



I.

Procedura w sprawach dotyczących spełniania wymogu dobrej reputacji

Emilia Waleriańczyk – Kuźma

Naczelnik Wydziału ds. Krajowego Rejestru Elektronicznego

Przedsiębiorców Transportu Drogowego

Biuro ds. Transportu Międzynarodowego – Główny

Inspektorat Transportu Drogowego



Podstawy prawne

- **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;**
- **Rozporządzenie Komisji (UE) 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;**
- **Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym**



Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi (art. 3 rozporządzenia 1071/2009):

- posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
- **cieszyć się dobrą reputacją;**
- posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz
- posiadać wymagane kompetencje zawodowe.



Przesłanki do wszczęcia postępowania

Ustawodawca w UTD rozróżnia **dwie podstawowe grupy przesłanek** umożliwiających zainicjowanie postępowania w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji:

1. orzeczenie wobec 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 **prawomocnego wyroku skazującego za umyślne przestępstwa** określone w art. 5 ust. 2a UTD w dziedzinach wskazanych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE)1071/2009.

*W przypadku wszczęcia postępowania z ww. przyczyn organ **nie będzie miał obowiązku** weryfikowania sposobu i warunków wykonywania transportu drogowego, o którym mowa w art. 7d ust. 3 UTD, nie będzie również weryfikował proporcjonalności reakcji, o której mowa w art. 7d ust. 5 UTD.*



Przykłady przestępstw wskazanych w art. 5 ust. 2a UTD:

- 1) katastrofa w ruchu lądowym;
- 2) prowadzenie pojazdów w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego;
- 3) handel ludźmi;
- 4) uporczywe naruszanie praw pracowników;
- 5) udaremnianie egzekucji;
- 6) nie zgłoszenie wniosku o upadłość spółki handlowej;
- 7) podanie we wniosku o ogłoszenie upadłości nieprawdziwych danych;
- 8) wytworzenie, przetwarzanie albo przerabianie środków odurzających lub substancji psychotropowych;
- 9) posiadanie środków odurzających lub substancji psychotropowych.



Przesłanki do wszczęcia postępowania

2. Wobec przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby do wykonywania zadań zarządzającego transportem na podstawie art. 7c UTD:

- wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za poważne naruszenia określone w **załączniku I do rozporządzenia 2016/403**, jeżeli częstotliwość ich występowania wymaga oceny dobrej reputacji;
- orzeczono/nałożono mandatem karnym prawomocną karę za wykroczenie/a stanowiące poważne naruszenie/a z **załącznika I do rozporządzenia 2016/403**, jeżeli częstotliwość ich występowania wymaga oceny dobrej reputacji;
- wydano wykonalną decyzję o nałożeniu kary za najpoważniejsze naruszenia z załącznika IV do rozporządzenia 1071/2009;
- orzeczono/nałożono mandatem karnym prawomocną karę za wykroczenie stanowiące najpoważniejsze naruszenie z **załącznika IV do rozporządzenia 1071/2009**.



Przesłanki do wszczęcia postępowania

Najpoważniejsze naruszenia - załącznik IV do rozporządzenia 1071/2009

1. Czas pracy:

- a) Przekroczenie maksymalnych sześćo - lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
- b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.

2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.

3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłoby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.



Przesłanki do wszczęcia postępowania

4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia, lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, i tym samym stanowią zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.
6. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.
7. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.



Rozporządzenie 1071/2009

Komisja sporządza wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych, które – poza naruszeniami wymienionymi w załączniku IV – mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji (art. 6 ust. 2 lit. b rozporządzenia 1071/2009), w tym celu Komisja:

- (i) określa kategorie i rodzaje najczęściej popełnianych naruszeń;
- (ii) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała; oraz
- (iii) podaje częstotliwość występowania naruszeń, powyżej której powtarzające się naruszenia uznaje się za poważniejsze, uwzględniając liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem.



Rozporządzenie 2016/403

Skutkiem powyższego rozwiązania jest rozporządzenie 2016/403 obowiązujące i stosowane od dnia 1 stycznia 2017 r., w którym ustalono:

- Kategoryzację i opis naruszeń;
- Określenie sposobu ustalania częstotliwości występowania naruszeń;
- Przeliczniki naruszeń (PN, BPN i NN).



