



Prezes Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-46-24
UD19

Pan Szymon HOŁOWNIA
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Donald Tusk
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) 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 wielokrotne 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 monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218), zwanego dalej „rejestrem zgłoszeń”, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać dla tego zgłoszenia numer referencyjny w rozumieniu art. 2 pkt 4 tej ustawy, zwany dalej „numerem referencyjnym”.

2. Zagraniczny podmiot wykonujący przewóz kabotażowy rzeczy, o którym mowa w art. 29 ust. 1, jest obowiązany przesłać do rejestru zgłoszeń przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia.

3. Zgłoszenie przewozu, o którym mowa w ust. 1 i 2, zawiera:

- 1) dane zagranicznego podmiotu wykonującego ten przewóz obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

- b) państwo i adres zamieszkania albo siedziby,
 - c) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot ten jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, jeżeli jest obowiązany go posiadać;
- 2) dane nadawcy obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
 - 3) dane odbiorcy obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby;
 - 4) miejsce i datę rozpoczęcia przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) miejsce i datę zakończenia przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 6) państwo załadunku;
 - 7) państwo rozładunku;
 - 8) informację, czy przewóz jest wykonywany z ładunkiem czy bez ładunku;
 - 9) numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi, o ile jest wymagany;
 - 10) numer zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 lub art. 29 ust. 1, a w przypadku:
 - a) wykonywania przewozu 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, z obowiązku posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, albo zezwolenia EKMT – podstawę prawną tego zwolnienia;
 - 11) kraj rejestracji i numer rejestracyjny pojazdu, którym jest wykonywany przewóz;
 - 12) numer lokalizatora albo numer urządzenia w rozumieniu odpowiednio 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. W przypadku zgłoszenia przewozu, o którym mowa w ust. 1 albo 2, dla którego numer referencyjny utracił ważność, przy dokonywaniu nowego zgłoszenia na kontynuację tego przewozu należy podać poprzedni numer referencyjny oraz miejsce rozpoczęcia kontynuacji przewozu z nowym numerem referencyjnym.

5. 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.

6. Do zgłoszeń oraz wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 1 i 2, przepisy art. 9 ust. 1–4 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi w zakresie przesyłania i aktualizacji zgłoszenia stosuje się odpowiednio.

7. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń podmioty, o których mowa w ust. 1 i 2, przesyłają do Głównego Inspektora Transportu Drogowego dokument zastępujący zgłoszenie zawierający dane, o których mowa w ust. 3 i 4, oraz uzyskują od tego organu potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

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

9. W przypadku gdy zagraniczny podmiot wykonujący przewóz kabotażowy rzeczy, o którym mowa w ust. 2, w ramach tego przewozu wykonuje jednocześnie kilka operacji transportowych, każda taka operacja transportowa wymaga osobnego zgłoszenia.

10. W przypadku braku zgłoszenia przewozu, o którym mowa w ust. 1 lub 2, do którego wykonywania jest wymagane zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, zezwolenie, o którym mowa w art. 29 ust. 1, albo zezwolenie EKMT, przejazd uznaje się za wykonywany bez zezwolenia.

11. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy, w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń, uwzględniając konieczność zapewnienia przekazywania danych, o których mowa w ust. 3 i 4, na potrzeby monitorowania przewozów, o których mowa w ust. 1 i 2;
- 2) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie, wraz z objaśnieniami, uwzględniając potrzebę ujednoczenia dokumentacji w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń.

Art. 28c. 1. Zagraniczny podmiot wykonujący przewóz, w przypadkach, o których mowa w art. 28b ust. 1 lub 2, przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.

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

2) po art. 48 dodaje się art. 48a w brzmieniu:

„Art. 48a. Przepisy art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 oraz art. 43, w zakresie dotyczącym wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28 ust. 1a ustawy zmienianej w art. 39, stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.”;

3) w art. 49 w pkt 2 wyrazy „1 stycznia 2025 r.” zastępuje się wyrazami „1 listopada 2024 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977) w art. 96 w § 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) naruszeń wymienionych w art. 92f ust. 1 i w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731), w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego, Policji, Krajowej Administracji Skarbowej lub Straży Granicznej,”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 87 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Podczas kontroli drogowej kierowca jest obowiązany do umożliwienia 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 przypadkach, o których mowa w art. 28b ust. 1 lub 2.”;

2) w załączniku nr 1 do ustawy:

a) w tabeli po lp. 2a dodaje się lp. 2b w brzmieniu:

2b.	Wykonywanie przewozu drogowego w przypadkach, o których mowa w art. 28b ust. 1 albo 2 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ , z naruszeniem obowiązku, o którym mowa	1000	
-----	--	------	--

w art. 10b ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi ^{3a)} , lub obowiązku, o którym mowa w art. 87 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾		
--	--	--

- b) w objaśnieniach pod tabelą po objaśnieniu 3 dodaje się objaśnienie 3a w brzmieniu:
„^{3a)} Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218).”.

Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210) po art. 133 dodaje się art. 133a w brzmieniu:

„Art. 133a. Przedsiębiorcę posiadającego w dniu 31 sierpnia 2024 r. poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D, o którym mowa w art. 31 ust. 1, oraz wojewódzki ośrodek ruchu drogowego posiadający w dniu 31 sierpnia 2024 r. akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, uznaje się za spełniających warunek, o którym mowa w art. 31 ust. 1 pkt 5, do dnia 31 sierpnia 2027 r.”.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2024 r., z wyjątkiem art. 4, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy ma na celu wprowadzenie zmian do: ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523), ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977), ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210).

Przepis art. 39 ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wprowadza zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym polegające m.in. na wprowadzeniu obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. W myśl art. 49 pkt 2 ww. ustawy niniejsze zmiany wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Zmiany te przyczynią się do skuteczniejszej kontroli zezwoleń zagranicznych wymaganych przez przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych dotyczących transportu drogowego.

W wyniku przeprowadzenia dodatkowych analiz uznano za zasadne odstąpienie od wprowadzenia dodatkowego ograniczenia, nieprzewidzianego przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, w postaci obowiązku rejestracji w systemie SENT zagranicznych podmiotów wykonujących przewóz kabotażowy rzeczy w rozumieniu art. 2 pkt 6 tego rozporządzenia.

W związku z tym, że co do zasady można uchylić jedynie przepis, który wszedł w życie, tj. który obowiązuje, projekt ustawy przewiduje nadanie nowego brzmienia całemu art. 28b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Projektowane brzmienie art. 28b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w stosunku do obecnego brzmienia tego przepisu nie zawiera odesłania do przewozu kabotażowego rzeczy, o którym mowa w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Uznano, że rejestracja w systemie SENT zagranicznych podmiotów wykonujących przewóz kabotażowy rzeczy w rozumieniu art. 2 pkt 6 ww. rozporządzenia byłaby obowiązkiem administracyjnym, wykraczającym poza unijne ramy regulacyjne, a także sprzecznym z wieloletnią polityką państwa polskiego, sprzeciwiającym się wprowadzaniu przez Unię

Europejską i przez poszczególne państwa członkowskie kolejnych barier w dostępie do rynku przewozów kabotażowych.

Należy zauważyć, że przepis określony w zmienianym art. 28b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym może znaleźć zastosowanie do pojazdów przewożących towary pochodzące z państw członkowskich Unii Europejskiej. Przepis art. 34 TFUE zakazuje stosowania środków o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przywozie towarów. Niemniej jednak należy wskazać, że projektowane wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę jest uzasadnione względami porządku publicznego i bezpieczeństwem publicznym. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest dopuszczalne stosowanie zakazów lub ograniczeń przywozowych, o ile są one uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, jak np. walką z przestępczością (np. wyrok w sprawie C-265/06 Komisja p. Portugalii, pkt 38). W związku z powyższym w ocenie projektodawcy wprowadzenie dodatkowych obowiązków (jak np. wyposażenie środka transportu w lokalizator), ograniczeń (wynikających z tego, że otrzymywany numer referencyjny jest ważny przez 10 dni) oraz sankcji, znajdujących zastosowanie wyłącznie wobec przewoźników zagranicznych, jest dopuszczalne w świetle art. 36 TFUE i nie narusza swobody przepływu towarów – także w przypadku, gdy będzie ono miało zastosowanie do przewoźników mających siedzibę poza Unią Europejską, jeśli dokonują oni przewozu towarów objętych tą swobodą.

Należy zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218) już obecnie nakładają, w przypadku przewozu niektórych towarów, obowiązek ich zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego dla tego zgłoszenia oraz przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy, choć przy wykorzystaniu tych samych narzędzi, odmiennie od ustawy SENT będzie obejmować przedmiotem zgłoszenia do rejestru SENT wykonywanie określonych w projektowanym art. 28b ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym rodzajów przewozów drogowych przez podmioty zagraniczne na terytorium kraju. Projekt wprowadza obowiązek administracyjny dla podmiotów zagranicznych, które dokonują konkretnych międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub przewozów kabotażowych rzeczy, i nie może być utożsamiany z zezwoleniem. Należy również wskazać, że obowiązek zgłoszenia jest wprowadzany dla wszystkich zagranicznych przewoźników drogowych realizujących te konkretne przewozy.

