



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-62-23
UC124

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

przedstawiam autopoprawkę do przekazanego w dniu 1 czerwca 2023 r. projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (druk nr 3320).

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

AUTOPOPRAWKA

do rządowego projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (druk nr 3320)

W rządowym projekcie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (druk nr 3320) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) odnośnik nr 2 do tytułu ustawy otrzymuje brzmienie:
 - „²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, ustawę z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy, ustawę z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług, ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.”;
- 2) w art. 38 w pkt 1 w lit. a tiret trzecie otrzymuje brzmienie:
 - „– po pkt 23c dodaje się pkt 23d w brzmieniu:
 - „23d) przychody ze stosunku pracy oraz umowy zlecenia, o których mowa w art. 13 pkt 8, otrzymane przez kierowcę z tytułu wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych na podstawie tego stosunku lub tej umowy, w wysokości stanowiącej równowartość 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą, przy czym dni pobytu za granicą ustala się zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473 oraz z 2023 r. poz. ...), oraz zwrot kosztów:
 - a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wymienionego w art. 1 pkt 1a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców,
 - b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,

- c) niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę,
 - d) korzystania z urządzeń sanitarnych, określonych na podstawie średnich nieudokumentowanych kosztów takich usług oferowanych w ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych w państwach, w których kierowca wykonuje zadania służbowe;”;
- 3) w art. 39:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) w art. 4:
 - a) po pkt 21a dodaje się pkt 21b w brzmieniu:
 - „21b) zezwolenie na odstępstwo – zezwolenie na odstępstwo od zakazu przewozu drogowego towarów, wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej na podstawie art. 1zc rozporządzenia Rady (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz. Urz. UE L 134 z 20.05.2006, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 294 z 25.10.2006, str. 25, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 180 z 09.07.2008, str. 5, Dz. Urz. UE L 28 z 02.02.2011, str. 17, Dz. Urz. UE L 76 z 22.03.2011, str. 13, Dz. Urz. UE L 136 z 24.05.2011, str. 48, Dz. Urz. UE L 161 z 21.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 265 z 11.10.2011, str. 6 i 8, Dz. Urz. UE L 335 z 17.12.2011, str. 15, Dz. Urz. UE L 38 z 11.02.2012, str. 3, Dz. Urz. UE L 55 z 29.02.2012, str. 1, Dz. Urz. UE L 87 z 24.03.2012, str. 37, Dz. Urz. UE L 113 z 25.04.2012, str. 1, Dz. Urz. UE L 307 z 07.11.2012, str. 1 i 7, Dz. Urz. UE L 143 z 30.05.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 288 z 30.10.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 16 z 21.01.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 200 z 09.07.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 311 z 31.10.2014, str. 2, Dz. Urz. UE L 185 z 14.07.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 16, Dz. Urz. UE L 284 z 30.10.2015, str. 62 i 71, Dz. Urz. UE L 52 z 27.02.2016, str. 19 i 22, Dz. Urz. UE L 50 z 28.02.2017, str. 9, Dz. Urz. UE L 54 z 24.02.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 182 z 08.07.2019, str. 33, Dz. Urz. UE L 319 I z 02.10.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 370 I z 06.11.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 426 I z 17.12.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 68 z 26.02.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 197 I z 04.06.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 219 I z 21.06.2021, str. 1, 3 i 55, Dz. Urz. UE L 224 I z 24.06.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 405 z 16.11.2021, str. 1 i 3, Dz. Urz. UE L 430 I z 02.12.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 37 z 18.02.2022, str. 4, Dz. Urz. UE L 46 z 25.02.2022, str. 3, Dz. Urz. UE L 67 z 02.03.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 82 z 09.03.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 67, Dz. Urz. UE L 114 z 12.04.2022, str. 60, Dz. Urz. UE L 153 z 03.06.2022, str. 1 i 11, Dz. Urz. UE L 190 z 19.07.2022, str. 5 oraz Dz. Urz. UE L 61 z 27.02.2023, str. 20.

„rozporządzeniem 765/2006”, lub art. 31 rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 229 z 31.07.2014, str. 1, z późn. zm.²⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 833/2014”;

b) w pkt 22:

– po lit. h dodaje się lit. ha i hb w brzmieniu:

„ha) rozporządzenia 765/2006,

hb) rozporządzenia 833/2014,”

– w lit. y średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. z w brzmieniu:

„z) ustawy z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...);”;

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) po art. 28a dodaje się art. 28b i art. 28c w brzmieniu:

„Art. 28b. 1. W przypadku gdy do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28 ust. 1 i 1a, jest wymagane zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, albo wielokrotnie zagraniczne zezwolenie wydane przez Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum), zwane dalej „zezwoleniem EKMT”, a także w przypadku gdy przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego zwalniają z obowiązku posiadania tych zezwoleń, zagraniczny podmiot wykonujący taki przewóz jest obowiązany przesłać do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 246 z 21.08.2014, str. 59, Dz. Urz. UE L 271 z 12.09.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 349 z 05.12.2014, str. 20, Dz. Urz. UE L 263 z 08.10.2015, str. 10, Dz. Urz. UE L 316 z 01.12.2017, str. 15, Dz. Urz. UE L 182 z 08.07.2019, str. 33, Dz. Urz. UE LI 42 z 23.02.2022, str. 74, Dz. Urz. UE L 49 z 25.02.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2022, str. 78, Dz. Urz. UE L 57 z 28.02.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 63 z 02.03.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 65 z 02.03.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 81 z 09.03.2022, str. 1, Dz. Urz. UE LI 87 z 15.03.2022, str. 13, Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 114 z 12.04.2022, str. 60, Dz. Urz. UE L z 12.04.2022, str. 214, Dz. Urz. UE L 153 z 03.06.2022, str. 53, Dz. Urz. UE L 167 I z 24.06.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 193 z 21.07.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 259 I z 06.10.2022, str. 3, Dz. Urz. UE L 311 I z 03.12.2022, str. 1 i 5, Dz. Urz. UE L 322 I z 16.12.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 26 z 30.01.2023, str. 1, Dz. Urz. UE L 32 I z 04.02.2023, str. 1 i 4, Dz. Urz. UE L 59 I z 25.02.2023, str. 6 oraz Dz. Urz. UE L 94 z 03.04.2023, str. 19.

monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104 i ...), przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia, o którym mowa w art. 2 pkt 4 tej ustawy, zwany dalej „numerem referencyjnym”.