Kategoryzacja poważnych naruszeń – załącznik I do rozporządzenia 2016/403

W tabelach załącznika I podano kategorie i rodzaje poważnych naruszeń przepisów UE w komercyjnym transporcie drogowym, podzielone na **trzy kategorie wagi naruszeń** według stwarzanego przez nie ryzyka śmierci lub ciężkich obrażeń – **PN (poważne naruszenia)**, **BPN (bardzo poważne naruszenia)**, **NN (najpoważniejsze naruszenia)**.

- Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (**czas prowadzenia pojazdu i czas odpoczynku**);
- Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (**tachograf**);
- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**przepisy dotyczące czasu pracy**);
- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE (**przepisy dotyczące masy i wymiarów**);
- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2014/45/UE (**okresowe badania zdatności do ruchu drogowego**) i dyrektywa 2014/47/UE (**drogowa kontrola stanu technicznego pojazdów**);



Kategoryzacja poważnych naruszeń – załącznik I do rozporządzenia 2016/403 cd.

- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Rady 92/6/EWG (**urządzenia ograniczenia prędkości**);
- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**wstępna kwalifikacja i okresowe szkolenia kierowców**);
- Grupy naruszeń dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**wymogi w zakresie praw jazdy**);
- Grupy naruszeń przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE (**transport drogowy towarów niebezpiecznych**);
- Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (**dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy**);
- Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 (**dostęp do rynku usług autokarowych i autobusowych**);
- Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 (**transport zwierząt**).



Częstotliwość występowania poważnych naruszeń załącznik II do rozporządzenia 2016/403

Poważne naruszenia (PN) i bardzo poważne naruszenia (BPN) wymienione w załączniku I, jeżeli popełniane są wielokrotnie, uznawane są za poważniejsze przez właściwy organ państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa.

Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń państwa członkowskie biorą pod uwagę następujące czynniki:

- a) wagę naruszenia (PN lub BPN);
- b) czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli);
- c) liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok).

Biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób:

3 PN/na kierowcę/na rok = 1 BPN

3 BPN/na kierowcę/na rok = **uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji**



Częstotliwość występowania poważnych naruszeń

załącznik II do rozporządzenia 2016/403

Liczba naruszeń w przeliczeniu na kierowcę na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tym samym poziomie wagi (PN lub BPN) przez średnią liczbę kierowców zatrudnionych w ciągu roku. Wzór obliczania częstotliwości naruszeń przewiduje maksymalny próg dla występowania poważnych naruszeń, powyżej którego będą one uznawane za poważniejsze. Państwa członkowskie mogą ustanowić bardziej rygorystyczne progi, jeżeli są one przewidziane w ich krajowych postępowaniach administracyjnych dotyczących oceny dobrej reputacji.



Studium przypadku

Kierowca nie jest w stanie przedstawić instrukcji zgodnych z umową ADR

Kierowca nie jest w stanie przedstawić ważnego świadectwa kierowcy

Kierowca nie jest w stanie przedstawić zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego

1 Poważne Naruszenie (PN)

Przykład

27 PN

3 kierowców

9 PN/ na
kierowcę/ na rok
= 3 BPN

Uruchomienie
krajowej procedury
w sprawie badania
dobrej reputacji

3 PN/na kierowcę/na rok = 1 BPN
3 BPN/na kierowcę/na rok =
uruchomienie krajowej procedury
badania dobrej reputacji



Postępowanie w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji

Organy właściwe do prowadzenia postępowań administracyjnych w I instancji (art. 7 ust. 2 UTD):

- **Starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy**, o której mowa w art. 5 lit. a) rozporządzenia WE 1071/2009 – tj. siedziba w państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi się główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta pracownicze, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdów etc. – właściwy organ państwa członkowskiego musi mieć zapewniony dostęp do tych dokumentów;
- **GITD** – w przypadku ubiegania się o licencję wspólnotową, jeżeli przedsiębiorca nie występował z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez organ, o którym mowa powyżej.



Strona postępowania w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji

Stronami w postępowaniu administracyjnym w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji mogą być:

- przedsiębiorca;
- zarządzający transportem;
- osoba wyznaczona do wykonywania zadań zarządzającego transportem na podstawie art. 7c UTD.





