

## **Transport drogowy po zmianach: rośnie ryzyko utraty zezwolenia**

Przedsiębiorcy transportowi z niepokojem oczekują na wejście istotnych zmian do ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1907 ze zm.). Obszerna nowelizacja uchwalona przez Sejm 4 listopada 2016 r. została już opublikowana w Dzienniku Ustaw z 30 listopada 2016 r. pod pozycją 1935. Wejdzie w życie w kilku etapach.

Już za kilka dni, 15 grudnia, wejdą przepisy, które całkowicie przemodelują postępowanie administracyjne w sprawie spełnienia wymogu dobrej reputacji. Ta zmiana podyktowana jest koniecznością skorelowania polskich przepisów z regulacjami unijnymi. W konsekwencji zaostrzone zostały rygory, jakie muszą spełniać przedsiębiorcy i zarządzający transportem w celu utrzymania wymogu dobrej reputacji. Przykładowo, utrata dobrej reputacji będzie możliwa już w przypadku skazania za jedno poważne przestępstwo, podczas gdy do tej pory wymagane były dwa skazania.

Z pewnością nie najlepszą wiadomością dla firm prowadzących międzynarodową działalność transportową jest również poszerzenie katalogu działań, jakie może podjąć Generalny Inspektor Transportu Drogowego wobec przedsiębiorcy naruszającego przepisy unijne. GITD przyznano m.in. kompetencje do czasowego cofnięcia części wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania nowych wypisów.

To nie wszystko. GITD będzie mógł także w pełniejszym stopniu kontrolować spełnianie wymagań niezbędnych do wydania świadectw wszystkich kierowców, a także cofać świadectwo kierowcy i zawieszać wydawanie nowych świadectw.

Jedną z bardziej istotnych zmian dla przewoźników jest również zaostrzenie wymogów w zakresie potwierdzania niekaralności w ramach postępowania o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Ta zmiana również wchodzi w życie od grudnia. Dotychczas wnioskodawca mógł poprzestać na złożeniu oświadczenia o niekaralności, natomiast obecnie zostanie zobligowany do przedstawienia informacji z Krajowego Rejestru Karnego. Warto zwrócić również uwagę na zmienioną treść art. 87 ust. 1 ustawy, który wskazuje, jakie dokumenty powinien przy sobie posiadać i okazywać do kontroli kierowca.

Najważniejszą zmianą wydaje się jednak utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Polska została zobowiązana do jego wprowadzenia już kilka lat temu, jednak pomimo upływu terminu na jego wdrożenie wraz z końcem 2012 r. rejestr taki nadal nie funkcjonuje. Zgodnie z nowelą rejestr ruszy od 30 listopada 2017 r. Dane zawarte w tym rejestrze będą w znacznej części jawne i powszechnie dostępne, co powinno ułatwić przedsiębiorcom weryfikację kontrahentów. Dostosowanie do wspólnotowego systemu rejestracji danych o przewoźnikach usunie również potencjalne trudności z dostępem polskich przedsiębiorców do unijnych rynków. Zasadnicza część zadań związanych z utworzeniem i funkcjonowaniem KREPTD przydzielona została generalnemu inspektorowi transportu drogowego.

Na kolejnych stronach przybliżamy czytelnikom szczegóły zmian.

### **Jeden centralny rejestr firm transportowych**

Już za niecały rok powinien ruszyć Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Stanie się główną, centralną bazą gromadzącą i udostępniającą bezpłatne informacje o przedsiębiorcach tej branży.

Najważniejszą „nowością”, jaką wprowadza nowelizacja ustawy o transporcie drogowym jest planowane utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (dalej KREPTD). Obowiązek utworzenia rejestru nałożony został na państwa członkowskie UE w przepisach rozporządzenia nr 1071/2009.

Nowe przepisy często odwołują się wprost do regulacji unijnych, dlatego do odtworzenia pełnej treści zawartych w nich norm prawnych konieczne jest sięgnięcie do przepisów wspólnotowych. Wśród najważniejszych unijnych aktów prawnych, jakie mogą mieć znaczenie w omawianym zakresie należy wymienić:

1. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/we (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.);
2. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.);
3. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 651/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.);
4. decyzja Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 36);
5. rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 335 z 18.11.2010, str. 21);
6. rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8).

Planowany rejestr ma stanowić prowadzoną w formie elektronicznej, kompletną, aktualną i szczegółową bazę danych, dotyczącą przewoźników oraz osób zarządzających transportem drogowym. Utworzenie KREPTD ma zapewnić sprawny przepływ informacji pomiędzy organami kontroli i organami biorącymi udział w procesie wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób lub rzeczy. System ma umożliwić również szybką i skuteczną wymianę informacji z analogicznymi systemami prowadzonymi w innych państwach Unii Europejskiej, bo podobne systemy powstały również w innych krajach wspólnoty.

### **Jakie dane znajdą się w rejestrze?**

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego będzie składał się z 3 ewidencji:

1. przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
2. poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1071/2009;

3. osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 1071/2009.

### **Terminy wejścia**

Nowelizacja nie ma jednakowego okresu vacatio legis. Ustawodawca przewidział trzy terminy wejścia w życie przepisów nowelizujących ustawę o transporcie drogowym:

1. 1 grudnia 2016 roku wszedł w życie przepis zobowiązujący GITD do podjęcia działań zmierzających do utworzenia KREPTD (art. 6 ustawy nowelizującej);
2. 30 listopada 2017 roku wejdą w życie przepisy regulujące funkcjonowanie KREPTD;
3. 15 grudnia 2016 roku wejdą w życie pozostałe przepisy nowelizujące ustawę o transporcie drogowym (m.in. przepisy modyfikujące postępowanie w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji).