2. Przepisy art. 8 oraz art. 10a–11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi stosuje się odpowiednio.

3. Zgłoszenie przewozu, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) dane zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) numer identyfikacji podatkowej zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy albo numer, za pomocą którego podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, jeżeli jest obowiązany go posiadać;
- 3) dane nadawcy obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 4) dane odbiorcy obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
- 5) planowane miejsce i datę rozpoczęcia przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) planowane miejsce i datę zakończenia przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) państwo załadunku;
- 8) państwo rozładunku;
- 9) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi;
- 10) numer zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, a w przypadku:

- a) wykonywania przewozu drogowego na podstawie zezwolenia EKMT – numer tego zezwolenia, okres ważności, oznaczenie państwa siedziby przewoźnika drogowego,
 - b) zwolnienia, na podstawie przepisów wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego, z obowiązku posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, albo zezwolenia EKMT – podstawę prawną tego zwolnienia;
- 11) numery rejestracyjne pojazdów, którymi jest wykonywany przewóz;
- 12) numer lokalizatora albo numer urządzenia, o których mowa odpowiednio w art. 2 pkt 3a i 4a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

4. Zgłoszenia przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, dokonuje się na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.

5. W przypadku gdy zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, o którym mowa w ust. 1, w ramach przewozu wykonuje jednocześnie kilka operacji transportowych, dla których jest wymagane posiadanie więcej niż jednego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, albo zezwolenie EKMT, lub podstawa prawna zwolnienia z takiego obowiązku jest odmienna, każda taka operacja transportowa wymaga osobnego zgłoszenia.

6. W przypadku braku zgłoszenia przewozu, o którym mowa w ust. 1, do wykonywania którego jest wymagane zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, albo zezwolenie EKMT, przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.

Art. 28c. 1. Zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, w przypadku o którym mowa w art. 28b ust. 1, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie, o którym mowa w art. 9 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia

9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwany dalej „dokumentem zastępującym zgłoszenie”, i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.

2. W przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.”;

2b) w art. 46 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydania zezwolenia EKMT;”;

c) po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) w art. 55 w ust. 1 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

„3b) kontroli spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 10a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi – w przypadku, o którym mowa w art. 28b ust. 1;”;

d) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7–14 w brzmieniu:

„7) w art. 87 w ust. 1:

a) w pkt 3 w lit. j średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. k w brzmieniu:

„k) zezwolenie na odstępstwo;”;

b) w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) w przypadku, o którym mowa w art. 28b ust. 1 – numer referencyjny albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.”;

8) w art. 89 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) upoważnieni pracownicy zarządców dróg publicznych – z wyłączeniem dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a i pkt 8 oraz ust. 4;”;

9) w art. 89a¹ po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku ujawnienia w trakcie kontroli wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zgłoszenia, o którym mowa w art. 28b ust. 1, przewóz może być

kontynuowany po przesłaniu przez zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy zgłoszenia i uzyskaniu dla niego numeru referencyjnego. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio.”;

- 10) w art. 92a po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem towarów, o których mowa w art. 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.”;

- 11) po art. 92e dodaje się art. 92f w brzmieniu:

„Art. 92f. 1. Kto, będąc kierującym, nie okazuje uprawnionym organom kontroli zezwolenia na odstępstwo podlega karze grzywny w wysokości 2000 zł – za każde naruszenie.

2. Kto, wykonując przewóz drogowy, narusza zakazy, o których mowa w art. 1zc rozporządzenia 765/2006 lub art. 31 rozporządzenia 833/2014, podlega karze pieniężnej w wysokości 100 000 zł – za każdy przewóz drogowy.”;

- 12) w art. 93 w ust. 1 wyrazy „o której mowa w art. 92a ust. 1 i 2, art. 92d oraz art. 92e” zastępuje się wyrazami „o której mowa w art. 92a ust. 1 i 2 oraz art. 92d–92f ust. 2”;

- 13) w art. 94 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy podczas kontroli zostanie stwierdzone naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, funkcjonariusz lub pracownik organu przeprowadzającego kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, określonej w art. 92f ust. 2 lub załączniku nr 3 lub 4 do ustawy.”;

14) w załączniku nr 1 po lp. 2 dodaje się lp. 2a w brzmieniu:

”

2a	Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez okazania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie lub potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	1500	
----	---	------	--

”;

15) w załączniku nr 3 w lp. 3 po pkt 3.2 dodaje się pkt 3.2a i 3.2b w brzmieniu:

”

	3.2a. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, w przypadku o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ albo zgłoszenie danych i informacji niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym	12 000	
	3.2b. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, w przypadku o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi ⁶⁾	10 000	

⁶⁾ Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104 i ...).

”;

4) w art. 40:

a) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) w art. 24 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2–4 w brzmieniu:

„2. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach przewozów drogowych nie stosuje się art. 26¹ § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

3. Pracodawca może zakazać kierowcy jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w

stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, o ile jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa w transporcie drogowym lub koniecznością przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

4. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach przewozów rzeczy i okazjonalnych przewozów pasażerskich nie stosuje się art. 29 § 3 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.”;”;

b) w pkt 4 w dodawanym rozdziale 3b w art. 26g pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów:

- a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
- b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,
- c) niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę,
- d) korzystania z urządzeń sanitarnych, określonych na podstawie średnich nieudokumentowanych kosztów takich usług oferowanych w ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych w państwach, w których kierowca wykonuje zadania służbowe.”;

5) po art. 42 dodaje się art. 42a w brzmieniu:

„Art. 42a. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pkt 1 i 2 – są przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia, z wyjątkiem danych dotyczących zgłoszenia wykonywania międzynarodowego przewozu

drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919), które są przechowywane przez 2 lata, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia;”;

2) w art. 12:

a) w ust. 2 w pkt 6 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) ministra do spraw transportu”;

b) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia organom, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3, 5 i 7 oraz ust. 3, dane z rejestru w drodze teletransmisji, jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań i odpowiednio Urząd Regulacji Energetyki, urząd obsługujący ministra do spraw transportu albo jednostka organizacyjna odpowiednio Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Straży Granicznej będąca odbiorcą informacji, spełnia łącznie następujące warunki:”;

3) w art. 18 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Zwrot środka transportu, w przypadku międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28b ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie może nastąpić przed:

- 1) dopełnieniem przez przewoźnika drogowego obowiązku zgłoszenia takiego przewozu i uzyskaniu dla niego numeru referencyjnego, oraz
- 2) przedstawieniem prawidłowo wypełnionego wymaganego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o ile jest wymagane.”;

6) po art. 44 dodaje się art. 44a w brzmieniu:

„Art. 44a. Do przewozów drogowych podlegających obowiązkowi zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, zgodnie z art. 28b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 39 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozpoczętych przed dniem wejścia w życie art. 42a niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.”;

7) art. 47 otrzymuje brzmienie:

„Art. 47. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 39 pkt 2a, 2b, 4a, 7 lit. b, pkt 8–10, 14 i 15 oraz art. 42a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.”.

UZASADNIENIE

Autopoprawka ma na celu wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) i ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.).