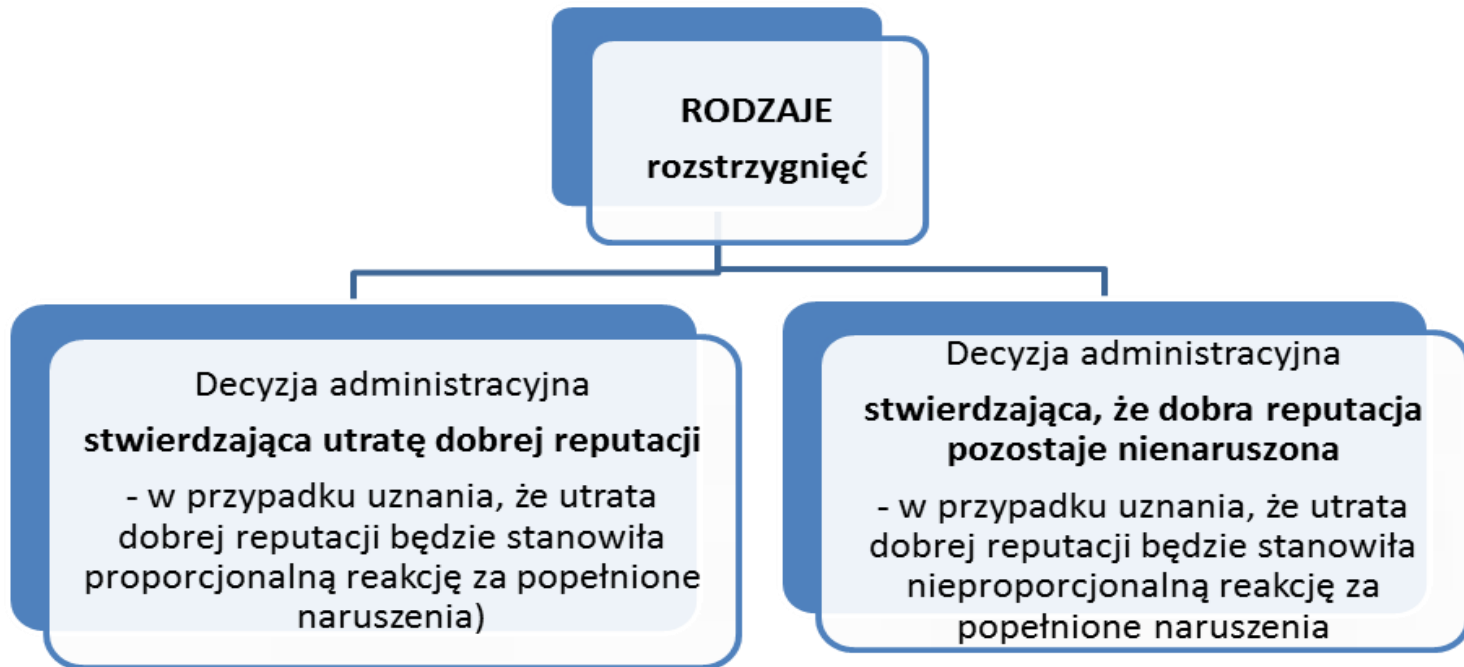
Postępowanie dowodowe

W toku postępowania w sprawie spełniania wymogu dobrej reputacji organ **obligatoryjnie weryfikuje sposób i warunki wykonywania transportu drogowego**. Ponadto orzekając w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji berze pod uwagę w szczególności:

- liczbę stwierdzonych naruszeń i jej stosunek do liczby kierowców oraz skalę prowadzonych operacji transportowych;
- możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie (np. wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy, wdrożenie procedur zapobiegającym powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego);
- interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej prowadzonej przez przedsiębiorcę;
- opinię polskiej organizacji związkowej o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, której przedsiębiorca jest członkiem.



Rodzaje rozstrzygnięć organu





Konsekwencje wydania decyzji o utracie dobrej reputacji

- **zawieszenie zezwolenia** na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w sytuacji w której właściwy organ weryfikował sposób i warunki wykonywania transportu drogowego. Zawieszenie zezwolenia następuje do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego z art. 7e UTD;
- **cofnięcie zezwolenia/licencji wspólnotowej** w przypadku prawomocnego wyroku skazującego za umyślne przestępstwo.



II.

Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego



Cel utworzenia KREPTD:

Głównym celem projektu KREPTD jest poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego i obrotu transportowego poprzez uruchomienie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, połączonego z krajowymi rejestrami przedsiębiorców transportu drogowego innych państw UE za pośrednictwem systemu ERRU - European Register of Road Transport Undertakings.



Podstawy prawne utworzenia KREPTD:

- art. 16 rozporządzenia WE nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. *ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE*

„(...) każde państwo członkowskie prowadzi krajowy rejestr elektroniczny przedsiębiorców transportu drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. (...) Przetwarzanie danych, które zawiera rejestr, podlega kontroli wyznaczonego w tym celu organu publicznego. Odpowiednie dane znajdujące się w krajowym rejestrze elektronicznym są dostępne dla wszystkich właściwych organów danego państwa członkowskiego.”



Podstawy prawne utworzenia KREPTD:

- art. 6 ustawy z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym:

„Główny Inspektor Transportu Drogowego podejmie działania zmierzające do utworzenia Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.”

Przepisy w zakresie funkcjonowania Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu drogowego wchodzi w życie w dniu **30 listopada 2017 roku**





Podstawy prawne utworzenia KREPTD:

- art. 82g ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (data wejścia w życie: 30 listopada 2017 r.)

„(...) Tworzy się Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zwany dalej „Rejestrem”. Rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. (...)”