Zgodnie z informacją znajdującą się na stronie Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych oczekiwanie na potwierdzenie przesłania zgłoszenia (uzyskanie numeru referencyjnego wraz z kluczami), jego uzupełnienia albo aktualizacji nie przekracza kilku sekund. W związku z projektowanymi zmianami, polegającymi na wprowadzeniu dla zagranicznych przewoźników drogowych obowiązku zgłoszeń w systemie SENT, system ten zostanie odpowiednio dostosowany do nowych funkcjonalności w szczególności w taki sposób, aby zwiększona liczba zgłoszeń nie powodowała ryzyka wystąpienia ewentualnych problemów związanych z prawidłowym funkcjonowaniem lub niedostępnością rejestru.

Celem zmian przewidzianych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw jest umożliwienie efektywnego wykorzystania danych gromadzonych w systemie SENT w kontroli przewozów wykonywanych przez przewoźników zagranicznych. Rosnąca w ostatnim czasie nieuczciwa konkurencja ze strony przewoźników z państw położonych za wschodnią granicą Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio przekłada się na osłabienie polskiego transportu drogowego. Obecnie branża transportu drogowego boryka się z problemami związanymi z jej funkcjonowaniem na niespotykaną dotychczas skalę. Wynika to bezpośrednio nie tylko z sytuacji w Ukrainie i jej skutków dla transportu drogowego, lecz także ze spowolnienia gospodarczego, jakie obserwujemy w Europie. Transport drogowy jest istotnym działem gospodarki, bardzo czułym na wszelkie zmiany otoczenia ekonomicznego, szczególnie w przypadku nagłego i jednoczesnego załamania koniunktury, w wielu dziedzinach gospodarki. W przypadku Polski sytuacja ta nakłada się na generowany od wielu lat wzrost branży międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy w naszym kraju i systematycznie rosnącą liczbę przewoźników drogowych oraz posiadanych przez nich pojazdów ciężarowych. Jednocześnie, ze względu na wprowadzenie przepisów Pakietu Mobilności I w Unii Europejskiej i ograniczenia w dostępie do rynku wschodniego z tytułu wzajemnych sankcji UE – Rosja/Białoruś, sytuacja polskich przewoźników uległa znacznemu osłabieniu. Dodatkowo nałożyła się na to umowa liberalizacyjna UE – Ukraina, która wzmocnia pozycję przewoźników ukraińskich na rynku europejskim, kosztem polskiego transportu drogowego. W tym kontekście istnieje potrzeba wzmocnienia kontroli przewoźników z państw trzecich, w celu eliminowania zjawiska nieuczciwej konkurencji i ochrony rodzimego rynku transportu drogowego przed niedozwolonymi praktykami ze strony podmiotów zagranicznych.

W związku z powyższym jest uzasadnione objęcie, tak szybko jak to jest możliwe, przewoźników z krajów trzecich obowiązkiem zgłoszeń w systemie SENT.

Należy podkreślić, że projektowane wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę jest uzasadnione przede wszystkim względami porządku publicznego i bezpieczeństwem publicznym. W ocenie projektodawcy wprowadzenie dodatkowych obowiązków administracyjnych nie stanowi zagrożenia dla stosowania i skuteczności umowy między Unią Europejską i Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z 2022 r.

Projektowany art. 28b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym określa dane, które zawiera zgłoszenie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego rzeczy.

Zmiany zaproponowane w nowym brzmieniu art. 28b ust. 4 ww. ustawy mają na celu doprecyzowanie przepisów przez określenie, jak postępować ze zgłoszeniami, których ważność skończy się po 10 dniach od zgłoszenia. Projektowany przepis przewiduje, że w przypadku zgłoszeń przewozów, dla których numer referencyjny utracił ważność, przy dokonywaniu nowego zgłoszenia na kontynuację przewozu należy podać poprzedni numer referencyjny oraz miejsce rozpoczęcia kontynuacji przewozu z nowym numerem referencyjnym. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym na jednym i tym samym zezwoleniu pojazd może przejeżdżać przez kraj (RP) dwa razy – w jedną i następnie powrotną stronę i może się to odbywać w dużej odległości czasowej (powyżej 10 dni ważności numeru referencyjnego). Wskazanie numeru referencyjnego, który utracił ważność, pozwoli na analizę, czy przewóz na tym samym zezwoleniu jest realizowany zgodnie z tym zezwoleniem, a tym samym umożliwi GITD bilansowanie i rozliczanie zezwoleń na przewóz międzynarodowy. W systemie SENT *sensu stricto* są monitorowane przewozy towarów, w tym tzw. tranzytowe, które co do zasady trwają mniej niż 10 dni. Powyższe uzasadnia zróżnicowanie sytuacji podmiotów dokonujących nowego zgłoszenia w celu kontynuacji przewozu na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz podmiotów dokonujących zgłoszenia na podstawie art. 11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (przepisy tej ustawy nie przewidują obowiązku podania poprzedniego numeru referencyjnego).

Projektowany art. 28b ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje, że 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. Ponadto zgodnie z art. 28b ust. 6 do zgłoszeń i wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy oraz przewozów kabotażowych rzeczy w zakresie przesyłania i

aktualizacji zgłoszenia stosuje się odpowiednio przepisy art. 9 ust. 1–4 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Zmiana w zakresie art. 28b ust. 7 i 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu wprowadzenie przepisów wskazujących sposób postępowania zagranicznych podmiotów wykonujących przewozy w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń. Brak tych regulacji może spowodować brak możliwości kontynuacji przewozu, a tym samym przerwanie łańcucha dostaw. Regulacje zawarte w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi dotyczą monitorowania przewozu i obrotu towarów objętych tym systemem, natomiast ustawa o transporcie drogowym reguluje m.in. kwestie przewozów, na realizację których są wymagane stosowne zezwolenia – te przewozy nie są objęte systemem monitorowania przewozu i obrotu, o którym mowa w ustawie SENT. Rejestr SENT, do którego są zgłaszane przewozy towarów objęte monitorowaniem, w świetle projektowanych przepisów, jest tylko narzędziem służącym do zgłaszania przewozów realizowanych przez zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy. Wobec tego, w przypadku niedostępności rejestru SENT, sposób postępowania tych podmiotów powinien być uregulowany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z uwagi na to, że zakres zbieranych danych jest zupełnie odmienny niż w SENT, a także sposób postępowania tych podmiotów może być inny niż określony w SENT. Projektowany art. 28b ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje, że w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy przesyłają do Głównego Inspektora Transportu Drogowego dokument zastępujący zgłoszenie oraz uzyskują od tego organu potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

Zmiana art. 28c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu poprawienie błędnego przepisu w taki sposób, aby było możliwe wykonanie obowiązków w nim określonych. Obecne brzmienie art. 28c wskazuje, że zagraniczny podmiot jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, natomiast kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 28b ww. ustawy zagraniczny podmiot wykonujący

międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przesłać do rejestru zgłoszeń zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Natomiast dokument zastępujący zgłoszenie jest przesyłany wyłącznie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń. W związku z tym nowe brzmienie art. 28c określa, że zagraniczny podmiot przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie. W przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego albo dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

Ponadto w art. 1 w pkt 3 projektu ustawy proponuje się nowe brzmienie art. 49 pkt 2 ustawy przez wskazanie, że art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz art. 43 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, wejdą w życie z dniem 1 listopada 2024 r. W obecnym brzmieniu art. 49 pkt 2 przewiduje, że zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Projektowana zmiana polegająca na skróceniu *vacatio legis* o 2 miesiące jest związana z pilną potrzebą zwiększenia efektywności wykonywania kontroli podmiotów, uczestniczących w przewozach drogowych, a także wzmocnienia egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione. Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego, wykonywanego przez przewoźników mających siedzibę poza terytorium Unii Europejskiej, które to rodzaje operacji transportowych szczególnie negatywnie oddziałują na rodzimy rynek transportu drogowego. Kontrole wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, przez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia. W związku z powyższym istnieje pilna potrzeba uporządkowania obszaru międzynarodowych przewozów drogowym wykonywanych przez przewoźników mających siedzibę poza terytorium Unii Europejskiej, m.in. przez uszczelnienie systemu do elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych. Termin 1 listopada 2024 r. pozwoli na dostosowanie się przez zagranicznych

przewoźników drogowych do nowych obowiązków nałożonych przez przyjętą ustawę. Projektowane przyspieszenie o 2 miesiące wejścia w życie przepisów wprowadzających obowiązek rejestracji w systemie SENT przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe jest skorelowane z pracami nad dostosowaniem tego systemu.

Jednocześnie dodawany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym art. 48a (art. 1 pkt 2 projektu ustawy) przewiduje, że przepisy art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 oraz art. 43, w zakresie dotyczącym wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. wykonywania na podstawie zezwolenia wymaganego przepisami umowy międzynarodowej przewozu do lub z państwa trzeciego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o wolnym handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym), stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

Mając na uwadze potrzebę zwiększenia efektywności kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych, uznano, że niezbędna jest zmiana w art. 96 § 1a pkt 2 ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (art. 2 projektu ustawy), polegająca na dodaniu naczelnika UCS jako organu, który jako oskarżyciel publiczny, w przypadku naruszeń z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, może nałożyć grzywnę w wysokości do 2000 złotych. Grzywna, wprowadzona na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym – za wykonanie przewozu bez okazania numeru referencyjnego zgłoszenia przewozu do rejestru SENT – wynosi 1500 złotych. Bez wprowadzenia ww. zmiany w przypadku stwierdzenia naruszenia przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej funkcjonariusz (mogący obecnie nałożyć z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym grzywnę jedynie do wysokości 500 złotych – art. 96 § 1 k.p.s.w.) będzie kierował sprawy o nałożenie grzywny do sądu, co jest nieefektywne z punktu widzenia budżetu państwa. Jest to szczególnie istotne w przypadku, gdy kierujący nie kwestionuje zasadności nałożenia kary, chce przyjąć „mandat” i uiścić należność.

