas bulwersujące, gdyż zamiast uwzględniać specyfikę branży i ułatwiać spełnianie wymagań, utrudnia się funkcjonowanie firm transportowych pogarszając ich możliwości nawet w stosunku do pozostałych branż gospodarki narodowej. Szczególnie oburzający jest fakt, że takie podejście nie ma nawet jakiegokolwiek mocnego i racjonalnego uzasadnienia oprócz spełnienia postulatów związków zawodowych, które widocznie nie mają jakiegokolwiek pojęcia o pracy kierowcy w transporcie drogowym rzeczy.</p> <p>Proponujemy uproszczenie zaproponowanego przepisu przy jednoczesnym uwzględnieniu pełnych zasad określonych w prawie pracy.</p>
-----	--	-----	--	--

39.	<b>art. 2 pkt 12 ustawy zmieniającej</b> (art. 26 UoCPK)	TLP	<p style="text-align: center;"><b>Wariant I</b></p> <p>Proponujemy uchylić art. 26 UoCPK w całości.</p> <p style="text-align: center;"><b>Wariant II</b></p> <p>W przypadku, gdyby propozycja skreślenia nie została przyjęta należy zmienić brzmienie art. 26 ust. 2 na następujące:</p> <p><i>„2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b.”</i></p>	<p>Zaproponowany przepis art. 26 ust. 1 stanowi w istocie powtórzenie stosowanego przepisu art. 10 ust. 1 rozporządzenia WE 561/2006, który jest stosowany wprost. Zgodnie z tym rozporządzeniem stosuje się go wobec wszystkich wykonujących przewozy na rzecz przedsiębiorstwa kierowców. Zarówno tych zatrudnionych w oparciu o umowę o pracę, jak kierowców „samozatrudnionych”. Tym samym przepis ten jest zbędny i powinien zostać skreślony w całości, albowiem dyspozycja unijnego rozporządzenia wyczerpuje także postanowienia proponowanego ust. 2.</p> <p>W przypadku, gdyby mimo to projektodawca podjął decyzję o jego pozostawieniu, to należy wskazać, że przepis ust. 2 stosuje się jedynie wobec osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b – czyli tych które wykonują przewozy na rzecz konkretnego przedsiębiorstwa (przewoźnika). Trudno bowiem mówić o wynagrodzeniu lub podobnym świadczeniu mającym cechy wynagrodzenia w przypadku przewoźnika świadczącego usługi na rzecz innych podmiotów, takich jak nadawcy lub spedytorzy, nawet w sytuacji gdy prowadzi on samodzielnie jeden ze swoich pojazdów, którymi wykonywane są w jego przedsiębiorstwie usługi przewozowe.</p>
-----	---	-----	---	--



40.	<b>Art. 26<sup>1</sup> UoCPK</b>	TLP	<p>Po art. 26 UoCPK proponujemy dodać art. 26<sup>1</sup> UoCPK w brzmieniu:</p> <p><i>„Art. 26<sup>1</sup>. 1. Kierowcom wykonującym zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lit. a, przysługuje w ramach wynagrodzenia dodatek za pracę mobilną.</i></p> <p><i>2. Dodatek, o którym mowa w ust. 1,:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1) nie stanowi składnika zaliczanego do podstawy minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207).</i></li> <li><i>2) nie stanowi podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, o których mowa ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych,</i></li> <li><i>3) jest wolny od podatku dochodowego, o którym mowa ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.</i></li> </ol> <p><i>3. Przepis ust. 1 i 2 nie stosuje się do zadań wykonywanych za granicą objętych zagranicznymi krajowym przepisami wydanymi na podstawie dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zwanej dalej dyrektywą 96/71/WE oraz dyrektywy 2020/1057 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.</i></p> <p><i>4. Do wynagrodzenia kierowcy wykonującego zadania służbowe, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio przepisy o zasadach ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe wydane na podstawie ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych.</i></p> <p><i>5. Wysokość stawki dodatku dla kierowców wykonujących zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 1 pkt 4 lit. a, oraz szczegółowe zasady jego naliczania określi w drodze rozporządzenia minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw polityki społecznej.</i></p> <p><i>6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 6, minister właściwy do spraw transportu uwzględni odpowiednio:</i></p>	<p>Zaproponowany nowy przepis art. 26<sup>1</sup> UoCPK poprzez rozwiązania zaproponowane w ust. 1, 2, 5 i 6 wprowadzenie dodatkowego świadczenia pieniężnego, wypłacanego przez pracodawcę, które zrekompensowałoby utratę diet i ryczałtów za nocleg dla kierowców wykonujących::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• krajowe przewozy drogowe</li> <li>• międzynarodowe przewozy drogowe nie objęte przepisami o delegowaniu.