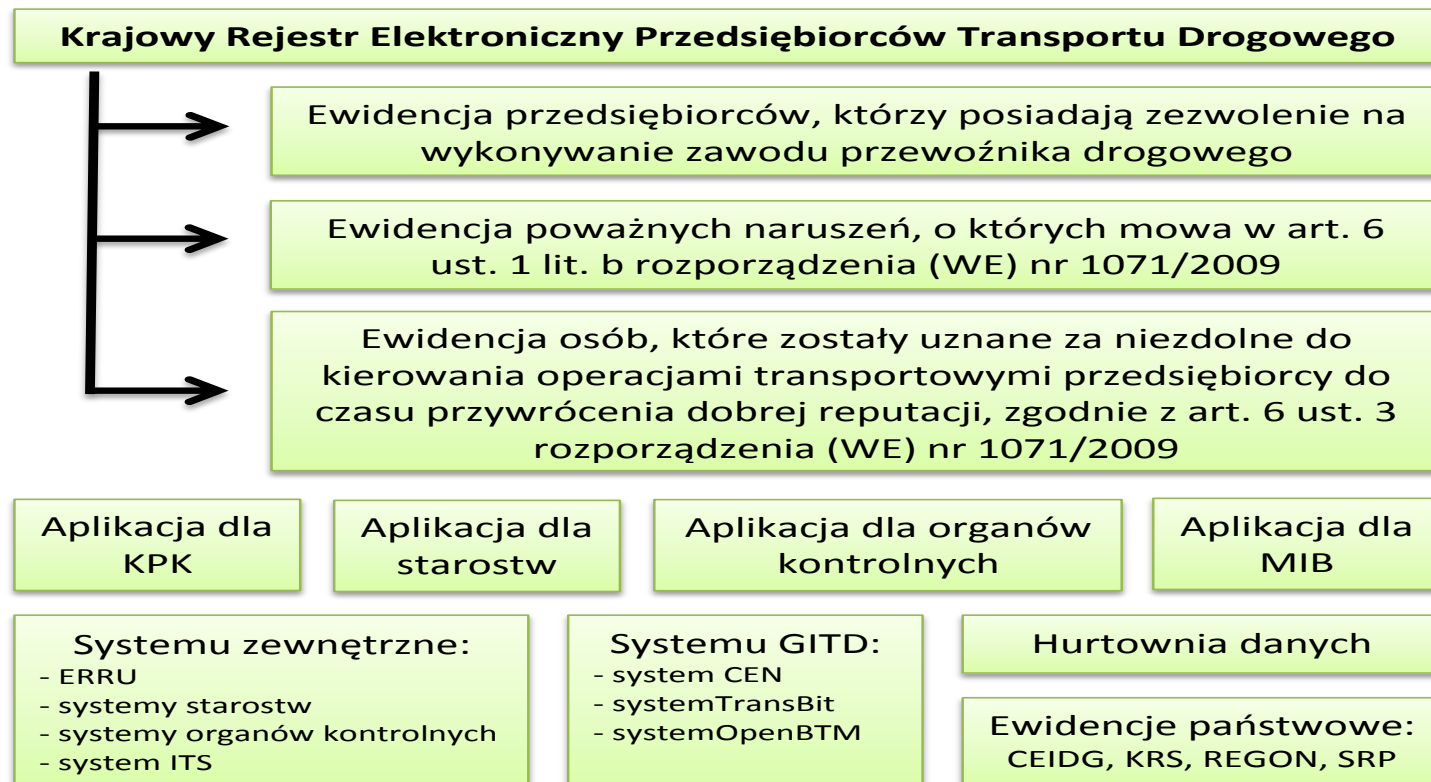
ERRU

ERRU (European Register of Road Transport Undertakings) został utworzony na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE.





Schemat działania Rejestru





Ewidencje w KREPTD

Zgodnie z art. 82g ust. 4 UTD rejestr KREPTD składa 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 (WE) 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 (WE) 1071/2009.





Ewidencja przedsiębiorców

W ewidencji **przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego**, gromadzi się dane określające (art. 82h ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z 4 listopada 2016 roku poz.1935):

1. firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
2. numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile takie posiada;
3. rodzaj posiadanego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz numery seryjne wypisów z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
4. liczbę pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
5. numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
6. numer seryjny licencji wspólnotowej oraz numery seryjne wypisów z licencji wspólnotowej;
7. status zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;
8. początek ważności licencji wspólnotowej;
9. koniec ważności licencji wspólnotowej;
10. datę cofnięcia licencji wspólnotowej;
11. datę zawieszenia licencji wspólnotowej;
12. datę wygaśnięcia zawieszenia licencji wspólnotowej;



Ewidencja przedsiębiorców

13. powód zawieszenia lub wycofania licencji wspólnotowej;
14. numer seryjny cofniętych wypisów z licencji wspólnotowej;
15. datę cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
16. datę wygaśnięcia cofnięcia wypisu z licencji wspólnotowej;
17. imię i nazwisko przedstawiciela prawnego przedsiębiorcy oraz datę i miejsce jego urodzenia;
18. imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
19. imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych.

Dane wskazane powyżej są jawne i publicznie dostępne z wyjątkiem części pkt 17 (data i miejsce urodzenia) oraz pkt 18 (data i miejsce urodzenia).



Ewidencja naruszeń

W ewidencji **poważnych naruszeń** gromadzi się następujące dane określające:

1. firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy;
2. imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania,
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
3. imię i nazwisko osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c, oraz:
 - a) datę i miejsce urodzenia,
 - b) adres zamieszkania.
 - c) numer posiadanego certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - d) datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych,
 - e) kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
4. liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, które doprowadziły do skazania lub nałożenia sankcji w ciągu ostatnich dwóch lat;
5. datę naruszenia;
6. datę kontroli, w trakcie której stwierdzono naruszenie;
7. państwo członkowskie, w którym stwierdzono naruszenie;
8. przyczynę, dla której utrata dobrej reputacji stanowiłaby nieproporcjonalną reakcję.



Ewidencja osób niezdolnych

W ewidencji **osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy** gromadzi się dane określające:

1. imię i nazwisko osoby uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi do czasu przywrócenia dobrej reputacji tej osoby oraz datę i miejsce jej urodzenia, adres zamieszkania;
2. numer certyfikatu kompetencji zawodowych;
3. datę wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
4. kraj wydania certyfikatu kompetencji zawodowych;
5. przyczynę stwierdzenia niezdolności;
6. zastosowane środki rehabilitacyjne;
7. początek ważności stwierdzenia niezdolności;
8. koniec ważności stwierdzenia niezdolności.



Zasilanie KREPTD

- Art. 82i. 1. Dane, o których mowa w art. 82h, przekazują do ewidencji dla danych określonych w:
- 1) art. 82h ust. 1 – odpowiednio do swoich kompetencji: organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 i ust. 4 pkt 1, niezwłocznie po tym, jak **decyzja w sprawie wydania, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej stała się ostateczna;**
 - 2) 2) art. 82h ust. 2 – odpowiednio do swoich kompetencji: wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, dyrektorzy izb celnych, Główny Inspektor Pracy oraz zarządcy dróg, **gdy decyzja o nałożeniu kary za naruszenie przepisów stała się wykonalna albo kiedy uprawomocnił się mandat karny bądź orzeczenie o nałożeniu kary;**
 - 3) 3) art. 82h ust. 3 – odpowiednio do swoich kompetencji organ, o którym mowa w art. 16b ust. 1, **gdy decyzja o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego do kierowania operacjami transportowymi stała się ostateczna.**
2. Przekazywanie danych do Rejestru odbywa się za **pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej** Głównego Inspektora Transportu Drogowego lub **środkami komunikacji elektronicznej obsługiwany**mi przez system teleinformatyczny Rejestru.



