

Warszawa, 1 czerwca 2016 r.

TLP -26- 2016

Pan poseł **Jerzy Polaczek**

Przewodniczący Podkomisji Nadzwyczajnej
powołanej do rozpatrzenia rządowego
projektu ustawy o zmianie ustawy o
transportie drogowym (druk nr 459)

Szanowny Panie Przewodniczący,

W imieniu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” pragnę wyrazić zaniepokojenie zakresem zaproponowanych zmian i merytorycznymi rozstrzygnięciami zawartymi w projekcie ustawy o zmianie ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (druk nr 459). Dotyczy to w szczególności propozycji zaostrzenia kryteriów oceny przedsiębiorców w zakresie spełniania wymagań do wykonywania transportu drogowego. Projekt w tym kształcie wprost uderza w polską branżę transportową, w tych i tak niełatwych dla nas czasach (MiLOG, Loi Macron, delegowanie pracowników, zamykanie dostępu do rynków zachodnich i wschodnich).

Podczas, gdy rządy wszystkich innych państw europejskich podejmują faktyczne (a nie wyłącznie deklaratywne) działania na rzecz ochrony swoich przedsiębiorców i stworzonych przez nich miejsc pracy, u nas proponowane jest wdrożenie niekorzystnych dla branży regulacji. Projekt stanowi w wielu miejscach powielenie skrytykowanej przez całe środowisko transportowców propozycji nowelizacji ustawy o transporcie drogowym przedstawionej do konsultacji społecznej przez poprzednie kierownictwo ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju na początku 2015 r. W tym stanie rzeczy dziwić może brak konsultacji społecznych projektu prowadzonych przez obecny Rząd, a także brak prób nawiązania oficjalnego dialogu z zainteresowanymi środowiskami w sprawie tak kontrowersyjnego projektu.

Należy w tym miejscu wskazać, iż złe i niekorzystne dla przedsiębiorców i ich pracowników rozwiązania forsowane są niejako przy okazji działań podjętych na skutek prowadzonego przez Komisję Europejską postępowania przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie C-23/16. Stwarzać to może mylne wrażenie, iż całość propozycji zawartych w projekcie wynika z uwzględnienia zastrzeżeń Komisji Europejskiej. Tak jednak nie jest!

W uzasadnionej opinii z dnia 30 kwietnia 2015 r. Komisja Europejska wskazała jedynie, że poprzez brak ustanowienia krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego i brak połączenia go za pośrednictwem europejskiego rejestru (ERRU) krajowymi rejestrami elektronicznymi innych państw członkowskich Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 16 ust. 1 i 5 rozporządzenia nr 1071/2009. Tym samym w stanowisku Komisji Europejskiej nie ma jakiegokolwiek odniesienia do sposobu oceny dobrej reputacji przyjętego w polskiej ustawie o transporcie krajowym. A ten czy inny sposób dokonywania takiej oceny nie ma jakiegokolwiek wpływu i nie utrudnia ustanowienia rejestru! Więcej nawet, z raportu¹ opracowanego na zlecenie Komisji europejskiej wynika, że państwa członkowskie stosują za zgodą Komisji różne rozwiązania w tej sprawie. Tym samym zaproponowane zmiany odnoszące się do dobrej reputacji są wyłącznie inicjatywą wewnętrzną polskiej administracji rządowej, mającą na celu zaostrzenie oddziaływania sankcji nakładanych w Polsce oraz zagranicą na polskich przewoźników, której celu nie możemy ani zrozumieć, ani zaakceptować!

Odnosząc się do głównego celu, którego osiągnięcie ma zagwarantować przyjęcie projektu, czyli ustanowienia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zgodnie z Rozporządzeniem 1071/2009/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 roku *ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE*, musimy z przykrością stwierdzić, iż niezrozumiałym jest opóźnienie jego wdrożenia o ponad 3 lata! Niezrozumiałym jest także fakt, iż nie odnotowaliśmy jakiegokolwiek próby rozliczenia osób odpowiedzialnych za taki stan rzeczy, co źle rokuje na przyszłość, gdyż utrwała poczucie bezkarności u osób pełniących służbę cywilną, publiczną lub polityczną.