### **W jakim terminie KREPTD ma zacząć działać?**

Przepisy dotyczące funkcjonowania KREPTD mają wejść w życie w dniu 30 listopada 2017 roku (termin ten kilka razy był przekładany w trakcie prac nad ustawą), a więc do tego czasu rejestr powinien osiągnąć operacyjną sprawność. Następnie odpowiednie organy (m.in. starostowie) do dnia 1 marca 2018 roku powinny przekazać dane niezbędne do prowadzenia KREPTD.

Czy czas ten będzie wystarczający do dokonania wszystkich czynności koniecznych do utworzenia KREPTD? Trudno to obecnie przewidzieć, jednak uwzględniając konieczność opracowania szczegółowych specyfikacji technicznych dla systemu informatycznego, stopień komplikacji polskich procedur (np. konieczność rozpisania przetargu na wykonawcę rejestru) oraz ilość niezbędnych do zebrania danych można mieć wobec tego poważne obawy.

Obserwacja doświadczeń innych państw członkowskich UE wskazuje, że polski ustawodawca mógł nie docenić trudności we wdrożeniu rejestru. Przykładowo, na Słowacji, a więc w kraju, w którym liczba przewoźników jest wielokrotnie niższa niż w Polsce, prace nad analogicznym rejestrem trwały o połowę dłużej – rozpoczęły się w czerwcu 2011 roku, a rejestr osiągnął pełną funkcjonalność dopiero od początku 2013 roku. Nie można więc obecnie wykluczyć, że wskazany w ustawie termin wdrożenia KREPTD okaże się niewystarczający.

### **Zmiany w gromadzeniu informacji**

Nie oznacza to, że obecnie w ogóle nie gromadzi się informacji dotyczących przewoźników. Utworzenie KREPTD przeniesie jednak ewidencjonowanie i przetwarzanie danych dotyczących uczestników rynku transportowego na zupełnie nowy poziom.

Obecnie ewidencje przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego prowadzone są przez poszczególne organy (starostów oraz GITD) w zakresie ich właściwości terytorialnej i rzeczowej. Mówiąc inaczej: Ewidencje te są rozproszone po całym kraju, nie miały dotąd charakteru zintegrowanego systemu centralnego. Z tego powodu znacznie utrudnione było przekazywanie zawartych w nich informacji pozostałym państwom członkowskim UE.

Podobnie obecnie istnieje już również ewidencja zawierająca informacje o wszelkich poważnych naruszeniach przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, których dopuścili się przewoźnicy mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia kary przez którekolwiek państwo

członkowskie lub doprowadziły do czasowego bądź trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej lub jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem.

Obie wspomniane wyżej ewidencje jedynie częściowo spełniają wymagania wynikające z przepisów prawa unijnego, w związku z czym konieczne stało się utworzenie rejestru (KREPTD), integrującego rozproszone i niekompletne informacje o przewoźnikach.

Całkowitą nowością w ramach rejestru będzie natomiast jego trzeci „filar” – tj. ewidencja osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia tzw. dobrej reputacji. Utworzenie takiej ewidencji również ma swoje źródło w regulacjach unijnych, który nałożyły na państwa obowiązek jego utworzenia.

### **Kto będzie odpowiadał za prowadzenie KREPTD?**

Organem odpowiedzialnym za utworzenie i prowadzenie KREPTD w systemie teleinformatycznym będzie GITD, który jednocześnie będzie pełnił funkcję administratora danych osobowych zawartych w rejestrze w rozumieniu przepisów ustawy o ochronie danych osobowych. GITD będzie również wykonywał zadania związane z prowadzeniem krajowego punktu kontaktowego, czyli będzie odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi UE.

### **Unijna wymiana informacji**

Rejestr - przez punkt kontaktowy - zostanie połączony z rejestrami innych państw członkowskich UE, co ma umożliwić wymianę danych między krajami unijnymi. Jeżeli polski przewoźnik popełni wykroczenie za granicą – informacja trafi poprzez system do polskiego rejestru. Podobnie jeśli w Polsce firma transportowa popełni wykroczenie – informacja poprzez system trafi do odpowiednich służb w jej macierzystym kraju. Służby państw członkowskich będą też mogły łatwiej wymieniać się danymi identyfikującymi przewoźników.

Niewątpliwie nowy system sprawi, że firmy transportowe będą musiały baczniej niż do tej pory przestrzegać przepisów. Będzie to miało szczególne znaczenie przy ocenie dobrej reputacji, ponieważ wszystkie poważne naruszenia, również te dokonane poza granicami kraju, będą odnotowywane w rejestrze. Organy powinny więc w stosunkowo łatwy sposób identyfikować i kwalifikować wszystkie naruszenia popełnione przez przewoźników i osoby zarządzające transportem.

### **Przekazywanie danych**

Dane do KREPTD będą przekazywane przez odpowiednie organy publiczne (m.in. starostów, wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, wojewódzkich komendantów policji, dyrektorów izb celnych) stosownie do posiadanych kompetencji.

Utworzenie i funkcjonowanie KREPTD nie powinno natomiast wpłynąć na działalność przedsiębiorców. Prawodawca nie zobowiązał ich do przekazania do KREPTD żadnych danych, całkowicie obciążając w tym zakresie organy administracji publicznej. Przewoźnicy nie muszą się również „zapisywać” do rejestru, ani uiszczać żadnych opłat z tytułu objęcia ich rejestrem.

Warto o tym pamiętać, ponieważ można spodziewać się w najbliższym czasie pojawienia się fałszywych „pośredników” czy też firm usiłujących stwarzać wrażenie, że występują z ramienia KREPTD, próbujących wyłudzić od przedsiębiorców opłaty za wpis do KREPTD. Skąd takie przewidywania? Analogią mogą być tutaj próby wyłudzenia przez naciągaczy opłat za wpisy do „rejestrów” naśladujących Krajowy Rejestr Sądowy lub CEIDG - , co jeszcze do niedawna było to prawdziwą plagą.