Zmiany w art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców są konsekwencją z jednej strony braku możliwości wdrożenia w przedsiębiorstwach transportu drogowego obowiązków informacyjnych w zakresie podawania pracownikowi informacji o dobowym i tygodniowym wymiarze czasu pracy ze względu na nieprzewidywalny charakter wykonywanych przez kierowcę zadań służbowych, zaś z drugiej strony problemów związanych z brakiem możliwości wprowadzenia przez pracodawcę zakazu podejmowania równoległej pracy zarobkowej przez kierowców zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy. Projektowane przepisy stanowią *lex specialis* w stosunku do ogólnych przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy i m.in. pozwalają pracodawcy zakazać kierowcy jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, pod warunkiem że jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa w transporcie drogowym lub koniecznością przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Należy zauważyć, że zgodnie z właściwymi przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1152 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej, mianowicie jej art. 9 ust. 2, państwa członkowskie mogą ustanowić warunki dotyczące stosowania przez pracodawców ograniczeń w łączeniu stanowisk, które wynikają z przyczyn obiektywnych, takich jak zdrowie i bezpieczeństwo, ochrona tajemnicy handlowej, rzetelność służby cywilnej lub unikanie konfliktów interesów.

Ponadto, zgodnie z art. 4 dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, czas pracy dla różnych pracodawców jest sumą godzin pracy, przy czym średni tygodniowy czas pracy kierowcy wykonującego przewozy drogowe zasadniczo nie może przekraczać 48 godzin, zaś maksymalny tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godzin jedynie wówczas, gdy w ciągu czterech miesięcy nie została przekroczona średnia 48 godzin na tydzień.

Warto również podkreślić, że zgodnie z art. 1 ust. 3 ww. dyrektywy, w zakresie, w jakim niniejsza dyrektywa zawiera bardziej szczegółowe przepisy odnoszące się do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem w transporcie drogowym, na podstawie art. 14

dyrektywy 2003/88/WE posiada ona pierwszeństwo przed odnośnymi przepisami tej dyrektywy. Powyższe oznacza, że przepisy dyrektywy 2002/15/WE stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ogólnych.

Zaproponowana zmiana stanowi *lex specialis* w stosunku do ogólnych rozwiązań funkcjonujących na gruncie przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy i m.in. pozwala pracodawcy – przewoźnikowi drogowemu ograniczyć zatrudnionemu kierowcy jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, pod warunkiem że jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa w transporcie drogowym lub koniecznością przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Transport drogowy jest najbardziej niebezpieczny i najbardziej kosztowny spośród innych rodzajów transportu. Statystyki pokazują, że w 2022 r. na polskich drogach odnotowano 21 324 wypadków drogowych. Według badań europejskich dotyczących warunków pracy, transport należy do sektorów szczególnie niebezpiecznych. Prewencja wypadków w transporcie drogowym powinna polegać na szeroko rozumianej optymalizacji warunków pracy kierowcy. Zawód „kierowca” należy bowiem do kategorii zawodów trudnych i niebezpiecznych, czyli tych, gdzie praca związana jest z narażeniem życia lub zdrowia osoby wykonującej ją oraz z zagrożeniem dla innych ludzi. W przypadku zawodu kierowcy zagrożenie dla życia lub zdrowia wynika z wysokiego poziomu obciążenia psychicznego podczas prowadzenia pojazdu, co wymaga od kierowcy szczególnych predyspozycji psychofizycznych.

Należy podkreślić, że w pracy kierowcy jego zmęczenie jest uwarunkowane szeregiem czynników, w tym m.in. podejmowaniem przez pracownika zatrudnionego w pełnym wymiarze czasu pracy dodatkowej działalności zawodowej, oraz ma bezpośredni i kluczowy wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i wszystkich jego użytkowników.

Mając powyższe na uwadze, a także niwelowanie ryzyka w transporcie drogowym i zapobieganie wypadkom, a nawet katastrofom w ruchu lądowym, niezbędne jest wprowadzenie, we wskazanych w prawie krajowym okolicznościach, możliwości zakazu podejmowania dodatkowego zatrudnienia przez kierowców oraz ograniczenia w łączeniu przez nich stanowisk pracy, które wynikają z przyczyn obiektywnych, tj. względami zdrowia, bezpieczeństwa w transporcie drogowym i konieczności przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Takie rozwiązanie będzie wpisywało się w obecnie obowiązujące przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, zgodnie z którymi wymiar czasu pracy określony w art. 12 ust. 1 i 2 tej regulacji obowiązuje także kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy.

Z kolei zmiana w art. 26g ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców ma charakter doprecyzowujący i ma na celu wyłączenie z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne kwot stanowiących zwrot nieudokumentowanych kosztów poniesionych za korzystanie z urządzeń sanitarnych dla kierowców wykonujących zadania służbowe polegające na wykonywaniu przewozów drogowych, w tym także ekwiwalentu opartego na średnich kosztach obowiązujących w danym państwie, które kształtują się w wysokości od 0,7 do 1,5 EUR. Z kolei koszt dostępu do pryszniców wynosi od 3 do 7 EUR i jest uzależniony od państwa i klasy parkingu, na którym kierowca zatrzymał się i wykorzystuje przerwę lub okres odpoczynku.

Konsekwencją powyższej zmiany jest wprowadzenie analogicznej zmiany w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.).

Ponadto autopoprawka ma na celu wprowadzenie obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo-kolejowe. Projekt wprowadza zmianę w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.), której celem jest zwiększenie nadzoru nad wykonywanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczne podmioty przewozami drogowymi rzeczy. Wprowadzona regulacja przyczyni się tym samym do skuteczniejszej kontroli rynku usług przewozowych wykonywanych na terytorium RP przez podmioty zagraniczne oraz wzmocnieniem uczciwej konkurencji na tym rynku.

Przedstawiona autopoprawka zakłada wprowadzenie w stosunku do zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowo-kolejowy, na podstawie zezwolenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu, o którym mowa w art. 28 ust. 1 i 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanego dalej „zezwoleń”, albo na podstawie wielokrotnego zagranicznego zezwolenia wydanego przez Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum), zwanego dalej „zezwoleń EKMT”, obowiązku zgłoszenia takiego przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104). Obowiązkowi zgłoszenia będzie podlegał także przewóz wykonywany przez przewoźnika zagranicznego, który jest zwolniony na mocy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych o transporcie drogowym z obowiązku posiadania zezwoleń.

Zgłoszenia do rejestru zgłoszeń zagraniczny przewoźnik drogowy będzie obowiązany dokonać przed przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie przewoźnik ten będzie obowiązany uzyskać numer referencyjny, tj. unikatowy identyfikator nadawany każdemu zgłoszeniu przewozu.