Mając na uwadze potrzebę zwiększenia efektywności kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych, projekt ustawy został uzupełniony o zmianę art. 87 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Celem ww. zmiany jest zapewnienie możliwości weryfikacji, podczas wykonywania przewozu drogowego, przestrzegania obowiązku przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Obecnie kierowca ma

obowiązek posiadania i okazywania tylko numeru referencyjnego (ewentualnie dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu). Weryfikacja danych na podstawie okazanego numeru referencyjnego, bez jednoczesnej możliwości weryfikacji danych geolokalizacyjnych przejazdu środka transportu, nie poprawi efektywności kontroli. Zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi kontrola przewozu towarów polega m.in. na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Kontrola ta obejmuje weryfikację wskazań lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Kierujący jest obowiązany w toku kontroli przewozu towarów umożliwić kontrolującemu wykonanie ww. weryfikacji. Podczas kontroli przewozu towarów objętych przepisami ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (na drodze) kontrolowanym jest kierujący dokonujący tego przewozu. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi nie ma rozróżnienia na kierujących krajowych i zagranicznych. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z uwagi na swoją specyfikę obejmuje w art. 28b tylko zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowe przewozy, a kierującymi tymi pojazdami mogą być zarówno osoby zagraniczne, jak i krajowe.

Projektowany art. 3 wprowadza zmianę w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dodawany art. 87 ust. 7) polegającą na dodaniu przepisu zobowiązującego kierowcę do umożliwienia 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 lub 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W ustawie o transporcie drogowym przewidziano karę administracyjną z załącznika nr 3 do tej ustawy w lp. 3.2b. za naruszenie polegające na „Wykonywaniu przewozu drogowego rzeczy, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi”. Spełnienie obowiązku przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych będzie badane w ramach postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej na przewoźnika drogowego. Jednocześnie w projekcie ustawy przewiduje się regulację polegającą na dodaniu w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym kary za naruszenie

obowiązku, o którym mowa w art. 10b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi lub art. 87 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym, w wysokości 1000 zł.

Pilna potrzeba zmiany przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 projektu ustawy) wynika z faktu, iż w myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, z późn. zm.).

Powyższe poświadczenie uprawnia Ośrodek Szkolenia Kierowców do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m.in. 5-letni okres ważności akredytacji (dotychczas akredytacje były bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat.

Tym samym nie jest aktualnie możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl/>.

Na mocy art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw akredytacje kuratora oświaty przyznane przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów (1 września 2019 r.) zachowały moc do zakończenia kształcenia ustawicznego w danej formie pozaszkolnej, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2020 r.

Następnie na mocy art. 6 ustawy z dnia 19 listopada 2020 r. o zmianie ustawy – Karta Nauczyciela oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 4) w ustawie z dnia

22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw dodano w art. 103 nowy ust. 3.

Powyższa regulacja przesądziła, że akredytacje przyznane przez kuratora oświaty przed dniem 1 września 2017 r. zachowują moc do dnia zakończenia kształcenia ustawicznego w danej formie pozaszkolnej, jednak nie dłużej niż do dnia 31 sierpnia 2021 r.

Następnie art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997, z późn. zm.) przesądził, że przedsiębiorców posiadających w dniu 31 sierpnia 2021 r. poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, posiadające w dniu 31 sierpnia 2021 r. akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, uznaje się za spełniających warunek, o którym mowa w art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, do dnia 31 sierpnia 2024 r.

Projektowany art. 133a przewiduje przedłużenie terminu określonego w art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw do dnia 31 sierpnia 2027 r., tj. o 3 lata.

Powyższe pozwoli na utrzymanie na dotychczasowym poziomie liczby podmiotów uprawnionych do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Zgodnie z projektowanym art. 5 ustawa wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2024 r., z wyjątkiem art. 4, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r.

Wyznaczenie takiego terminu zapewni odpowiednie *vacatio legis* potrzebne do prawidłowego przygotowania systemu SENT oraz dostosowania się przez zagranicznych przewoźników drogowych do nowych obowiązków.

Wejście w życie art. 4 z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r., wynika z terminu określonego w art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, który upływa z dniem 31 sierpnia 2024.

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 oraz z 2024 r. poz. 757).

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), został 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 został 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 Projekt ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, 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 09.08.2024 r.</p> <p>Źródło Inne</p> <p>Nr w Wykazie prac RM UD19</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma na celu wprowadzenie zmiany do ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523), ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977), ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210).

Art. 39 ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wprowadza zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) polegające m.in. na wprowadzeniu obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Przedmiotowe zmiany przyczynią się do skuteczniejszej kontroli zezwoleń zagranicznych wymaganych przez przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych dotyczące transportu drogowego. Z danych dotyczących wyników kontroli przeprowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w ubiegłych latach wynika, że ok. 9% stwierdzonych naruszeń, sankcjonowanych zgodnie z załącznikami 1, 3, 4 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowiły naruszenia związane z wymogami dotyczącymi posiadania wymaganych licencji, zezwoleń lub dokumentacji kierowców. Kontrole wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, przez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia. Problemy związane z utratą możliwości lub ograniczenia liczby operacji transportowych wskutek wybuchu wojny w Ukrainie oraz sankcji w zakresie transportu drogowego wprowadzonych przez Unię Europejską i kontr sankcji wprowadzonych przez Rosję i Białoruś, a ponadto liberalizacja dwustronnego międzynarodowego transportu drogowego i tranzytu wprowadzona od 1 lipca 2022 r. umową między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów wymagają pilnego wzmocnienia egzekucji przepisów dotyczących obowiązku posiadania zezwolenia zagranicznego. Powyższe przemawia zatem za skróceniem *vacatio legis* ustawy po delegowaniu kierowców w zakresie zmian dotyczących systemu SENT.

Projekt ustawy jest odpowiedzią na postulaty zgłaszane przez przedstawicieli środowiska przewoźników drogowych, w tym przewoźników będących organizatorami protestów przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą, w zakresie wprowadzenia zmian ustawowych w kierunku wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk. Stosownie do Porozumienia zawartego w dniu 16 stycznia 2024 r. między Ministrem Infrastruktury a organizatorami protestów przed drogowymi przejściami granicznymi w Dorohusku, Korczowej i Hrebennem Ministerstwo Infrastruktury zostało zobowiązane do przygotowania propozycji zmian ustawowych w kierunku wzmocnienia kontroli zagranicznych przewozów przez uszczelnienie systemu do elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych (system EKZ).

Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m.in. 5-letni okres ważności akredytacji (dotychczas były bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat. Tym samym nie jest aktualnie możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl/>.

Należy podkreślić, że celem akredytacji jest zapewnianie nadzoru kuratora oświaty nad jakością kształcenia ustawicznego prowadzonego w danej formie pozaszkolnej. Zgodnie z art. 43 ustawy Ośrodki Szkolenia Kierowców

są objęte nadzorem starostów, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia (analizy statystyczne dotyczące średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku).

Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997, z późn. zm.) przedsiębiorcy posiadający w dniu 31 sierpnia 2021 r. poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, posiadające w dniu 31 sierpnia 2021 r. akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2023 r. poz. 900, z późn. zm.), uznaje się za spełniających warunek, o którym mowa w art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622, z późn. zm.), do dnia 31 sierpnia 2024 r.

W myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnienie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Projektowana zmiana ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że przedsiębiorcę posiadającego w dniu 31 sierpnia 2024 r. poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D, o którym mowa w art. 31 ust. 1, oraz wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, posiadający w dniu 31 sierpnia 2024 r. akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, uznaje się za spełniającego warunek, o którym mowa w art. 31 ust. 1 pkt 5, do dnia 31 sierpnia 2027 r.

Celem projektowanych zmian jest utrzymanie na dotychczasowym poziomie liczby podmiotów uprawnionych do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

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

W wyniku przeprowadzenia dodatkowych analiz uznano za zasadne odstąpienie od wprowadzenia dodatkowego ograniczenia, nieprzewidzianego przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, w postaci obowiązku rejestracji w systemie SENT zagranicznych podmiotów wykonujących przewóz kabotażowy rzeczy w rozumieniu art. 2 pkt 6 tego rozporządzenia. W związku z powyższym projekt ustawy przewiduje zmiany w dodawanym do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym art. 28b i art. 28c.

W projekcie proponuje się nowe brzmienie art. 49 pkt 2 ustawy przez wskazanie, że art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz art. 43 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218), wejdą w życie z dniem 1 listopada 2024 r. W obecnym brzmieniu art. 49 pkt 2 przewiduje, że zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Projektowana zmiana polegająca na skróceniu *vacatio legis* o 2 miesiące jest związana z pilną potrzebą zwiększenia efektywności wykonywania kontroli podmiotów, uczestniczących w przewozach drogowych, a także wzmocnienia egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione. Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego, które to rodzaje operacji transportowych szczególnie negatywnie oddziałują na rodzimy rynek transportu drogowego.