## **Dostęp do danych**

Wielu przedsiębiorców zadaje pytanie: kto będzie miał dostęp do danych zawartych w KREPTD.

Dostępność danych zawartych w KREPTD będzie zróżnicowana – w zależności od ich charakteru oraz tego, jaki podmiot ubiega się o ich uzyskanie.

- Dane znajdujące się w ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego co do zasady będą miały charakter jawny. Wyjątek będą stanowiły dane obejmujące datę i miejsca urodzenia oraz adres zamieszkania osoby zarządzającej transportem lub wyznaczonej do wykonywania zadań zarządzającego transportem.  
Jawne dane mają być udostępniane bezpłatnie w ogólnodostępnych sieciach teleinformatycznych. Można przyjąć, że w praktyce system ten będzie miał zbliżoną postać do funkcjonujących już obecnie internetowych systemów KRS, CEIDG czy ksiąg wieczystych. Stanowi to znaczne ułatwienie, ponieważ do tej pory zainteresowani takimi danymi musieli występować z wnioskiem o ich udostępnienie w trybie informacji publicznej.
- Dane gromadzone w ewidencji poważnych naruszeń oraz ewidencji osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy będą udostępniane tylko upoważnionym organom (m. in. starostom, wojewódzkim komendantom policji, dyrektorom izb celnych) i to wyłącznie w zakresie, w jakim jest im to niezbędne do wykonywania zadań nałożonych na te organy ustawą. Oznacza to, że przedsiębiorcy, którzy będą chcieli sprawdzić, czy np. konkretna osoba została wpisana do ewidencji osób niezdolnych do kierowania operacjami transportowymi, nie będą mogli uzyskać takich informacji za pośrednictwem KREPTD.

Wszystkie informacje zgromadzone w KREPTD będą natomiast udostępniane osobom, których te informacje dotyczą.

## **4 lata opóźnienia**

Dlaczego utworzenie KREPTD jest tak ważne? Obowiązek utworzenia krajowych rejestrów obejmujących dane dotyczące przewoźników nałożony został na państwa członkowskie UE już przepisami rozporządzenia 1071/2009. W rozporządzeniu tym stwierdzono, że rejestry takie powinny zostać utworzone i połączone do 31 grudnia 2012 r. Łatwo więc wyliczyć, że obecnie Polska opóźnia się z realizacją tego obowiązku już o niemal cztery lata.

Opóźnienie w utworzeniu KREPTD nie umknęło uwadze unijnych instytucji. Komisja Europejska dwukrotnie (21 lutego 2014 r. i 27 listopada 2014 r.) wzywała polskie władze do usunięcia tego uchybienia, a wobec niezyskania satysfakcjonującej odpowiedzi w dniu 30 kwietnia 2015 r. wydała tzw. uzasadnioną opinię. Dalsza bezczynność polskich władz w sprawie utworzenia rejestru skutkowałą wniesieniem przez Komisję Europejską skargi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wyrokiem z 5 października 2016 r. wydanym w sprawie C-23/16 TSUE uwzględnił skargę, stwierdzając, że poprzez brak ustanowienia KREPTD i połączenia go z krajowymi rejestrami elektronicznymi innych państw członkowskich Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom wynikającym z przepisów rozporządzenia nr 1071/2009. Na razie Polsce udało się uniknąć kar finansowych, jednak w przypadku dalszych opóźnień również takiej sankcji nie można wykluczyć.

Brak wprowadzenia KREPTD powodował już jednak i może dalej powodować konkretne utrudnienia dla polskich przedsiębiorców, prowadzących działalność na terenie państw UE. Najbardziej znanym przykładem była sprawa uchwalenia we Francji dekretu nr 2016-418

(tzw. ustawa „Loi Macron”). Na mocy tych przepisów przewoźnicy z innych państw członkowskich (w tym też z Polski), aby wjechać na teren Francji mieli być wyposażeni w specjalne zaświadczenie o oddelegowaniu, które miało zawierać między innymi dane dotyczące wpisu do KREPTD. Z uwagi na to, że Polska nie utworzyła KREPTD polscy przewoźnicy mogli mieć problem z wjazdem na teren Francji. Pomimo tego, że ostatecznie Polska porozumiała się z Francją i udało się rozwiązać ten problem, to jednak cały czas istnieje ryzyko powstania podobnych sytuacji w przyszłości. W tym kontekście utworzenie KREPTD powinno przynieść pozytywne skutki dla polskich przedsiębiorców.

### **Wymóg dobrej reputacji: teraz trudniej go uzyskać**

Istotne zmiany zaszły również w zakresie administracyjnego postępowania stwierdzającego spełnienie wymogu dobrej reputacji. Teraz kierowcy będą musieli bardziej skrupulatnie przestrzegać przepisów.

Po zmianach już nawet jedno poważne naruszenie może oznaczać, że wszczęta zostanie procedura utraty dobrej reputacji. W jej konsekwencji przewoźnik może stracić prawo do wykonywania przewozów.

### **Dobra reputacja, czyli co?**

Zacznijmy od wyjaśnienia, o co chodzi z dobrą reputacją. Pojęcie „dobrej reputacji” wywodzi się z regulacji unijnych, w szczególności z rozporządzenia nr 1071/2009. Posiadanie dobrej reputacji jest jednym z warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. To, jakie warunki przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby zapewnić zgodność z wymogiem dobrej reputacji, określają samodzielnie państwa członkowskie UE, kierując się jednak wymogami zawartymi w art. 6 rozporządzenia nr 1071/2009.

### **To nie nowość**

Już obecnie w ustawie o transporcie drogowym znajdują się art. 7d i 7e odnoszące się do stwierdzania spełnienia wymogu dobrej reputacji. Przepisy te jednak nie były w pełni zgodne z regulacjami unijnymi, dlatego konieczna była ich modyfikacja.

