



Druk nr 1044
Warszawa, 24 października 2002 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-179-02

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wraz z projektami podstawowych aktów wykonawczych.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku
(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia 2002 r.

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 89, poz. 804) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi:

- 1) przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 5 osób łącznie z kierowcą, z wyłączeniem taksówek osobowych - w transporcie drogowym osób,
 - 2) przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą - w niezarobkowym przewozie drogowym osób,
 - 3) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t w transporcie drogowym rzeczy oraz niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy,
 - 4) zespołów ratownictwa medycznego oraz w ramach usług transportu sanitarnego.
2. Do przewozów wykonywanych w ramach powszechnych usług pocztowych oraz usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości

ciekłych stosuje się przepisy ustawy dotyczące niezarobkowego przewozu drogowego.”;

2) w art. 4:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) niezarobkowy przewóz drogowy (przewóz na potrzeby własne) - nieodpłatny krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy osób lub rzeczy wykonywany przez przedsiębiorcę lub inny podmiot pomocniczo, w stosunku do ich podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

a) rzeczy przewożone są ich własnością lub zostały przez nich sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy lub osób na ich własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin w ramach prowadzonej przez nich działalności socjalnej,

b) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez nich lub ich pracowników,

c) pojazdy przewożące rzeczy lub osoby znajdują się w ich prawnej dyspozycji,

d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej przez nich działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych,”

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) przewóz regularny - publiczny przewóz osób i ich bagażu:

a) wykonywany według rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika drogowego do publicznej wiadomości co

najmniej przez ogłoszenia wywieszane na przystankach i dworcach autobusowych,

b) podczas którego wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się na przystankach określonych w rozkładach jazdy,

c) w którym należność za przejazd jest pobierana zgodnie z taryfą lub cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości,

d) wykonywany zgodnie z warunkami przewozu określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 18,”

c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) komunikacja miejska - przewóz regularny wykonywany w ramach lokalnego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast albo miast i gmin sąsiadujących,

jeżeli zawarły porozumienie w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze,”

d) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób,”

e) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) przystanek – miejsce do wsiadania lub wysiadania podróżnych na danej linii komunikacyjnej (oznaczone w sposób określony w przepisach prawa o ruchu drogowym) zawierające informacje o rozkładzie jazdy (godzinach odjazdów) środków transportowych

przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego przystanku,”;

3) w art. 5:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania odpowiedniej licencji na wykonywanie transportu drogowego, zwanej dalej „licencją”, z zastrzeżeniem art. 12 ust. 2.”,

b) w ust. 3:

- w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) wydano w stosunku do tych osób prawomocne orzeczenie zakazujące wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego,”,

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posiada zabezpieczenie w postaci pieniężnej lub majątkowej w wysokości stanowiącej równowartość:

a) na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego – 9 000 euro,

b) na każdy następny pojazd samochodowy – 5 000 euro,”,

- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy, a także inne osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewozy na jego rzecz, spełniają wymagania określone w przepisach ustawy, przepisach Prawa o ruchu drogowym oraz w innych przepisach określających wymagania w stosunku do kierowców, a także nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko

bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska.”;

4) w art. 8 w ust. 3:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) potwierdzoną kserokopię certyfikatu kompetencji zawodowych przedsiębiorcy lub osoby zarządzającej jego przedsiębiorstwem.”;

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) wykaz pojazdów samochodowych wraz z urzędowo potwierdzonymi kserokopiami dowodów rejestracyjnych, a w przypadku gdy przedsiębiorca nie jest właścicielem tych pojazdów – również dokument stwierdzający prawo do dysponowania nimi.”;

5) w art. 10:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw transportu, z zastrzeżeniem ust. 3a, odmawia udzielenia licencji na międzynarodowy transport drogowy lub dokonania jej zmiany w razie:

1) braku możliwości zapewnienia wystarczającej liczby zezwoleń zagranicznych,

2) sytuacji kryzysowej na rynku transportowym.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy, w innym niż wskazany we wniosku, o którym mowa w art. 8, zakresie dotyczącym obszaru przewozów lub liczby pojazdów samochodowych zgłoszonych we

wniosku, mając na uwadze liczbę będących w jego dyspozycji zezwoleń zagranicznych.",

- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych, może, w drodze rozporządzenia, określić liczbę promes, licencji oraz wypisów z licencji na międzynarodowy transport drogowy na dany rok kalendarzowy, uwzględniając liczbę zezwoleń zagranicznych będących w jego dyspozycji oraz sytuację na rynku transportowym.”;
- 6) w art. 11:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3. Organ udzielający licencji wydaje jej wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o udzielenie licencji, z zastrzeżeniem art. 10 ust. 3a.”,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4. Wypis z licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy jest wydawany na każdy pojazd, którym transport ten ma być wykonywany i ważny jest wyłącznie z wypisem z wykazu, o którym mowa w ust. 2.”,
 - c) uchyla się ust. 5;
- 7) w art. 14:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3. Do zmiany treści licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy w zakresie zmiany obszaru przewozów lub zmiany liczby pojazdów samochodowych

zgłoszonych we wniosku, o którym mowa w art. 8, stosuje się odpowiednio art. 10 ust. 3 i ust. 3a.",

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku zmiany licencji polegającej na zmianie wykazu numerów rejestracyjnych pojazdów samochodowych, przedsiębiorca jest obowiązany zwrócić dotychczasowe wypisy z tego wykazu najpóźniej w dniu otrzymania nowych wypisów.”;

8) w art. 15:

a) w ust. 1 w pkt 2:

- lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) nie spełnia wymagań uprawniających do wykonywania działalności w zakresie transportu drogowego” ,

- dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) rażąco lub wielokrotnie narusza przepisy dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców oraz kwalifikacji kierowców,”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Cofnięcie licencji w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 lit. a, b i d poprzedza się pisemnym ostrzeżeniem przedsiębiorcy, że w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia tych przepisów wszczyna się postępowanie w sprawie cofnięcia licencji,”,

c) w ust. 3:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nie przedstawił, w wyznaczonym terminie informacji i dokumentów, o których mowa w art. 8 ust. 2 i ust. 3, art. 14 i art. 83,”,

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zalega w regulowaniu stwierdzonych decyzją ostateczną lub prawomocnym orzeczeniem, zobowiązań celnych, podatkowych lub innych zobowiązań na rzecz Skarbu Państwa z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego,”

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przedsiębiorca jest obowiązany zwrócić dokumenty, o których mowa w art. 11, organowi, który udzielił licencji, niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 7 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna.”;

9) w art. 18:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia:

1) w krajowym transporcie drogowym - wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez:

a) wójta, burmistrza, prezydenta miasta - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej,

b) starostę – na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w granicach powiatu, z wyłączeniem linii komunikacyjnych określonych w lit. a,

c) marszałka województwa - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego powiatu (jednakże nie wykraczających poza granice jednego województwa), z wyłączeniem linii

komunikacyjnych określonych w lit. a i b, po uzyskaniu zgody zainteresowanych starostów,

d) marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego województwa:

- o długości do 100 km - po uzyskaniu zgody zainteresowanych marszałków,
- o długości powyżej 100 km - po poinformowaniu zainteresowanych marszałków,”

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Organ, wydający zezwolenia wydaje przedsiębiorcy wypis lub wypisy z zezwoleń w liczbie niezbędnej do realizacji przewozów określonych w zezwoleniu.”;

10) po art.18 dodaje się art.18a w brzmieniu:

„Art.18a. Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób, poza uprawnieniami pasażerów do ulgowych przejazdów określonymi w odrębnych przepisach, uwzględnia także uprawnienia pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanawia te ulgi ustali z przewoźnikiem, w drodze umowy, warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.”;

11) po art. 19 dodaje się art. 19a w brzmieniu:

„Art. 19 a. 1. Wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznego przewoźnika drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.

2. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku przejazdu pojazdu samochodowego bez osób (podróżnych).
3. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie usprawnienie procedury wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, może upoważnić do wydawania tych dokumentów, w drodze zarządzenia, kierownika jednostki, o której mowa w art. 17 ust. 2.” ;

12) w art. 20 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zezwolenia, o którym mowa w art. 19a oraz wzór zezwolenia i wypisu z zezwolenia, o którym mowa w art. 18.”;

13) w art. 21 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się kserokopię licencji i odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 22.”;

14) w art. 22:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:

- 1) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, czas odjazdów i przyjazdów środków transportowych, przewidywany czas przejazdu między poszczególnymi przystankami, długość linii komunikacyjnej podaną w kilometrach i odległości między przystankami, kursy oraz ilość

pojazdów niezbędne do codziennej obsługi rozkładu jazdy,

- 2) schematyczną mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami,
- 3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, innych niż zlokalizowanych przy drogach publicznych, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi,
- 4) zobowiązanie do zamieszczania godzin odjazdów oraz przewidywanego czasu przejazdu między poszczególnymi przystankami na tabliczkach przystankowych na przystankach zlokalizowanych przy drogach publicznych,
- 5) cennik,
- 6) wykaz pojazdów, którymi zamierza się realizować przewozy,

b) w ust. 2 pkt 4 i pkt 5 otrzymują brzmienie:

„4) schematyczną mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami,

5) cennik.”,

c) w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) schematyczną mapę z zaznaczoną trasą przewozu,”,

d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:

- 1) informację określającą grupę osób, która będzie uprawniona do korzystania z przewozu,

- 2) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, czas odjazdów i przyjazdów środków transportowych, przewidywany czas przejazdu między poszczególnymi przystankami, długość linii komunikacyjnej podaną w kilometrach i odległości między przystankami oraz ilość pojazdów niezbędnych do codziennej obsługi rozkładu jazdy,
- 3) schematyczną mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami,
- 4) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, innych niż zlokalizowanych przy drogach publicznych, ustalone z ich właścicielami lub zarządzającymi.”,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Do wniosku w sprawach, o których mowa w ust. 2 i ust. 3, dołącza się informację potwierdzającą przekazanie marszałkom właściwych województw schematycznych map z zaznaczoną trasą przewozu.”;

15) po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu:

„Art. 22a. 1. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, gdy zajdzie jedna z następujących okoliczności:

- 1) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji,
- 2) projektowana linia regularna stanowi bezpośrednie zagrożenie dla istnienia już zatwierdzonych linii regularnych, z wyjąt-

kiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników,

- 3) wydanie zezwolenia ujemnie wpływa na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych,
 - 4) wnioskodawca nie wykonuje, na skutek okoliczności zależnych od niego, krajowych przewozów regularnych na innych obsługiwanych liniach komunikacyjnych, co najmniej przez 7 dni,
 - 5) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem.
2. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić udzielenia zezwolenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz pkt 5.
 3. Podjęcie decyzji w sprawie wydania nowego lub zmiany istniejącego zezwolenia na linie komunikacyjne o długości do 100 km, w szczególności w zakresie zwiększenia pojemności pojazdów, częstotliwości ich kursowania, zmiany godzin odjazdów z poszczególnych przystanków powinno być poprzedzone analizą sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób.
 4. Analizę, o której mowa w ust. 3, przeprowadza organ właściwy do spraw zezwoleń co najmniej raz w roku lub według potrzeb, z uwzględnieniem:

- 1) istniejącej komunikacji, w tym rodzaju pojazdów, godzin ich odjazdów lub częstotliwości kursów oraz ich dostosowanie do potrzeb społecznych,
 - 2) dotychczasowego wywiązywania się przewoźników posiadających zezwolenia z realizacji przewozów i stosowanych taryf,
 - 3) przewidywanych zmian w potokach podróżnych,
 - 4) planu zagospodarowania gminy, powiatu i województwa,
5. Organ przeprowadzający analizę rynkową zasięga opinii w sprawie proponowanych zmian w zakresie udzielanych lub zmienianych zezwoleń:
- 1) organizacji zrzeszających przewoźników realizujących przewozy regularne osób,
 - 2) działającej w powiecie lub województwie rady przewoźników posiadających zezwolenia na przewozy regularne osób,
 - 3) organizacji konsumentów.
6. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1, mogą realizować zadania, o których mowa w art. 22a ust. 3, poprzez własne jednostki lub inne wyspecjalizowane podmioty.
7. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat uiszczanych przez przewoźników drogowych za czynności określone w ust. 3, mając na uwadze ilość linii komunikacyjnych oraz stopień zaspokojenia

potrzeb przewozowych, a także sytuację rynkową na danym terenie w zakresie regularnego przewozu osób.";

16) w art. 29 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie przez zagranicznego przewoźnika przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wymaga uzyskania zezwolenia na przewóz kabotażowy wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.";

17) w art. 33:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Obowiązek uzyskania zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy przewozów drogowych na potrzeby własne wykonywanych:

- 1) w zakresie działalności wytwórczej w rolnictwie dotyczącej upraw rolnych oraz chowu i hodowli zwierząt, ogrodnictwa, warzywnictwa, leśnictwa i rybactwa śródlądowego,
- 2) w ramach powszechnych usług pocztowych,
- 3) przez inne podmioty prowadzące działalność gospodarczą, ale nie będące przedsiębiorcami w rozumieniu Prawa działalności gospodarczej.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia wydaje właściwy dla siedziby przedsiębiorcy starosta, na okres do 5 lat.”;

18) w art. 34:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego na potrzeby własne może wymagać uzyskania odpowiedniego zezwolenia, jeżeli umowy międzynarodowe, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, tak stanowią.”

2) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego osób na potrzeby własne, jest wymagany formularz jazdy, o którym mowa w art. 27.

5. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi rejestr pojazdów i przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne, z zastrzeżeniem ust. 6.”,

3) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Minister właściwy do spraw transportu odmawia wydania zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego na potrzeby własne przez okres 3 lat od dnia stwierdzenia wykonywania przewozu niezgodnie z wydanym zaświadczeniem.”;

19) w art. 35 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy jest zwolniony z obowiązku uzyskania zezwolenia, jeżeli umowy międzynarodowe, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana tak stanowią.”;

20) po rozdziale 7 dodaje się rozdział 7 a w brzmieniu:

„Rozdział 7a

Kierowcy wykonujący transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne

Art. 39a. 1. Przewoźnik drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:

- 1) ukończyła 21 lat,
 - 2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym określone w przepisach prawa o ruchu drogowym,
 - 3) ukończyła odpowiedni kurs dokształcający kierowców, o którym mowa w art. 39b ust. 1,
 - 4) nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do jej pracy na stanowisku kierowcy,
 - 5) nie ma przeciwwskazań psychologicznych do jej pracy na stanowisku kierowcy.
2. Przepisy ust. 1 pkt 2, 4 i 5 stosuje się odpowiednio do podmiotów wykonujących przewozy na potrzeby własne.

Art. 39b. 1. Osoba ubiegająca się o zatrudnienie na stanowisku kierowcy wykonującego transport drogowy jest obowiązana ukończyć kurs dokształcający:

- 1) kierowców przewożących rzeczy – dla kierowców pojazdów samochodowych konstrukcyjnie przystosowanych do przewozu rzeczy,
 - 2) kierowców przewożących osoby – dla kierowców pojazdów samochodowych przeznaczonych konstrukcyjnie do przewozu powyżej 5 osób łącznie z kierowcą,
2. Kursy dokształcające, o których mowa w ust. 1, zwane dalej „kursami”, są prowadzone w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, o którym mowa w przepisach Prawa o ruchu drogowym.
3. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego przy organizacji i realizacji kursów jest obowiązany do współpracy z organizacjami zrzeszającymi

przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym.

4. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego potwierdza ukończenie kursu przez wydanie zaświadczenia o jego ukończeniu oraz prowadzi rejestr osób przeszkolonych oraz wydanych zaświadczeń.
5. Nadzór nad prowadzeniem kursów sprawuje wojewoda. W ramach nadzoru wojewoda może:
 - 1) kontrolować sposób prowadzenia kursów oraz dokumentację z nimi związaną,
 - 2) zawiesić prowadzenie kursów do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.
6. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie podniesienie kwalifikacji zawodowych kierowców wykonujących transport drogowy, określi, w drodze rozporządzenia, program kursów, o których mowa w ust. 1, minimalny czas ich trwania, wzór zaświadczenia oraz rejestru, o których mowa w ust. 4.

Art. 39c. 1. Kierowca wykonujący transport drogowy lub przewoży na potrzeby własne podlega badaniom lekarskim przeprowadzanym w celu stwierdzenia braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

2. Badania lekarskie, o których mowa w ust. 1, są wykonywane w zakresie i na zasadach określonych w przepisach Prawa pracy, z tym że badania okresowe przeprowadza się co 5 lat do czasu ukończenia przez kierowcę 55 lat i następnie corocznie.

3. Badania lekarskie, o których mowa w ust. 1, wykonują lekarze uprawnieni do wykonywania badań pracowniczych, o których mowa w przepisach Prawa pracy, i posiadający dodatkowo uprawnienia do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na kierowców i kierowców określone w odrębnych przepisach.
4. Badania lekarskie wykonuje się na zasadach określonych w art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. Nr 96, poz. 593 z późn. zm.)²⁾.

Art. 39d. 1. Kierowca wykonujący transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne podlega badaniom psychologicznym przeprowadzanym w celu stwierdzenia braku przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.

2. Badania psychologiczne, o których mowa w ust. 1, są wykonywane:
 - 1) przed podjęciem pierwszej pracy na stanowisku kierowcy,
 - 2) okresowo co 5 lat do czasu ukończenia przez kierowcę 55 lat i następnie corocznie.
3. Badania psychologiczne, o których mowa w ust. 1, są wykonywane w zakresie i na zasadach określonych w przepisach Prawa o ruchu drogowym.

Art. 39e. 1. Przewoźnik drogowy lub inny podmiot wykonujący przewozy na potrzeby własne jest obowiązany do:

- 1) kierowania kierowców na badania lekarskie i psychologiczne, o których mowa odpowiednio w art. 39c i 39d,

- 2) pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych,
 - 3) przechowywania przez cały okres zatrudnienia kierowcy orzeczeń lekarskich i psychologicznych oraz zaświadczeń o ukończeniu kursów doształcających, jeżeli kursy te są wymagane,
 - 4) prowadzenia dokumentacji dotyczącej pracy kierowcy, a w szczególności pojazdów, którymi kierowca wykonywał przewozy i czasu pracy kierowcy; przepis ten dotyczy dokumentacji prowadzonej niezależnie od karty ewidencji czasu pracy, o której mowa w art. 129¹¹ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.),³⁾
 - 5) przekazania kierowcy z chwilą ustania stosunku pracy orzeczeń i zaświadczeń, o których mowa w ust. 3, oraz wyciągu z dokumentacji, o której mowa w pkt 4,
 - 6) wystawienia kierowcy zaświadczenia poświadczającego jego zatrudnienie oraz spełnianie wszystkich wymagań określonych ustawą.
2. Spełnienie przez przedsiębiorcę będącego pracodawcą obowiązku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracodawcy w zakresie wykonywania wstępnych i okresowych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy.
 3. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając zakres niezbędnych informacji, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób postępowania z dokumentacją związaną z

pracą kierowcy oraz wzory stosowanych dokumentów, w tym wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 6.

Art. 39f. 1. Określone w stosunku do kierowców wymagania, o których mowa w art. 39a-39d, stosuje się odpowiednio do:

- 1) przedsiębiorcy osobiście wykonującego transport drogowy,
- 2) innych podmiotów wykonujących przewozy na potrzeby własne,
- 3) osób wykonujących osobiście przewozy na rzecz podmiotów, o których mowa w pkt 1 i pkt 2.

2. Przepis art. 39e ust. 1 stosuje się odpowiednio.”;

21) w art. 41:

1) w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydania zezwolenia lub zmiany zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahadłowego lub przewozu okazjonalnego,”

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) wydania zaświadczenia lub zmiany zaświadczenia, wydania wypisu z zaświadczenia o zgłoszeniu działalności w zakresie przewozów na potrzeby własne,”

c) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) wydania zezwolenia zagranicznemu przewoźnikowi na wykonanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozu w międzynarodowym transporcie drogowym osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.”,

2) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia, upoważnić, na określonych warunkach, do pobierania opłat za czynności administracyjne w międzynarodowym transporcie drogowym, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 6, jednostki określone w art. 17 ust. 2, art. 26 pkt 2 i art. 32 pkt 2.”;

22) w art. 43 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla przedsiębiorców zagranicznych opłaty, o których mowa w ust. 1, określając ich wysokość, tryb wnoszenia oraz jednostki właściwe do ich pobierania.”;

23) w art. 44:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostki, o których mowa w art. 17 ust. 2, art. 26 pkt 2, art. 32 pkt 2, art. 42 ust. 3 oraz art. 43 ust. 2 otrzymują prowizję od pobranych opłat, w wysokości nie wyższej niż 4%, z zastrzeżeniem ust. 1a.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jednostka, o której mowa w art. 17 ust. 2, otrzymuje prowizję w wysokości nie wyższej niż 14% od opłat

pobranym z tytułu wydania zezwolenia zagranicznego, wydania zezwolenia zagranicznemu przewoźnikowi na wykonanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozu w międzynarodowym transporcie drogowym osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, udzielenia licencji lub zmiany licencji, wydania wypisu z licencji, wydania wtórnika licencji, przeniesienia uprawnień wynikających z licencji oraz wyrażenia zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z licencji w międzynarodowym transporcie drogowym.” ;

24) w art. 46 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wpływy uzyskane z opłat z tytułu zezwoleń dla zagranicznych przewoźników drogowych na wykonywanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej międzynarodowego transportu drogowego osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą są przekazywane jednostce, o której mowa w ust. 1.”;

25) w art. 50 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne oraz przestrzegania warunków w nich określonych,”;

26) art. 66 otrzymuje brzmienie:

„Art. 66. 1. Inspektorzy wykonujący zadania określone w art. 50 ustawy mogą być wyposażeni w broń palną.

2. Imienne pozwolenie na broń palną wydaje, na wniosek wojewódzkiego inspektora, w trybie określonym przepisami o broni i amunicji, właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji.

3. Wojewódzki inspektor dokonuje zakupu broni palnej i amunicji według zasad określonych w przepisach o broni i amunicji.
4. Wojewódzki inspektor występuje z wnioskiem do właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Policji o dopuszczenie inspektora do posiadania broni palnej oraz amunicji na zasadach określonych w ustawie o broni i amunicji.
5. Inspektorzy, po zakończeniu pracy, są obowiązani do codziennego zdania broni i amunicji do magazynu broni.
6. Spełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 5, nie jest wymagane w przypadku wykonywania zadań służbowych wymagających przebywania poza siedzibą organu Inspekcji po upływie urzędowego czasu pracy.”;

27) w art. 67 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Inspekcja współdziała z Policją, Strażą Graniczną, Służbą Celną, Inspekcją Kontroli Skarbowej, Państwową Inspekcją Pracy, Inspekcją Handlową, Inspekcją Ochrony Środowiska, Inspekcją Weterynaryjną i zarządcami dróg w zakresie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych oraz zwalczania przestępstw i wykroczeń gospodarczych dokonywanych w zakresie transportu drogowego lub w związku z tym transportem, z uwzględnieniem właściwości i kompetencji tych organów oraz zadań Inspekcji.”;

28) w art. 68 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Kontroli, o której mowa w art. 50 i art. 89, z zastrzeżeniem ust. 2, podlegają:
- 1) kierowcy wykonujący transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne,

- 2) przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne,
 - 3) inne podmioty wykonujące przewozy na potrzeby własne, zwani dalej „kontrolowanymi”;
- 29) w art. 72:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) udostępnić pojazd, obiekt lub lokal, którego badanie wchodzi w zakres kontroli określonej przepisami ustawy,”
 - b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) umożliwić przekazanie, za potwierdzeniem odbioru, oryginałów dokumentów, których kontrola będzie dokonywana poza siedzibą przedsiębiorcy.”;
- 30) w art. 75 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) przez organy Państwowej Inspekcji Pracy,”;
- 31) art. 86 otrzymuje brzmienie:
- „Art.86. 1. Organ udzielający licencji lub zezwolenia może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne innej jednostce administracji publicznej.
2. Nadzór nad wydawaniem licencji i zezwoleń w krajowym transporcie drogowym, a także zaświadczeń przy przewozach na potrzeby własne, sprawuje wojewoda za pośrednictwem wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.”;
- 32) w art. 87 :
- 1) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego lub przewozu na potrzeby własne kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany posiadać przy sobie i okazywać na

żądanie uprawnionego organu kontroli zaświadczenie, o którym mowa w art. 39e ust. 1 pkt 6.",

2) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Podczas przewozu drogowego wykonywanego na potrzeby własne kontrolowany jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli, oprócz odpowiednich dokumentów wymaganych przy takim przewozie, określonych w ust. 1 i 1a, zaświadczenie lub wypis z zaświadczenia, o którym mowa w art. 33 ust. 1.