Jako przykład konsekwencji tego zaniedbania można wskazać, że polskie firmy transportowe mogą zostać pozbawione możliwości wykonywania przewozów z i na teren Francji. Wynika to z faktu, iż z dniem 1 lipca br. wchodzi w życie w tym kraju przepisy pakietu *Loi Macron* nakładające m.in. obowiązek na zagranicznych (w tym polskich) przewoźników wyposażenia kierowcy oraz przekazanie pełnomocnikowi na terenie Francji specjalnego zaświadczenia o oddelegowaniu zawierającego także dane dotyczące wpisu do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego. Brak lub nieprawidłowe wypełnienie tego zaświadczenia (dotyczy to także braku informacji o wpisie do rejestru) może skutkować nałożeniem kar w wysokości nawet do kilkudziesięciu tysięcy euro!

Tymczasem projekt ustawy przewiduje uruchomienie systemu Rejestru dopiero od 1 kwietnia 2017r., co oznacza, że przy dotrzymaniu tego terminu polscy przewoźnicy

¹ Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final report, Study contract no. MOVE/D3/2014 - 254

będą pozbawieni możliwości świadczenia usług na terenie Francji przez 9 miesięcy. W praktyce może to oznaczać upadłość tysięcy firm, a także zagrożenie likwidacją kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy dla kierowców. Należy pamiętać, że ponad 90% polskich firm działających na rynku międzynarodowych przewozów drogowych stanowią mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób (w tym liczna rzesza firm rodzinnych), dla których wielomiesięczna stagnacja będzie jednoznaczna z wyeliminowaniem z rynku, a Francja jest drugim co do wielkości rynkiem na którym operują nasi przewoźnicy.

Zdajemy sobie sprawę, że wdrożenie Rejestru jest procesem czasochłonnym, a jednym z etapów prac jest uchwalenie odpowiednich przepisów stanowiących podstawę prawną dla jego działania. Dlatego w naszej opinii zakres przedmiotowy projektu powinien zostać bezwzględnie ograniczony wyłącznie do przepisów umożliwiających utworzenie Rejestru, aby przez dyskusję nad kontrowersyjnymi innymi propozycjami nie blokować jego szybkiego utworzenia. **Dlatego wnosimy, o skreślenie z przedłożonego projektu niezwiązanych z ustanowieniem Rejestru następujących jednostek redakcyjnych: art. 1 pkt 1- 6 oraz art. 3-5.**

Jednocześnie uważamy, że niezbędnym jest przyjęcie przepisów przejściowych, które pozwolą uruchomić prowizoryczne rozwiązanie teleinformatyczne w oparciu o systemy teleinformatyczne zarządzane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (Centralna Ewidencja Naruszeń i ewidencję przedsiębiorców prowadzona przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego) **umożliwiające polskim przedsiębiorcom spełnienie wymagań francuskich.** Proponujemy, aby do złożenia propozycji odpowiednich przepisów w tej sprawie Podkomisja zobowiązała przedstawicieli administracji rządowej.

Niemniej jednak, jeżeli Komisja postanowi o procedowaniu przedłożonego projektu w całości, chciałbym odnieść się również do kwestii szczegółowych wskazując następujące szczególne uwagi:

Ad. Zmiany przepisów w zakresie badania spełniania wymogu dobrej reputacji

Projektowane przepisy zaostrzają z nieznanymi powodów warunki dobrej reputacji określone w Rozporządzeniu 1071/2009/WE. Co więcej, w działaniu projektodawcy można dostrzec pewien rodzaj niekonsekwencji, gdyż z jednej strony wprowadza się do projektu przepisy odnoszące się do Rozporządzenia Komisji 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r.², z drugiej zaś 9 maja br. w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego zostaje powołany specjalny zespół ds. „opracowania projektów aktów prawnych niezbędnych dla zapewnienia zgodności prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej w zakresie wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego”, którego

² Rozporządzenie Komisji z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

zadaniem jest: „analiza aktualnie obowiązującego prawa krajowego z zakresu objętego przepisami rozporządzenia 2016/403”³.

Przywołane wyżej rozporządzenie dotyczy wykazu kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów Unii Europejskiej, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji, a tym samym w najmniejszym stopniu nie dotyczy przepisów krajowych, o których mowa w art. 6 ust. 1a *Rozporządzenia 1071/2009*, a których również dotyczy przedłożona nowelizacja, ani tym bardziej procedury badania dobrej reputacji, którą swobodnie mogą kształtować państwa członkowskie. **Dotychczas Komisja Europejska nie zgłaszała zastrzeżeń co do prawidłowości implementacji przez Polskę tych przepisów, dlatego tym bardziej dziwi chęć jej zaostrożania.** Co więcej, problematyka dostępu do zawodu przewoźnika drogowego będzie przedmiotem nowelizacji prawa Unii Europejskiej w ramach tzw. „Inicjatyw drogowych”, dlatego w naszej opinii inicjatywa rządowa jest zdecydowanie przedwczesna.