### **Kiedy procedura ruszy**

Warto zatem wyjaśnić, kiedy i przez kogo będzie wszczynane postępowanie administracyjne w sprawie spełnienia wymogu dobrej reputacji na nowych zasadach.

Nowe regulacje zdecydowanie zaostrzają przepisy prawa. Zgodnie z nowymi rozwiązaniami prawnymi postępowanie w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji wszczynają się, jeżeli wobec:

1. członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, wymienione w art. 5 ust. 2a;
2. przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c:
  - a. wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenie ramka 4 określone w załączniku I do rozporządzenia nr 2016/403, jeżeli częstotliwość

- ich występowania, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji;
- b. orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego lub mandatów karnych prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące poważne naruszenie określone w załączniku I do rozporządzenia nr 2016/403, jeżeli częstotliwość ich występowania, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji,
  - c. wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009,
  - d. orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009.

Różnica jest zatem istotna. Dotychczas stwierdzenie braku lub utraty wymogu dobrej reputacji wymagało skazania przedsiębiorcy lub zarządzającego transportem za więcej niż jedno przestępstwo umyślne lub orzeczenia wobec niego co najmniej dwóch kar pieniężnych lub dwóch grzywnien za naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009. Tymczasem rozporządzenie nr 1071/2009 przewiduje możliwość utraty dobrej reputacji już w przypadku skazania za jedno przestępstwo lub nałożenia sankcji za tylko jedno poważne naruszenie przepisów wspólnotowych. Takie dostosowanie polskich przepisów do regulacji unijnych będzie więc oznaczało zaostrzenie wymogów w zakresie dobrej reputacji.

### **Katalog przestępstw**

W związku z pojawiającymi się wątpliwościami interpretacyjnymi polski ustawodawca postanowił skatalogować przestępstwa, których popełnienie ma wpływ na spełnianie wymogu dobrej reputacji. W dodanym do ustawy o transporcie drogowym art. 5 ust. 2a wskazano wśród nich następujące przestępstwa umyślne:

- 1) art. 173–175, art. 178–180, art. 189a, art. 218–221, art. 296–306 i art. 308 ustawy z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1137);
- 2) art. 586–589 ustawy z 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1578 ze zm.);
- 3) art. 522 i art. 523 ustawy z 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 233 ze zm.);
- 4) art. 53–64 i art. 68 ustawy z 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 224 ze zm.);
- 5) art. 399 i art. 400 ustawy z 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1574 ze zm.).

Ponadto zgodnie z art. 4 ustawy nowelizującej za przestępstwa wymienione w art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie drogowym uznaje się przestępstwa wymienione w:

- 1) art. 585 ustawy z 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1578 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym do 12 lipca 2011 r.;
- 2) art. 107 ustawy z 22 lipca 2006 r. o spółdzielni europejskiej (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 7) w brzmieniu obowiązującym do 12 lipca 2011 r.;
- 3) art. 522 i art. 523 ustawy z 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 233 ze zm.) w brzmieniu obowiązującym do 31 grudnia 2015 r.

## Różne stopnie naruszeń

Ustawa o transporcie drogowym wielokrotnie posługuje się takimi pojęciami, jak poważne naruszenie, bardzo poważne naruszenie oraz najpoważniejsze naruszenie. Pojęcia te nie są zdefiniowane w krajowym porządku prawnym, w związku z czym dla ustalenia ich znaczenia konieczne jest odwołanie się do regulacji unijnych, a konkretnie do rozporządzenia nr 1071/2009 oraz rozporządzenia nr 2016/403. Szczególnie istotne są postanowienia zawarte w załączniku I do drugiego z tych aktów prawnych, gdzie naruszenia zostały szczegółowo wymienione i skategoryzowane.

Przykładowo:

- 1) przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3 w granicach pomiędzy 5 proc. a 10 proc. stanowi poważne naruszenie,
- 2) przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3 w granicach pomiędzy 10 proc. a 20 proc. stanowi bardzo poważne naruszenie,
- 3) przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów kategorii N3 o więcej niż 25 proc. stanowi najpoważniejsze naruszenie.

Opisane regulacje są jednak na tyle obszerne, że nie ma możliwości ich kompleksowego przytoczenia w ramach niniejszego opracowania.

## Zdecydują starostowie lub GITD

Bez zmian pozostaje natomiast regulacja określająca właściwość organów zajmujących się prowadzeniem postępowań z zakresu dobrej reputacji. Sprawy te zostały zastrzeżone dla starostów właściwych dla siedziby przedsiębiorcy oraz, wyjątkowo, dla GITD – jeżeli przedsiębiorca nie występował z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez starostę, wystąpił natomiast bezpośrednio do GITD z wnioskiem o wydanie licencji wspólnotowej.

Tryb postępowania: wiele wątpliwości

Jeśli chodzi o tryb postępowania i rodzaje decyzji w sprawach dobrej reputacji, nowelizowane przepisy wywołują wiele wątpliwości. Nowelizacja zakłada dodanie do art. 7d ustawy o transporcie drogowym dwóch przepisów o podobnym zakresie regulacji:

- 1) ust. 2, który stanowi, że po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 (a więc postępowania dotyczącego utraty dobrej reputacji w sytuacji prawomocnego skazania), organ wydaje decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji;
- 2) ust. 5, który stanowi, że po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego organ wydaje:
  - a. decyzję stwierdzającą utratę dobrej reputacji – w przypadku uznania, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła proporcjonalną reakcję za popełnione naruszenia;
  - b. decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona – w przypadku uznania, iż utrata reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za popełnione naruszenia.