Dodawany do ustawy art. 48a przewiduje, że przepisy art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 oraz art. 43, w zakresie dotyczącym wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. wykonywania na podstawie zezwolenia wymaganego przepisami umowy międzynarodowej przewozu do lub z państwa trzeciego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o wolnym handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym), stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

Celem projektowanych zmian ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami jest utrzymanie na dotychczasowym poziomie liczby podmiotów uprawnionych do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

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.

W zakresie ośrodków szkolenia kierowców państwa członkowskie są obowiązane kierować się przepisami dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46).

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.
Komendanci wojewódzcy 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	wielkość nie jest możliwa do oszacowania	Dane własne MI dot. wielkości kontyngentu jednokrotnych zezwoleń zagranicznych, na podstawie których podmioty zagraniczne wykonują międzynarodowe przewozy drogowe 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 albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie.
Kandydaci na instruktorów oraz	Okolo 6 tys. wpisów do ewidencji	Informacja statystyczna	Zapobieganie ograniczeniu dostępu do kursów dla

instruktorzy i wykładowcy podmiotów szkolących kierowców	instruktorów i wykładowców w 2023 r.		kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców podmiotów szkolących kierowców.
Przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający akredytacje kuratora oświaty, które utracą ważność 31 sierpnia 2024 r.	Około 51 podmiotów	Kuratoria oświaty	Utrzymanie ważności posiadanego dotychczas poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D.
Przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia kierowców ubiegający się o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D	Brak danych	Brak danych	Umożliwienie uzyskania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, bez uprzedniego, przekraczającego okres 3 lat wpisu do rejestru podmiotów szkolących.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	43	Informacja ogólnodostępna	Poprawa sytuacji finansowej.

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

Projekt ustawy został szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych, z przedstawicielstwami pracowniczymi w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności ze związkami zawodowymi, a także przedstawicielami organizatorów protestów polskich przewoźników drogowych przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą. Na zgłoszenie uwag wyznaczono termin 14 dni od dnia otrzymania pisma. Wyznaczenie takiego terminu jest uzasadnione harmonogramem procesu legislacyjnego i pilnym charakterem projektowanych zmian.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został skierowany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club;
2. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
3. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Górnoląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
7. Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Sekcja Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
10. Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
11. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
12. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
13. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
14. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
15. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
16. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
17. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
19. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;

21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
 22. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
 23. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
 24. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
 25. Polska Unia Transportu;
 26. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
 27. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
 28. Pracodawcy RP;
 29. Rada Dialogu Społecznego;
 30. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
 31. Sąddecka Izba Gospodarcza;
 32. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
 33. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
 34. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
 35. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
 36. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
 37. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
 38. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
 39. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
 40. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
 41. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
 42. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
 43. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
 44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
 45. Związek Rzemiosła Polskiego;
 46. Przedstawiciele organizatorów protestów przewoźników drogowych przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą.
- Wyniki konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji.

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	-0,2	0,8	0,5	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-13,9
budżet państwa	-0,2	0,8	0,5	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-13,9
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	-0,2	0,8	0,5	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-13,9
budżet państwa	-0,2	0,8	0,5	0	0	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-13,9
JST													

	<p>Ponadto uwzględniono potrzebę dotacji z budżetu państwa na cel związany z analizą danych geolokalizacyjnych międzynarodowych przewozów drogowych w kwocie 750 000 zł w 2024 r. oraz 1 500 000 zł rocznie od 2025 r.</p> <p>Projektowana zmiana spowoduje:</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmniejszenie wydatków w 2024 r. o 250 000 zł, – zwiększenie wydatków w 2025 r. o 800 000 zł, – zwiększenie wydatków w 2026 r. o 500 000 zł, – zmniejszenie wydatków w latach 2029–2034 o 2 500 000 zł (rocznie) <p>w stosunku do wysokości planowanych pierwotnie. W roku 2027 i 2028 wysokość planowanych wydatków nie ulegnie zmianie.</p> <p>Zakładane zmniejszenie wydatków budżetu państwa w 2024 r. wynika z odstąpienia od wydatków na platformę do przetwarzania i składowania danych w ramach systemu SENT oraz utrzymania systemu SENT. Zmniejszenie wydatków w latach 2029–2034 wynika z odstąpienia od wydatków na platformę do przetwarzania i składowania danych w ramach systemu SENT. Zwiększenie wydatków w roku 2025 i 2026 wynika z potrzeby zapewnienia dodatkowych środków na rozwój systemu SENT oraz platformę do przetwarzania i składowania danych w ramach systemu SENT. Planowane w ww. zakresie wydatki zostaną pokryte z części budżetowej nr 19.</p> <p>Zaznaczenia wymaga, że przedstawione wyżej 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 znajdującego się w zasobach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego), a przez to trudny do oszacowania na obecnym etapie.</p>
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	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							
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.						
	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.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Niemierzalne								

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym w szczególności na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego.</p> <p>Zmiany na rynku transportu drogowego spowodowane wojną w Ukrainie, utrata przez część polskich przewoźników drogowych rynków wschodnich wynikająca z sankcji UE nałożonych na Rosję i Białoruś oraz kontr sankcji tych państw na przedsiębiorców transportu drogowego z UE, a także skutki umowy liberalizacyjnej z 29 czerwca 2022 r. o transporcie drogowym towarów zawartej między Unią Europejską a Ukrainą sprawiły, że istnieje pilna potrzeba ochrony polskiego rynku transportowego przez wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami przewozy dwustronne, tranzytowe i kabotażowe wykonywane na terytorium Unii Europejskiej przez polskich przewoźników drogowych lub przewoźników z innych państw członkowskich Unii Europejskiej nie wymagają zezwoleń zagranicznych. Wyjątkiem są przewozy wykonywane do/z krajów trzecich. Warunki wykonywania przewozów drogowych między Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi (niebędącymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej) regulują umowy dwustronne o międzynarodowych przewozach drogowych. Na podstawie ww. umów corocznie są wymieniane odpowiednie kontyngenty zezwoleń zagranicznych. Z chwilą agresji Rosji na Ukrainę zostało wstrzymane wykonywanie przewozów drogowych w relacji Polska-Rosja oraz Polska-Białoruś. Jednocześnie nastąpiło znaczne zwiększenie aktywności strony ukraińskiej w wykonywaniu przewozów w relacji Polska-Ukraina. W latach 2015–2022 przewoźnicy ukraińscy w pełni wykorzystywali przyznany im kontyngent zezwoleń, który w latach 2015–2018 wynosił 200 000 zezwoleń, a w latach 2019–2022 wynosił 160 000 zezwoleń. Przewoźnicy polscy natomiast wykorzystywali maksymalnie 60% przyznanego stronie polskiej kontyngentu. Do 2022 r. udział polskich przewoźników w przewozach ładunków w relacji z Ukrainą wynosił 40%, a przewoźników ukraińskich 60%. W 2023 r., ze względu na liberalizację przewozów dwustronnych i tranzytowych w relacji EU-Ukraina, dokonano analizy liczby przekroczeń granicy polsko-ukraińskiej przez pojazdy polskie i ukraińskie. Dane te wskazują, że proporcje uległy zmianie na korzyść strony ukraińskiej, pogłębiając nierównowagę w przewozach. Obecnie udział polskich przewoźników drogowych w rynku przewozowym wynosi ok. 10%, a udział przewoźników ukraińskich wzrósł do ok. 90%.</p> <p>Obecna sytuacja wynika z podpisanej w dniu 29 czerwca 2022 r. w Lyonie umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie przewozów drogowych, która zakłada czasową liberalizację przewozów drogowych między Unią Europejską i Ukrainą. W okresie styczeń-grudzień 2023 r. przewoźnicy polscy dokonali 123 924 przekroczeń granicy polsko-ukraińskiej, natomiast przewoźnicy ukraińscy dokonali 1 098 748 takich przekroczeń.</p> <p>Wdrożenie rozwiązań przewidzianych w ustawie złagodzi negatywne skutki czynników zewnętrznych na rynku międzynarodowym względem polskich przedsiębiorców transportu drogowego i zwiększy szanse na funkcjonowanie polskich podmiotów na równych i uczciwych zasadach.</p> <p>Nie można oszacować liczby podmiotów z państw trzecich, wykonujących przewozy drogowe do/z i przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Można natomiast wskazać liczbę zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy, jaką Polska wymienia z tymi państwami. Suma zezwoleń przekazanych przewoźnikom zagranicznym w 2023 r. wynosiła 82 602 zezwolenia (zezwoleń na przewozy dwustronne, tranzytowe oraz do/z krajów trzecich). Obecnie jest do 90 450 zezwoleń. Każde zezwolenie ważne jest na 2 jazdy (relacja „tam” i relacja „z powrotem”).</p> <p>Należy jednak wskazać, że ze względów politycznych strona polska nie wymienia zezwoleń z Białorusią (przed 2022 r. był to kontyngent 205 000 zezwoleń). Dodatkowo, w związku z czasową liberalizacją przewozów między UE a Ukrainą, nie ma wymiany zezwoleń z Ukrainą (kontyngent z tym państwem przed 2022 r. wynosił 160 000 zezwoleń).</p> <p>Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe oraz osoby niepełnosprawne i osoby starsze.</p>
---	--