Odnosząc się do poszczególnych propozycji, możemy stwierdzić, że:

- 1) W **art. 1 pkt. 1 lit. a** projektu:
 - a) W **tiret pierwszym** proponuje się nowe brzmienie pkt 6 w art. 7a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym. Zaproponowana zmiana ma charakter formalny i wynika ze zmiany art. 7d zaproponowanej w art. 1 pkt 2 projektu. W przypadku odrzucenia przez komisję art. 1 pkt 2 jej rozpatrywanie będzie bezprzedmiotowe.
 - b) W **tiret drugim** nakłada się obowiązek przedłożenia oświadczenia o niekaralności za poważne naruszenia przepisów Unii Europejskiej, podczas gdy celem utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego jest właśnie posiadanie przez organy wiedzy na temat naruszeń popełnionych przez podmioty działające w transporcie. Tym samym wymóg składania oświadczenia jest pozbawiony logiki, jak również jest sprzeczny z celem Rozporządzenia 1071/2009, jakim jest ograniczenie kosztów związanych z kontrolami zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i administracji.
- 2) W **art. 1 pkt 1 lit. b** projektu proponuje się zmianę brzmienia art. 7a ust. 6 ustawy o transporcie drogowym. Zaproponowana zmiana ma charakter formalny i związana jest ze zmianami zaproponowanymi w art. 1 pkt 1 lit. a. W przypadku odrzucenia przez komisję art. 1 pkt 1 lit. a jest ona bezprzedmiotowa.
- 3) W **art. 1 pkt 2 projektu** proponuje się zmianę przepisów art. 7d ustawy o transporcie drogowym. W stosunku do obecnie obowiązującego brzmienia tej jednostki redakcyjnej ustawy, propozycja wprowadza znacznie mniej korzystne rozwiązania z punktu widzenia przedsiębiorcy, osoby wchodzącej w skład organu przedsiębiorcy i osoby zarządzającej transportem. I tak w obecnie obowiązujących

³ Zarządzenie nr 18 /2016 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 5 maja 2016r., Dz. Urz. GITD z dnia 9 maja 2016r, poz. 18;

przepisach podstawą utraty dobrej reputacji są:

- prawomocny wyrok skazujący za określone przestępstwa **umyślne**,
- co najmniej **dwie** wykonalne decyzje administracyjne za naruszenie określonych przepisów,
- co najmniej **dwie** prawomocne kary grzywny za określone naruszenie.

W zaproponowanej zmianie **usunięto przesłankę „umyślności”** przy przestępstwach będących podstawą uznania utraty dobrej reputacji. Tym samym nawet nieumyślne przestępstwo będzie oznaczało konieczność zamknięcia przedsiębiorstwa i likwidacji utworzonych tamże miejsc pracy, albo zakaz wykonywania zawodu w przypadku osób zarządzających transportem. I tu należy tu wskazać, że w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 mowa jest o poważnych przestępstwach i najpoważniejszych naruszeniach, co należy utożsamiać przestępstwami o cięższym rodzaju gatunkowym niż np. nieumyślne występki. Zgodnie bowiem z art. 8 kodeksu karnego - zbrodnię można popełnić tylko umyślnie; występki można popełnić także nieumyślnie, jeżeli ustawa tak stanowi. Dla przykładu można wskazać przypadek, gdy przedsiębiorca będący osobą fizyczną nieumyślnie spowoduje wypadek drogowy, w którym poszkodowany odniesie obrażenia powodujące niezdolność do pracy powyżej 7 dni. W takim przypadku konieczne będzie zlikwidowanie przedsiębiorstwa dającego pracę nawet kilkuset osobom. **Dlatego też uważamy, iż zaostrzenie wymagań w tym zakresie jest niezgodne z ww. przepisem rozporządzenia (WE) 1071/2009 oraz ze zdrowym rozsądkiem!**

