

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Minister Infrastruktury
Projekt z dnia	30 stycznia 2020 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Art. 1 pkt 2 lit. c (zmieniający art. 39a ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym)	Proponujemy nadanie następującego brzmienia temu przepisowi: „3. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 oraz pkt 3-6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu: 1) do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E, o ile wykorzystywany jest do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy.”	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw powstał w związku z koniecznością transpozycji do polskiego ustawodawstwa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy, zwaną dalej „dyrektywą 2018/645”. Zgodnie z preambułą do dyrektywy 2018/645 głównym celem dyrektywy jest wyeliminowanie ofiar śmiertelnych na drogach jak również ochrona użytkowników dróg szczególnie narażonych na wypadki, w tym w sektorze transportu drogowego. Ustawodawca nadając nowe brzmienie art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym powinien szczególną troską otoczyć przewozy drogowe osób, które na bardzo dużą skalę wykonywane są pojazdami samochodowymi.		

			<p>Zgodnie z art. 2 lit. g dyrektywy 2018/645 wyłączenia od jej stosowania dotyczą kierowców pojazdów wykorzystywanych do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy. W związku z powyższym nie można dopuścić do stanu, w którym kierowca zarobkowo wykonujący przewozy osób nie musi posiadać orzeczenia o braku przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do wykonywania zawodu kierowcy. Powodowałoby to, że przewozy osób taksówką albo samochodem osobowym w obrębie dużych aglomeracji czy też przewozy tzw. „busem” (np. dowóz dzieci do szkoły, na basen albo wycieczki) mogłyby być wykonywane przez osoby posiadające jedynie uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym kategorii B. Sytuacja ta miałaby również miejsce w stosunku do osób zatrudnionych na stanowisku kierowcy i wykonujących przewozy rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. (np. kurierów). Należy podkreślić, że w powyższym przypadku – zgodnie z preambułą do dyrektywy 2018/645 prowadzenie pojazdu jest głównym zajęciem kierowcy wtedy, gdy zajmuje więcej niż 30 % miesięcznego czasu pracy kierowcy. W konsekwencji zasadnym byłoby jednoznacznie określić w ustawie o transporcie drogowym, że wymagań wymienionych w art. 39a ust. 3 nie stosuje się jedynie do kierowcy pojazdu do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A,B1, B lub B+E z uściśleniem „o ile wykorzystywany jest do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy”. Ponadto należałoby rozważyć, czy nie rozszerzyć obowiązku uzyskania kwalifikacji i ukończenia szkolenia okresowego, a co za tym idzie konieczności uzyskania wpisu kodu 95 w prawie jazdy, wobec wszystkich kierowców wykonujących transport drogowy osób oraz zatrudnionych na stanowisku kierowców i</p>		
--	--	--	---	--	--

			wykonywujących przewozy rzeczy pojazdami o dmc do 3,5 t? Niewątpliwie doprowadziłoby to do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i wpłynęłoby na zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na drogach.		
2.	Art. 1 pkt 3 (dodający art. 39aa ust. 5 do ustawy o transporcie drogowym)	Czy wprowadzenie do ustawy kategorii „podmiotów fizycznych i prawnych” jest zabiegiem w pełni przemyślanym?	Po nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z 2019 r. traktuje ona w niektórych miejscach o „zaświadczeniu o niekaralności”, a w innych o „informacji z KRK”. Aby uniknąć takich nieścisłości i związanych z nimi wątpliwości lepiej byłoby używać pojęć bardziej powszechnych w prawie.		
3.	Art. 1 pkt 16 lit. a (uchylający art. 39j ust. 5 z ustawy o transporcie drogowym)	Jakie przyczyny stoją za uchyceniem art. 39j ust. 5?	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
4.	Art. 3 pkt 10 (dodający art. 15a do ustawy o kierujących pojazdami)	Czy relacja pomiędzy art. 15a ust. 1 a art. 15a ust. 4 ma polegać na tym, że wpis jest dokonywany jedynie w formie wydania karty kwalifikacji kierowcy?	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
5.	Art. 3 pkt 22 (dodający art. 98a ust. 5 pkt 1 do ustawy o kierujących pojazdami)	Czy art. 98a ust. 5 pkt 1 nie miał odsyłać jedynie do ust. 2 pkt 1 i 2?	Przepis w obecnym brzmieniu zdaje się zawierać błędne/niekompletne odesłanie.		
6.	Art. 3 pkt 23 (zmieniający art. 99 ustawy o kierujących pojazdami)	Przepis w obecnym brzmieniu jest nieczytelny, zawiera niewłaściwe odesłania – wnosimy o zweryfikowanie odesłań przez projektodawców, co umożliwi wypowiedzenie się co do treści przepisu.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
7.	Art. 3 pkt 26 (zmieniający art. 103 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami)	Sugerujemy umieszczenie w proponowanym brzmieniu art. 103 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami wyłączenia dla uprawnień cofniętych w trybie art. 103 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami, z uwagi na	Zgodnie z dotychczasowym orzecnictwem zwrócenie się po upływie roku o przywrócenie uprawnień do kierowania pojazdem cofniętego z uwagi na orzeczonych zakaz prowadzenia pojazdów na okres do jednego roku nie skutkowało skierowaniem na kontrolne		

		orzeczony zakaz kierowania pojazdami nieprzekraczający jednego roku.	sprawdzenie kwalifikacji. Decydował bowiem okres kary wskazanej w wyroku, a nie czas obowiązywania decyzji o cofnięciu.		
8.	Art. 3 pkt 28 (dodający art. 104a ust. 1 pkt 2 do ustawy o kierujących pojazdami)	W przepisie zawarto błędne odesłanie – powinien on odsyłać do art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
9.	Art. 16 pkt 3	Przepis zawiera błędne wskazanie jednostki, której datę wejścia w życie ma uregulować.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
10.	OSR – pkt 6	<p>W tej części Oceny Skutków Regulacji zawarto następujące stwierdzenie: „W związku z zaprzestaniem wymiany prawa jazdy ze względu na zmianę adresu zamieszkania (likwidacja adresu w prawie jazdy) zmniejszyła się liczba wydawanych dokumentów i powstały wolne zasoby kadrowe, które mogą zostać wykorzystane do wydania kart kwalifikacji kierowcy. Stąd też JST nie powinny ponieść dodatkowych kosztów. Oznacza to, że cały przychód JST z tytułu wydawania kart kwalifikacji kierowcy będzie ich dochodem.”.</p> <p>Uważamy, że stwierdzenie to należy zmodyfikować.</p>	<p>1. Czy zaprzestanie wymiany prawa jazdy ze względu na zmianę adresu zamieszkania nie spowodowało równocześnie zmniejszenia się dochodów j.s.t.?</p> <p>2. Czy Ministerstwo Infrastruktury dysponuje danymi, w świetle których zatrudnienie w wydziałach komunikacji pozostało na niezmiennym poziomie?</p> <p>3. Nawet jeżeli zasoby kadrowe pozostały na niezmiennym poziomie, to ustawodawca nie próżnuje w tworzeniu nowych zadań – takich jak np. art. 140mb ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>4. Nie można analizować omawianego projektu i jego skutków finansowych w oderwaniu od całej sytuacji finansowej związanej z realizacją zadań przez wydziały komunikacji. Dość wspomnieć o projekcie wpisanym do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod nr UD19 (wcześniej UD515), który będzie generował daleko idące negatywne skutki finansowe w tym zakresie.</p>		