Z punktu widzenia logiki oraz zasad prawidłowej legislacji należy przyjąć, że oba te przepisy odnoszą się do dwóch różnych sytuacji. Ustęp 2 kategorycznie nakazuje wydanie decyzji stwierdzającej utratę dobrej reputacji, natomiast ust. 5 znajdujący się w dalszej części przepisu daje organowi dwa warianty do wyboru. Jeśli tak, to trzeba przyjąć, że ust. 5 odnosi się jedynie do tych postępowań, które wszczęte zostały w oparciu o przesłankę stwierdzenia poważnych



i najpoważniejszych naruszeń wymienionych w przepisach unijnych (art. 7d ust. 1 pkt 2). Za takim wnioskiem przemawia również wykładnia pozaustawowa. W uzasadnieniu uchwały z 21 października 2016 r. senatorowie stwierdzili, że wprowadzenie do ustawy regulacji zawartej w nowelizowanym art. 7d ust. 2 „jednoznacznie przesądza, że konsekwencją wydania wobec osoby wykonującej działalność w zakresie transportu drogowego wyroku skazującego za określone w ustawie kategorie przestępstw jest wydanie decyzji administracyjnej stwierdzającej utratę dobrej reputacji”. Należy więc przyjąć, że w przypadku skazania za przestępstwo działać ma swoisty automatyzm, a ustawa nie pozostawia organowi w zasadzie żadnych możliwości wydania innego rozstrzygnięcia niż stwierdzającego utratę dobrej reputacji.

### **Luka w przepisach?**

Niewątpliwie dodana w ostatniej chwili poprawka (obecny art. 7d ust. 2) komplikuje interpretację przepisów ustawy. Nie jest np. jasne, czy skutek w postaci zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (art. 7d ust. 6 pkt 2) odnosi się również do utraty dobrej reputacji z uwagi na skazanie za przestępstwo, czy też tylko do postępowań zapoczątkowanych w oparciu o przesłankę popełnienia naruszeń unijnych przepisów. Można mieć również wątpliwości, czy kryteria oceny dobrej reputacji (art. 7d ust. 4) odnoszą się do obu sytuacji, czy też w postępowaniach związanych ze skazaniem za przestępstwo kryteriów tych się nie uwzględnia, skoro i tak utrata dobrej reputacji jest automatyczna.

Ma to ogromne znaczenie, bowiem w zależności od przyjętej interpretacji przesłanki i skutki wydania decyzji stwierdzającej utratę dobrej reputacji będą zupełnie inne. Z uwagi na tak nieprecyzyjne sformułowanie nowych przepisów – i to w zasadniczych kwestiach – ich stosowanie może być utrudnione, a konieczność ich doprecyzowania uwidacznia się jeszcze przed ich wejściem w życie.

### **Ocena dobrej reputacji**

Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji organ bierze pod uwagę w szczególności (art. 7d ust. 4):

- 1) czy liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do liczby kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę bądź będących w jego dyspozycji oraz skali prowadzonych operacji transportowych;
- 2) czy istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w tym, czy w przedsiębiorstwie podjęto działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego;
- 3) interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie;
- 4) opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej trzech lat, której przedsiębiorca jest członkiem.

Wymienione kryteria mają charakter nieostry, co może powodować niekonsekwencje w orzekaniu w oparciu o nie przez różne organy. Nie stanowią one również katalogu zamkniętego i organ będzie mógł uwzględnić inne czynniki.

Szczególnie kontrowersyjne wydają się dwie ostatnie z wymienionych wyżej przesłanek. Interpretowanie pojęcia „interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez

przedsiębiorcę” może być bardzo trudne, poza tym można zastanawiać się nad racjonalnością tego rozwiązania. Przykładowo przedsiębiorca dopuszczający się naruszeń mógłby argumentować, że utrata przez niego dobrej reputacji skutkowałaby utratą pracy przez wielu jego pracowników. Nasuwają się pytania, czy nie jest to jakaś forma legalizacji bezprawnych działań, a także czy nie faworyzuje to większych przedsiębiorców, którzy będą mogli wykazać się większym interesem społecznym kontynuowania działalności niż mniejsi przewoźnicy, nawet jeśli naruszenia będą miały podobny charakter. Szczególnie mogą to odczuć mikro i mali przedsiębiorcy, których zakończenie działalności nie wpłynie w odczuwalny sposób na wzrost poziomu bezrobocia (natomiast z perspektywy przedsiębiorców na pewno utrata dobrej reputacji będzie dotkliwa).

### **Większa rola organizacji**

Jeszcze większe zastrzeżenia może powodować nakazanie organom uwzględniania opinii organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, której przedsiębiorca jest członkiem. O to, by w ustawie był taki zapis, zabiegały organizacje przedsiębiorców.

Wymienienie przez ustawodawcę tego elementu jako branego przez organ pod uwagę sugeruje, że zasięgnięcie opinii jest obowiązkowym elementem postępowania, a przecież nie wszyscy przewoźnicy są członkami takich organizacji. Konieczność zwrócenia się o taką opinię spowoduje wydłużenie postępowania, a wydawanie opinii może być znacznym obciążeniem dla organizacji zrzeszających przewoźników.

Być może bardziej istotny jest jednak ten aspekt, że sytuacja przewoźników zrzeszonych w ogólnokrajowych organizacjach może się okazać bardziej korzystna (będą mogli liczyć na wydanie pozytywnej opinii) niż tych, którzy nie należą do żadnej organizacji, albo należą tylko do lokalnych zrzeszeń. W praktyce więc omawiana regulacja może stanowić dla przewoźników zachętę do wstępowania do organizacji, które będą mogły udzielić im opinii przydatnej w postępowaniu dotyczącym dobrej reputacji.

Konsekwencją cofnięcia dobrej reputacji dla przedsiębiorcy będzie zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego na określony czas – minimum na jeden rok.