Na marginesie tej propozycji o zaostrzeniu wymagań wobec przedsiębiorców i ich pracowników w zakresie karalności można ze smutkiem stwierdzić, że troska o właściwą reputację obejmuje wyłącznie obywateli, z pominięciem urzędników. W rządowym projekcie nie odnaleźliśmy bowiem propozycji odpowiedniej zmiany przepisów art. 53 ust. 3a pkt 4 i art. 76 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym stanowiących odpowiednio o wymaganiach stawianych w zakresie niekaralności dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz dla Inspektorów Transportu Drogowego. W obu tych przypadkach powołane przepisy stanowią o wyłączeniu wyłącznie za skazaniu za przestępstwa umyślne, jako przeszkodzie do pełnienia tych funkcji! Prowadzi to do paradoksu: nawet wysoki urzędnik szef organu centralnego może mieć gorszą reputację, niż kontrolowany przez podległą mu służbę przedsiębiorca albo zwykły pracownik tego przedsiębiorcy! Nie wydaje się to być do końca zgodne ze standardami demokratycznego państwa prawnego, w którym wyższe wymagania powinny być stawiane wobec funkcjonariuszy państwowych w porównaniu do zwykłych obywateli!

Propozycja zmienia także przesłankę w zakresie nałożonych sankcji administracyjnych i sankcji za wykroczenia. Obecnie jak to zostało wskazane wcześniej są to dwie decyzje o ukaraniu lub dwie kary grzywny. Proponowane nowe brzmienie przepisu art. 7d ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym stanowi, iż **wystarczy tylko jedna sankcja, aby** została wszczęta procedura prowadząca do utraty dobrej reputacji. Jest rzeczą oczywistą, że przyjęcie zasady automatycznego wszczynania postępowania po pierwszej wydanej decyzji lub nałożonym mandacie karnym, doprowadzi do niebotycznych obciążeń (kosztów) zarówno po stronie administracji, jak i przedsiębiorców, oraz spowoduje masową likwidację przedsiębiorstw transportowych.

Wskazuje na to fragment oceny skutków regulacji uzasadniający potrzebę zatrudniania dodatkowych osób do prowadzenia aż 844 postępowań miesięcznie w stosunku do podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu międzynarodowego, czyli ze względu na 30 dniowe terminy określone przez KPA ponad 10 tysięcy rocznie. Tym samym z prostych wyliczeń wynika, że GITD zamierza przeprowadzić w ciągu najbliższych 3 lat postępowania w stosunku do wszystkich przedsiębiorców w transporcie międzynarodowym. Potwierdza to liczba stwierdzona decyzjami ITD naruszeń mogących stanowić podstawą cofnięcia dobrej reputacji odnotowana w 2015 r. Jest to ponad 70 tysięcy naruszeń, w tym ponad 14 tysięcy przypadków ukarania grzywną i odebrania dowodu rejestracyjnego kierowcom zatrudnionym przez polskich przewoźników, co według nieformalnej interpretacji Biura Prawnego GITD równoważne jest „kierowaniu pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego” stanowiącego także podstawę uznania braku dobrej reputacji!

Dlatego też przyjęte w uzasadnieniu założenia odzwierciedlone w proponowanych przepisach należy to traktować w kategoriach sabotażu polskiej gospodarki! Dla przeciwwagi warto wskazać, że według opublikowanego w 2015 r. raportu z ewaluacji Rozporządzenia 1071/2009 sporządzonego na zlecenie Komisji Europejskiej - np. w Hiszpanii nie było ani jednego przypadku orzeczenia utraty dobrej reputacji⁴. A skądinąd hiszpańskie służby kontrolne przysyłają bardzo dużą liczbę wniosków do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego o cofnięcie uprawnień przewozowych za naruszenia popełnione w tym kraju.

Wskazane wyżej wnioski Hiszpanów wynikają z faktu, że podstawą do wszczęcia postępowania w sprawie dobrej reputacji mają być naruszenia popełnione również w innych państwach członkowskich, co rodzi uzasadnione w świetle dotychczasowych doświadczeń branży

⁴ Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final report, Study contract no. MOVE/D3/2014 - 254

przypuszczenie wykorzystania polskiej procedury przez zagraniczne służby kontrolne do uderzenia w polskie firmy.