3. Przedsiębiorca lub inny podmiot, o którym mowa w art. 33 wykonujący przewozy na potrzeby własne odpowiedzialni są za wyposażenie kierowcy wykonującego transport drogowy lub przewóz na potrzeby własne w wymagane dokumenty.”;

33) w art. 89 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do kontroli dokumentów, o których mowa w art. 87, oraz warunków w nich określonych, uprawnieni są:

- 1) Policja,
- 2) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego,
- 3) funkcjonariusze organów celnych,
- 4) funkcjonariusze Straży Granicznej,
- 5) upoważnieni pracownicy zarządów dróg – z wyłączeniem dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. a i ust. 4,
- 6) inspektorzy Państwowej Inspekcji Pracy – w odniesieniu do zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy oraz czas jazdy i postoju ”;

34) art. 92 otrzymuje brzmienie:

„Art. 92. 1. Kto wykonuje transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów o:

- 1) przewozie materiałów niebezpiecznych,
- 2) czasie pracy kierowców,
- 3) odpadach,
- 4) ochronie zwierząt,
- 5) okresowych ograniczeniach ruchu pojazdów na drogach lub zakazie ruchu niektórych ich rodzajów

oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych – podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 zł do 15 000 zł.

2. Suma kar pieniężnych nałożonych podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty 15 000 zł.
3. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, różnicując wysokości kar proporcjonalnie do rodzaju tych naruszeń.”;

35) w art. 93:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnieni do kontroli, o których mowa w art. 89 ust. 1, mają prawo nałożyć na przedsiębiorcę lub inny podmiot wykonujący przewozy na potrzeby własne karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.”,

b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Dopuszcza się uiszczenie kary pieniężnej przez krajowego przedsiębiorcę lub inny podmiot wykonujący przewozy na potrzeby własne w terminie 21 dni od dnia nałożenia kary. W takim przypadku podmiot, na który nałożono karę jest obowiązany niezwłocznie przekazać dowód uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją nałożył.

5. Od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego nad organem, który karę tę nałożył, w terminie 14 dni od dnia doręczenia przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewozy na potrzeby własne tej decyzji.”;

36) w art. 95 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do czasu uiszczenia kary pieniężnej pojazd kieruje się lub usuwa na koszt przedsiębiorcy lub innego podmiotu wykonującego przewozy na potrzeby własne na najbliższy parking strzeżony, z zastrzeżeniem art. 93 ust. 4.”;

37) po rozdziale 11 dodaje się rozdział 11a w brzmieniu:

„Rozdział 11a

Przepisy karne

Art. 96 a. 1. Kto nie wypełnia obowiązków, o których mowa w art. 14 ust. 4 i art. 15 ust. 4, podlega karze grzywny.

2. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.”;

38) w art. 103 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, do czasu uzyskania licencji przedsiębiorcy są obowiązani posiadać dokument potwierdzający prowadzenie przez nich, przed dniem 1 stycznia 2002 r., działalności gospodarczej w tym zakresie.”;

39) art. 107 otrzymuje brzmienie:

„Art.107. Z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej do przedsiębiorców zagranicznych z państw członkowskich Unii Europejskiej nie stosuje się przepisów art. 18 ust. 2, art. 19, art. 19a oraz art. 28 ust. 1. ”.

Art. 2. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. 1. Przewoźnik jest obowiązany podać do publicznej wiadomości zakres swojego działania, a w szczególności adresy punktów odprawy i sposób zawierania umowy przewozu.

2. Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy.

3. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób są obowiązani do corocznej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji w wojewódzkim książkowym rozkładzie jazdy. Ponadto, mogą oni wydawać i publikować realizowane rozkłady jazdy w innej formie.”;

- 2) w art. 34 w ust. 1 w pkt 1 skreśla się wyrazy „tryb ich uzgadniania i koordynacji, z uwzględnieniem zadań w zakresie koordynacji”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.)⁴ wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 38 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) zaświadczenie, o którym mowa w art. 95a pkt 2,”;

- 2) w art. 95:

- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pozwolenie może uzyskać osoba, jeżeli:

- 1) ukończyła 20 lat,
- 2) przedstawiła orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do kierowania tramwajem,
- 3) odbyła wymagane szkolenie i zdała egzamin państwowy z wynikiem pozytywnym.”

- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pozwolenie jest wydawane na okres wynikający z terminów badań, o których mowa w art. 122 ust. 2”;

- 3) po art. 95 dodaje się art. 95a w brzmieniu:

„Art. 95a. Kierującym pojazdem uprzywilejowanym może być osoba, która:

- 1) ukończyła 21 lat,
- 2) posiada zaświadczenie wydane przez pracodawcę, potwierdzające jej zatrudnienie oraz spełnianie wymagań ustawy w zakresie badań lekarskich, o których mowa w art. 122 ust. 2 i psychologicznych, o których mowa w art. 124 ust. 2.”;

- 4) w art. 100 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z wydawaniem dokumentów, cofaniem i przywracaniem uprawnień do kierowania oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach.”;
- 5) w art. 106 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Starosta dokonuje wpisu osoby do ewidencji instruktorów, jeżeli spełnia ona warunki określone w art. 105 ust. 2 pkt 1-6, i wydaje jej legitymację instruktora na okres wynikający z terminów badań, o których mowa w art. 122 ust. 2.
2. Instruktor podlega kontrolnym badaniom lekarskim i badaniom psychologicznym, o których mowa w art. 122 ust. 2 i art. 124 ust. 2.”;
- 6) w art. 111 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
- „2. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego wydaje na okres wynikający z terminów badań, o których mowa w art. 122 ust. 2 i art. 124 ust. 2, legitymację egzaminatora osobie, o której mowa w ust. 1, zatrudnionej w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.
3. Egzaminator podlega kontrolnym badaniom lekarskim i badaniom psychologicznym, o których mowa w art. 122 ust. 2 i art. 124 ust. 2.”;
- 7) w art. 115 w ust. 2
- a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) wysokość opłat za wydanie prawa jazdy, pozwolenia do kierowania tramwajem, legitymacji instruktora i egzaminatora,”,
- b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
- „5) wysokość opłat za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów oraz

wysokość wynagrodzenia członków komisji sprawdzających ich kwalifikacje.”;

8) skreśla się rozdział 2a „Wymagania w stosunku do kierowców wykonujących transport drogowy”;

9) art. 122 otrzymuje brzmienie:

„Art. 122. 1. Badaniu lekarskiemu przeprowadzanemu w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem podlegają:

- 1) osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy,
- 2) osoba ubiegająca się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem cofniętego ze względu na stan zdrowia,
- 3) kierujący pojazdem skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli:
 - a) uczestniczy w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny,
 - b) kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
- 4) kierujący pojazdem skierowany decyzją starosty w przypadkach nasuwających zastrzeżenia co do stanu zdrowia,
- 5) osoba niepełnosprawna posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem, skierowana decyzją starosty na podstawie zawiadomienia powiatowego lub wojewódzkiego zespołu do spraw orzekania o stopniu niepełnosprawności,

- 6) kandydat na instruktora lub egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.
2. Kierowca pojazdu, od którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii C1, C, C1+E, C + E, D1, D, D1+E, lub D+E, pojazdu uprzywilejowanego, przewożącego towary niebezpieczne, instruktor, egzaminator oraz kierujący tramwajem, podlegają kontrolnym badaniom lekarskim:
 - 1) w wieku do 55 lat – co 5 lat,
 - 2) w wieku powyżej 55 lat – corocznie,
 3. Dla osób niepełnosprawnych ubiegających się o kierowanie pojazdem, w którym dokonano modyfikacji technicznych, orzeczenie lekarskie wydaje się po uzyskaniu opinii egzaminatora o posiadanych przez tę osobę umiejętnościach do kierowania tym pojazdem.
 4. Zadania i kompetencje, określone w ust. 1 pkt 4 i 5, nie mogą być powierzone w drodze porozumienia gminie. Przepis ten nie dotyczy powiatu warszawskiego.
 5. Badania lekarskie, o których mowa w ust. 1–3, przeprowadza uprawniony lekarz.
 6. Przepisy ust. 1 pkt 1–4 stosuje się odpowiednio do kierującego tramwajem.
 7. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, jest wykonywane na koszt osoby badanej, chyba że przepisy odrębne stanowią inaczej.
 8. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, jest przeprowadzane na koszt podmiotu

zatrudniającego lub osoby badanej, gdy nie pozostaje w stosunku zatrudnienia.

9. Przeprowadzanie badań lekarskich i wydawanie orzeczeń podlega kontroli wojewody;

10) art. 124 otrzymuje brzmienie:

„Art.124. 1. Badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu orzeczenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem podlega:

- 1) kandydat na instruktora lub egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz osoba ubiegająca się o pozwolenie do kierowania tramwajem,
- 2) kierujący pojazdem silnikowym skierowany, w drodze decyzji, przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli:
 - a) kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
 - b) przekroczył liczbę 24 punktów otrzymanych na podstawie art. 130 ust. 1,
- 3) kierujący będący sprawcą wypadku drogowego, w którym jest zabity lub ranny,
- 4) kierujący skierowany przez lekarza, jeżeli w wyniku badania lekarskiego stwierdzona zostanie konieczność przeprowadzenia badania psychologicznego,
- 5) osoba skierowana przez kierownika właściwej jednostki organizacyjnej Sił

Zbrojnych, jeżeli jest ona przewidziana do szkolenia na kierowcę na potrzeby wojska,

- 6) osoba ubiegająca się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, cofniętego ze względu na istnienie przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami.
2. Instruktor, egzaminator, kierowca pojazdu uprzywilejowanego oraz kierujący tramwajem, podlegają kontrolnym badaniom psychologicznym co 5 lat do ukończenia 65 roku życia i następnie corocznie.
 3. Badania, o których mowa w ust. 1 i 2, są przeprowadzane przez uprawnionego do orzekania psychologa w pracowni psychologicznej posiadającej zezwolenie wojewody.
 4. Badanie psychologiczne jest wykonywane na koszt osoby badanej.";

11) art. 125 otrzymuje brzmienie:

„Art. 125. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, uwzględniając konieczność przyjęcia obiektywnych i niezbędnych kryteriów oceny istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki i tryb:
 - a) kierowania osób na badania psychologiczne,
 - b) uzyskiwania i cofania uprawnień w zakresie przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania oraz uzyskiwania i cofania

zezwoleń przedsiębiorcom
przeprowadzającym te badania,

c) odwoływania się od orzeczeń psychologicznych,

d) kontroli przeprowadzania badań psychologicznych oraz wydawanych orzeczeń psychologicznych,

2) warunki, zakres i sposób przeprowadzania badań psychologicznych,

3) sposób postępowania z dokumentacją związaną z przeprowadzanymi badaniami psychologicznymi oraz wzory stosowanych dokumentów,

4) szczegółowe warunki wymagane od pracowni psychologicznych,

5) maksymalne stawki opłat za badania psychologiczne.”;

12) w art. 129 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem, zaświadczenia, o którym mowa w art. 95a pkt 2, a także dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia,”;

13) użyte każdorazowo w ustawie w różnych przypadkach i liczbie wyrazy „świadcstwo kwalifikacji” skreśla się.