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"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 listopada 2024 r., z wyjątkiem art. 4, który wejdzie w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana w kolejnych latach w zakresie regulacji wprowadzających rozwiązania prawne obligujące zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy do rejestracji w systemie SENT, zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych pojazdu objętego tym zgłoszeniem oraz do wyposażenia kierowcy w wymagane dokumenty. Ewaluacja ta nastąpi w oparciu o następujące mierniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • liczba rejestracji w systemie SENT przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe; • liczba stwierdzonych naruszeń w zakresie realizacji obowiązków wprowadzonych projektem. 		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (UD19)

Stosowanie do § 51 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy został przesłany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club;
2. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
3. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
7. Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Sekcja Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
10. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
11. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
12. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
13. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
14. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
15. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
16. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
17. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
19. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
22. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
23. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
24. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
25. Polska Unia Transportu;
26. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
27. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
28. Pracodawcy RP;
29. Rada Dialogu Społecznego;
30. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
31. Sądecka Izba Gospodarcza;

32. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
33. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
34. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
35. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
36. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
37. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
38. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
39. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
40. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
41. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
42. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
43. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
45. Związek Rzemiosła Polskiego;
46. Przedstawiciele organizatorów protestów przewoźników drogowych przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania do ww. projektu wpłynęły uwagi od: Business Centre Club, Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz ORLEN S.A.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w załączniku do raportu z konsultacji i opiniowania w formie tabelarycznej. Pisma z konsultacji publicznych oraz odpowiedzi MI zostały udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Zestawienie uwag zgłoszonych na etapie konsultacji publicznych i opiniowania do projektu ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (UD19)

Lp.	Podmiot zgłaszający	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko
1.	Business Centre Club	Uwaga ogólna	<p>Mając na uwadze działania Ministra Infrastruktury, korygujące prawo, odnoszące się do Branży Transportowej, ogromnie istotne jest, aby to działanie nie ograniczało się do doraźnych poprawek. Konieczne jest kompleksowe usuwanie problemów z jakimi boryka się Branża.</p> <p>Jednym z priorytetów wydaje się wymóg dokonania odpowiednich zmian regulacyjnych, eliminujących negatywne skutki zapisów wprowadzonych ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw i dokonanie zmiany treści art. 26 f ustawy o czasie pracy kierowców (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1473, z 2023 r. poz. 1523.) - tak aby wyeliminować różnice w traktowaniu i wynagradzaniu kierowców wykonujących przewozy w transporcie krajowym i kierowców wykonujących niektóre rodzaje przewozów w transporcie międzynarodowym, obecnie pozbawionych prawa do otrzymania należności za przebywanie w podróży służbowej (diet i ryczałtów).</p> <p>Przywołany powyżej akt prawny, wprowadził zmiany szkodliwe dla całego Sektora w Polsce. Dodatkowo, wbrew zasadom harmonizacji regulacji prawnych dotyczących transportu drogowego, zmiany te doprowadziły do znaczącego zróżnicowania sytuacji Przewoźników w transporcie międzynarodowym, a co najgorsze, pogorszyły sytuację polskich firm transportowych, spedytorów, kierowców i innych osób zaangażowanych w obsługę transportu. I tak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zmieniono definicję podróży służbowej w ten sposób, aby za taką podróż było uznawane tylko zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych; 2. doprecyzowano, że w przypadku, gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin między dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku; 3. kierowcy wykonującemu krajowe przewozy drogowe w podróży służbowej przysługiwać mają należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalone na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 	Uwaga nieuwzględniona/wyjaśniona

			<p>1974 r. – Kodeks pracy.</p> <p>Konsekwencją wprowadzenia takich zmian w ustawie jest <u>nierówne traktowanie</u> kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym i w transporcie krajowym. W związku z koniecznością stosowania uregulowań Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, w przypadku realizacji przewozów bilateralnych w transporcie międzynarodowym (w tym niektórych przewozów tranzytowych), kierowcy wykonujący te przewozy, <u>nie są traktowani jako wykonujący podróż służbową w ramach delegowania i nie obowiązują ich przepisy upoważniające ich do otrzymania należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania.</u></p> <p>Zdaniem BCC, obszar ten stanowi z pewnością przestrzeń koniecznej ingerencji Ministra Infrastruktury, celem skorygowania wad tych uciążliwych przepisów.</p>	
2.	Transport i Logistyka Polska	Uwaga ogólna	<p>W ocenie TLP, przedłożony do konsultacji projekt ustawy, jest doskonałą okazją, aby podejść w sposób bardziej systemowy, niż zostało to dokonane podczas dosyć pośpiesznych prac legislacyjnych w Senacie RP nad <i>ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym</i>, do problematyki efektywnego wykorzystania systemu SENT w kontroli zagranicznych przewozów.</p> <p>W przyjętych obecnie rozwiązaniach prawnych i organizacyjno-technicznych, przydatność systemu SENT w ograniczaniu liczby naruszeń polskiego i unijnego prawa przez przewoźników spoza Unii Europejskiej będzie niestety znikoma, a poniesione nakłady związane z rozbudową systemu, będą nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do uzyskanych korzyści w sferze społeczno-gospodarczej.</p> <p>Zaprezentowana wyżej opinia wynika z faktu, że wprowadzane <i>ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym</i> przepisy ustawy z dnia 6 września o transporcie drogowym wraz z przepisami ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, dają nikłe możliwości wykorzystania danych gromadzonych w systemie SENT przez inspektorów transportu drogowego.</p> <p>W praktyce tak, jak w przypadku kontroli przewozu paliw, inspektorzy będą mieli dostęp do systemu wyłącznie podczas wykonywanej kontroli drogowej, po uprzednim zatrzymaniu pojazdu zarejestrowanego poza Unią Europejską. A sama kontrola - zgodnie</p>	Uwaga częściowo uwzględniona

		<p>z art. 50 ust. 1 pkt 3b <i>ustawy o transporcie drogowym</i> - dotyczyć będzie spełnienia obowiązku zgłoszenia przewozu do systemu SENT. Inspektor będzie mógł zażądać od kierowcy przekazania numeru referencyjnego i następnie, posługując się tym numerem, będzie mógł sprawdzić zgodność danych zarejestrowanych w systemie z ze stanem faktycznym. Według uzyskanych przez TLP informacji, inspektor nie może samodzielnie ustalić trasy przejazdu zatrzymanego pojazdu, w oparciu o dane geolokalizacyjne, przekazywane do systemu SENT. A to skutecznie ogranicza możliwość weryfikacji przedłożonych dokumentów przewozowych, towarzyszących ładunkowi i tym samym wykrycia nielegalnie wykonywanych operacji kabotażu lub cross-trade.</p> <p>Tym samym, zarówno przepisy, jak i istniejące rozwiązania organizacyjno-techniczne, nie dają Inspekcji Transportu Drogowego możliwości analizy ruchu zagranicznych pojazdów, typowania pojazdów do kontroli drogowej, lokalizowania pojazdów wytypowanych do kontroli drogowej w celu przekazania danych geolokalizacyjnych do najbliższego patrolu ITD, typowania nadawców, załadowców i odbiorców do kontroli zleceń przewozów, wykonywanych z naruszeniem przepisów o kabotażu lub przewozie międzynarodowym tzw. KR3.</p> <p>System SENT powinien umożliwiać Inspekcji Transportu Drogowego monitorowanie ruchu pojazdów spoza Unii Europejskiej pod kątem podejrzanych aktywności - np. odbiegającej od statystycznie powtarzalnych wzorów ruchu. I tak dla przykładu można wskazać, że taką aktywnością jest pozostawianie na terytorium Polski zagranicznego pojazdu powyżej kilkunastu dni lub wykonywanie przez taki pojazd kolejnych tras, pomiędzy różnymi lokalizacjami położonymi w naszym kraju. Taki monitoring (przetwarzanie danych zbieranych w systemie), mógłby być wykonywany przez analityków zatrudnionych w ITD lub - co byłoby najbardziej efektywne - przy wykorzystaniu odpowiednich, systemowych rozwiązań informatycznych bazujących na heurystyce. Pozwoliłoby to na kontrolę celowaną, a nie jak dotychczas, w dużej mierze przypadkową. Na dodatek, wskazanie przez system lokalizacji podejrzanych pojazdów, uniemożliwiłoby celowe unikanie kontroli w oparciu o nasłuch CB radia lub w oparciu o przekazywane inną drogą ostrzeżenia.</p> <p>Skuteczność przypadkowych kontroli drogowych, wobec zbyt małej liczby inspektorów wykonujących taką kontrolę (dziennie ok. 200-300 funkcjonariuszy na sieci drogowej o długości ok. 300 tys. kilometrów), jest w naszej ocenie zbliżona do zera.</p>	
--	--	---	--