Jednocześnie projektodawcy wykreślają z art. 7d ust. 5 jedną z ważniejszych przesłanek badania proporcjonalności zastosowanej sankcji w postaci utraty dobrej reputacji. Zgodnie z uzasadnieniem: *Projekt przewiduje zatem rezygnację z powiązania oceny proporcjonalności reakcji na określone zachowanie z **obiektywnymi czynnikami** takimi jak istnienie interesu społecznego kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę...*

Tego rodzaju wyjaśnienie jest absurdalne. Polski sektor transportu generuje 6,6% PKB oraz daje pracę pośrednio i bezpośrednio 1 mln ludzi w Polsce. **Losu tak wielu miejsc pracy nie można zależeć wyłącznie od subiektywnej decyzji urzędników i złego nieprzyjaznego obywatelom prawa!** Prawo ma być przyjazne dla obywateli, a nie dla urzędników.

W niektórych krajach – jak np. Estonii i Francji, które są podawane za wzór dobrych praktyk w tym zakresie⁵, przedsiębiorca którego dotyczy postępowanie ma prawo złożyć wyjaśnienia przed niezależną radą, w skład której oprócz przedstawicieli organów kontrolnych (w tym inspekcji pracy) wchodzi również reprezentanci stowarzyszeń przewoźników drogowych oraz związków zawodowych. Tego rodzaju procedura pozwoliłaby uniknąć posądzeń o stronniczość organów, jak również obiektywnie ocenić zaprezentowane przez przedsiębiorcę środki dla poprawy sytuacji w firmie. Tego rodzaju procedura byłaby korzystna zarówno dla mniejszych przedsiębiorców, jak i działających w postaci różnego rodzaju spółek prawa handlowego, w których naruszenia prawa (często zupełnie nie związane z działalnością firmy) jednego z członków organu zarządzającego spółką mogłoby doprowadzić do zamknięcia firmy. To właśnie możliwość podjęcia kroków naprawczych (restytucja) powinna być kwintesencją prowadzonej procedury badania dobrej reputacji, nie zaś traktowanie jej jako możliwości nałożenia represji - dodatkowej sankcji pozbawienia przewoźnika uprawnień przewozowych i doprowadzenie do zamknięcia przedsiębiorstwa.

W tym zakresie postulujemy o pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisów, a także zainicjowanie przez administrację rządową dyskusji na temat przyszłej zmiany procedury w oparciu o dobre praktyki rekomendowane przez Komisję Europejską⁶.

- 4) W **art. 1 pkt 3** projektu proponuje się zmianę brzmienia art. 7e ustawy o transporcie drogowym. Zaproponowana zmiana ma charakter formalny i związana jest ze zmianami zaproponowanymi w art. 1

⁵ Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final report, Study contract no. MOVE/D3/2014 - 254

⁶ Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009, Final report, Study contract no. MOVE/D3/2014 - 254

pkt 2. W przypadku odrzucenia przez komisję art. 1 pkt 2 zmiana zaproponowana w pkt 3 jest bezprzedmiotowa.

- 5) W **art. 1 pkt 4** projektu proponuje się zmianę brzmienia art. 11 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Ma ona charakter formalny, korygujący właściwe odesłanie do przepisu art. 7 ust. 2. Ta zmiana nie budzi kontrowersji.
- 6) **Art. 1 pkt 5** projektu dodaje nowe jednostki redakcyjne do ustawy o transporcie drogowym – art. 15a-15d.

W nowym **art. 15a ustawy** zaproponowano procedurę nowych sankcji polegających na cofnięciu lub zawieszeniu części wypisów z licencji lub też samej licencji w przypadku nałożenia sankcji za określone naruszenia w dowolnym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Należy w tym miejscu wskazać na dwie istotne kwestie:

- zgodnie z przepisem art. 12 ust. 1 rozporządzenia WE/1072/2009 **zaproponowane w projekcie sankcje nie są obligatoryjne; państwo członkowskie może, ale nie musi ich wprowadzać!**

- zaproponowane sankcje są dodatkową równoległą i obligatoryjną sankcją do cofnięcia zezwolenia, o którym mowa w zmienianym art. 7d ustawy.