Art. 4. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2001 r. Nr 55, poz. 578) po art. 13 dodaje się art. 13a w brzmieniu:

„Art. 13a. Organizator turystyki jest obowiązany organizować imprezy turystyczne dla dzieci w sposób umożliwiający

wykonanie przewozu drogowego dzieci w godzinach 6.00 – 23.00” .

Art. 5. 1. Kierowców posiadających świadectwa kwalifikacji wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za spełniających wymagania określone przepisami:

- 1) rozdziału 7a ustawy, o której mowa w art. 1,
- 2) art. 95 i 95a ustawy, o której mowa w art. 3,

nie dłużej jednak niż przez okres i w zakresie na jaki zostały wydane.

2. Świadectwa kwalifikacji wydawane na podstawie art. 4 ust. 12 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 129, poz. 1444) zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 2004 r.
3. Świadectwa kwalifikacji, o których mowa w ust. 1 i 2, uznaje się odpowiednio za równoważne z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 39e ust. 1 pkt 6 ustawy wymienionej w art. 1 oraz w art. 95a pkt 2 ustawy wymienionej w art. 3, a które kierowcy są obowiązani posiadać przy sobie podczas przejazdu i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli, nie dłużej jednak niż przez okres, na który zostały wydane.

Art. 6. Zaświadczenie o ukończeniu kursu kształcącego wydane na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za równoważne z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 39b ust. 4, ustawy wymienionej w art. 1.

Art. 7.1. Osoby wykonujące w dniu wejścia w życie ustawy przewozy na potrzeby własne są obowiązane w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r. spełnić wymagania określone przepisami art. 39 c ust. 1 oraz art. 39 d ust. 1 ustawy wymienionej w art. 1.

2. Wymóg określony w art. 87 ust. 1a ustawy, o której mowa w art. 1, w odniesieniu do osób wykonujących przewozy na potrzeby własne, stosuje się od dnia 1 stycznia 2004 r.

Art. 8. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 20 ust. 2, art. 41 ust. 4, art. 43 ust. 2, art. 89 ust. 2 oraz art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie upoważnień w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 9. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 100 oraz art. 125 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie upoważnień w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 115 ust. 3 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 39b ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 20 w zakresie art. 39a ust. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa zmienia również:

- a) ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 oraz z 2001 r. Nr 125, poz. 1371)
- b) ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872, z 1999 r. Nr 106, poz. 1216, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 483 i Nr 53, poz. 649, z 2001 r. Nr 27, poz. 298, Nr 106, poz. 1149, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371, Nr 129, poz. 1444 i Nr 130, poz. 1452 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804 i Nr 113, poz. 984)
- c) ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2001 r. Nr 55, poz. 578)

- ²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 2000 r. Nr 84, poz. 948, z 2001 r. Nr 63, poz. 634 i Nr 111, poz. 1194 oraz z 2002 r. Nr 135, poz. 1145
- ³⁾ Zmiany wymienionej ustawy ogłoszone zostały w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127, Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676 i Nr 135, poz. 1146
- ⁴⁾ patrz ¹⁾ b

UZASADNIENIE

Nowelizacja ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu, w związku z istniejącymi licznymi wątpliwościami dotyczącymi interpretacji jej przepisów, ich doprecyzowanie.

Wobec dużych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących art. 3 ustawy, dokonano odpowiednich zmian, wskazując jednoznacznie, które przewozy są wyłączone spod przepisów ustawy.

W art. 4 pkt 4 (słowniczek) dotyczącym przewozów na potrzeby własne uściślono, że przewozem takim jest nie tylko przewóz wykonywany przez przedsiębiorcę w rozumieniu Prawa działalności gospodarczej, pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności, ale także przez inny podmiot prowadzący działalność gospodarczą i wykonujący przewozy na potrzeby własne.

Przewozem tym jest również przewóz pracowników i ich rodzin w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności socjalnej (np. wycieczki autokarowe organizowane dla pracowników i ich rodzin autobusem zakładowym).

Ze względu na potrzebę zharmonizowania przepisów krajowych w zakresie zabezpieczeń, jakie musi posiadać przedsiębiorca podejmujący i zarobkowo wykonujący transport drogowy z przepisami Unii Europejskiej, zgodnie z którymi katalog zabezpieczeń powinien obejmować kilka postaci możliwych do zweryfikowania, w art. 5 w ust. 3 w pkt 3 przyjęto, że zabezpieczenie takie będzie miało postać pieniężną lub majątkową w wysokości stanowiącej równowartość 9 000 euro za

pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego i 5 000 euro za każdy następny. Tak jak to ujęto w Dyrektywie Rady z 01.10.1998 r. (zmieniającej dyrektywę 96/26/WE) 98/76/WE – art. 3 ust. 3 lit. c) – gdzie „przedsiębiorstwo musi dysponować kapitałem i rezerwami w wysokości co najmniej 9 000 euro, gdy wykorzystuje tylko jeden pojazd i co najmniej 5 000 euro za każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd”. Z tego względu gwarancje ubezpieczeniowe, jak i polisa ubezpieczeniowa autocasco nie powinna być ujęta w tym katalogu.

Zmiana w art. 10 ust. 3 ma na celu uelastycznienie obowiązującego obecnie przepisu dotyczącego odmowy udzielenia licencji i spowoduje, że będzie możliwość odmowy dokonania zmiany licencji na międzynarodowy transport drogowy, jeżeli przedsiębiorca będzie występował o jej rozszerzenie na inne kraje niż w dotychczasowej licencji lub będzie chciał zmienić ilość pojazdów, które obejmuje licencja. Przez dodanie nowego ust. 3a wprowadzono jednak możliwość, w odniesieniu jedynie do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy, udzielenia lub dokonania zmiany licencji w innym zakresie niż wskazany przez wnioskodawcę, dotyczącym obszaru lub liczby pojazdów samochodowych, zgłoszonych w tym wniosku. Przy obecnie obowiązującym brzmieniu art. 10 minister właściwy do spraw transportu jest zobligowany odmówić udzielenia licencji w razie braku możliwości zapewnienia wystarczającej liczby zezwoleń zagranicznych.

Zmiana polegająca na dodaniu w art. 14 ust. 4 ma na celu objęcie obowiązkiem zwrotu dokumentów obiegowych, jakimi są wypisy z wykazu numerów rejestracyjnych pojazdów na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. Brak takiego obowiązku stwarza zagrożenie wykorzystywania tych dokumentów po wyłączeniu ich z obrotu prawnego. Proponowana redakcja przepisu ustanawia obowiązek dla przedsiębiorcy, polegający na zwrocie zarówno wypisów z licencji, jak i wypisów z wykazów numerów rejestracyjnych na międzynarodowy transport drogowy rzeczy w przypadku jej zmiany. Obowiązek zwrotu dokumentów wprowadzono również w art. 15 ust. 4 w razie cofnięcia uprawnienia licencyjnego. Ponadto proponowana redakcja art. 15 uściśla i doprecyzowuje warunki obligatoryjnego i fakultatywnego cofnięcia licencji. Zrezygnowano z możliwości cofnięcia licencji w przypadku zalegania przedsiębiorcy w regulowaniu zobowiązań wobec kontrahenta, gdyż jest to zbyt głęboka ingerencja organu administracji samorządowej, bądź ministra właściwego do spraw transportu w sprawy stosunków cywilno-prawnych łączących

kontrahentów. Możliwość cofnięcia uprawnienia powinna następować wtedy gdy przedsiębiorca zalega w regulowaniu stwierdzonych decyzją ostateczną lub prawomocnym orzeczeniem, zobowiązań celnych, podatkowych lub innych zobowiązań na rzecz Skarbu Państwa z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej z zakresu transportu drogowego.

Istotą zmiany art. 18 ust. 1 pkt 1 jest doprecyzowanie kompetencji w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych przez organy samorządowe. Dotychczasowe uregulowania w tym zakresie nie były jednoznaczne i powodowały problemy interpretacyjne.

Wprowadzenie dodatkowych zezwoleń (art. 19a) ma na celu uporządkowanie przewozów wykonywanych przez zagranicznych przedsiębiorców dokonujących przewozów pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Wykonywanie tego typu przewozów bez posiadania odpowiednich dokumentów stanowi naruszenie zasad uczciwej konkurencji.

Zmiana art. 20 ust. 2 umożliwia wydawanie wypisów z zezwolenia na transport drogowy osób. Jest to związane z koniecznością wydania określonej liczby dokumentów uprawniających do wykonywania przewozów określoną liczbą pojazdów samochodowych przeznaczonych do realizacji danej linii regularnej.

Z uwagi na wątpliwości, co do charakteru koordynacji proponowane zmiany w odniesieniu do art. 22 ust. 1 określają dokumenty, jakie przewoźnik drogowy powinien załączyć do wniosku o udzielenie zezwolenia. Procedura związana z udzielaniem oraz zmianą zezwolenia nakłada na organ samorządowy obowiązek przeprowadzenia odpowiedniej analizy rynkowej przed wydaniem decyzji. Powyższe czynności organu zastąpią dotychczasowy – wykonywany przez te organy - system koordynacji przewozów w ramach regularnych przewozów osób. Zaproponowane rozwiązania w art. 22 zabezpieczają interesy przewoźników drogowych i umożliwiają realizację celu nadrzędnego, jakim jest sprawne przemieszczanie osób korzystających z komunikacji autobusowej. Natomiast art. 22a zawiera wytyczne dla organu odnośnie możliwości odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia.

Zmiany art. 33 polegają m. in. na doprecyzowaniu przepisów określających organ właściwy do wydania zaświadczenia na potrzeby własne. Ponadto, zgodnie z nowym brzmieniem art. 3 przepisy ustawy dotyczące przewozu na potrzeby własne będą miały

zastosowanie również do przewozów wykonywanych w ramach powszechnych usług pocztowych oraz usług polegających na przewozie odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych. W proponowanym nowym brzmieniu art. 33 ust. 2 dodatkowo zwalnia się z obowiązku uzyskania zaświadczenia, potwierdzającego wykonywanie przewozów na potrzeby własne, podmioty nie będące przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy – Prawo działalności gospodarczej oraz wykonujące przewozy w ramach powszechnych usług pocztowych.

W aktualnym stanie prawnym przedsiębiorca nie odpowiada w sposób bezpośredni za spełnianie przez zatrudnionego kierowcę wymagań dotyczących stanu zdrowia i kwalifikacji. Obowiązek terminowego zgłaszania się na badania lekarskie i psychologiczne jest określony w przepisach ruchu drogowego i dotyczy kierowcy. Ponadto częstotliwość badań (szczególnie psychologicznych), jak też ich zakres (nie dotyczą kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne) okazują się, jak wskazuje doświadczenie, niewystarczające. Dlatego też zaproponowano przeniesienie tej regulacji do ustawy o transporcie drogowym, jak też znaczną modyfikację dotychczasowych norm. I tak w nowym rozdziale 7a zaproponowano wprowadzenie nowych obowiązków dla przedsiębiorców w zakresie:

- kierowania zatrudnionych kierowców na badania lekarskie i psychologiczne,
- prowadzenia dokumentacji związanej z zatrudnionymi kierowcami, w szczególności dotyczącej pojazdów, którymi te osoby kierowały, zaświadczeń o ukończeniu kursów kształcących, orzeczeń lekarskich i psychologicznych itp. (planuje się, że najważniejsze adnotacje będą prowadzone w dokumencie o roboczej nazwie „karta kierowcy”),
- wydawania zaświadczeń o zatrudnieniu i spełnianiu przez kierowcę wymagań w zakresie kwalifikacji – dokument ten kierowca powinien mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionych do kontroli osób,

Konsekwencją ww. obowiązków jest propozycja rozszerzenia katalogu kar pieniężnych dla przedsiębiorców, którzy nie przestrzegają przepisów dotyczących kwalifikacji kierowców, co pozwoli na nakładanie kar, w szczególności na zatrudnianie kierowców nie posiadających wymaganych kwalifikacji, za niewłaściwe lub niezgodne ze stanem faktycznym prowadzenie dokumentacji kierowcy, a także za nieskierowanie kierowcy

na badanie lekarskie lub badanie psychologiczne we właściwym określonym przepisami terminie, czy też nieposiadanie przez kierowcę zaświadczenia o zatrudnieniu.