W ramach obowiązujących RP umów międzynarodowych corocznie wymieniane są kontyngenty zezwoleń ministra właściwego do spraw transportu z państwami trzecimi. Są to zezwolenia na przewozy dwustronne, tranzytowe i uprawniające do wykonywania przewozu do krajów trzecich. Kontyngenty tych zezwoleń dla poszczególnych państw wynoszą od 100 do 220 000 zezwoleń.

W 2020 r. Polska wymieniła z państwami trzecimi łącznie 639 211 zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy, z czego 637 311 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy, w 2021 r. była to liczba 667 650 zezwoleń, z czego 665 750 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy, zaś w 2022 r. było to 663 850 zezwoleń, z czego 661 950 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy. Objęcie obowiązkiem rejestracji w systemie SENT przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, przyczyni się do skuteczniejszej kontroli zezwoleń zagranicznych wymaganych przez przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych dotyczące transportu drogowego. Kontrole ww. podmiotów wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, poprzez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia.

Autopoprawka przewiduje, że przepisy art. 8 oraz art. 10a–11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi stosuje się odpowiednio. Wprowadzone rozwiązanie spowoduje, że podczas wykonywania przewozu, przewoźnik zagraniczny będzie obowiązany w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem, oraz wyposażyć środek transportu w lokalizator (telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych, na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru). Zagraniczny przewoźnik drogowym będzie również obowiązany do włączenia lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu towaru. Istotne jest również, że numer referencyjny (unikatowy identyfikator nadawany zgłoszeniu) będzie ważny przez 10 dni od dnia jego nadania.

Poprzez dodanie art. 28b ust. 3 do ustawy o transporcie drogowym wprowadza się zamknięty katalog danych, jakie ma zawierać zgłoszenie do rejestru zgłoszeń. W tym kontekście istotne jest, że zgłoszenie będzie zawierało informacje o państwie załadunku i państwie rozładunku towaru, co pozwoli na określenie charakteru przewozu realizowanego przez przewoźnika zagranicznego i wskaże, jakiej kategorii zezwolenia przewoźnik drogowy jest obowiązany do posiadania celem realizacji przewozu. Ponadto dane zawarte w tym katalogu są niezbędne w celu zapewnienia skuteczności rozwiązań zaproponowanych w autopoprawce.

Autopoprawka stanowi, że zgłoszenie przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, dokonuje się na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.

Dodanie art. 28b ust. 5 do ustawy o transporcie drogowym powoduje, że w przypadku gdy zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, w ramach przewozu wykonuje jednocześnie kilka operacji transportowych, dla których jest wymagane posiadanie więcej niż jednego zezwolenia, każda taka operacja transportowa wymaga osobnego zgłoszenia. W przypadku takich przewozów występują bowiem przypadki, że dla danego przewozu mogą być wymagane różne kategorie zezwoleń. W związku z tym, zasadne jest wprowadzenie obowiązku dokonania zgłoszenia dla każdego przewozu wykonywanego na podstawie danego zezwolenia zagranicznego.

Ponadto autopoprawka przewiduje, że w przypadku braku zgłoszenia przewozu przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia. Takie rozwiązanie spowoduje, że w przypadku braku zgłoszenia do rejestru zgłoszeń nastąpi obowiązek okazania nowego zezwolenia na dany przewóz przez przewoźnika zagranicznego.

Dodanie art. 28c ust. 1 do ustawy o transporcie drogowym zakłada, że zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie, o którym mowa w art. 9 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, oraz potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie. Jednocześnie autopoprawka przewiduje, że w przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

Wprowadzenie regulacji zawartej w art. 28c ust. 1 ustawy o transporcie drogowym sprawia, że podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, w przypadku obowiązku zgłoszenia przewozu do rejestru zgłoszeń numer referencyjny albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie (art. 87 ust. 1 pkt 8 ustawy o transporcie drogowym).

Zgodnie z autopoprawką, w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zgłoszenia, o którym mowa w art. 28b ust. 1, przewóz może być kontynuowany po przesłaniu przez zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy zgłoszenia i uzyskaniu dla niego numeru referencyjnego (art. 89¹ ust. 1a ustawy o transporcie drogowym). Dodanie tego przepisu wskaże wprost, jakie obowiązki będą spoczywały na zagranicznym przewoźniku drogowym, w przypadku wykonywania przewozu bez dokonania zgłoszenia do rejestru zgłoszeń. Ponadto gdy w przypadku przeprowadzonej kontroli uprawnione służby kontrolne stwierdzą wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, organ uprawniony do kontroli zatrzymuje i unieważnia zezwolenie na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz kieruje lub usuwa pojazd samochodowy, na koszt podmiotu wykonującego przewóz, na najbliższy parking strzeżony.

Ponadto w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem towarów, o których mowa w art. 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (art. 92a ust. 10a ustawy o transporcie drogowym). Dodanie ww. przepisu ma na celu rozstrzygnięcie, który akt prawny należy stosować w przypadku transportu określonych towarów, w tym przypadku towarów wrażliwych.

Autopoprawka przewiduje także ustanowienie kar pieniężnych za wykonywanie przewozu bez okazania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie lub potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie oraz za zgłoszenie danych i informacji niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym. Kary będą dotyczyły kierującego (dodanie w załączniku nr 1 w lp. 2 pkt 2a do ustawy o transporcie drogowym), jak i przewoźnika drogowego (dodanie w załączniku nr 3 w lp. 3 pkt 3.2a i 3.2b do ustawy o transporcie drogowym).

Zmiany w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi są zmianami, które dostosowują wskazaną ustawę do zmian wprowadzonych w ustawie o transporcie drogowym.

Dodanie do art. 12 ust. 2 pkt 7 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi polegają na rozszerzeniu katalogu podmiotów uprawnionych do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego o ministra właściwego do spraw transportu. Jest to niezbędne w kontroli egzekwowania obowiązku dokonania zgłoszeń przez zagranicznych przewoźników drogowych do rejestru zgłoszeń. Natomiast zmiana treści art. 12 ust. 4 ma na celu rozszerzenie katalogu podmiotów, którym Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia dane z rejestru w drodze teletransmisji, m.in. o Inspekcję Transportu Drogowego, co będzie niezbędne celem realizacji zadań ustawowych przez tę formację. Dostęp do tych danych otrzymają również Policja, Straż Graniczna i minister właściwy do spraw transportu.

Autopoprawka zakłada również, że zwrot środka transportu, w przypadku wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, nie może nastąpić przed dopełnieniem przez przewoźnika drogowego obowiązku zgłoszenia takiego przewozu i uzyskaniu dla niego numeru referencyjnego oraz przedstawieniem prawidłowo wypełnionego wymaganego zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o ile jest wymagane (art. 18 ust. 2 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi). Wprowadzenie tej regulacji ma na celu określenie przesłanek, jakie zagraniczny przewoźnik drogowy jest obowiązany spełnić w celu zwrotu środka transportu po ujawnieniu przez służby kontrolne wykonywania przewozów bez dokonania zgłoszenia do rejestru zgłoszeń.