</li> </ul> <p>Świadczenia te, podobnie jak diety i ryczałty, byłyby zwolnione z podatku dochodowego oraz nie byłby wliczane do podstawy naliczania składki na ubezpieczenie emerytalne i rentowe.</p> <p>Aby uchronić prawa pracownicze do godziwego wynagrodzenia, zaproponowanego świadczenia nie można by zaliczać na poczet płacy minimalnej</p> <p>Ww. propozycja nie uszczupla wpływów budżetowych i wpływów do zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Pozostałyby one (dla pracy w przewozach krajowych oraz przewozach międzynarodowych nie objętych delegowaniem) na podobnym co dotychczas poziomie.</p> <p>Z kolei rozwiązania zawarte w przepisach ust. 2 i 3 pozwalają na zastosowanie wobec międzynarodowych przewozów drogowych objętych przepisami o pracownikach delegowanych, istniejącymi w polskim prawie rozwiązaniami, z których korzystają inne branże polskiej gospodarki narodowej wysyłające pracowników do pracy za granicą. To rozwiązanie nie jest jak dotychczas podważane przez Komisję Europejską, ani przez inne państwa członkowskie, jako niedozwolona pomoc publiczna.</p> <p>Ww. propozycja spowoduje z jednej strony wzrost wpływów do budżetu państwa i do ZUS (poprzez ograniczenia odliczania od podstawy opodatkowania kwoty stanowiącej 1/3 wysokości diety, a w zakresie składek na ubezpieczenie społeczne poprzez algorytm zawarty w przepisach § 2 ust. 1 pkt 16 rozporządzenia MPiPS w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe odnoszący się do średniej płacy w gospodarce narodowej.</p> <p>Z drugiej strony ograniczy drastyczny wzrost kosztów pracy w przewozach typu cross-trade i kabotaż, który miałby miejsce w przypadku obliczania podatku i składek ubezpieczeniowych w oparciu o całe wypłacane wynagrodzenie równe wysokości wynagrodzenia miejscowych pracowników zatrudnionych w państwach przyjmujących.</p>
-----	----------------------------------	-----	---	--

			<ol style="list-style-type: none"> <li>1) konieczność ustalenia stawek dodatku odrębnie dla zadań służbowych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dla zadań służbowych wykonywanych poza jej granicami,</li> <li>2) maksymalną wysokość stawek dodatku za każdą dobę, w której wykonywane były zadania służbowe poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a, nie przekraczającą: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) 80 złotych za zadania służbowe wykonywane w kraju</li> <li>b) równowartość 60 euro za zadania służbowe wykonywane za granicą.</li> </ol> </li> <li>3) minimum 8 godzinny czas pracy poza miejscem, o którym mowa w art. 2 pkt 4 lit. a uprawniający do wypłaty dodatku wykonania zadania służbowe poza miejscem.</li> </ol>	<p>Wszystkie zaproponowane wyżej rozwiązania w art. 26<sup>1</sup> UoCPK ograniczyłyby katastrofę wynikającą z drastycznego wzrostu kosztów pracy, które samo Ministerstwo Infrastruktury oszacowało na ponad <b>14 miliardów złotych rocznie</b>.</p>
41.	<b>art. 2 pkt 13 ustawy zmieniającej</b> (art. 26d ust. 3 UoCPK)	TLP	<p>Proponujemy w art. 26:</p> <p>- zmienić brzmienie art. 26 ust. 3 na następujące:</p> <p>„3. Pracodawca prowadzi rejestr czasu pracy kierowców, o których mowa w art. 1 pkt 1b, w formie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zapisów na wykresówkach;</li> <li>2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;</li> <li>4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub</li> <li>5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1–4.”</li> </ol> <p>- po ust. 3 dodać ust. 4 i 5.</p> <p>„4. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w ust. 3, przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;</li> <li>2) przechowuje przez okres 2 lat lat po zakończeniu okresu nią objętego.</li> </ol> <p>5. Przedsiębiorca, o którym mowa w art. 1 pkt 1a prowadzi rejestr czasu pracy, którą wykonywał osobiście wykonując przewozy drogowe. Przepis ust. 3 i ust. 4 pkt 2 stosuje się odpowiednio.”</p>	<p>TLP zwraca uwagę na fakt, iż wynagrodzenia osób, o których mowa w art. 1 pkt 1a i 1b nie ustala się na podstawie czasu pracy, a tym bardziej nie stosuje się wobec tych osób przepisów o systemach czasu pracy, godzinach pracy nadliczbowej, wymiarze urlopu etc. Jediną regulacją jaka jest stosowana wobec tych osób są z jednej strony przepisy rozporządzenia WE 561/2006, a z drugiej strony krajowe przepisy wydane na podstawie i w zakresie dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.