Zasilanie KREPTD

Art. 82i. ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z 4 listopada 2016 roku poz.1935:

3. W przypadku przekazywania danych za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego przekazywane dane powinny być **podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego lub podpisu potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP** w rozumieniu art. 3 pkt 15 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352 i 1579).

4. Dane przekazywane są do Rejestru przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem **elektronicznej platformy usług administracji publicznej** w rozumieniu art. 3 pkt 13 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, zwanej dalej „elektroniczną platformą usług administracji publicznej”.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory formularzy elektronicznych, o których mowa w ust. 4.



Zasilanie KREPTD

Art. 2 ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z 4 listopada 2016 roku poz.1935:

- 1. Do dnia 1 marca 2018 r.** organy, o których mowa w art. 82i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosownie do swoich kompetencji prześlą do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego dane niezbędne do jego prowadzenia.
- 2. Zadanie organów jednostek samorządu terytorialnego, o którym mowa w ust. 1, stanowi zadanie własne tych jednostek.**



Specyfika danych zawartych w systemie

Dane zawarte w ewidencji przedsiębiorców z wyjątkami wskazanymi uprzednio są jawne i publicznie dostępne. Natomiast dane zawarte w ewidencji poważnych naruszeń i osób uznanych za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi są, co do zasady udostępniane w trybie wnioskowym organom wymienionym w art. 82j ust. 3, tj.:

- starostom,
- wojewódzkim inspektorom transportu drogowego,
- wojewódzkim komendantom Policji,
- Komendantowi Głównemu Straży Granicznej,
- komendantom oddziałów Straży Granicznej,
- dyrektorom izb celnych (Krajowej Administracji Skarbowej),
- Głównemu Inspektorowi Pracy,
- zarządcom dróg,
- sądom
- Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego

w zakresie, w jakim jest to konieczne dla wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się w terminie 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.

Dane zgromadzone w Rejestrze udostępnia się także na wniosek osoby, której one dotyczą.



Działania GITD mające na celu utworzenie KREPTD

W dniu 14 grudnia 2016 r. GITD zainicjował procedurę zamówienia publicznego na budowę, wdrożenie utrzymanie i rozwój KREPTD. W wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego **w dniu 8 maja 2017 r. została zawarta umowa** pomiędzy GITD a Pentacomp Systemy Informatyczne S.A. z siedzibą w Warszawie na budowę, wdrożenie, utrzymanie i rozwój KREPTD.

W dniu 14 września br. nastąpił odbiór wersji podstawowej Rejestru.



Harmonogram prac nad projektem KREPTD

Zakres **wersji podstawowej systemu KREPTD** obejmuje:

- utworzenie trzech ewidencji oraz wewnętrznej aplikacji dla pracowników Krajowego Punktu Kontaktowego (aplikacja KPK),
- integracje z systemami dziedzinowymi GITD (ST CEN i Transbit),
- udostępnienie na ePUAP formularzy do przekazywania danych do KREPTD przez Starostwa i organy kontrolne,
- integrację z ERRU umożliwiającą wymianę komunikatów,
- utworzenie strony www dla obywateli.



Harmonogram prac nad projektem KREPTD

Zakres **wersji docelowej systemu KREPTD** obejmuje:

- utworzenie aplikacji dla Starostw
- utworzenie aplikacji dla organów kontrolnych
- integracje z rejestrami zewnętrznymi (REGON, KRS, CEIDG, CEPiK, ITS)



W nawiązaniu do pytania zadanego w trakcie szkolenia w dniu 16 listopada 2017 roku w Gdyni przez jedną z uczestniczek uprzejmie informuję, że numer referencyjny przedsiębiorcy będzie ogólnodostępny na stronie internetowej po wyświetleniu szczegółów danego przedsiębiorcy.



Dziękuję za uwagę