W tym stanie rzeczy należy zadać sobie pytanie jaki jest cel i co chce osiągnąć polski Rząd proponując niewymagane prawem unijnym zastrzeżenie sankcji wobec przedsiębiorców? Ponadto, zważywszy na skalę prowadzonych przez polskich przewoźników operacji transportowych, rządowa propozycja wpisuje się w działania państw zachodniej Europy mające na celu wypchnięcie nas ze wspólnego rynku za pomocą szykan, restrykcji, nieuzasadnionych sankcji oraz dyskryminacyjnego prawa! Każda sankcja za naruszenie nałożone zagranicą skutkować będzie dla przewoźnika automatycznym ograniczeniem prowadzonej działalności gospodarczej lub jej zakończeniem.

Nowy art. 15b ustawy określa procedurę i przesłanki do nakładania sankcji za niewłaściwe wykorzystanie świadectw kierowców. Niestety nie określa czym samo „niewłaściwe wykorzystanie świadectw” i tym samym nie spełnia warunków poprawnej legislacji. **Nie można określać sankcji wobec niezdefiniowanego czynu.** Ponadto uwagę zwraca fakt, iż rozporządzenie unijne przewiduje możliwość stosowania znacznie łagodniejszych sankcji niż zaproponowane w ww. przepisie. Zamiast stosować przede wszystkim takie sankcje jak „zawieszenie wydawania świadectw”, „cofnięcie świadectw” itp. w projekcie zaproponowano drastyczne obligatoryjne działania - od czasowego cofnięcia wypisów z licencji po jej odebranie!

W proponowanym art. 15c ustawy o transporcie drogowym, przewidziano obowiązywanie sankcji wskazanych w przepisach art. 15a i art. 15b ustawy przez okres jednego roku. I znowu polskie przepisy

mają być znacznie ostrzejsze od rozwiązań przyjętych w innych państwach! Po raz kolejny warto przywołać raport z ewaluacji Rozporządzenia 1071/2009, który wskazuje, chociażby **w przypadku utraty dobrej reputacji rehabilitacja (w Hiszpanii i we Włoszech) następuje już po 6 miesiącach**. Tym samym cofnięcie lub zawieszenie wypisów z licencji, jako sankcja z zasady mniej dotkliwa powinna obejmować okres znacznie krótszy. W przypadku małych firm transportowych wyłączenie możliwości wykorzystywania nawet jednego pojazdu przez okres roku, w sytuacji zobowiązań finansowych (np. leasing) oraz podpisanych kontraktów może okazać się nieproporcjonalną sankcją.

Nowy art. 15d przewiduje możliwość równoległego prowadzenia postępowań wskazanych w art. 7d, art. 15a i art. 15b w stosunku do przedsiębiorcy. Faktycznie jest on zbędny, gdyż brzmienie przepisów art. 15a i art. 15b wyklucza fakultatywność tych postępowań. Są one prowadzone obligatoryjnie, co można uznać za nadmierną i nieuzasadnioną reakcję państwa wobec obywateli - przedsiębiorców. Szczególnie, że postępowanie przewidziane w art. 15a ustawy nie jest wymagane unijnym prawem (państwo członkowskie może, ale nie musi wprowadzić sankcji, o których mowa w tym przepisie).

Mając na uwadze powyższe wnioskujemy o nie przyjmowanie zaproponowanych w tym punkcie przepisów art. 15a – 15d ustawy o transporcie drogowym.

- 7) W **art. 1 pkt 6** projektu proponuje się zmianę brzmienia art. 32b ustawy o transporcie drogowym. Zaproponowana zmiana ma charakter formalny i jest konsekwencją nowego przepisu art. 15b ustawy zaproponowanego w art. 1 pkt 5. W przypadku odrzucenia art. 1 pkt 5 zmiana zaproponowana w pkt 3 jest bezprzedmiotowa.
- 8) W **art. 1 pkt 7** projektu proponuje się zmianę brzmienia art. 39b1 ust. 3 pkt 1. Zaproponowana zmiana ma charakter formalny i nie budzi kontrowersji.
- 9) W **art. 1 pkt 8** zaproponowano rozszerzenie katalogu spraw prowadzonych przez samorząd jako zadania własne. Należy zwrócić uwagę, iż w przypadku odrzucenia zmian zaproponowanych w art. 1 pkt 2 projektu, powinno to zostać odzwierciedlone w ostatecznie przyjętym brzmieniu art. 1 pkt 8.
- 10) Zmiana zaproponowana w **art. 1 pkt 9** ma charakter porządkujący, do której nie zgłaszamy zastrzeżeń. Pamiętać jednak należy, iż w przypadku odrzucenia zmian zaproponowanych w art. 1 pkt 2 projektu, powinno to zostać odzwierciedlone w ostatecznie przyjętym brzmieniu art. 1 pkt 9.