Jednocześnie autopoprawka dostosowuje polskie przepisy do rozwiązań przyjętych w piątym pakiecie sankcji ustanowionych w odpowiedzi na zaostrzenie działań w ramach bezprecedensowego i niczym niesprowokowanego ataku wojskowego Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. W ramach następujących aktów prawnych:

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/576 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 1),

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/577 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 765/2006 dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi oraz jej zaangażowaniem w rosyjską agresję przeciwko Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 67),
- decyzji Rady (WPZiB) 2022/578 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji 2014/512/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 70),
- decyzji Rady (WPZiB) 2022/579 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji Rady 2012/642/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 81),

Unia Europejska przyjęła kompleksowy pakiet sankcji, dotyczących m.in. zakazu wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii, w tym w ramach tranzytu, które to działania w sposób skoordynowany z sojusznikami Unii mają na celu ograniczenie zdolności Federacji Rosyjskiej do finansowania wojny, obciążenie rosyjskich elit politycznych odpowiedzialnych za inwazję realnymi kosztami gospodarczymi i politycznymi oraz uszczuplenie bazy gospodarczej Federacji Rosyjskiej.

W konkluzjach z dnia 24 marca 2022 r. Rada Europejska stwierdziła, że Unia jest gotowa wyeliminować luki oraz zaradzić faktycznym i ewentualnym przypadkom obchodzenia już przyjętych sankcji, a także szybko przystąpić do opracowywania dalszych skoordynowanych surowych sankcji wobec Federacji Rosyjskiej i Białorusi, by skutecznie pozbawić Federację Rosyjską możliwości kontynuowania agresji.

Na przyjęty pakiet sankcji składają się środki mające zwiększyć presję na rosyjski rząd i rosyjską gospodarkę oraz ograniczyć zasoby Federacji Rosyjskiej wykorzystywane do celów agresji. Pakiet sankcji wobec Białorusi uderza w najważniejsze sektory i osoby wspierające działania wojenne Federacji Rosyjskiej. Nowe sankcje znacznie wzmocnią obowiązujące już środki sektorowe, obejmujące 5 z 10 najważniejszych sektorów eksportu białoruskiej gospodarki oraz najważniejsze produkty eksportowane z Unii Europejskiej na Białoruś. Sankcje będą odtąd obejmować prawie 70% całego białoruskiego eksportu do Unii Europejskiej.

W sektorze transportu drogowego sankcje wobec Federacji Rosyjskiej i Białorusi obejmują całkowity zakaz drogowego przewozu towarów w Unii Europejskiej, w tym w ramach tranzytu, dla rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych.

O ile część przepisów ww. unijnych aktów prawnych jest bezpośrednio stosowana, w szczególności zakaz wykonywania drogowego transportu towarów na terytorium Unii Europejskiej przez przedsiębiorstwa transportu drogowego z siedzibą w Federacji Rosyjskiej i Białorusi, z wyłączeniem ściśle określonych w prawie wyjątków, to część przepisów wymaga wdrożenia regulacjami na poziomie krajowym, m.in. w zakresie możliwości wydawania zezwoleń na przewóz określonych kategorii towarów. Powyższy zakaz transportu nie ma bowiem charakteru bezwzględny, ponieważ nie obejmuje:

- w przypadku Federacji Rosyjskiej: poczty w ramach usługi powszechnej oraz towarów przewożonych tranzytem przez Unię Europejską między Obwodem Kaliningradzkim a pozostałym terytorium Rosji, pod warunkiem że transport takich towarów nie jest w inny sposób zakazany,
- w przypadku Białorusi: przesyłek pocztowych w ramach świadczenia usługi powszechnej.

Dla ww. zakazu wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii Europejskiej, w tym tranzytu, przez przedsiębiorców transportu drogowego z siedzibą w Federacji Rosyjskiej i Białorusi przewidziano okres przejściowy – do 16 kwietnia 2022 r. do transportu towarów rozpoczętego przed 9 kwietnia 2022 r., pod warunkiem że pojazd przedsiębiorstwa transportu drogowego:

- znajdował się już na terytorium Unii Europejskiej 9 kwietnia 2022 r. lub
- musi przejechać tranzytem przez terytorium Unii Europejskiej, aby powrócić do Rosji albo na Białoruś.

Powyższe regulacje unijne wprowadzają także pewną swobodę państwom członkowskim w zakresie możliwości udzielania zezwoleń za zasadzie odstępstwa od ogólnego zakazu wykonywania transportu drogowego przez wskazane podmioty.

Właściwe organy państwa członkowskiego mogą zezwolić na wykonanie transportu towarów przez przedsiębiorcę transportu drogowego z siedzibą w Rosji, jeżeli ustalą, że taki transport jest niezbędny:

- w celu zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym produktów rafinacji ropy naftowej, a także tytanu, aluminium, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,
- w celu zakupu, przywozu lub transportu produktów farmaceutycznych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy, a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem,

- w celach humanitarnych,
- w celu funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych UE i państw członkowskich w Rosji, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych w Rosji korzystających z immunitetów zgodnie z prawem międzynarodowym, lub
- w celu przekazania lub wywozu do Rosji dóbr kultury, które są przedmiotem wypożyczenia w kontekście formalnej współpracy kulturalnej z Rosją.

W przypadku Białorusi właściwe organy państwa członkowskiego UE mogą wprowadzić wyjątki od ww. zakazu, o ile ustalą, że taki przewóz jest niezbędny do:

- zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym rafinowanych produktów ropopochodnych, a także tytanu, glinu, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,
- zakupu, przywozu lub transportu produktów leczniczych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem, lub
- w celach humanitarnych, lub
- funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych Unii Europejskiej i państw członkowskich na Białorusi, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych na Białorusi posiadających immunitet zgodnie z prawem międzynarodowym.

Mając powyższe na uwadze, w przepisach krajowych niezbędne jest określenie w szczególności sankcji stosowanych w przypadku naruszeń przepisów rozporządzeń i kwestii dotyczących kontroli przestrzegania tych przepisów.

Zgodnie z projektowaną autopoprawką (art. 4 pkt 21b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) zezwolenie na odstępstwo od zakazu przewozu drogowego towarów jest zezwoleniem wydawanym przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej na podstawie art. 1zc rozporządzenia Rady (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy lub art. 3l rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie. Projektowana autopoprawka nie przewiduje wydawania zezwoleń na odstępstwo przez polskie organy. W związku z powyższym nie ma potrzeby określenia w projektowanej autopoprawce, jaki podmiot, w jakim trybie, w jaki

sposób i na podstawie którego przepisu będzie realizował obowiązek informacyjny, tj. informował pozostałe państwa członkowskie oraz Komisję Europejską o każdym wydanym zezwoleniu na odstępstwo.