			<p>Dlatego też, zwracamy się z prośbą do Pana Ministra, o rozważenie odpowiedniej modyfikacji przepisów art. 12 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, odpowiedniej modyfikacji przepisu art. 55 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, a także o rozważenie wszczęcia prac, pozwalających zapewnić odpowiednią funkcjonalność systemu SENT.</p>	
3.	Transport i Logistyka Polska		<p>Ponadto, proponujemy wprowadzenie dodatkowych mechanizmów, eliminujących źródła nieuczciwej konkurencji, którymi są w naszej ocenie zlecenia na wykonywany niezgodnie z krajowymi i unijnymi przepisami przewóz drogowy. Rozwiązaniu tego problemu poświęcony jest co prawda przedstawiony do konsultacji społecznych projekt <i>ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym</i> (nr z Wykazu UD18), niemniej wydaje się, że dopełnieniem rozwiązań zawartych w tym projekcie, powinno być nałożenie obowiązku rejestracji przewozu w systemie SENT przez podmioty dokonujące wysyłki lub odbioru rzeczy, przewożonych przez nieunijnych przewoźników.</p> <p>Mając na uwadze powyższą propozycję, proponujemy rozważenie modyfikacji przepisów art. 28b ust. 1 i 2 <i>ustawy o transporcie drogowym</i>, w taki sposób, aby obowiązek zgłoszenia do systemu SENT przewozów wykonywanych przez nieunijnych przewoźników dotyczył:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nadawcy: <ul style="list-style-type: none"> - w międzynarodowym przewozie drogowym, gdy załadunek rzeczy odbywa się na terytorium Polski rzeczy, - w przewozie kabotażowym; • odbiorcy - w międzynarodowym przewozie drogowym, gdy rozładunek rzeczy odbywa się na terytorium Polski; • przewoźnika: <ul style="list-style-type: none"> - w przewozie tranzytowym, - w przewozie bez ładunku. <p>W przypadku uwzględnienia naszych wniosków w zakresie zmiany przepisów art. 28b <i>ustawy o transporcie drogowym</i>, należy pamiętać o odpowiedniej modyfikacji sankcji za niezgłoszenie przewozu przez nadawcę lub odbiorcę.</p>	Uwaga nieuwzględniona
4.	Transport i Logistyka Polska		<p>Odnosząc się do przepisu art. 28b <i>ustawy o transporcie drogowym</i>, chcielibyśmy podnieść wątpliwość, dotyczącą jednej z informacji, podlegającej zgłoszeniu do systemu SENT, o której mowa w ust. 4 pkt 9 tego artykułu. Jest to „numer dokumentu przewozowego towarzyszącemu towarowi”. W naszej ocenie, nie istnieje prawny obowiązek nadawania</p>	Uwaga uwzględniona

			numerów wszystkim możliwym w praktyce dokumentom. Stąd proponujemy wykreślenie tej informacji.	
5.	Transport i Logistyka Polska		<p>Niezależnie od ww. uwag o charakterze merytorycznym, poniżej przedstawiamy uwagi o charakterze legislacyjnym:</p> <p>a) W pkt 1 lit. b proponowanych zmian, w zakresie art. 39 pkt 4 w dodawanym art. 28b ust. 4, tiret pierwsze, po znaku otwartego cudzysłowu, cyfrę „8”, proponujemy zastąpić cyfrą i literą „8a”, zgodnie z intencją wyrażoną w projekcie,</p> <p>b) W pkt 1 lit. b proponowanych zmian, w zakresie art. 39 pkt 4 w dodawanym art. 28b ust. 4, tiret drugie, wyraz „kraj”, proponujemy zastąpić wyrazem „państwo”, zgodnie z określeniami stosowanymi zarówno w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jak i ustawą z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi,</p> <p>c) Zgodnie z Zasadami Techniki Legislacyjnej, nie nowelizuje się przepisów zmieniających ustawę, jeżeli nie istnieje luka w prawie. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę wskazany przez Projektodawcę, szczególny cel proponowanych zmian, tj. wyeliminowanie niezgodnego z prawem stosowania zezwoleń przez przewoźników zagranicznych wykonujących przewozy międzynarodowe w Polsce, rozumiemy potrzebę wprowadzenia takiego rozwiązania legislacyjnego.</p>	Uwaga uwzględniona
6.	ZMPD		<p>ZMPD negatywnie ocenia propozycję polegającą na wykreśleniu obowiązku zgłaszania w systemie SENT przez unijnego przewoźnika przewozu kabotażowego realizowanego na terytorium RP z uwagi na fakt, że obecnie nie ma w kraju żadnego narzędziarza, za pomocą którego monitorowano by skalę wykonywanych przewozów kabotażowych przez zagranicznych przewoźników. Skala tych przewozów nie jest znana a tym samym nie jest znany ich wpływ na polski rynek transportowy.</p> <p>Warunki wykonywania przewozów kabotażowych regulują przepisy prawa unijnego, tj. rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, które określają czas i liczbę możliwych do wykonania operacji kabotażowych oraz okres karencji pomiędzy tymi przewozami. Ten ostatni warunek (tzw. cooling-off period) został wprowadzony przepisami Pakietu Mobilności I i ustanawia czterodniowy okres karencji pomiędzy przewozami kabotażowymi realizowanymi tym samym pojazdem na terytorium danego państwa członkowskiego. To jeden z trudniejszych do skontrolowania elementów, dotyczący wyłącznie przewoźników z krajów UE.</p>	Uwaga nieuwzględniona/wyjaśniona

		<p>Bez odpowiedniego narzędzia monitorującego przewóz kabotażowy służby kontrolne mają ograniczone możliwości wychwycenia takich przewozów i przeprowadzenia dedykowanej kontroli. Jedynym narzędziem, które może być wykorzystane do takich działań jest obecnie system SENT.</p> <p>Ponadto należy zwrócić uwagę, że już dziś przewoźnik unijny, wykonując przewóz z towarem, który objęty jest systemem monitorowania na terytorium RP, podlega obowiązkowi zgłoszenia w systemie SENT. Obowiązek ten dotyczy zarówno przewozu tranzytowego, dwustronnego czy kabotażowego. Ustanowienie takiego obowiązku nie pozostaje w sprzeczności z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, które umożliwia państwom członkowskim wprowadzanie krajowych regulacji, doprecyzowujących wykonywanie przewozów kabotażowych, o ile dodatkowe przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej.</p> <p>Oznacza to, że państwa członkowskie mają swobodę w uregulowaniu pewnych kwestii związanych z przewozami kabotażowymi, o ile nie zmieniają one ogólnych warunków wykonywania tych przewozów, takich jak liczba operacji kabotażowych, termin ich realizacji czy okres karencji pomiędzy tymi operacjami.</p> <p>Tymczasem intencją projektowanych zmian, polegającą na wykreśleniu obowiązku zgłaszania przewozów kabotażowych wykonywanych na terytorium RP przez przewoźników unijnych, jest obawa, że obowiązek ten może zostać uznany za środek o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przewozie towarów. Działanie to należy uznać za zbyt asekuracyjne, tym bardziej, że podobne rozwiązanie funkcjonuje już od kilku lat na Węgrzech w ramach systemu BIREG i jak do tej pory Komisja Europejska nie zgłosiła zastrzeżeń, co do niezgodności tego rozwiązania z prawem unijnym. Mając na uwadze powyższe, usunięcie już uchwalonego przepisu, tylko z tej przyczyny, że są wątpliwości co do jego zgodności z prawem UE, przed jego ewentualnym i formalnym zakwestionowaniem przez KE, należy uznać za nieuzasadnione i przedwczesne.</p> <p>Jednocześnie zwracamy uwagę na fakt, iż od 20 sierpnia 2025 r., wszystkie pojazdy wykonujące przewozy międzynarodowe, będą musiały być wyposażone w smart tachografy II generacji, których funkcja zakłada</p>	
--	--	--	--

		<p>min. pozycjonowanie pojazdów. Mając na uwadze powyższe proponujemy, aby przewozy kabotażowe wykonywane przez przewoźników unijnych zwolnione zostały z obowiązku posiadania lokalizatora albo urządzenia o których mowa 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, albowiem dodatkowe wyposażenie przewoźników z krajów UE w urządzenia lokalizujące nie będzie wówczas potrzebne.</p> <p>Z uwagi na fakt, iż zgodnie z proponowaną nowelizacją, obowiązek zgłaszania do systemu SENT przewozów wykonywanych przez przewoźników unijnych, wejdzie w życie 1 stycznia 2025 roku, proponujemy rezygnację z warunku posiadania urządzenia lokalizującego dla przewoźników unijnych, już od tej daty. Wprowadzony obowiązek posiadania numeru referencyjnego jest wystarczającym wymogiem, w opinii ZMPD, pozwalającym na kontrole prawidłowości i ilości wykonywania przewozów kabotażowych przez tę grupę przewoźników.</p> <p>Do rozważania pozostawiamy kwestie, czy z uwagi na powyższe, wszelkie przewozy wykonywane przez przewoźników unijnych, które będą objęte obowiązkiem zgłoszenia w systemie SENT, nie powinny być zwolnione z obowiązku wyposażania w urządzenie lokalizujące, za wyjątkiem przewozu towarów, które są objęte obowiązkiem jego monitorowania.</p>	
7.	ZMPD	<p>ZMPD pozytywnie ocenia kierunek zmian polegających na skróceniu o 6 miesięcy okresu vacatio legis tj. z 1 stycznia 2025 r. na dzień 1 lipca 2024 r. obowiązku dokonywania zgłoszeń w systemie SENT, przewozów wykonywanych przez przewoźników mających siedzibę w krajach nie będących członkami UE, EFTA czy EOG. Wprowadzenie tych zmian stanowi realizację postulatu ZMPD w zakresie niezwłocznego wprowadzenia instrumentu do skutecznej kontroli wykorzystania polskich zezwoleń drogowych i przewozów wykonywanych przez przewoźników spoza UE.</p> <p>W tym miejscu, zwracamy uwagę na ewentualną konieczność rewizji przepisów ustawy o transporcie drogowym w stosunku do przewoźników z Wielkiej Brytanii, w celu ujednoczenia warunków wykonywania przewozów</p>	Uwaga wyjaśniona