Ad. Przepisów dotyczących utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (Rejestru)

W art. 1 pkt 10 zaproponowano szereg przepisów (rozdział 9a ustawy o transporcie drogowym) tworzących Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, określających zakres i zasady przetwarzania danych i informacji zawartych w projekcie. Zasadnicze wątpliwości budzi zakres danych wskazanych w art. 82h ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, które mają być jawne i publicznie dostępne. Dotyczy to: liczby pojazdów (art. 82h ust. 1 pkt 4 uotd), numerów rejestracyjnych pojazdów (art. 82b ust. 1 pkt 5 uotd).

Dlatego też proponujemy nadać następujące brzmienie dla **art. 82j ust. 1**:

„1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1 pkt 1-3 i 6-8 są jawne i publicznie dostępne.”

Przy czym wskazać należy, że informacja na temat numerów rejestracyjnych pojazdów według Decyzji Komisji z dnia 17 grudnia 2009r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzone do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego jest daną o charakterze fakultatywnym.

Ponadto, w art. 82h ust. 1 dodatkowo, zgodnie z przywołaną decyzją powinna znaleźć się forma prawna przedsiębiorstwa.

Niezależnie od ww. formalnej propozycji odnoszącej się do samych rozwiązań o charakterze legislacyjnym, chcielibyśmy zwrócić uwagę wysokiej Komisji na przepis art. 8, na odnoszące się do tego przepisu wyjaśnienia zawarte w *Uzasadnieniu projektu ustawy* i wskazane tamże koszty utworzenia rejestru. Są to kwestie o tyle dla nas istotne, że reprezentujemy przedsiębiorców, których ponoszone na rzecz Państwa daniny publiczne powinny być w sposób właściwy przez to Państwo wydatkowane. Do tej pory - szczególnie w zakresie kosztów związanych z informatyzacją - budziło to dosyć duże wątpliwości, uzasadnione pojawiającymi się doniesieniami o ujawnianych aferach teleinformatycznych. I tu chcielibyśmy zwrócić uwagę, że zaskakują nas znaczące nakłady ludzkie zarówno na obsługę rejestru, jak i prowadzenie postępowań. Jak wskazują sami projektodawcy w ocenie skutków regulacji w Wielkiej Brytanii „nie ma dodatkowych specjalnych stanowisk utworzonych na potrzeby codziennej obsługi ERRU⁷”, dwóch pracowników wykonuje dodatkowe zadania wynikające z funkcjonowania Rejestru, są one „również odpowiedzialne za prowadzenie postępowań w zakresie dobrej reputacji”. Tymczasem utworzenie polskiego ERRU będzie wymagało dodatkowych 37 etatów dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Co więcej, według przywołanego powyżej raportu Komisji Europejskiej **polski system będzie najdroższym z systemów który został wdrożony w krajach Unii Europejskiej**, przewyższając koszt systemu niemieckiego 2,1 mln euro - wraz z zapewnieniem łączności z europejskim rejestrem), litewskiego - 1,5 mln euro, brytyjskiego 1,2 mln euro czy austriackiego - 550 tys. euro. Jednocześnie koszt rocznego utrzymania systemów nie przekracza 130 tys. euro, zaś

⁷ European Register of Road Undertakings - Europejski Rejestr Przedsiębiorców Transportu Drogowego, którego elementami są krajowe rejestry

w Polsce planowane jest wydanie w roku 2018 1,42 mln zł, w kolejnych zaś 2,28 mln zł. Należy sobie zadać w tym miejscu pytanie, czy urzędnicy Głównego Inspektora Transportu Drogowego poinformowali Kierownictwo Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Radę Ministrów, że w sytuacji trudności budżetowych Państwa mają zamiar wdrażać najdroższy w Europie rejestr!

Mając na uwadze powyższe uwagi wnosimy o odrzucenie zaproponowanych rozwiązań nie związanych z wdrożeniem Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zawartych w przepisach art. 1 pkt 1-6 oraz art. 3-5 projektu, a także odpowiednią zmianę rozwiązań, o których mowa w art. 1 pkt 7 – 10 projektu zgodnie ze wskazanymi przez nasz szczegółowymi uwagami.

Z wyrazami szacunku

Maciej Wroński

Przewodniczący TLP