### **Skutki wydania decyzji**

W przypadku wydania decyzji stwierdzającej utratę dobrej reputacji (art. 7d ust. 6):

- a) wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony,
- b) organ zawiesza zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Wykonywanie transportu drogowego w przypadku, gdy przedsiębiorcy zawieszono zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jest równoznaczne z wykonaniem przewozu bez zezwolenia. Utrata dobrej reputacji będzie więc bardzo dotkliwa dla przewoźników – uniemożliwi im w praktyce wykonywanie działalności!

### **Długość procedury**

Często pojawia się pytanie, jak długo potrwa procedura. Żaden z przepisów ustawy o transporcie drogowym (ani tych sprzed ani po nowelizacji) nie zawiera szczególnych unormowań dotyczących czasu trwania postępowania w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji. Oznacza to, że zgodnie z ogólnymi przepisami dotyczącymi postępowań administracyjnych każde takie postępowanie powinno być załatwione bez zbędnej zwłoki i nie powinno trwać dłużej niż jeden miesiąc (a w sprawach szczególnie skomplikowanych nie dłużej niż dwa miesiące). Z góry wyrazić można wątpliwość, czy terminy te będą możliwe do

dochowania np. w sytuacji, gdy organ zwróci się o wydanie opinii przez organizację zrzeszającą przewoźników, której nie będą wiązały żadne terminy dyscyplinujące (jest to więc potencjalnie jeden z elementów przewlekania postępowania).

### **Odzyskanie dobrej reputacji**

Utrata dobrej reputacji nie będzie trwać wiecznie. Skutki te trwać będą do czasu zastosowania tzw. środka rehabilitacyjnego. Wśród rodzajów środków rehabilitacyjnych znowelizowana ustawa wymienia:

- 1) zatarcie skazania za przestępstwa określone w art. 5 ust. 2a ustawy;
- 2) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia nr 2016/403;
- 3) upływ roku od dnia nałożenia grzywny w formie mandatu karnego za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia nr 2016/403;
- 4) nałożone sankcje administracyjne za naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia nr 2016/403 staną się niebyłe.

Jeśli chodzi o ostatni z wymienionych środków rehabilitacyjnych to sankcje, o których tam mowa, uważa się za niebyłe po upływie roku od wykonania decyzji administracyjnej o ich nałożeniu (art. 94b). Warto zwrócić uwagę, że termin ten jest krótszy od obowiązującego już standardowego terminu, po upływie którego karę pieniężną uważa się za niebyłą, a który wynosi dwa lata.

Takie rozwiązanie może budzić zastrzeżenia co do jego racjonalności. W konsekwencji bowiem niektóre naruszenia mniejszej wagi będą uznawane za niebyłe po upływie dłuższego terminu niż te o bardziej poważnym charakterze.

### **Sankcja dla zarządzających**

Warto również dodać, że konsekwencje poniesie nie tylko przedsiębiorca, lecz także zarządzający, który nie sprawuje odpowiedniego nadzoru nad procesami zarządzania w firmie. Utrata przez zarządzającego dobrej reputacji jest przesłanką orzeczenia wobec niego niezdolności do kierowania operacjami transportowymi (art. 16d ustawy o transporcie drogowym – przepis ten zachowuje obecne brzmienie). Zdolność do kierowania operacjami transportowymi nie jest odzyskiwana automatycznie – następuje to dopiero w drodze decyzji administracyjnej, po ustaniu przesłanek będących podstawą do stwierdzenia niezdolności. W przypadku gdy niezdolność orzeczono z powodu utraty dobrej reputacji, okres niezdolności będzie trwał tak długo, aż zastosowania nie znajdzie jeden ze środków rehabilitacyjnych (dla przypomnienia: zatarcie skazania, upływ roku od nałożenia grzywny, uznanie sankcji administracyjnych za niebyłe).

### **Nowość: procedura cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej**

Przedsiębiorcy prowadzący międzynarodową działalność transportową muszą się liczyć jeszcze z jednym białym: możliwością cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowych. W praktyce oznaczać to będzie ograniczenie rozmiaru działalności. Procedura poprzedzona będzie ostrzeżeniem

Utrata dobrej reputacji, a w konsekwencji czasowe zawieszenie prawa do wykonywania zawodu przewoźnika, to niejedyny biał na przedsiębiorców transportowych. Ci, którzy działają na rynkach międzynarodowego transportu, muszą się liczyć z jeszcze jedną sankcją. Nowością wprowadzoną do ustawy o transporcie drogowym jest procedura cofnięcia wypisów

z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania nowych wypisów (art. 15a i 15b). Wyjaśnijmy: w każdym pojeździe, który jest wykorzystywany do przewozu, powinien znajdować się wypis licencji. Jeżeli organ cofnie wypis bądź zawiesi wydawanie nowych wypisów – przedsiębiorca będzie musiał pogodzić się z koniecznością wykonywania działalności mniejszą flotą.

Procedura cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej ma na celu ukrócenie naruszeń przepisów unijnych przez przedsiębiorców zajmujących się transportem drogowym.

### **Kiedy się wszczyna postępowanie?**

Przesłanką wszczęcia postępowania jest wielokrotne popełnianie poważnego naruszenia na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej.

Aby stwierdzić częstotliwość występowania wielokrotnych naruszeń, organ bierze pod uwagę czas, wagę naruszenia oraz średnią liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku II do rozporządzenia nr 2016/403.

Nowością jest procedura cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania nowych wypisów. Poprzedzona będzie wydaniem ostrzeżenia.

### **Ostrzeżenie o możliwości wszczęcia procedury**

Stwierdzenie przez organ (starostę lub GITD) trzech poważnych naruszeń lub jednego bardzo poważnego naruszenia w przeliczeniu na kierowcę na rok w danym przedsiębiorstwie powoduje wydanie ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania nowych wypisów.

Wydanie ostrzeżenia jest konieczne dla zainicjowania postępowania w sprawie wycofania wypisów, ponieważ to od tego wydarzenia rozpoczyna się okres, w którym każde kolejne bardzo poważne naruszenie odnotowane przez organ może skutkować coraz to bardziej dotkliwymi sankcjami dla przedsiębiorcy.