</p> <p>Tym samym ewidencja czasu pracy tych osób odnosi się jedynie do wymiaru czasu pracy i tylko w tym zakresie jest kontrolowana przez odpowiednie organy. Przedsiębiorcom i osobom samozatrudnionym nie przysługują jakiegokolwiek rozszczenia finansowe typowe dla stosunku pracy, od osoby lub podmiotu, na rzecz którego wykonują usługę!</p> <p>Tym samym propozycja stosowania całej jednostki redakcyjnej art. 25 w brzmieniu zaproponowanym w projekcie pozbawiona jest logiki i jakiegokolwiek ratio legis! Jaki jest cel trzymania danych o godzinach nadliczbowych, urlopach i to na dodatek przez 10 lat, skoro te okoliczności nie dotyczą tych osób! Szczególnie, że przepis art. 9 pkt dyrektywy 2002/WE stanowi o przechowywaniu rejestrów czasu pracy osób wykonujących działalność przewozową w transporcie drogowym przez okres 2 lat.</p> <p>W tym stanie rzeczy proponujemy odpowiednią zmianę brzmienia art. 26 UoCPK</p>

42.	<b>art. 2 pkt 14 i 15 ustawy zmieniającej</b> (art. 31aa i art. 31b UoCPK)	TLP	Skreślić art. 2 pkt 14 i 15	W naszej ocenie zaproponowane zmiany odbijają się niekorzystnie na efektywności działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu usług w zakresie komunikacji miejskiej lub komunikacji lokalnej. W szczególności dotyczy to wymogu, aby każda część na jaką została podzielona przerwa w pracy trwała co najmniej 15 minut, a już kuriozalnym jest wymóg, aby były one wykorzystane w trakcie jazdy. Nie będzie on możliwy do spełnienia do czasu wprowadzenia pojazdów w 100% autonomicznych. Do tego czasu kierowca w trakcie jazdy zobowiązany jest wykonywać wszelkie czynności związane z bezpiecznym prowadzeniem pojazdu, co raczej fizycznie uniemożliwia odbiór przerwy. Oczywiście w przypadku obsady dwuosobowej odbiór przerwy jest możliwy w trakcie jazdy pojazdu, niemniej zatrudnienie podwójnej obsady kierowców na każdy pojazd w komunikacji miejskiej, wobec braku kierowców wydaje się nam nie możliwy do spełnienia.
43.	<b>art. 10a ustawy zmieniającej</b>	TLP	Po art. 10 proponujemy dodanie art. 10a w brzmieniu:  <i>„Art. 10a. 1. Obowiązek przechowywania i archiwizowania ewidencji czasu pracy kierowców, o której mowa w art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców, w brzmieniu określonym niniejszą ustawą, stosuje się wobec kierowców 2których stosunek pracy został nawiązany począwszy od dnia 1 marca 2022 r.</i>  <i>2. W stosunku do przechowywania i archiwizowania ewidencji czasu pracy pozostałych kierowców, stosuje się przepisy art. 25 ust. 2 w dotychczasowym brzmieniu.”.</i>	Zaproponowany przepis jest analogiczny do rozwiązań obowiązujących w zakresie ewidencji czasu pracy innych niż kierowcy pracowników, w związku z przepisem § 19 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2018 r. w sprawie dokumentacji pracowniczej.  Ma to zapobiec sytuacji, w której pracodawca miałby obowiązek, którego nie mógłby spełnić nie mając możliwości odtworzenia odpowiedniej dokumentacji wstecz.
44.	<b>art. 11 ustawy zmieniającej</b>	TLP	Proponujemy zmianę brzmienia art. 11 na następujące;  <i>„Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z zastrzeżeniem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 2 lutego 2022 r..”</i>	Każda zmian przepisów prawa regulującego stosunek pracy wymaga jej wdrożenia przez pracodawcę, który to proces obejmować może: zmianę systemów czasu pracy, zmianę zasad ustalania wysokości wynagradzania, zmiany w zakładowych regulaminach, przygotowanie nowych rozkładów czasu pracy, wynegocjowanie, wypowiedzenie i zawarcie nowych lub zmianę dotychczasowych umów o pracę z pracownikami. TLP wskazywało wielokrotnie, iż takie procesy wymagają od kilku do kilkunastu miesięcy vacatio legis. Szczególnie że odpowiednie zmiany wewnątrz zakładowe muszą być przygotowane najpóźniej do 2 lutego 2022 r., od kiedy zaczną obowiązywać w transporcie drogowym kolejne przepisy Pakietu Mobilności oraz zagraniczne krajowe przepisy wydane na podstawie zmienionej dyrektywy o pracownikach delegowanych. Dlatego też proponujemy, aby przepisy art. 2 odnoszące się do zmian w ustawie o czasie pracy kierowców weszły w życie z ww. datą.