Przewiduje się natomiast dodanie do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przepisów wprowadzających sankcje na kierowcę pojazdu oraz przedsiębiorcę z Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi za naruszenie zakazów i obowiązków określonych w ww. rozporządzeniach unijnych. Kierowca w przypadku nieokazania przez niego zezwolenia na odstępstwo zostanie ukarany karą grzywny w wysokości 2000 zł za każde naruszenie (art. 92f ust. 1). Natomiast przedsiębiorca, który naruszy zakazy, o których mowa w art. 1zc rozporządzenia 765/2006 lub art. 31 rozporządzenia 833/2014, podlegać będzie karze pieniężnej w wysokości 100 000 zł za każdy przewóz drogowy (art. 92f ust. 2). Wprowadzenie przepisów dotyczących możliwości nałożenia kary za nieprzestrzeganie zakazów określonych rozporządzeniami unijnymi jest bezwzględnie konieczne z punktu widzenia potrzeby odpowiedniego ich stosowania. Powyższe kary uwzględniają powszechnie stosowane przesłanki, zgodnie z którymi przewidziane sankcje winny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Jednocześnie przewiduje się, że w przypadku gdy podczas kontroli stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności bądź możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, funkcjonariusz lub pracownik organu przeprowadzającego kontrolę pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przewidywanej karze pieniężnej, określonej w art. 92f ust. 2 lub załączniku nr 3 lub 4 do ustawy. W związku z powyższym zwrot pojazdu w przypadku naruszenia obowiązków wynikających z tzw. 5-go pakietu sankcji UE może nastąpić wyłącznie po uiszczeniu kaucji i po ustaniu przyczyny usunięcia pojazdu, tj. gdy pojazdem tym już nie będzie wykonywany transport (np. towar zostanie rozładowany, a pojazd zostanie usunięty na lawecie).

Należy wskazać, że Minister do spraw Unii Europejskiej wyraził opinię o zgodności autopoprawki z prawem Unii Europejskiej.

Autopoprawka zawiera także przepis przejściowy, stanowiący, że do przewozów drogowych podlegających obowiązkowi zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, zgodnie z art. 28b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 39 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, rozpoczętych przed dniem wejścia w życie art. 42a projektowanej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Pozwoli to

na określenie statusu przewozu wykonywanego przez zagranicznego przewoźnika drogowego, który rozpoczął się przed dniem wejścia w życie obowiązku dokonania zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w autopoprawce.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 39 pkt 2a, 2b, 4a, 7 lit. b, pkt 8–10, 14 i 15 oraz art. 42a, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Ustalenie takiego terminu pozwoli na dostosowanie się przez zagranicznych przewoźników drogowych do nowych obowiązków nałożonych poprzez przyjętą ustawę.

Projektowane przepisy pozytywnie wpływają na prawa i obowiązki obywateli.

Projektowane zmiany będą miały wpływ na działalność mikro-, średnich i małych przedsiębiorców. Projektowana ustawa nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Autopoprawka do rządowego projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (druk nr 3320)</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata.Rychter@mi.gov.pl; tel. 22 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 13.06.2023 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC124</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Autopoprawka ma na celu wprowadzenie zmian do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2022 r. poz. 1473) i ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2647, z późn. zm.).

Zmiany w art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców są konsekwencją z jednej strony braku możliwości wdrożenia w przedsiębiorstwach transportu drogowego obowiązków informacyjnych w zakresie podawania pracownikowi informacji o dobowym i tygodniowym wymiarze czasu pracy ze względu na nieprzewidywalny charakter wykonywanych przez kierowcę zadań służbowych, jak również z drugiej strony problemów związanych z brakiem możliwości wprowadzenia przez pracodawcę zakazu podejmowania równoległej pracy zarobkowej przez kierowców zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy. Stanowią one *lex specialis* w stosunku do ogólnych przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy i m.in. pozwalają pracodawcy zakazać kierowcy jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, pod warunkiem że jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa w transporcie drogowym lub koniecznością przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Z kolei zmiana w art. 26g ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców ma charakter doprecyzowujący i ma na celu wyłączenie z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne kwot stanowiących zwrot nieudokumentowanych kosztów poniesionych za korzystanie z urządzeń sanitarnych dla kierowców wykonujących zadania służbowe polegające na wykonywaniu przewozów drogowych, w tym także ekwiwalentu opartego na średnich kosztach obowiązujących w danym państwie, które kształtują się w wysokości od 0,7 do 1,5 euro. Z kolei koszt dostępu do prysznicu wynosi od 3 do 7 euro i jest uzależniony od państwa i klasy parkingu, na którym kierowca zatrzymał się i wykorzystuje przerwę lub okres odpoczynku.

Konsekwencją powyższych zmian jest wprowadzenie analogicznych zmian w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Projekt wprowadza także zmianę ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.), której celem jest zwiększenie nadzoru nad wykonywanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczne podmioty przewozami drogowymi rzeczy, a przez to lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce. Wprowadzenie obowiązku zgłoszenia wykonywania przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, przez podmioty zagraniczne niemające siedziby w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, a także przez podmioty zagraniczne mające siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w przypadku gdy do wykonywania przewozu wymagane jest zezwolenie lub umowy międzynarodowe zwalniają z obowiązku posiadania takiego zezwolenia, przyczyni się do lepszej ochrony rynku wewnętrznego oraz eliminacji nieuczciwych praktyk tych podmiotów zagranicznych.

Kontrole ww. podmiotów wykazały, że w praktyce niejednokrotnie dochodzi do wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, poprzez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia.

Ponadto wprowadzenie obowiązku zgłoszenia w przypadku podmiotów zagranicznych posiadających wielokrotne zagraniczne zezwolenie wydane przez Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum), a także w przypadku gdy przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego zwalniają z obowiązku posiadania tych zezwoleń, pozwoli na uszczelnienie rynku przewozów w przedmiotowym zakresie i umożliwi sprawną weryfikację posiadanych uprawnień przez podmioty zagraniczne.

W ramach obowiązujących RP umów międzynarodowych corocznie wymieniane są kontyngenty zezwoleń ministra właściwego do spraw transportu z państwami trzecimi. Są to kontyngenty ogólne, tranzytowe i uprawniające do wykonywania przewozu do krajów trzecich. Te kontyngenty dla poszczególnych krajów kształtują się pomiędzy 100 a 220 000 sztuk.