Ostrzeżenie uznaje się za niebyłe po upływie roku od dnia stwierdzenia przez organ bardzo poważnego naruszenia.

### **Bardzo poważne naruszenie po wydaniu ostrzeżenia**

W przypadku gdy w ciągu roku od wydania ostrzeżenia organ stwierdzi drugie bardzo poważne naruszenie, dokonuje w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) cofnięcia na okres trzech miesięcy 20 proc. wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres sześciu miesięcy – gdy przedsiębiorca posiada więcej niż 10 wypisów z licencji wspólnotowej;
- 2) cofnięcia jednego wypisu z licencji wspólnotowej na okres trzech miesięcy oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres sześciu miesięcy – gdy przedsiębiorca posiada od 2 do 10 wypisów z licencji wspólnotowej;
- 3) zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres sześciu miesięcy – gdy przedsiębiorca posiada jeden wypis licencji wspólnotowej.

Liczba wypisów podlegających cofnięciu ulega zaokrągleniu w dół. Liczbę posiadanych przez przedsiębiorców wypisów z licencji wspólnotowej ustala się według stanu na dzień wszczęcia wobec przedsiębiorcy postępowania administracyjnego.

### **Trzecie bardzo poważne naruszenie**

Jeżeli w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia stwierdzone zostanie trzecie bardzo poważne naruszenie – organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania przez przedsiębiorcę wymogu dobrej reputacji.

### **Obowiązek zwrotu cofniętych wypisów**

Przedsiębiorca ma obowiązek zwrotu cofniętych wypisów z licencji wspólnotowych do organu, które je wydał, w terminie 14 dni od dnia, kiedy decyzja o cofnięciu stała się ostateczna. Za zwrot cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej nie pobiera się opłat.

### **Kara pieniężna za brak zwrotu cofniętych wypisów**

Przedsiębiorca, który nie spełni w terminie nałożonego na niego w decyzji obowiązku zwrotu cofniętego wypisu z licencji wspólnotowej, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

### **Więcej kompetencji dla głównego inspektora transportu drogowego**

Jedną z najważniejszych zmian daje GITD prawo zawieszenia wydawania świadectw kierowców. W każdym czasie może wezwać przedsiębiorcę posiadającego świadectwo kierowcy do przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wydania takiego dokumentu.

Poza zadaniami związanymi z utworzeniem KREPTD oraz postępowaniami dotyczącymi dobrej reputacji i wypisów z licencji wspólnotowej nowelizacja ustawy o transporcie drogowym przyznaje GITD wiele nowych kompetencji w innych zakresach.

Można to poniekąd uznać za zaskakujące, skoro w ostatnim czasie kolportowane były informacje dotyczące planów likwidacji Inspekcji Transportu Drogowego. Być może aktualne wzmocnienie pozycji GITD jest sygnałem świadczącym o ostatecznym porzuceniu koncepcji likwidacji inspekcji, ale może też mieć jedynie przejściowy charakter. Wprowadzone zmiany mają jednak na tyle istotny charakter, że nie można ich pominąć przy analizie przepisów nowelizujących ustawę o transporcie drogowym.

GITD może w każdym czasie wezwać przedsiębiorcę posiadającego świadectwo kierowcy do przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wydania takich świadectw. Do tej pory taka kontrola odbywała się wyłącznie na etapie wydawania świadectwa kierowcy.

### **Świadectwa kierowcy do weryfikacji**

Dotychczas GITD miał uprawnienie do wydania, odmowy wydania, zmiany bądź cofnięcia świadectwa kierowcy. Aktualnie GITD zyskał kolejną kompetencję – możliwość zawieszenia wydawania świadectw kierowców.

GITD może w każdym czasie wezwać przedsiębiorcę posiadającego świadectwo kierowcy do przedstawienia dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wydania takich świadectw. Do tej pory taka kontrola odbywała się wyłącznie na etapie wydawania świadectwa kierowcy.

W przypadku gdy GITD stwierdzi niewłaściwe wykorzystywanie przez przedsiębiorcę świadectwa kierowcy polegające na niespełnianiu warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa kierowcy lub podaniu nieprawidłowych informacji we wniosku o wydanie świadectwa kierowcy, cofa świadectwo kierowcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowcy na okres roku. Co więcej, w przypadku stwierdzenia bardzo poważnego naruszenia dotyczącego świadectwa kierowcy GITD cofa w drodze decyzji administracyjnej jeden wypis

z licencji wspólnotowej na okres sześciu miesięcy i zawiesza wydawanie nowych świadectw kierowców na rok. Omawiane przepisy wejdą w życie już niebawem, bo od 15 grudnia tego roku.

Przedsiębiorca, który nie spełni w terminie 14 dni nałożonego na niego w decyzji obowiązku zwrotu świadectwa kierowcy, podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

### **Wypisy z udzielonego zezwolenia**

GITD będzie miał możliwość wydawania wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Dotychczas podmiot, dla którego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydał GITD, nie miał możliwości uzyskania wypisu z tego zezwolenia, bowiem GITD nie miał do tego stosownych uprawnień. Nowelizacja usuwa tę lukę w przepisach.

### **Zmiany przy uzyskiwaniu zezwoleń**

Istotną dla wszystkich przewoźników nowością jest wymóg dołączania do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego informacji o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego. Do tej pory wystarczyło samodzielne oświadczenie

Zmian jest więcej. Zmiany czekają również na etapie uzyskiwania pozwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przy okazji nowelizacji doprecyzowano także wiele innych przepisów.

### **Potwierdzenie niekaralności: już nie wystarczy oświadczenie**

Jedną ze zmian, które zostaną wprowadzone nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, będzie obowiązek dołączenia do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego informacji o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego. Informacja taka powinna obejmować dane dotyczące przestępstw wskazanych w art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie drogowym.