Poza tym, projekt zakłada podniesienie wymagań w stosunku do zawodowych kierowców przez:

- zwiększenie częstotliwości badań psychologicznych: przed podjęciem pierwszej pracy w charakterze kierowcy, a następnie co 5 lat do 55 roku życia i następnie corocznie – obecnie badania wykonywane są tylko dwa razy: przed rozpoczęciem zatrudnienia i następnie po ukończeniu 55 lat,
- objęcie okresowymi badaniami lekarskimi i psychologicznymi kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorców wykonujących niezarobkowy przewóz drogowy (przewóz na potrzeby własne), którzy dotychczas nie podlegali takiemu obowiązkowi,
- rozszerzenie obowiązku ukończenia kursu doszkalcającego kierowców przewożących rzeczy – dotyczyć to będzie kierowców pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 t, a nie jak dotychczas pojazdów o dmc powyżej 7,5 t (propozycja jest zgodna z projektem zmian przepisów unijnych).

Zmiana art. 41 przewiduje m.in. pobieranie opłat administracyjnych z tytułu wydania zezwolenia zagranicznemu przedsiębiorcy na wykonywanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozu w międzynarodowym transporcie osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Jednostką wydającą te zezwolenia będzie Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM) - gospodarstwo pomocnicze Ministerstwa Infrastruktury w Warszawie.

Zmiana art. 44 polegająca na wprowadzeniu ust. 1a, przewidująca podwyższenie z 4% do 14% stawki prowizji pobieranej przez BOTM - z tytułu wydania zezwolenia zagranicznego, wydania zezwolenia, w tym zezwolenia zagranicznemu przewoźnikowi na wykonanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozu w międzynarodowym transporcie osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, udzielenia licencji lub zmiany licencji, wydania wypisu z licencji, wydania wtórnika licencji, przeniesienia uprawnień wynikających z licencji oraz wyrażenia zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z licencji w międzynarodowym transporcie drogowym - ma na celu

zapewnienie samofinansowania BOTM. Jednocześnie wysokość pobieranej przez BOTM prowizji z tytułu pobierania opłat za przejazd po drogach krajowych nie ulega zmianie i nadal będzie wynosić 4% pobranej opłaty.

Pozostawienie stawki prowizji na poziomie 4% od wszystkich pobieranych przez BOTM opłat spowodowałoby radykalne zmniejszenie wpływów BOTM w porównaniu z latami ubiegłymi oraz uniemożliwiłoby samofinansowanie BOTM w roku 2002, a wówczas działalność tej jednostki wymagałaby dotowania z budżetu państwa. Ponadto prowizja w wysokości dotychczasowej (4%) nie pokryje znacznych kosztów produkcji druków: licencji na międzynarodowy transport drogowy, zezwoleń, a następnie ich dystrybucji.

Natomiast podwyższenie stawki prowizji z 4% do 14% nie ma wpływu na wysokość opłat, które poniosą przedsiębiorcy, gdyż wysokość prowizji mieści się w opłacie.


Mając na uwadze konieczność doprecyzowania zapisów art. 92 dokonano gruntownej zmiany jego redakcji w zakresie obowiązku posiadania przez przewoźników odpowiednich uprawnień wynikających z przepisów niniejszej ustawy oraz innych przepisów dotyczących transportu drogowego. Poza tym obniżono dolną granicę kary z 200 zł do 50 zł. Zaproponowana zmiana obniżenia dolnej granicy kary ma na celu ustalenie niższych kar za przewinienia mniejszej wagi (naruszeń drobnych). Jednocześnie doprecyzowano, że w czasie jednej kontroli łączna kara wymierzona przewoźnikowi nie może być wyższa niż 15 000 zł, bez względu na sumę kar pobranych za poszczególne naruszenia (co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do upadku przedsiębiorstwa z tego tytułu).

Wprowadzenie do projektu ustawy przepisów regulujących wymagania odnośnie kierowców wykonujących transport drogowy w zakresie kursów dokształcających, badań lekarskich i psychologicznych mieszczących się dotychczas w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pociągnęło za sobą konieczność dokonania odpowiedniej nowelizacji tej ustawy. Wydawane na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym świadectwa kwalifikacji będą zastąpione zaświadczeniami wystawianymi przez podmiot zatrudniający kierowcę wykonującego transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne. W zaświadczeniu tym poświadczą się zatrudnienie kierowcy oraz spełnianie wymagań określonych ustawą, w tym wymagań dotyczących kursów dokształcających dla kierowców wykonujących przewóz osób lub rzeczy, braku przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.

W związku z powyższym zaistniała konieczność wprowadzenia do projektu ustawy odpowiednich przepisów przejściowych.

Projektowaną nowelizacją wprowadza się również zmianę ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2001 r. Nr 55, poz. 578). Zmiana ta ma na celu przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom w zakresie transportu drogowego, których odzwierciedleniem jest seria tragicznych wypadków polskich autobusów za granicą. Mając na uwadze konieczność zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa oraz profesjonalnej organizacji i obsługi świadczonych usług turystycznych, proponuje się dokonanie zmian prowadzących do zakazu organizowania imprez turystycznych dla dzieci przez podmioty do tego uprawnione, jeżeli przejazd autobusem w trakcie trwania imprezy miałby przebiegać w godzinach od 23.00 do 6.00 rano.

Jednocześnie w przepisach przejściowych projektu ustawy przewiduje się, w związku z nałożonym obowiązkiem przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych przez kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne (dotychczas obowiązek ten dotyczył tylko kierowców wykonujących transport drogowy), że kierowcy wykonujący przewozy na potrzeby własne do dnia 31 grudnia 2003 r. są obowiązani spełnić wymagania w zakresie tych badań. Projekt ustawy przewiduje bowiem, że z dniem 1 stycznia 2004 r. wszyscy kierowcy są obowiązani spełniać wymagania ustawy dotyczące badań lekarskich i psychologicznych. Projekt przewiduje również w art. 39e ust. 1 pkt 6 obowiązek wystawiania kierowcy przez pracodawcę zaświadczenia poświadczającego jego zatrudnienie oraz spełnianie wszystkich wymagań określonych ustawą (w tym także dotyczących badań). Kierowca jest obowiązany posiadać przy sobie takie zaświadczenie podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego, jak i przewozu na potrzeby własne. Dlatego też dokonuje się stosownej nowelizacji art. 87 ustawy w tym zakresie. Wymóg ten w odniesieniu do wykonujących przewozy na potrzeby własne będzie miał zastosowanie dopiero od dnia 1 stycznia 2004 r. Powyższe zmiany gwarantują sprawną realizację przepisów ustawy przez jednostki do tego uprawnione. Proponowane zmiany nie spowodują dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa i sektora publicznego, nie wpłyną na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, jak również na sytuację i rozwój regionalny. Nie wpłynie również ujemnie na wewnętrzną spójność systemu prawa.

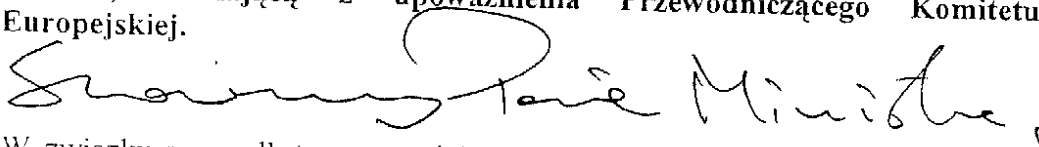

**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sokr. Min. DH/ 3199 /2002/DPE/jg

Warszawa, 10 października 2002 r.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.



W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (RM-10-179-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I Projektowana ustawa reguluje m.in. zagadnienia, których unormowanie wynika z polskich zobowiązań dostosowawczych. Wdraża tym samym do prawa polskiego część wspólnotowego *acquis* w obszarze „polityka transportowa”.
- II. Pierwotne prawo wspólnotowe zalicza politykę transportową do podstawowych obszarów zainteresowania Wspólnoty, co znajduje odbicie w przepisach art. 3(f) i rozdziału V Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE). U podstaw wspólnej polityki transportowej leży zasada swobody świadczenia usług w dziedzinie przewozów i równego dostępu do rynków wewnętrznych Państw Członkowskich dla przewoźników pochodzących z innych Państw Członkowskich EU. W związku z powyższym, Wspólnota Europejska dysponuje wspólnymi zasadami wykonywania przewozów międzynarodowych i kabotażowych, jak też zasadami dostępu do zawodu przewoźnika i dostępu do rynku przewozów transportowych. Powyższe zagadnienia są normowane w prawie polskim w oparciu o obowiązującą ustawę o transporcie

drogowym. jednocześnie jednak nowelizowana ustawa zawiera uregulowania odmienne od tych zawartych w prawie wspólnotowym. Projekt ustawy wypełnia ww. luki i dokonuje kompleksowej regulacji dostępu do zawodu przewoźnika w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i osób, jak też warunków dostępu do rynku przewozów drogowych rzeczy i osób, dokonując tym samym implementacji postanowień następujących aktów wtórnego prawa wspólnotowego:

- Rozporządzenia Rady nr 684/92/EWG z dnia 16 marca 1992 r. o wprowadzeniu wspólnych zasad dla międzynarodowych przewozów osób autobusami (Dz. Urz. WE nr L 074, 20.03.1998),
- Rozporządzenia Rady nr 11/98/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. zmieniającego Rozporządzenie Rady nr 684/92/EWG (Dz. Urz. WE nr L 004, 08.01.1998),
- Dyrektywy Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu operatora drogowego transportu towarowego i operatora drogowego transportu pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów kwalifikacji formalnych, mająca na celu ułatwienie im wykonywania prawa swobodnego rozpoczynania działalności w krajowych i międzynarodowych operacjach transportowych (Dz. Urz. WE nr L 124, 23.05.1998),
- Dyrektywy Rady nr 98/76/WE z dnia 1 października 1998 r. zmieniającej Dyrektywę Rady nr 96/26/WE (Dz. Urz. WE nr L 277, 14.10.1998),
- Dyrektywy Rady nr 76/914/EWG z dnia 16 grudnia 1976 r. dotyczącej minimalnego poziomu szkolenia dla kierowców w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE nr L 357, 29.12.1976).

III. Projekt ustawy w art. 1 ust. 3 utrzymuje system licencji przewozowych. Wykonywanie międzynarodowego przewozu osób we Wspólnocie uzależnione jest od posiadania licencji wspólnotowej, wydanej przez właściwe władze Państwa Członkowskiego. Licencje te wydawane są według wzoru wskazanego w załączniku do ww. Rozporządzenia 11/98/WE. Zgodnie z przepisami nowelizowanej ustawy, zawierającej postanowienia zgodne w tym zakresie z prawem wspólnotowym, licencja wydawana jest przedsiębiorcy, który spełnia trzy podstawowe warunki: posiada

odpowiednie kwalifikacje zawodowe, dobrą reputację i odpowiednią kondycję finansową.

- IV. Przedstawiony do zaopiniowania projekt regulacji odnosi się do zagadnień związanych z kondycją finansową przedsiębiorcy w art. 1 ust. 3b ustanawiając w nim nowe brzmienie art. 5 ust. 3 pkt. 3 nowelizowanej ustawy.

Odpowiednia kondycja finansowa oznacza dostęp do wystarczających zasobów zapewniających właściwe działanie przedsiębiorstwa i jego administrowanie.

Zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. c Dyrektywy 98/76/WE przedsiębiorca musi dysponować kapitałem i rezerwami w wysokości co najmniej 9000 EURO, gdy wykorzystuje tylko jeden pojazd, i co najmniej 5000 EURO za każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd.

Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi w projekcie ustawy rezygnuje się z gwarancji ubezpieczeniowych oraz polisy ubezpieczeniowej autocasco jako form potwierdzenia odpowiedniej kondycji finansowej przedsiębiorstwa. Powyższą zmianę należy uznać za dostosowującą polskie prawo do prawa Unii Europejskiej.

Należy bowiem zauważyć, iż polisa ubezpieczeniowa autocasco zapewnia ochronę ubezpieczeniową przed stratami materialnymi związanymi z użytkowaniem pojazdu i nie może stanowić gwarancji odpowiedniej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa transportowego.

Firma transportowa posiada odpowiedzialność finansową i konieczność regulowania zobowiązań finansowych wobec urzędów i instytucji (Urząd Skarbowy, ZUS, ubezpieczenia zdrowotne, wynagrodzenia dla zatrudnionych pracowników) oraz inne zobowiązania związane z prowadzeniem działalności.

Jeśli polisa AC miałyby stanowić zabezpieczenie przedsiębiorstwa transportowego musiałaby obejmować dodatkowo ryzyko związane z zapewnieniem właściwego działania przedsiębiorstwa i jego administrowania.

- V. Ponadto przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy gwarantuje w art. 1 ust. 20, poprzez dodanie Rozdziału 7a do nowelizowanej regulacji, zapewnienie odpowiednich kwalifikacji zawodowych – zgodnie z prawem wspólnotowym – jednego z warunków uzyskania licencji.

Wymóg posiadania odpowiednich kwalifikacji zawodowych koniecznych do uzyskania licencji i zezwolenia, a sprecyzowany w rozdziale 7 obowiązującej ustawy oraz rozdziale 7a opiniowanego projektu, wynika bezpośrednio z przepisów

Rozporządzenia 684/92/EWG i Dyrektywy 96/26/WE w sprawie dostępu do zawodu operatora drogowego transportu towarowego i pasażerskiego oraz w sprawie uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów kwalifikacji formalnych. Przyjęcie określonych w ww. aktach prawa wspólnotowego rozwiązań, pozwoli przedsiębiorcom polskim, z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE, na uznawanie uzyskanych przez nich w kraju kwalifikacji zawodowych, z czym związana jest możliwość wykonywania usług przewozowych w Unii Europejskiej. Także wymóg zatrudniania przez przedsiębiorcę kierowców posiadających świadectwa kwalifikacji kierowcy, określone w przepisach prawa o ruchu drogowym, wynika z konieczności implementowania przepisów Dyrektywy 76/914/EWG.

- VI. Posiadanie licencji przewozowej nie jest jedynym warunkiem wykonywania przewozów osób i rzeczy. Oprócz tego, projekt ustawy w art. 1 ust. 9 nadaje nowe brzmienie art. 18 ust. 1 pkt 1 nowelizowanej ustawy, wprowadzając obowiązek uzyskania odpowiednich zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych, przewozów regularnych specjalnych. Projektowana ustawa wprowadza jednocześnie, wynikający z odpowiednich przepisów Rozporządzenia Rady 684/92/EWG i zmieniającego go Rozporządzenia 11/98/WE, wymóg uzyskania zaświadczenia przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe na potrzeby własne. Regulacje te wynikają z konieczności stworzenia podstaw dla stosowania, z chwilą uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej, Rozporządzenia Rady 684/92/EWG i zmieniającego go Rozporządzenia 11/98/WE.
- VII. Odnośnie regulacji zezwoleń zagranicznych i zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego Polska, w Stanowisku Negocjacyjnym w Obszarze „Polityka Transportowa”, jak też w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa (NPPC 2001), zobowiązuje się do czasu przystąpienia do Unii Europejskiej, do zliberalizowania dostępu do rynku międzynarodowych przewozów rzeczy w odniesieniu do podmiotów pochodzących z krajów członkowskich UE, przez wzajemne zniesienie ograniczeń ilościowych i zezwoleń. Stworzone przez to zostaną warunki prawne i instytucjonalne bezpośredniego stosowania Rozporządzenia 881/92/EWG. Strona Polska zobowiązała się również, do chwili przystąpienia do UE, do pełnej liberalizacji dostępu do drogowych przewozów pasażerskich, z wyłączeniem jedynie pełnej liberalizacji kabotażu okazjonalnych przewozów. W tym obszarze

strona polska występuje o okres przejściowy, który ma trwać do końca 2006 r. (Rozporządzenie 12/98/WE). Z chwilą uzyskania przez Polskę członkostwa w UE zaczną zatem obowiązywać podstawowe rozporządzenia w tym obszarze, tj.: Rozporządzenie 684/92/EWG i Rozporządzenie 11/98/WE. Pomimo zasady bezpośredniego ich obowiązywania, Polska już w tym momencie jest zobligowana do stworzenia warunków prawnych ich przyszłego stosowania. W związku z powyższym, za zasadny należy uznać przepis przejściowy art. 107 nowelizowanej ustawy w brzmieniu zaproponowanym w art. 1 ust. 39 opiniowanego projektu, który stwierdza że stosowne przepisy projektu (art. 18 ust. 2, art. 19, art. 19a oraz art. 28 ust. 1) odnoszące się do wymogu posiadania odpowiedniego zezwolenia zagranicznego i zezwolenia dla przedsiębiorców z państw UE, będą miały zastosowanie jedynie do dnia uzyskania przez Polskę członkostwa w UE.

VIII. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
PODSEKRETARZ STANU
Jarosław Kozłowski

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury¹⁾

z dnia 2002 r.

w sprawie wysokości opłat uiszczanych przez przewoźników drogowych za czynności związane z przeprowadzeniem analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie drogowym.

Na podstawie art. 22a ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr....., poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa wysokość opłat uiszczanych przez przewoźników drogowych za czynności organów właściwych w sprawach wydawania zezwoleń w zakresie regularnego przewozu osób, związane z przeprowadzaniem analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w transporcie drogowym.

§ 2.

Przewoźnicy drogowi wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym przy składaniu wniosku o wydanie nowego zezwolenia lub dokonanie zmiany w dotychczasowym zezwoleniu, wnoszą opłaty za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób.

§ 3.

1. Z zastrzeżeniem § 4, za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu:

- 1) wydania nowego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych - pobiera się opłatę w wysokości 3,00 zł za każde 1000 km planowanego rocznego przebiegu na tej linii komunikacyjnej, nie mniej niż 600 zł za każdą linię komunikacyjną;
- 2) zmiany posiadanego przez przewoźnika drogowego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, polegających na:
 - a) uruchomieniu dodatkowego kursu lub wydłużeniu istniejącego kursu,
 - b) dodaniu nowych lub likwidacji dotychczasowych przystanków,
 - c) zmianie trasy przejazdu,
 - d) zmianie znaków informacyjnych określających dni kursowania,
 - e) zmianie godzin odjazdu lub przyjazdu, w tym w szczególności przyśpieszenie, opóźnienie, korekta czasów przejazdu na poszczególne przystanki- pobiera się opłatę w wysokości 1,00 zł za każde 1000 km rocznego przebiegu na tej linii komunikacyjnej, nie mniej niż 200 zł za każdą linię komunikacyjną;
- 3) zmiany posiadanego przez przewoźnika drogowego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych polegających na:
 - a) likwidacji lub skróceniu kursu,
 - b) zmianie terminu ważności rozkładu jazdy,
 - c) zmianie nazwy lub adresu przewoźnika,
 - d) zmianie dotychczasowej nazwy przystanku,
 - e) zmianie lub wprowadzeniu nowych informacji istotnych tylko dla pasażera- pobiera się opłatę w wysokości 0,50 zł za każde 1000 km rocznego przebiegu na tej linii komunikacyjnej, nie mniej niż 100 zł za każdą linię komunikacyjną.

§ 4.

W przypadku dokonywania zmiany w dotychczasowym zezwoleniu w zakresie regularnego przewozu drogowego osób, wynikającej z realizacji potrzeb przewozowych określonych w corocznej analizie sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób opracowanej przez organy właściwe w sprawach wydawania zezwoleń, nie pobiera się opłat określonych w § 3.

§ 5.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:
Minister Finansów

- ¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302)

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 22a ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Dz. U. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr poz.).

Przepis, na podstawie którego wydawane jest niniejsze rozporządzenie określa m. in. warunki w jakich organy wydające zezwolenia mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób w transporcie drogowym. Przewiduje on również w ust. 7 upoważnienie dla Ministra Infrastruktury do wydania w porozumieniu z Ministrem Finansów, rozporządzenia określającego wysokość opłat uiszczanych przez przewoźników drogowych za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Potrzeba wydania przedmiotowego rozporządzenia wynika z proponowanych zmian przepisów ustawy o transporcie drogowym w zakresie zastąpienia dotychczasowych regulacji prawnych odnoszących się do trybu uzgadniania i koordynacji rozkładów jazdy oraz warunków ponoszenia kosztów związanych z koordynacją rozkładów jazdy.

Projektowane rozporządzenie precyzuje opłaty za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie krajowego drogowego regularnego przewozu osób, które będą ponosić przedsiębiorcy wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym.

Wysokość opłat będzie zależała od ilości linii komunikacyjnych, a także od przebiegu realizowanego przez przewoźników na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Przyjęto przebieg roczny na linii komunikacyjnej ponieważ obrazuje on, w pewnym zakresie, sytuację rynkową w zakresie przewozów osób na danym terenie.

Za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu rozpatrzenia wniosku o wydanie nowego zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, opłaty winny być

wnoszone w chwili składania wniosku w wysokości 3 zł za każde 1000 km rocznego przebiegu planowanego do wykonania, nie mniej jednak, niż 600 zł.

Za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu rozpatrzenia wniosku o zmianę posiadanego przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, polegające na uruchomieniu nowego kursu, wydłużeniu istniejącego kursu, dodaniu nowych lub likwidacji dotychczasowych przystanków, zmiany trasy przejazdu, zmiany godzin odjazdów lub przyjazdów, opłaty winny być wnoszone w chwili składania wniosku w wysokości 1 zł za każde 1000 km rocznego przebiegu planowanego do wykonania, nie mniej jednak, niż 200 zł. Pomimo, że powyższe zmiany rozkładów jazdy, w niektórych przypadkach, będą powodować także konieczność wydania nowego zezwolenia i nawet zmiany przebiegu linii komunikacyjnej, co niewątpliwie wymagać będzie wydania nowego zezwolenia, tym nie mniej kierując się potrzebą ciągłego dostosowywania komunikacji do zmieniających się potrzeb przewozowych, opłaty za takie zmiany są trzykrotnie niższe.

Określono również, że za przeprowadzenie analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu rozpatrzenia wniosku o zmianę posiadanego przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, polegające na likwidacji lub skróceniu kursów, zmiany terminów ważności rozkładu jazdy, zmiany nazwy lub adresu przewoźnika, zmiany dotychczasowej nazwy przystanku lub wprowadzenie nowych informacji istotnych dla pasażera, opłaty winny być wnoszone w chwili składania wniosku w wysokości 0,50 zł za każde 1000 km rocznego przebiegu planowanego do wykonania, nie mniej jednak, niż 100 zł. Powyższe zmiany rozkładów jazdy mają charakter porządkujący rozkłady jazdy i mają niewielki wpływ na sytuację rynkową na danym terenie.

Określono, że przewoźnicy nie wnoszą opłat za składanie wniosków o wydanie nowego lub zmianę posiadanego zezwolenia, jeżeli składany wniosek wynika z realizacji potrzeb przewozowych określonych w corocznej analizie sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób. Powyższe rozwiązanie zachęci przewoźników do realizacji wniosków samorządu terytorialnego i winno mieć znaczący wpływ na poprawę obsługi komunikacyjnej społeczeństwa.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z konkurencyjnością wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki a także z sytuacją i rozwojem regionów.

Regulacje zawarte w niniejszym rozporządzeniu pozostają poza obszarem dostosowawczym do prawa Unii Europejskiej.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury¹⁾

z dnia 2002 r.

w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy i warunków ponoszenia kosztów z tym związanych.

Na podstawie art. 34 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr, poz.) zarządza się co następuje:

§ 1.

1. Rozkłady jazdy, załączane do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych określają:
 - 1) nazwę przewoźnika;
 - 2) adres przewoźnika;
 - 3) dzień wejścia w życie rozkładu jazdy;
 - 4) termin ważności rozkładu jazdy;
 - 5) drogę przewozu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób;
 - 6) dni, godziny, minuty odjazdu i przyjazdu środków transportowych albo częstotliwość ich kursowania oraz dokładnie wskazane miejsca tego odjazdu i przyjazdu;
 - 7) rodzaj prowadzonych usług komunikacyjnych (np. ekspresowe, pospieszne, przyspieszone, zwykłe/osobowe), środki transportowe objęte częściowo lub całkowicie rezerwacją miejsc lub środki transportowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.
2. Rozkłady jazdy, poza informacjami, o których mowa w ust. 1, mogą określać w szczególności:
 - 1) kursy środków transportowych, w których przewozi się rzeczy;
 - 2) kursy środków transportowych, w których pierwszeństwo przejazdu przysługuje określonym podróżnym (np. z biletami miesięcznymi);
 - 3) informacje o połączeniach (skomunikowaniu) niektórych środków transportowych;
 - 4) inne niezbędne informacje właściwe dla danego środka transportowego, ułatwiające podróżnym korzystanie z tego środka.

§ 2.

1. Przewoźnik podaje do publicznej wiadomości, w formie ogłoszeń wywieszonych na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy oraz w punktach sprzedaży biletów, rozkłady jazdy na które posiada zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych; mogą one być ponadto podane do publicznej wiadomości w inny sposób zwyczajowo przyjęty.
2. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób, na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice gminy (miasta), corocznie aktualizują i publikują informację o wykonywanej komunikacji w wojewódzkim książkowym rozkładzie jazdy zawierającym, zamieszczoną komunikację w układzie przedstawiającym przebieg poszczególnych linii komunikacyjnych. Ponadto, mogą wydawać i publikować rozkłady jazdy w innej formie.
3. Aktualizacja i publikacja wojewódzkich rozkładów jazdy, o których mowa w ust. 2, powinna obowiązywać:
 - 1) w transporcie kolejowym - od niedzieli poprzedzającej dzień 16 grudnia;
 - 2) w transporcie samochodowym - od czwartej niedzieli czerwca.
4. Rozkłady jazdy, które nie zostały poddane aktualizacji w terminach określonych w ust. 3, tracą swoją ważność.

5. Zmiany do istniejących rozkładów jazdy oraz rozkłady jazdy na nowych liniach komunikacyjnych przewoźnik podaje do publicznej wiadomości co najmniej na 7 dni przed terminem ich obowiązywania, w sposób określony w ust. 1.
6. Zmian w rozkładach jazdy można dokonywać w każdym czasie, z zastrzeżeniem ust. 5, z tym że zmiany w rozkładach jazdy w transporcie drogowym dokonywane są po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych.

§ 3.

1. Koszty zamieszczania ogłoszeń, o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach, na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy, które nie znajdują się w zarządzie przewoźnika, ponosi przewoźnik na podstawie umowy zawartej z zarządcą (właścicielem) dworca lub przystanku, przy czym koszt ich zamieszczenia winien być proporcjonalny do ilości zatrzymań lub powierzchni zajętej na ogłoszeniu i być jednakowy dla wszystkich przewoźników umieszczonych na tej ogłoszeniu.
2. Koszty publikacji informacji o wykonywanej komunikacji w wojewódzkim książkowym rozkładzie jazdy ponoszą przewoźnicy proporcjonalnie do udziału ich własnego rozkładu jazdy lub innych materiałów reklamowych w tym wydawnictwie, na podstawie umowy zawartej pomiędzy przewoźnikiem i wydawcą rozkładu jazdy.

§ 4.

Przepisów § 2 ust. 2 i 3 nie stosuje się do komunikacji miejskiej realizowanej w granicach miast; pozostałe przepisy stosuje się do komunikacji miejskiej z uwzględnieniem lokalnych warunków prowadzenia tej komunikacji.

§ 5.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302)

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w zmienionym art. 34 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 i z 2002 r. Dz. U. Nr. , poz.).

Rozporządzenie określa treść, sposób i termin ogłaszania rozkładów jazdy i warunków ponoszenia kosztów z tym związanych.

W zakresie treści i terminów ogłaszania przez przewoźników rozkładów jazdy projekt nie przewiduje istotnych zmian w stosunku do dotychczasowych regulacji przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2000 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy, trybu ich uzgadniania i koordynacji oraz warunków ponoszenia kosztów z tym związanych (Dz. U. Nr 82, poz. 933). Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych

wykraczających poza granice gmin (miast) będą dokonywali aktualizacji i publikacji w wojewódzkim książkowym rozkładzie jazdy.

Projekt określa ponadto warunki ponoszenia kosztów związanych z ogłaszaniem i publikowaniem rozkładów jazdy, które pobierane są od przewoźników. Koszt zamieszczenia ogłoszenia będzie proporcjonalny do ilości zatrzymań lub powierzchni zajętej na ogłoszeniu. W przypadku publikacji będzie proporcjonalny od udziału ich własnego rozkładu jazdy lub materiałów reklamowych.

Zawarte w projekcie regulacje mają ograniczone zastosowanie w komunikacji miejskiej ze względu na specyfikę tych gałęzi transportu.

Regulacje zawarte w niniejszym rozporządzeniu pozostają poza obszarem dostosowawczym do prawa Unii Europejskiej.

Przedstawiony projekt ma na celu uporządkowanie i ujednoczenie reguł postępowania przy ogłaszaniu rozkładów jazdy przez przewoźników wykonujących przewozy regularne i regularne specjalne.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje bezpośrednich skutków związanych z konkurencyjnością wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a także z sytuacją i rozwojem regionów.

Projekt rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury¹⁾

z dnia 2002 r.

w sprawie kursów dokształcających kierowców wykonujących transport drogowy.

Na podstawie art. 39b ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. - o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa:

- 1) program kursu dokształcającego dla kierowców wykonujących transport drogowy w zakresie przewozu:
 - a) rzeczy,
 - b) osób;
- 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu kursu oraz wzór rejestru osób przeszkolonych i wydanych zaświadczeń.

§ 2.

Kursy dokształcające, o których mowa w § 1, obejmują:

- 1) szkolenie podstawowe w zakresie przewozu:
 - a) rzeczy - gdy kierowca posiada prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E,
 - b) osób - gdy kierowca posiada prawo jazdy kategorii B, B+E, D1, D1+E, D lub D+E;
- 2) szkolenie dodatkowe w zakresie przewozu:
 - a) rzeczy - gdy kierowca posiada ważne świadectwo kwalifikacji w zakresie przewozu osób wydane na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym lub zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie przewozu osób,
 - b) osób - gdy kierowca posiada ważne świadectwo kwalifikacji w zakresie przewozu rzeczy wydane na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym lub zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie przewozu rzeczy.

§ 3.

Program kursów dokształcających, o których mowa w § 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4.

Ustala się wzór zaświadczenia o ukończeniu kursu dokształcającego, określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 5.

1. Dyrektor wojewódzkiego środka ruchu drogowego prowadzi rejestr osób szkolonych oraz wydanych zaświadczeń w systemie informatycznym lub w formie zeszytu zawierającego następujące dane:
 - 1) liczbę porządkową;
 - 2) imię, nazwisko i numer PESEL osoby, której dotyczy;
 - 3) numer prawa jazdy lub pozwolenia oraz numer świadectwa kwalifikacji, jeżeli jest wymagane;
 - 4) numer kursu dokształcającego i datę jego rozpoczęcia;
 - 5) numer i datę wydanego zaświadczenia.
2. Wzór rejestru, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 6.

Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r, w sprawie kursów dokształcających kierowców wykonujących transport drogowy (Dz. U. Nr 150, poz. 1682 oraz z 2002 r. Nr 14, poz. 134).

§ 7.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem r.

Minister Infrastruktury

- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302)

Program kursu doształcającego kierowców

- § 1. 1. Program kursu doształcającego kierowców przewożących rzeczy lub osoby, zwany dalej „programem”, określa:
- 1) zasady prowadzenia szkolenia;
 - 2) plan nauczania;
 - 3) charakterystykę absolwenta kursu.
2. Celem szkolenia jest podniesienie poziomu stosowania przez kierowców przepisów dotyczących transportu, ruchu drogowego i warunków pracy, w połączeniu z racjonalnym i bezpiecznym prowadzeniem pojazdu.
3. Szkolenie może rozpocząć osoba, która złożyła do ośrodka następujące dokumenty:
- a) kserokopię posiadanego prawa jazdy kategorii:
 - C1+E, C lub C+E, jeżeli podlega szkoleniu w zakresie przewozu rzeczy,
 - B, B+E, D, D1, D+E lub D1+E, jeżeli podlega szkoleniu w zakresie przewozu osób,
 - b) kserokopię posiadanego świadectwa kwalifikacji, albo zaświadczenie o ukończeniu kursu doształcającego w zakresie przewozu rzeczy lub osób, jeżeli podlega szkoleniu dodatkowemu.
4. Warunkiem rozpoczęcia szkolenia jest przygotowanie przez ośrodek imiennych list osób zakwalifikowanych na kurs.
5. Zaświadczenie otrzymuje osoba, która:
- a) odbyła wymagane programem szkolenie,
 - b) uzyskała pozytywny wynik nauczania.
6. W przypadku wydania osobie zaświadczenia, dokumenty, o których mowa w ust. 3 podlegają zwrotowi.

Plan nauczania

- § 2. 1. Liczbę godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla kierowców podlegających szkoleniu podstawowemu lub dodatkowemu określa się w tabeli.

Tabela

Poz.	Nazwa przedmiotu	Liczba godzin zajęć	
		teoretycznych szkolenie pods./dodat.	praktycznych
1	Racjonalne prowadzenie pojazdu	8/2	lit.e)-15min+20min ^{*)} , lit.g)-4 lit.h)-4
2	Stosowanie przepisów	10/3	
3	Świadczenie usług	6/1	
4	Sprawdzian	20min	
5	Razem	24/6godz. 20min	8godz. 35min

^{*)}20 min - indywidualnie z każdym słuchaczem kursu.