			przez tych przewoźników zgodnie z umową zawartą pomiędzy UE a WB.	
8.	ZMPD		<p>Niezależnie od wyżej wymienionych uwag proponujemy, aby obowiązek dokonywania zgłoszeń przewozów w systemie SENT, w przypadku przewozów rozpoczynających się na terytoriach RP (przewóz kabotażowy i dwustronny) należał do podmiotu wysyłającego a nie przewoźnika drogowego. Przewoźnik zagraniczny byłby wtedy zobowiązany jedynie do posiadania numeru referencyjnego oraz urządzenia lokalizującego. W pozostałych przypadkach tj. w przewozach tranzytowych i przewozach które kończą się na terytorium RP obowiązek zgłoszenia w systemie SENT powinien należeć do zagranicznego przewoźnika.</p> <p>Podobne rozwiązanie proponujemy także w przypadku, gdy przewóz kończy się na terenie RP, analogicznie, obowiązek zgłoszenia w takim przypadku należałoby do odbiorcy towaru w Polsce. Jednocześnie należałoby rozważyć zasadność wprowadzenia stosowanych zmian do ustawy - Prawo przewozowe, w zakresie obowiązku wpisania w list przewozowy numeru referencyjnego, w sytuacjach w których posiadanie takiego numeru jest wymagane w świetle przepisów ustawy o systemie monitorowania o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi oraz ustawy o transporcie drogowym. W konsekwencji obowiązek przekazania przewoźnikowi zagranicznemu numeru referencyjnego stanowiłoby niezbędny element umowy przewozu, wynikający z przepisów prawa krajowego.</p> <p>Należałoby także rozważyć, czy przepisy powyższe nie powinny mieć zastosowania do wykonywanych przez przewoźników zagranicznych przewozów na potrzeby własne oraz przewozów wykonywanych pojazdami poniżej 3,5 t dmc.</p> <p>Ponadto w opinii ZMPD, skuteczność wprowadzonych ww. przepisami rozwiązań, zależeć będzie od skutecznej ich kontroli. System lokalizacji pojazdów powinien być wykorzystywany w szczególności przez inspektorów ITD do typowania do kontroli drogowej konkretnie określonych pojazdów zgłoszonych w systemie SENT i wykonujących</p>	Uwaga nieuwzględniona/wyjaśniona

9.	ORLEN S.A.	Art. 1 ust 1) lit. a), b), c) w zakresie Art. 39 pkt 4 ustawy zmienianej w dodawany m art. 28b ustawy o transporcie drogowym	<p>określony rodzaj przewozu na terytorium RP.</p> <p>BRAK WSKAZANIA ZAKRESU TOWARÓW OBJĘTYCH WYMOGIEM ZGŁOSZENIA W „SENT”</p> <p>Zgodnie z uzasadnieniem do projektu przedmiotowej ustawy artykuł 39 ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wprowadza zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) polegające m. in. na wprowadzeniu obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe.</p> <p>W tym miejscu wskazać należy, że przepis ten nie zawiera szczegółowego wskazania towarów objętych tym obowiązkiem (np. zgodnie z kodami CN) oraz nie zawiera w swojej treści precyzyjnego odniesienia do aktów prawnych zawierających taki wykaz. Jedynie w art. 28b ust. 6 ustawy o transporcie drogowym znajduje się ogólne stwierdzenie, że 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 (dalej jako: „ustawa o SENT”), dokonuje się na zasadach i w sposób określony w tej ustawie. Jednocześnie w tym samym artykule w ust. 3 wskazane jest wprost, że art. 8 oraz art. 10a-11 ustawy o SENT stosuje się odpowiednio. Zatem ciężko jednoznacznie stwierdzić, czy ustawodawca realizację określonych obowiązków wynikających z ustawy o SENT będzie wskazywał wprost w art. 28b ustawy o transporcie drogowym, czy też odesłanie zawarte w art. 28b ust. 6 opiniowanego projektu będzie obejmowało również odniesienie do zakresu towarów objętych obowiązkami SENT określonego w ustawie o SENT oraz wydanych na jej podstawie aktach wykonawczych, a dodatkowo czy wyłączenia zawarte w ustawie o SENT oraz aktach wykonawczych będą miały również zastosowanie do podmiotów zagranicznych realizujących przewóz na terytorium RP.</p> <p>Czytając przepis literalnie można rozumieć, że obowiązek objęcia „systemem SENT” dotyczyć będzie wszystkich przewozów realizowanych przez przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, bez względu na towar jaki będzie przedmiotem przewozu. Co prawda w ustawie o transporcie drogowym art. 92a ust.</p>	Uwaga nieuwzględniona/wyjaśniona
----	------------	--	--	----------------------------------

		<p>10a) wskazuje, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z <u>przewozem towarów, o których mowa w art. 3 ustawy o SENT w pierwszej kolejności stosuje się przepisy ustawy o SENT.</u> Przepis ten pośrednio wskazuje zakres towarów jaki może być objęty obowiązkiem SENT wobec podmiotów zagranicznych realizujących przewóz na terytorium RP. Należy jednak pamiętać, że dyspozycja tego przepisu nie dotyczy określenia zakresu towarów objętych wymogiem zgłoszenia SENT przez podmioty zagraniczne określone w art. 28b ust. 1 i 2 ustawy o transporcie drogowym i nie może stanowić podstawy do ustalenia wykazu towarów objętych ww. obowiązkiem.</p> <p>Sama ustawa o SENT zawiera w swojej treści oraz aktach wykonawczych szczegółowe określenie zakresu towarów objętych jej obowiązkami – zatem rodzi się wątpliwość co jest intencją jej wprowadzenia - czy objęcie obowiązkiem zgłoszenia w systemie teleinformatycznym wszystkich przewozów bez względu na to jaki towar będzie transportowany?</p> <p>Dodatkowo w projekcie wskazano, że należy w zgłoszeniu wskazywać czy przewóz ma być realizowany z ładunkiem czy bez ładunku, co dodatkowo wskazuje, że intencją ustawodawcy jest objęcie obowiązkami ustawy o SENT wszystkich towarów, a nawet idąc dalej wszystkich przewozów – bez względu na obecność czy też nie ładunku.</p> <p>REJESTRACJA W SENT</p> <p>W wyniku prowadzenia omawianych zmian należy odpowiedzieć na pytanie ww. podmioty chcąc realizować przewozy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (dalej: RP) będą musiały zarejestrować się w Systemie Elektronicznego Nadzoru Transportu? Odpowiedź twierdząca implikuje dalsze pytania: czy system PUESC zostanie dostosowany w tak krótkim czasie do nowych wymogów/funkcji, czy zostaną stworzone i udostępnione w odpowiednim wyprzedzeniu jasne instrukcje rejestracji pomiotów zagranicznych w systemie PUESC, w tym w ich ojczystym języku bądź języku angielskim oraz czy w ramach zgłoszeń SENT zostanie stworzony nowy formularz obsługujący taki rodzaj zgłoszeń.</p> <p>W obecnym stanie zauważalny jest brak odesłania do przepisów wykonawczych oraz brak jest wskazania czy przewidywane jest wydanie stosownych przepisów wykonawczych w zakresie realizacji określonego</p>	
--	--	---	--

		<p>w projekcie obowiązku. Wprowadzane rozwiązanie wprowadza też wątpliwość czy realizacja w praktyce przedmiotowego obowiązku nie zostanie przerwana na podmioty krajowe, które będą dokonywały zgłoszenia przed wjazdem na terytorium RP, jak to miało dotychczas miejsce. Powyższa wątpliwość rodzi się z uwagi na fakt, iż obecnie w przypadku realizacji przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego albo z terytorium państwa trzeciego obowiązek zgłaszania w SENT konkretnego rodzaju towarów realizowany jest na podstawie art. 6 ustawy o SENT.</p> <p>DUBLOWANIE ZGŁOSZEŃ SENT</p> <p>Dodatkowo rodzi się pytanie czy po wprowadzeniu omawianego projektu przepisu nie dojdzie do dublowania zgłoszeń SENT. Zgodnie z art. 6 ustawy o SENT, tj. przewóz towaru wskazanego w tej ustawie lub jej aktach wykonawczych z terytorium państwa członkowskiego albo terytorium państwa trzeciego objęty jest obowiązkiem zgłoszenia w SENT przez podmiot obierający. Dodatkowo w art. 7 ustawy o SENT uregulowany został już obowiązek przewoźnika zgłoszenia do rejestru zgłoszeń w przypadku przewozu między państwami, tj. w przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego. Na podstawie omawianego projektu podmiot zagraniczny realizujący przewóz przez terytorium RP dodatkowo będzie miał obowiązek wystawić zgłoszenie SENT. Ponadto w sytuacji dokonywania zwrotu towaru objętego na podstawie ustawy o SENT obowiązkami w niej określonymi podmiot wysyłający (tutaj zwracający towar) będzie miał obowiązek wystawienia zgłoszenia SENT i w sytuacji gdy zwrot będzie realizowany przez podmiot zagraniczny (dokonujący w tym przypadku przewozu) przed rozpoczęciem takiego przewozu, będzie on również zobowiązany do wystawienia zgłoszenia SENT. Zatem obowiązek rejestracji zgłoszenia w rejestrze SENT przez przewoźnika bez rozróżnienia na podmiot krajowy czy też podmiot zagraniczny został już uregulowany w ustawie o SENT.</p> <p>Po wprowadzeniu przepisu w proponowanym brzmieniu, wystawienie zgłoszenia SENT będzie rozszerzone na <u>KAŻDY przewóz</u>, bez względu na rodzaj i obecność ładunku, dodatkowo obejmować będzie wszystkie podmioty zagraniczne realizujące ten przewóz bez względu czy będą</p>	
--	--	---	--