W 2020 r. Polska wymieniła z państwami trzecimi łącznie 639 211 takich zezwoleń, z czego 637 311 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy, w 2021 r. była to liczba 667 650 zezwoleń, z czego 665 750 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy, zaś w 2022 r. było to 663 850 zezwoleń, z czego 661 950 zezwoleń dotyczyło przewozu rzeczy.

Na 2023 r. strona polska, z uwagi na wojnę w Ukrainie oraz sankcje UE wobec Rosji i Białorusi, a także kontrsankcje tych państw wobec z przewoźników z UE, nie wymieniła kontyngentu zezwoleń z Białorusią. Ponadto Unia Europejska zawarła umowę o transporcie drogowym z Ukrainą, na mocy której do 30 czerwca 2023 r. niektóre rodzaje przewozów drogowych towarów pomiędzy Ukrainą a Unią Europejską zostały zliberalizowane i nie podlegają wymogom uzyskania zezwoleń przewidzianych w umowach dwustronnych o międzynarodowym transporcie drogowym. Jednocześnie postanowienia wskazanej umowy zostały przedłużone do dnia 30 czerwca 2024 r. Z tego względu przewoźnicy z Ukrainy mogą wykonać nawet ok. 350 000 przewozów z przekroczeniem granicy RP w skali roku (kontyngent w 2022 roku wynosił dla tego państwa 160 000 zezwoleń i był niewystarczający dla Ukrainy). Należy założyć, że pomimo zmniejszonej wymiany zezwoleń na podstawie umów dwustronnych liczba przewozów wykonywanych przez przewoźników zagranicznych w 2023 r., które wymagałyby zezwolenia zagranicznego lub korzystałyby ze zwolnienia z takiego zezwolenia, może wynieść ok. 427 000.

Dodatkowo przewoźnicy zagraniczni spoza UE mogą wykonywać przewozy na podstawie zezwoleń wielkostronnych EKMT. Szacuje się, że w skali roku przewoźnicy drogowi spoza UE mogą wykonać 300 000 przewozów na podstawie tych zezwoleń. Uwzględniając powyższe, można przyjąć, że łączna liczba przewozów przez terytorium RP może wynieść ok. 727 000. Uwzględniając jazdy tam i z powrotem, liczba zgłoszeń do systemu SENT może osiągnąć 1 454 000 rocznie.

Inspekcja Transportu Drogowego w ramach kontroli drogowych zagranicznych przewoźników kontroluje posiadanie w pojeździe wymaganego zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ustawy o transporcie drogowym, a także przestrzeganie warunków przedmiotowego zezwolenia.

Na podstawie przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach: 2019–2023 kontroli drogowych przewoźników z 10 państw, którzy odgrywają najpoważniejszą rolę na rynku transportowym w Polsce, tj. z Białorusi, Kirgistanu, Kazachstanu, Mołdawii, Uzbekistanu, Macedonii, Rosji, Serbii, Turcji i Ukrainy, można wskazać następujące:

- w roku **2019** ITD skontrolowało łącznie 33 626 przewozów, stwierdzono 391 naruszeń, przy czym brak zezwolenia stwierdzono w 369 przypadkach, a wykonywanie przewozu niezgodnie z przepisami umowy lub warunkami zezwolenia w 22 przypadkach,
- w roku **2020** ITD skontrolowało łącznie 32 434 przewozy, stwierdzono 298 naruszeń, przy czym brak zezwolenia stwierdzono w 282 przypadkach, a wykonywanie przewozu niezgodnie z przepisami umowy lub warunkami zezwolenia w 16 przypadkach,
- w roku **2021** ITD skontrolowało łącznie 39 733 przewozy, stwierdzono 367 naruszeń, przy czym brak zezwolenia w 347 przypadkach, a wykonywanie przewozu niezgodnie z przepisami umowy lub warunkami zezwolenia w 20 przypadkach,
- w roku **2022** ITD skontrolowało łącznie 22 780 przewozów, stwierdzono 378 naruszeń, przy czym brak zezwolenia stwierdzono w 365 przypadkach, a wykonywanie przewozu niezgodnie z przepisami umowy lub warunkami zezwolenia w 13 przypadkach,
- w roku **2023** (do 30 kwietnia) skontrolowano łącznie 7471 przewozów, stwierdzono 101 naruszeń, przy czym brak zezwolenia stwierdzono w 95 przypadkach, a wykonywanie przewozu niezgodnie z warunkami w 6 przypadkach.

Projektowana regulacja dostosowuje także polskie przepisy do rozwiązań przyjętych w piątym pakiecie sankcji ustanowionych w odpowiedzi na bezprecedensowy i niczym niesprowokowany atak wojskowy Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. W ramach rewizji z 8 kwietnia 2022 r. następujących aktów prawnych:

- rozporządzenia (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 229 z 31.07.2014, str. 1, z późn. zm.), dalej jako: „rozporządzenie 833/2014”,
- rozporządzenia (WE) nr 765/2006 z dnia 18 maja 2006 r. dotyczącego środków ograniczających skierowanych przeciwko prezydentowi Aleksandrowi Łukaszence i niektórym urzędnikom z Białorusi (Dz. Urz. UE L 134 z 20.05.2006, str. 1, z późn. zm.), dalej jako: „rozporządzenie 765/2006”,
- decyzji Rady 2014/512/WPZiB z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 229 z 31.07.2014, str. 13, z późn. zm.),
- decyzji Rady 2012/642/WPZiB z dnia 15 października 2012 r. dotyczącej środków ograniczających skierowanych przeciwko Białorusi (Dz. Urz. UE L 285 z 17.10.2012, str. 1, z późn. zm.).

Unia Europejska przyjęła kompleksowy pakiet sankcji, które w sposób skoordynowany z sojusznikami Unii mają na celu ograniczenie zdolności Federacji Rosyjskiej do finansowania wojny, obciążenie rosyjskich elit politycznych odpowiedzialnych za inwazję realnymi kosztami gospodarczymi i politycznymi oraz uszczuplenie bazy gospodarczej Federacji Rosyjskiej.

W ramach tego pakietu przyjęto:

- rozporządzenie Rady (UE) 2022/576 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 1), dalej jako: „rozporządzenie 2022/576”,
- rozporządzenie Rady (UE) 2022/577 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 765/2006 dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi oraz jej zaangażowaniem w rosyjską agresję przeciwko Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 67), dalej jako: „rozporządzenie 2022/577”,
- decyzję Rady (WPZiB) 2022/578 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji 2014/512/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 70),
- decyzję Rady (WPZiB) 2022/579 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji Rady 2012/642/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 81).

W sektorze transportu drogowego sankcje wobec Federacji Rosyjskiej i Białorusi obejmują całkowity zakaz drogowego przewozu towarów na terytorium Unii Europejskiej dla rosyjskich i białoruskich przedsiębiorstw transportu drogowego (z określonymi wyjątkami).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadzają obowiązek zgłoszenia wykonywania przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, przez podmioty zagraniczne:

- 1) niemające siedziby w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także
- 2) mające siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (w przypadku gdy do wykonywania przewozu wymagane jest zezwolenie lub umowy międzynarodowe zwalniają z obowiązku posiadania takiego zezwolenia)

– w przypadku wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu albo wielokrotnego zagranicznego zezwolenia wydanego przez Międzynarodowe Forum Transportu (International Transport Forum), a także w przypadku gdy przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych w zakresie przewozu drogowego zwalniają z obowiązku posiadania tych zezwoleń.

Podmiot zagraniczny przed wykonaniem przewozu będzie zobowiązany zgłosić ten fakt do ww. rejestru zgłoszeń. Zgłoszenie przewozu do rejestru zgłoszeń będzie dokonywane na zasadach i w sposób określony w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Projektowane zmiany zakładają m.in.:

- w przypadku braku zgłoszenia przewozu, do wykonywania którego jest wymagane zezwolenie ministra właściwego do spraw transportu albo zezwolenie EKMT, uznanie tego przewozu za wykonywany bez zezwolenia,
- w przypadku ujawnienia w trakcie kontroli wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy bez wymaganego zgłoszenia, o którym mowa w art. 28b ust. 1, przewóz może być kontynuowany po przesłaniu przez zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy zgłoszenia i uzyskaniu dla niego numeru referencyjnego,
- kary za wykonywanie przewozu bez okazania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie lub potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, jak i za zgłoszenie danych i informacji niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym.

Zmiany w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi są zmianami dostosowującymi do ww. zmian dokonywanych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Sankcje wprowadzone rozporządzeniem 2022/576 oraz rozporządzeniem 2022/577 obowiązują od 9 kwietnia 2022 r. Dla określonego w ww. rozporządzeniach zakazu wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii Europejskiej, w tym tranzytu, przez przedsiębiorców transportu drogowego z siedzibą w Federacji Rosyjskiej i Białorusi przewidziano okres przejściowy do dnia 16 kwietnia 2022 r. do transportu towarów rozpoczętego przed 9 kwietnia 2022 r., pod warunkiem że pojazd przedsiębiorstwa transportu drogowego:

- znajdował się już na terytorium Unii Europejskiej w dniu 9 kwietnia 2022 r. lub
- musi przejechać tranzytem przez terytorium Unii Europejskiej, aby powrócić do Rosji albo na Białoruś.

Powyższe regulacje unijne wprowadzają także pewną swobodę państwom członkowskim w zakresie możliwości udzielania zezwoleń za zasadzie odstępstwa od ogólnego zakazu wykonywania transportu drogowego przez te podmioty.

W związku z powyższym w przepisach krajowych niezbędne jest określenie sankcji w przypadku naruszeń przepisów rozporządzeń i kwestii dotyczących kontroli przestrzegania tych przepisów. Projekt ustawy nie przewiduje określenia organów właściwych w zakresie wydawania zezwoleń na odstępstwo od zakazu przewozu drogowego towarów.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu za pomocą innych środków niż zmiana przepisów ustawy.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Wprowadzenie obowiązku zgłoszenia wykonywania przewozu do rejestru zgłoszeń jest domeną prawa krajowego – brak informacji z innych krajów.

Wszystkie kraje członkowskie UE są zobowiązane do stosowania przepisów sankcyjnych wynikających z rozporządzenia 765/2006 oraz rozporządzenia 833/2014.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Kontrola dokonania zgłoszenia przewozu przez zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz rzeczy oraz zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych pojazdu objętego tym zgłoszeniem
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17		jw.
Dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej	16		jw.
Komendant Główny Straży Granicznej	1		jw.
Zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy			Obowiązek zgłoszenia wykonywania przewozu do rejestru zgłoszeń, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, oraz zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych pojazdu objętego tym zgłoszeniem; wyposażenie kierowcy w numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie, o którym mowa w art. 9 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Ze względu na pilny charakter procedowanych zmian i pozytywny wpływ na krajowy rynek transportu drogowego polegający na eliminacji nieuczciwych praktyk stosowanych przez podmioty zagraniczne wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy na terytorium RP, nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych.

Informacje dotyczące zakresu, czasu trwania i podsumowania wyników konsultacji rządowego projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (UC124) zostały przedstawione w Ocenie Skutków Regulacji do tego projektu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	0	-8,5	-5,5	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-54,0
budżet państwa	0	-8,5	-5,5	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-54,0
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	0	-8,5	-5,5	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-54,0
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania
 Wpływ na wydatki budżetu państwa w związku z potrzebą dostosowania systemu monitorowania przewozu drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (system SENT) oraz jego utrzymania po uruchomieniu kontroli EKZ (system elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych znajdujący się w zasobach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego).
 Brak wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń
 Przyjmując objęcie systemem monitorowania przewozu drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (system SENT) zezwoleń zagranicznych na przewóz międzynarodowy od 01.01.2025 r., do obliczeń przyjęto następujące szacunkowe:

- koszty infrastruktury – 7 000 000 zł w 2024 r.,
- koszty rozwoju systemu SENT – 1 500 000 zł w 2024 r. oraz 500 000 zł w 2025 r.,
- wydatki na platformę do przetwarzania i składowania danych w ramach systemu SENT (Azzure) – 2 500 000 zł rocznie od 2025 r.,
- koszty utrzymania systemu SENT – 1 000 000 zł rocznie od 2025 r.

Ponadto uwzględniono potrzebę dotacji z budżetu państwa na cel związany z funkcjonalnością w systemie SENT w zakresie elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych w kwocie 1 500 000 zł rocznie od 2025 r.

Zaznaczenia wymaga, że przedstawione powyżej koszty nie przewidują bilansowania lub saldowania czy rozliczania zezwoleń na przewóz międzynarodowy, jako że jest to element rozwojowy i zależny od funkcjonalności m.in. EKZ (systemu do elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych znajdujące się w zasobach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego), a przez to trudny do oszacowania na obecnym etapie.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze												
	(dodaj/usuń)												

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce przyczyni się do eliminacji nieuczciwych praktyk podmiotów zagranicznych i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed tymi praktykami ze strony podmiotów zagranicznych. Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce i lepsza ochrona rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników rosyjskich i białoruskich.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce przyczyni się do eliminacji nieuczciwych praktyk podmiotów zagranicznych i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed tymi praktykami ze strony podmiotów zagranicznych. Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce i lepsza ochrona rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników rosyjskich i białoruskich.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz osoby niepełnosprawne i starsze.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się, że przepisy dotyczące zgłoszenia przewozu przez zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz rzeczy wejdą w życie i będą stosowane od 1 stycznia 2025 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu *ex post* projektowanych zmian.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.