2. W zakresie przedmiotu określonego w tabeli:

1) w poz. 1 – powinny być ujęte tematy:

a) właściwości techniczne pojazdu, w tym:

- układ przeniesienia napędu,
- charakterystyka momentu obrotowego,
- moc i jednostkowe zużycie paliwa,
- zakres optymalnych warunków pracy silnika,
- wykresy przełożeń skrzyni biegów,

b) hamowanie, ABS, zwalniacz, regulator prędkości, w tym:

- charakterystyka podciśnieniowego hydraulicznego układu wspomagania hamulców,
- ograniczenia używania hamulców i zwalniacza, łączne używanie hamulców i zwalniacza, sposoby ograniczania prędkości w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych,
- lepsze wykorzystywanie prędkości i przełożeń skrzyni biegów oraz bezwładności pojazdu, wpływ masy i rozmiarów pojazdu wraz z ładunkiem,
- kontrole i przeglądy należące do obowiązków kierowcy, działania w przypadku uszkodzenia pojazdu,

c) zapobieganie wypadkom drogowym, w tym:

- percepcja niebezpieczeństwa,
- czynniki wpływające na wypadki, niebezpieczne warunki jazdy związane ze stanem nawierzchni, jazdą w dzień i w nocy, jazdą w koleinach, jazdą w tunelu, przy parkowaniu,

d) zwracanie uwagi na innych uczestników ruchu, w tym:

- zrozumienie intencji innego uczestnika ruchu drogowego,
- czynniki specyficzne dotyczące innych uczestników ruchu (pojazdy wolnobieżne, pojazdy jednośladowe, piesi),

e) zawodowe manewrowanie pojazdem, w tym:

- identyfikacja przeszkód, przygotowanie do wykonania manewru,
- widoczność, martwe pola, pole widzenia,
- profesjonalne wykonywanie manewrów,

f) optymalizacja zużycia paliwa, w odniesieniu do tematów określonych w lit. a) – e),

g) załadunek pojazdu oraz zabezpieczenie ładunku (dotyczy kursu dokształcającego kierowców przewożących rzeczy), w tym:

- siły działające na pojazd w ruchu,
- kalkulacja obciążenia pojazdu lub zespołu pojazdów, konsekwencje przeciążenia osi pojazdu, stabilność pojazdu i środek ciężkości,
- dystrybucja ładowania, typy opakowań i palet,
- wykorzystywanie tylnej platformy załadowniczej,
- podstawowe kategorie ładunków wymagające zabezpieczenia, techniki zabezpieczenia ładunków, stosowanie pasów zabezpieczających, kontrola urządzeń zabezpieczających, stosowanie wyposażenia przeładunkowego,
- nakładanie i zdejmowanie plandeki,

h) bezpieczeństwo pasażerów i komfort jazdy (dotyczy kursu dokształcającego kierowców przewożących osoby), w tym:

- odpowiedzialność kierowcy,
- przewóz dzieci,
- kontrola przed odjazdem;

- 2) w poz. 2 – powinny być ujęte tematy:
- a) podstawowe przepisy regulujące wykonywanie transportu drogowego i stosowanie w transporcie drogowym dokumentów i formularzy, w tym:
 - licencje i ich rodzaje,
 - wypis z licencji,
 - zezwolenia i ich rodzaje, z tego:
 - wymagane przy wykonywaniu przewozów regularnych, przewozów regularnych specjalnych, przewozów wahadłowych lub okazjonalnych,
 - zagraniczne, stosowane w międzynarodowym transporcie drogowym,
 - na przejazd pojazdu, z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naciskach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach,
 - wypis z wykazu numerów rejestracyjnych pojazdów samochodowych, wymagany przy wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego,
 - formularz jazdy wymagany przy wykonywaniu przewozów okazjonalnych lub wahadłowych, a także przewozów na potrzeby własne,
 - zaświadczenie lub wypis z zaświadczenia, wymagane przy wykonywaniu przewozu drogowego na potrzeby własne,
 - dowód uiszczenia należnej opłaty za korzystanie z dróg krajowych,
 - zapis urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju,
 - inne dokumenty, formularze umów i zaświadczeń wymagane przy wykonywaniu przewozu osób lub rzeczy, na podstawie odrębnych przepisów, umów międzynarodowych i konwencji,
 - rodzaje dokumentów, do których posiadania w pojeździe zobowiązany jest jego kierowca,
 - znajomość organów i instytucji wydających dokumenty i formularze oraz pobierających opłaty,
 - prawidłowe wypełnianie druków, formularzy i innych dokumentów wymaganych przepisami,
 - orientacja w lokalizacji i warunkach funkcjonowania przejść granicznych,
 - b) przepisy dotyczące ruchu drogowego, w tym:
 - znaki drogowe, ograniczenia i zakazy w ruchu,
 - zatrzymywanie się i parkowanie, wykorzystywanie specjalnej infrastruktury,
 - bezpieczne odległości między pojazdami,
 - kontrole i sankcje,
 - c) przepisy socjalne, w tym:
 - przepisy o czasie pracy i odpoczynku kierowców w transporcie drogowym – specyfika, zasady stosowania,
 - sankcje za nieprzestrzeganie przepisów, w tym za niewłaściwe użytkowanie tachografu;
- 3) w poz. 3 – powinny być ujęte tematy:
- a) wiedza i świadomość możliwych wypadków przy pracy, w tym:
 - kategorie wypadków przy pracy w sektorze transportu,
 - konsekwencje społeczne, materialne, finansowe,
 - b) handel nielegalnymi imigrantami oraz nielegalna emigracja, w tym:
 - informacje ogólne, skutki dla kierowców, środki zaradcze, formularz jazdy,
 - zakres odpowiedzialności przewoźnika drogowego,
 - c) zasady ergonomiczne, w tym:
 - postawa i koordynacja ruchów, ryzykowne ruchy i postawy ciała,

- sprawność fizyczna, ochrona osobista,
 - d) zdrowie, w tym:
 - wybór jedzenia, skutki spożycia alkoholu, narkotyków lub innych substancji mogących wpłynąć na zachowanie kierowcy, symptomy,
 - przyczyny i skutki zmęczenia oraz stresu, rola przestrzegania cyklu praca – odpoczynek,
 - e) zachowanie w nagłej sytuacji, w tym:
 - ocena sytuacji, unikanie komplikowania skutków wypadku, wzywanie pomocy, udzielanie pierwszej pomocy, działania w przypadku pożaru,
 - podstawowe zasady sporządzania raportu z wypadku,
 - f) środowisko ekonomiczne w sektorze transportu, w tym:
 - miejsce i relacje sektora transportu w stosunku do innych dziedzin gospodarki, transport drogowy, a inne dziedziny transportu, różnorodność sfer działania transportu drogowego (transport drogowy zarobkowy, przewóz na potrzeby własne, transport kombinowany),
 - organizacja podstawowych rodzajów przedsiębiorstw transportowych i pomocniczej działalności transportowej,
 - specjalizacja w transporcie (transport cystern, chłodni, odpadów, żywych zwierząt itp.), zmiany w sektorze transportu (zróźnicowanie świadczonych usług, podwykonawstwo, spedycja, centra logistyczne),
 - g) wizerunek przedsiębiorstwa, w tym:
 - znaczenie wykonywania przez kierowcę usług na wysokim poziomie, rola kierowcy, cechy osób, z którymi kierowca współpracuje, aspekty relacji interpersonalnych
 - utrzymanie pojazdu, organizacja pracy.
3. Zajęcia praktyczne:
- 1) mogą być rozpoczęte po zakończeniu zajęć teoretycznych przewidzianych dla określonego przedmiotu;
 - 2) określone w ust. 2 pkt 1:
 - a) lit. e) - realizuje się na placu manewrowym ośrodka i obejmują:
 - pokaz wykonania, odpowiednio do rodzaju kursu (w zakresie kategorii C+E lub D prawa jazdy), obowiązujących kandydatów na kierowców zadań egzaminacyjnych,
 - wykonanie przez słuchacza kursu zadań objętych zakresem pokazu,
 - b) lit. g) - h) - realizuje się w przedsiębiorstwie transportowym wykonującym – odpowiednio do rodzaju kursu – przewóz rzeczy lub osób.
4. Godziny zajęć teoretycznych równają się 45 min, a zajęć praktycznych 60 min.

- § 3. 1. Kurs kończy się sprawdzianem, który obejmuje 3 pytania z każdego przedmiotu ujętego planem nauczania. Osoba szkolona uzyskuje pozytywny wynik nauczania, jeżeli udzieliła co najmniej dwie poprawne odpowiedzi na przewidziane dla określonego przedmiotu pytania.
2. Osoba, która dwukrotnie uzyskała negatywny wynik nauczania podlega podstawowemu szkoleniu.

Charakterystyka absolwenta kursu

§ 4. Absolwent kursu, w zakresie objętym nauczaniem – odpowiednio do rodzaju kursu, powinien:

- 1) posiadać znajomość:
 - a) budowy i działania podstawowych mechanizmów pojazdu mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy,

- b) bezpiecznej i ekonomicznej jazdy,
 - c) koniecznych działań po wypadku lub w innej nagłej sytuacji (np. pożar),
 - d) procedur transportowych i administracyjnych, mających zastosowanie przy przewozie rzeczy lub osób,
 - e) przepisów odnoszących się do krajowego przewozu osób lub rzeczy, czasu pracy kierowcy,
 - f) odpowiedzialności kierowcy za przewóz rzeczy lub osób,
 - g) dokumentów wymaganych w krajowym i międzynarodowym transporcie rzeczy lub osób,
 - h) technik załadunku i rozładunku pojazdu oraz stosowanych w tym celu urządzeń, kalkulacji obciążenia pojazdu,
 - i) typu opakowań i sposobów zabezpieczania ładunków;
- 2) posiadać umiejętności:
- a) kontroli pojazdu przed rozpoczęciem jazdy,
 - b) oceny wymaganych do przewozu rzeczy lub osób dokumentów oraz posługiwania się tachografem,
 - c) oceny obciążenia pojazdu i sposobu rozmieszczenia oraz zabezpieczenia ładunku,
 - d) zawodowego manewrowania pojazdem.

Format A5, układ pionowy

<p>..... (pieczęć jednostki)</p> <p style="text-align: right;">Data wydania</p> <p style="text-align: center;">Zaświadczenie nr¹⁾</p> <p style="text-align: center;">o ukończeniu kursu dokształcającego kierowców przewożących rzeczy/osoby²⁾.</p> <p>Pan(i)</p> <p style="text-align: center;">(nazwisko) (imię)</p> <p>Nr PESEL/Data urodzenia <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr></table>³⁾</p> <p>mający(a): prawo jazdy kategorii.....⁴⁾ nr świadectwo kwalifikacji nr²⁾ odbył(a) szkolenie podstawowe, dodatkowe²⁾ na kursie nr</p>														
Poz.	Kategorie ⁴⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć										
				teoretycznych	praktycznych									
1	2	3	4	5	6									
1														
2														
- z wynikiem pozytywnym.														
Objaśnienia:				<p>..... (podpis i pieczęć dyrektora)</p>										
<p>¹⁾ wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez numer kursu, ²⁾ niepotrzebne skreślić, ³⁾ datę urodzenia wpisuje się tylko osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL, ⁴⁾ wpisać oznaczenia literowe kategorii prawa jazdy.</p>														

Rejestr osób przeszkolonych oraz wydanych zaświadczeń

Nazwa jednostki prowadzącej szkolenie

Kurs doszkalaający kierowców przewożących rzeczy/osoby^{*)}.....

Poz.	Nazwisko i imię	Nr PESEL	Numer kursu ^{**)} i data jego rozpoczęcia	Wynik nauczania	Nr zaświad.	Data wydania
1	2	3	4	5	6	7
1						
2						
ltd.						

.....
podpis i pieczęć dyrektora

Objaśnienia:

^{*)} niepotrzebne skreślić,

^{**)} numer kolejnego kursu łamany przez dwie ostatnie cyfry roku, przy czym numer ten poprzedza się:

- a) literami RP, jeżeli kurs dotyczy kierowców przewożących rzeczy i szkolenia podstawowego,
- b) literami RD, jeżeli kurs dotyczy kierowców przewożących rzeczy i szkolenia dodatkowego,
- c) literami OP, jeżeli kurs dotyczy kierowców przewożących osoby i szkolenia podstawowego,
- d) literami OD, jeżeli kurs dotyczy kierowców przewożących osoby i szkolenia dodatkowego.

UZASADNIENIE

Opracowanie niniejszego projektu rozporządzenia jest realizacją nowego upoważnienia dla Ministra właściwego ds. transportu, zawartego w art. 39b ust. 6 ustawy o transporcie drogowym.

W projekcie tym zostały określone:

- 1) programy kursów kształcących dla kierowców przewożących rzeczy lub osoby oraz zasady ich realizacji,
- 2) wzory dokumentów stosowanych podczas nauczania,

Przy opracowywaniu projektu rozporządzenia brano pod uwagę zapisy obowiązującej w tym zakresie Dyrektywy Rady z dnia 16 grudnia 1976r. dotyczącej minimalnego poziomu szkolenia kierowców w transporcie drogowym (76/914/EWG) oraz treści projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie szkolenia zawodowych kierowców w transporcie drogowym rzeczy lub osób (2001/C154E/23), która w najbliższym czasie stanie się obowiązująca.

Realizacja treści projektu rozporządzenia przyczyni się do podniesienia kwalifikacji kierowców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób lub rzeczy.

Rozporządzenie nie spowoduje ujemnych skutków dla budżetu państwa a także nie wpływa na dochody i wydatki sektora publicznego, rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, sytuację i rozwój regionalny.