		<p>realizowane przez podmioty zarejestrowane na terytorium państwa członkowskiego czy też państwa trzeciego.</p> <p>Zgodnie z treścią uzasadnienia do projektu projektowana zmiana polegająca na skróceniu vacatio legis o 6 miesięcy związana jest z pilną potrzebą zwiększenia efektywności wykonywania kontroli podmiotów, uczestniczących w przewozach drogowych, a także wzmocnienia egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione. Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego, które to rodzaje operacji transportowych szczególnie negatywnie oddziałują na rodzimy rynek transportu drogowego.</p> <p>Wyżej opisane uwagi mają na celu zwrócenie uwagi na dostrzegane ryzyka w zakresie praktycznym i organizacyjnym w wprowadzeniu w życie przedmiotowego obowiązku oraz wskazanie obecnie istniejących już obowiązków. Dostrzegamy również brak uprzedniego przygotowania stosownych przepisów wykonawczych do wprowadzonych zmian oraz brak odpowiedniej komunikacji co jest zabiegiem obarczonym wysokim stopniem ryzyka i kosztów zarówno po stronie podmiotów krajowych korzystających z usług takich podmiotów, jak i po stronie samych podmiotów zagranicznych.</p> <p>Dodatkowo dostrzegamy ryzyko organizacyjnego dublowania obowiązków w zakresie zgłaszania w rejestrze.</p>	
--	--	--	--

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego
międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy
w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń**

Na podstawie art. 28b ust. 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń;
- 2) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie, wraz z objaśnieniami.

§ 2. 1. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń z powodu awarii lub przerwy technicznej rejestru zgłoszeń zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy, w zakresie zgłaszanych przez siebie danych, dokonuje zgłoszenia, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie na adres, podając w tytule wiadomości, w szczególności:

- 1) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego ten podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, jeżeli jest obowiązany go posiadać,
 - 2) numer własny tego dokumentu
- oddzielone separatorem „##”.

2. Dokument zastępujący zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera odpowiednio dane, o których mowa w art. 28b ust. 3 ustawy.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

3. W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń z powodu awarii lub przerwy technicznej rejestru zgłoszeń po dokonaniu zgłoszenia zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy aktualizuje zgłoszenie, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie zawierający numer referencyjny zgłoszenia i dane wskazane przez niego w zgłoszeniu na adres, podając w tytule wiadomości numer referencyjny zgłoszenia, numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego ten podmiot jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, oraz numer własny tego dokumentu – oddzielone separatorem „##”.

4. Dokument zastępujący zgłoszenie może zostać przesłany w formacie PDF albo XML zgodnym ze specyfikacją techniczną tego dokumentu udostępnioną na PUESC, jeżeli zawiera dane określone we wzorze, o którym mowa w ust. 6.

5. W przypadku gdy dokument zastępujący zgłoszenie przesyła osoba działająca w imieniu zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy, osoba ta, dokonując tych czynności, oświadcza, że działa w imieniu i na rzecz zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy.

6. Wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie stanowi załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2024 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WZÓR

DOKUMENT ZASTĘPUJĄCY ZGŁOSZENIE

1A. Numer własny dokumentu:		1B. Numer referencyjny:	
I. DANE PODMIOTU ZAGRANICZNEGO WYKONUJĄCEGO MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ DROGOWY RZECZY LUB PRZEWÓZ KABOTAŻOWY RZECZY:			
1. Imię i nazwisko albo nazwa:		2. NIP/nr innego identyfikatora:	
3. Ulica:	4. Nr budynku/nr lokalu:	5. Miejscowość:	
6. Kod pocztowy:		7. Kraj:	
II. DANE NADAWCY TOWARU:			
8. Imię i nazwisko albo nazwa:		9. Ulica:	
10. Nr budynku/nr lokalu:		11. Miejscowość:	
12. Kod pocztowy:		13. Kraj:	
III. DANE ODBIORCY TOWARU:			
14. Imię i nazwisko albo nazwa:		15. Ulica:	
16. Nr budynku/nr lokalu:		17. Miejscowość:	
18. Kod pocztowy:		19. Kraj:	
IV. DATY ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:			
20. Data rozpoczęcia przewozu:		21. Data zakończenia przewozu:	
V. MIEJSCE ROZPOCZĘCIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:			
22. Miejscowość/przejście graniczne/nr drogi:		23. Województwo:	
24. Współrzędne geograficzne (długość):		25. Współrzędne geograficzne (szerokość):	
VI. MIEJSCE ZAKOŃCZENIA PRZEWOZU NA TERYTORIUM RP:			
26. Miejscowość/przejście graniczne/nr drogi:		27. Województwo:	
28. Współrzędne geograficzne (długość):		29. Współrzędne geograficzne (szerokość):	

V. PAŃSTWO ZAŁADUNKU I ROZŁADUNKU TOWARU:	
30. Kraj załadunku:	31. Kraj rozładunku:
VI. INFORMACJA, CZY PRZEWÓZ JEST WYKONYWANY Z ŁADUNKIEM CZY BEZ ŁADUNKU	
32. Przewóz z ładunkiem:	33. Przewóz bez ładunku:
VII. ŚRODEK TRANSPORTU:	
34. Kraj rejestracji:	35. Nr rejestracyjny pojazdu:
36. Nr zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 lub w art. 29 ust. 1 ustawy:	37. Podstawa prawna zwolnienia z obowiązku posiadania zezwolenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 ustawy albo zezwolenia EKMT :
38. Okres ważności zezwolenia EKMT:	39. Oznaczenie państwa siedziby przewoźnika drogowego
40. Nr dokumentu przewozowego (drogowego):	
41. Numer lokalizatora albo numer urządzenia:	
VIII. DODATKOWE DANE/ INFORMACJE/OŚWIADCZENIA	
42. Dodatkowe dane:	
43. <i>Oświadczam, że posiadam upoważnienie do złożenia/aktualizacji zgłoszenia w imieniu i na rzecz podmiotu zagranicznego wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy</i>	
[Dane oświadczającego]	

OBJAŚNIENIA

Dokument zastępujący zgłoszenie należy wypełnić drukowanymi literami.

W **polu 1A** należy wpisać własny unikatowy numer dokumentu nadany przez podmiot, który dokonuje zgłoszenia przewozu towaru, uzupełnia je i aktualizuje.

W **polu 1B** należy wpisać numer referencyjny zgłoszenia, jeżeli został nadany dla tego zgłoszenia będącego przedmiotem uzupełnienia lub aktualizacji.

W **polu 2** należy wpisać numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej.

Pola 20 i 21 należy wypełnić w formacie DD.MM.RRRR.

Pola 38 i 39 należy wypełnić w przypadku wykonywania przewozu na podstawie zezwolenia EKMT

W **polu 41** należy wpisać numer lokalizatora albo numer urządzenia przekazującego dane geolokalizacyjne środka transportu.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 28b ust. 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731), zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy, w przypadku niedostępności rejestru;
- 2) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami.

Brak tych regulacji może spowodować brak możliwości kontynuacji przewozu, a tym samym przerwanie łańcucha dostaw.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 listopada 2024 r. Data wejścia w życie rozporządzenia jest uwarunkowana datą wejścia w życie ustawy z dnia o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.....).

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest objęta zakresem prawa Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem 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), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych. Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w OSR.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, 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 09.08.2024 r.</p> <p>Źródło art. 28b ust. 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) sposób postępowania zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy, w przypadku niedostępności rejestru;
- 2) wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z objaśnieniami.

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

Brak regulacji w powyższym zakresie może spowodować brak możliwości kontynuacji przewozu drogowego, a tym samym przerwanie łańcucha dostaw.

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

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

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy	brak danych		Obowiązki związane ze zgłoszeniem i aktualizacją zgłoszeń w przypadku niedostępności rejestru SENT.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Przyjmowanie zgłoszeń w przypadku niedostępności rejestru SENT.

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

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. — Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Na zgłoszenie uwag wyznaczony zostanie termin 14 dni od dnia otrzymania pisma. Wyznaczenie takiego terminu jest uzasadnione harmonogramem procesu legislacyjnego i pilnym charakterem projektowanych zmian.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club;
2. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
3. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
7. Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowane rozporządzenie nie będzie powodowało skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa zarówno w roku bieżącym, jak i w latach przyszłych.										
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	5	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											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy										
Niemierzalne	Nie dotyczy											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt rozporządzenia nie wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym w szczególności na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego. 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												
<input type="checkbox"/> 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 elektronizacji.						<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"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie				

<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 listopada 2024 r. Data wejścia w życie rozporządzenia jest uwarunkowana datą wejścia w życie ustawy z dnia o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.....).		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ze względu na charakter przepisów zawartych w projekcie nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		