To istotna zmiana. Dotychczas wystarczające było, aby wnioskodawca złożył samodzielnie oświadczenie o niekaralności. Nowelizacja zaostrzyła więc rygory formalne wniosku, komplikując procedurę i obciążając przedsiębiorców kosztem uzyskania stosownej informacji z KRK. Oczywiście z szerszej perspektywy ratio legis tej zmiany wydaje się słuszne, ma bowiem służyć wyeliminowaniu z rynku nieuczciwych podmiotów. Ponadto do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego należy – tak jak dotychczas – dołączyć oświadczenie o niekaralności za poważne i najpoważniejsze naruszenia.

Po 15 grudnia kierowcy nie będą mogli już tak łatwo jak do tej pory uzyskać dostępu do pytań i zadań do egzaminu niezbędnego do certyfikatu kompetencji zawodowych.

### **Obowiązek posiadania wydruków z tachografów**

Zmianie uległ również art. 87 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym poprzez doprecyzowanie katalogu dokumentów, do których posiadania i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli zobowiązany jest podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego. Dotychczasowe sformułowanie „zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku” zostało zastąpione wyliczeniem „wykresówki, zapisy odręczne i wydruki z tachografu” (w pozostałym zakresie przepis nie został zmieniony). Zapis ten wprost przenosi do polskiej ustawy regulację zawartą w art. 36 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z 4 lutego 2014 r., usuwając w ten sposób ewentualne wątpliwości, czy zakres znaczeniowy obu tych sformułowań jest taki sam.

### **Egzaminy bez ułatwień**

Zmiany dotkną również osób przystępujących do egzaminu niezbędnego do uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych. Ustawodawca zdecydował, że katalog pytań i katalog zadań, a także pytania i zadania zawarte w indywidualnych zestawach egzaminacyjnych nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy o dostępie do informacji publicznej. Oznacza to ukrócenie bardzo popularnej w ostatnim czasie praktyki pozyskiwania przez zainteresowanych treści pytań i zadań egzaminacyjnych w trybie dostępu do informacji publicznej, co ułatwiałoby im przygotowanie się do egzaminu.

Autorzy:

Piotr Szwechłowicz, radca prawny, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy

Robert Wechman, prawnik, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy

Monika Wasielewska, prawnik, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy

### **KOMENTARZ EKSPERTA**

Niedługo miną cztery lata odkąd upłynął termin, w jakim polskie władze zobowiązane były do utworzenia KREPTD i połączenia go z analogicznymi rejestrami utworzonymi przez inne państwa członkowskie UE. Sprawą przekroczenia przez Polskę terminu implementacji zajmowały się już Komisja Europejska oraz Trybunał Sprawiedliwości UE, a polskim przedsiębiorcom groziło, że nie będą mogli wykonywać przewozów na obszarze UE. Był to więc już naprawdę najwyższy czas, aby zająć się sprawą rejestru. Przyszłość pokaże, czy naszym władzom uda się dotrzymać przynajmniej tych terminów, które same sobie narzuciły i KREPTD faktycznie zostanie utworzony do końca listopada 2017 r.

Uwagę przedsiębiorców chciałbym przy tym szczególnie zwrócić na fakt, że ujęcie ich w KREPTD nie jest związane z żadnymi opłatami i nie wymaga podejmowania przez nich żadnych czynności. Powinni się więc wystrzegać oszustów, którzy mogą wysyłać do nich wezwania do zapłaty opłat za wpis do KREPTD, tak jak miało i ma nadal miejsce w przypadku innych publicznych rejestrów.

Przedsiębiorcy powinni zainteresować się zmianami wprowadzonymi do postępowania w sprawie spełnienia wymogu dobrej reputacji, tym bardziej że zaczną one obowiązywać już od 15 grudnia 2016 r. Zamysłem ustawodawcy było dostosowanie polskich regulacji do przepisów unijnych, co nie do końca udało się przy okazji poprzedniej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym w 2013 r. Zmiany te były konieczne, natomiast pewne zaniepokojenie może budzić częściowa niespójność tych regulacji, wynikająca z uwzględnienia poprawek zgłoszonych przez Senat. W konsekwencji przepisy, nad którymi prace trwały wiele miesięcy, w ostatniej chwili zostały zmodyfikowane w chyba nie do końca przemyślany sposób, co może poważnie komplikować ich stosowanie. Zastrzeżenia można też zgłaszać wobec katalogu kryteriów, jakie organ powinien uwzględnić przy ocenie dobrej reputacji. Szczególne wątpliwości budzi ratio legis przepisu nadającego szczególną rangę opinii wydawanej przez ogólnopolską organizację zrzeszającą kierowców, do której należy przewoźnik, co nie dość, że może faworyzować przewoźników należących do takich organizacji, to również może skutkować znacznym przedłużeniem postępowań.

Bardzo dotkliwe dla przewoźników mogą być konsekwencje ustanowienia procedury cofnięcia wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania nowych wypisów, która wszczynane będzie w przypadku wielokrotnego popełniania poważnych naruszeń przez przedsiębiorców na terenie państw członkowskich UE.

Ustawa nowelizująca wprowadza również wiele pomniejszych zmian, w tym przyznających nowe kompetencje GITD oraz doprecyzowujących katalog dokumentów, które kierowcy powinni przy sobie posiadać i okazywać podczas kontroli. Zmiany te nie są rewolucyjne i mogą pozytywnie wpłynąć na rynek. Z perspektywy przewoźników najważniejsze jest chyba jednak to, aby regulacje prawne były możliwie stabilne oraz przewidywalne, a mam poważne wątpliwości, czy efekt ten udało się osiągnąć omawianą nowelizacją.

Autor:

Marcin Piszcz, radca prawny, wspólnik zarządzający, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy