



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6-1.054.1.2024

Warszawa, 28 sierpnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4109 Posła na Sejm RP Pana Ireneusza Rasia, w sprawie sytuacji branży transportowej, przedstawiam poniższe informacje.

Ad 1. Czy ministerstwo planuje przywrócenie diet i ryczałtów za noclegi w transporcie międzynarodowym.

Odpowiadając na postulaty branży transportowej, odnoszące się m.in. do zmiany obowiązujących od dnia 2 lutego 2022 r. zasad wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, należy wyjaśnić, że resort infrastruktury przede wszystkim stara się zaproponować takie rozwiązania, które będą stanowić najbardziej wyważony kompromis pomiędzy postulatami pracodawców w sektorze transportu drogowego z jednej strony oraz oczekiwaniami pracobiorców tj. związków zawodowych reprezentujących kierowców.

W tym kontekście, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom branży, Ministerstwo Infrastruktury, w ramach prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 18), poddało pod dyskusję możliwość przyjęcia rozwiązań w zakresie czasowego obniżenia kosztów zatrudnienia pracowników w międzynarodowym transporcie drogowym, proponując czasowe, epizodyczne obniżenie niektórych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców. W chwili obecnej trwają uzgodnienia z właściwymi ministerstwami w zakresie możliwości wdrożenia takiego rozwiązania, które m.in. może przyczynić się do obniżenia kosztów prowadzenia działalności przez przedsiębiorców transportu drogowego.

Tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców jest odpowiedzią na apele przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz przy istniejącej presji konkurencyjnej ze strony m.in. przewoźników drogowych z Ukrainy.

W ocenie resortu, to ograniczone w czasie rozwiązanie pomocowe, może stanowić realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego, wobec niezwykle dynamicznej ekspansji przedsiębiorców transportu drogowego z państw o niższych kosztach pracy, które pozwoli polskim przewoźnikom drogowym dostosować się do zmieniających się realiów prowadzenia działalności transportowej, tak aby zapobiec fali upadłości przedsiębiorców w branży transportu drogowego.

Wracając do kwestii związanych ze zmienionym wraz z przepisami Pakietu Mobilności I modelem wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym, warto podkreślić, że resort infrastruktury, wdrażając powyższe przepisy do prawa krajowego, kierował się zasadą nie rozszerzania ich stosowania ponad wymagania UE, co zostało potwierdzone w przygotowanej w grudniu 2023 r. na zlecenie Kancelarii Senatu ekspertyzie pt.: „Sposób implementacji przepisów Pakietu Mobilności oraz jego wpływ na wyniki finansowe i konkurencyjność polskich firm transportu międzynarodowego rzeczy na rynku UE”¹). Ekspertki wskazują, że „polski prawodawca nie mógł implementować Pakietu Mobilności w sposób korzystniejszy dla przewoźników, gdyż przepisy składające się na ten Pakiet nie pozostawiały mu swobody w tym zakresie.”

Ponadto, zgodnie z wnioskami płynącymi z tej ekspertyzy: „Polski prawodawca dokonał zmian przepisów krajowych, które nie były wymagane Pakietem Mobilności, ale miały na celu osłabienie jego negatywnych skutków. Podstawowe znaczenie miały regulacje dotyczące tzw. wirtualnej diety oraz zwolnienia z opodatkowania [i oskładkowania] części wynagrodzenia kierowców, które to zmiany zostały wprowadzone ustawą z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1523).”² Powyższe rozwiązanie, wprowadzające zmianę zasad wynagradzania kierowców tylko w międzynarodowym transporcie drogowym, było zaprojektowane także zgodnie ze wspomnianą powyżej zasadą, nie rozszerzania stosowania przepisów unijnych ponad wymagania UE i pozostawiało możliwość wykonywania zadań służbowych w krajowych przewozach drogowych w niezmienionej formie podróży służbowej.

Dodatkowo przepisy w art. 26g ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220)³ precyzują, że w przypadku kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne nie wchodzi należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów noclegu, podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego, korzystania z sanitariatów czy też niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę.

Podobne rozwiązania w zakresie należności wolnych od opodatkowania zostały przyjęte w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 226, 232, 854, 858, 859 i 863).

¹ https://www.senat.gov.pl/gfx/senat/pl/senatekspertyzy/6993/plik/oe-487_3.pdf

² <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20230001523/T/D20231523L.pdf>

³ <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20240000220/T/D20240220L.pdf>

Niezależnie od powyższego, zasady wynagradzania kierowców pozostają jednym z głównych tematów dialogu Ministerstwa Infrastruktury z pracodawcami w sektorze transportu drogowego oraz przedstawicielami związków zawodowych reprezentujących kierowców. Mając na uwadze trwające uzgodnienia rozwiązań możliwych do zaakceptowania przez wszystkie podmioty uczestniczące w dyskusji, uprzejmie informuję, że jeżeli będą podejmowane w tym zakresie wiążące decyzje będzie brany pod uwagę głos obu stron tj. pracodawców i pracobiorców.

Ad 2. Czy ministerstwo planuje wprowadzenie dofinansowania do wymiany tachografów.

Na wstępie należy wyjaśnić, że obowiązek wymiany tachografów wynika z przepisów unijnych i będzie musiał nastąpić odpowiednio do dnia 31 grudnia 2024 r. w przypadku tachografów analogowych i cyfrowych pierwszej generacji oraz do dnia 18 sierpnia 2025 r. w przypadku tachografów inteligentnych wersji pierwszej. Jak podkreśla branża transportowa, proces ten będzie stanowił dodatkowe wyzwanie w trudnej sytuacji na rynku przewozów międzynarodowych a koszty wymiany tachografów, które leżą po stronie przedsiębiorców transportowych, mimo podzielenia tego procesu na etapy będą stanowiły duże jednorazowe obciążenie finansowe, szczególnie w obecnej sytuacji.

Mając powyższe na uwadze, Minister Infrastruktury wystąpił do Komisji Europejskiej o przesunięcie terminów wymiany tachografów, określonych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 lub ustanowienie, co najmniej tymczasowych środków, które zapewnią przez pewien okres łagodne podejście służb kontrolnych do egzekwowania obowiązku instalacji i stosowania najnowszej wersji tachografu inteligentnego.

Równolegle podjęte zostały starania dotyczące pozyskania dla branży transportowej wsparcia przeznaczonego na częściowe dofinansowanie obowiązkowej wymiany tachografów na urządzenia najnowszej generacji. W pierwszej kolejności zbadana została dostępność obecnie funkcjonujących instrumentów finansowych, które mogłyby zostać wykorzystane w ramach przedmiotowego wsparcia. Jednocześnie zainicjowano opracowanie wstępnych wariantów możliwej refundacji wymiany tachografów. Niemniej, przyjęcie konkretnych rozwiązań w zakresie dofinansowania wymiany tachografów będzie uzależnione od dostępności środków publicznych na ten cel.

Ad 3. Czy ministerstwo planuje wprowadzenie wakacji leasingowych.

Obecna sytuacja polityczna występująca w Europie jak i na świecie niewątpliwie oddziałuje na rodzimą gospodarkę, w tym na sytuację polskich przewoźników drogowych. Sankcje nałożone przez Białoruś jak i Rosję, pozwalające polskim przewoźnikom drogowym jedynie na wjazd do tych państw w ograniczonym zakresie niekorzystnie wpłynęły na polskie firmy przewozowe, wykonujące przede wszystkim przewozy drogowe w kierunku wschodnim. Działania te diametralnie zmieniły sytuację na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, ograniczając w istotny sposób ruch polskich pojazdów ciężarowych pomiędzy tymi państwami a Polską.

Jednocześnie zwiększona liczba operacji transportowych wykonywanych przez przewoźników ukraińskich i mołdawskich, będąca skutkiem czasowego braku obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy komercyjne, wynikającego z umowy zawartej w Lyonie 29 czerwca 2022 r., pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, spowodowała, że sytuacja polskich przedsiębiorców transportu drogowego stała się trudna.

Powyższe czynniki znacząco pogorszyły sytuację ekonomiczną, obniżyły konkurencyjność polskich podmiotów branży transportu drogowego oraz negatywnie wpłynęły na funkcjonowanie tej części polskiej gospodarki. Jednocześnie organizacje zrzeszające przewoźników drogowych i pracodawców transportu drogowego przedstawiają postulaty w tym zakresie.

Jednym z postulatów zgłaszanych przez branżę do resortu infrastruktury znajduje się także propozycja wprowadzenia tzw. wakacji kredytowych i wakacji leasingowych, które polegałyby na czasowym zawieszeniu wobec przewoźników drogowych płatności z tytułu zaciągniętych kredytów i zobowiązań leasingowych. Przyjęcie tego typu rozwiązań, w opinii postulujących, pozwoliłoby czasowo odciążyć przedsiębiorców od bieżących zobowiązań finansowych i stanowiłoby dla nich formę pomocy w trudnym okresie.

Odpowiadając na pytanie zawarte w punkcie trzecim interpelacji dotyczącym wprowadzenia wakacji leasingowych informuję, że postulat ten wykracza poza wyłączną właściwość Ministerstwa Infrastruktury. Jednakże resort infrastruktury zwrócił się do innych resortów o stanowisko w zakresie możliwych instrumentów wsparcia finansowego dla branży transportu drogowego.

Ministerstwo Rozwoju i Technologii poinformowało, że uruchomienie instrumentów pomocowych wymagałoby opracowania założeń programu wsparcia oraz dokonania oceny możliwości pokrycia jego kosztów, a także uwzględnienia obowiązku notyfikacji Komisji Europejskiej planowanej pomocy publicznej.

Ad 4. Czy ministerstwo planuje wprowadzenie odroczenia płatności ZUS na 6 miesięcy lub możliwość zapłaty ich na raty.

Odnosnie do działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w przedmiotowej kwestii, należy wspomnieć o wystąpieniu do Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, w którym Minister Infrastruktury zwrócił się o wsparcie branży transportowej w obliczu problemów z opłacaniem składek. W odpowiedzi ZUS zostało wskazane, że przedsiębiorcy transportu drogowego znajdujący się w trudnej sytuacji finansowej, którzy mają problem z ww. płatnościami mogą zawsze wystąpić z wnioskiem o odroczenie terminu płatności lub o rozłożenie na raty należności z tytułu składek. Ponadto, zapewniono, że wnioski przedsiębiorców transportu drogowego o udzielenie ulgi w spłacie będą rozpatrywane w sposób indywidualny oraz priorytetowo, z uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań prowadzenia działalności w transporcie drogowym oraz w oparciu o przedstawione dokumenty obrazujące sytuację finansową danego płatnika.

Jednocześnie wyjaśniono, że odroczenie terminu płatności może dotyczyć tylko składek bieżących lub przyszłych, których termin płatności jeszcze nie upłynął. Wniosek o odroczenie przedsiębiorca powinien złożyć najpóźniej w dniu terminu płatności składek. Dzięki umowie z ZUS przedsiębiorca nie będzie płacił odsetek za zwłokę, a jedynie opłatę prolongacyjną w wysokości 50% stawki odsetek za zwłokę obowiązującej w dniu podpisania umowy. Opłata prolongacyjna naliczana jest do nowego terminu płatności odroczonej składki. Jednakże minusem tego rodzaju ulgi jest to, że w okresie zapłaty odroczonej składki nastąpi kumulacja płatności z kolejnymi składkami bieżącymi.

Z kolei jeżeli przedsiębiorca posiada już zaległości z tytułu nieopłaconych składek, których nie jest w stanie jednorazowo spłacić, może on wystąpić z wnioskiem o rozłożenie zadłużenia na raty. Po podpisaniu umowy płatnik będzie mógł opłacić zaległe składki w dłuższym terminie. Zawarcie ugody z ZUS niesie ze sobą korzyści w postaci m.in. nienaliczania odsetek od składek objętych ulgą od dnia wpływu wniosku o ulgę – w ich miejsce pobiera się opłatę prolongacyjną.

Zakres dokumentów, jakie należy dołączyć do wniosku o ulgę, zależy od rodzaju prowadzonej działalności oraz formy opodatkowania. Powołani w oddziałach ZUS doradcy do spraw ulg i umorzeń udzielą przedsiębiorcom pomocy w skompletowaniu oraz wypełnieniu niezbędnych dokumentów.

Ad 5. Kiedy ministerstwo zamierza wprowadzić e-cmr.

Podstawą do rozpoczęcia prac nad elektronicznym listem przewozowym e-CMR był Protokół Dodatkowy do Konwencji CMR, dotyczący elektronicznego listu przewozowego z 20 lutego 2008 roku.⁴ Do najważniejszych korzyści płynących z wdrożenia elektronicznego listu przewozowego e-CMR można zaliczyć m.in. około 3–4-krotne obniżenie kosztów manipulacyjnych oraz przejrzystość i identyfikacja procesów transportowych. Elektroniczny list przewozowy, który spełniać będzie wymogi Protokołu Dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), jest traktowany na równi z jego papierowym odpowiednikiem, o którym mowa w Konwencji CMR. Tym samym prawidłowo sporządzony eCMR pełni funkcję dowodową i wywiera takie same skutki, co poprawnie wypełniony CMR w wersji papierowej (zawierając te same dane, co list przewozowy w wersji papierowej).

Polska złożyła odpowiednie dokumenty do Sekretarza Generalnego ONZ w Nowym Jorku w dniu 13 czerwca 2019 r. i z dniem 13 września 2019 r. jest stroną tego porozumienia.

W ramach grupy ds. transportu lądowego SC.1 EKG ONZ działa podgrupa, której zadaniem jest wypracowanie możliwości operacyjnych funkcjonowania elektronicznego listu przewozowego. Należy wskazać, że sprawa e-CMR zbieżna jest z działaniami związanymi z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020

⁴ <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/protokol-dodatkowy-do-konwencji-o-umowie-miedzynarodowego-przewozu-18881389>

roku w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego⁵ (rozporządzenie eFTI).

Na wniosek Komisji Europejskiej, resort infrastruktury w lutym 2022 r. dokonał notyfikacji przepisów prawa krajowego Komisji Europejskiej na podstawie art. 2 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego.

Należy oczekiwać, że po wdrożeniu przepisów unijnych (aktów wykonawczych i delegowanych, o których mowa w rozporządzeniu eFTI) – jeżeli zajdzie taka potrzeba – odpowiednie przepisy krajowe zostaną niezwłocznie opracowane. Taka kolejność prac wyeliminuje ryzyko wystąpienia niekompatybilności pomiędzy przepisami unijnymi a krajowymi. Trzeba jednak zauważyć, że prace Komisji Europejskiej w zakresie przyjmowania aktów wykonawczych i delegowanych do rozporządzenia są opóźnione.

Jednocześnie należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco monitoruje postęp w pracach organów unijnych w zakresie przygotowania aktów wykonawczych i delegowanych oraz na tej podstawie podejmuje decyzję, co do konieczności opracowania projektów odpowiednich przepisów krajowych.

Ad 6. Czy ministerstwo zamierza wprowadzić większą kontrolę w sprawie użyczenia certyfikatów kompetencji zawodowych.

Wychodząc naprzeciw postulatom zgłaszanym przez branżę transportu drogowego, w zakresie uregulowania zasad wyznaczania zarządzających transportem w przedsiębiorstwach transportu drogowego informuję, że kwestia ta jest przedmiotem prac w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (wpisanym do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD18).

W chwili obecnej przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728 i 731) w pełni nie precyzują spraw dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio przepisy art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Obecnie zdarzają się sytuacje pełnienia funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet kilkudziesięciu przedsiębiorstwach transportowych, co powoduje, że zarządzający transportem może w nienależyty sposób wypełniać swoją funkcję. Przekłada się to bezpośrednio na jakość zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi, a przede wszystkim powstaje wątpliwość, czy przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania kompetencji zawodowych, który jest warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

⁵ <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/rozporzadzenie-2020-1056-w-sprawie-elektronicznych-informacji-dotyczacych-69345425>

Ustawodawca unijny daje jednak możliwość doprecyzowania przez państwa członkowskie zasad wyznaczania zarządzającego transportem na podstawie art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Wprowadzenie nowych zasad wyznaczania zarządzającego transportem będzie odpowiadało celowi regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) 1071/2009, jakim jest zapewnienie rzeczywistego, a nie jedynie formalnego, czy wręcz fikcyjnego zarządzania transportem w przedsiębiorstwie.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD 18) przewiduje w tym zakresie, iż zarządzający transportem, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 będzie mógł kierować operacjami transportowymi nie więcej niż u dwóch przewoźników drogowych. Ponadto zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z ust. 1 nie może zostać wyznaczony jednocześnie na podstawie art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Jednocześnie resort infrastruktury jest w stałym kontakcie z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie – jednostką, przy której działają komisje egzaminacyjne przeprowadzające egzaminy na certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, w kwestii aktualizacji bazy pytań stosowanych podczas tych egzaminów. W tym zakresie Instytut dokonuje weryfikacji pytań zawartych w bazie egzaminacyjnej jak i sukcesywnie dodanie nowe pozycje do bazy pytań, tak aby proces certyfikacji przewoźników drogowych był w pełni profesjonalny.

Ponadto resort infrastruktury, mając na uwadze dbałość o wzmocnienie egzekucji przepisów dotyczących dostępu do rynku zarobkowych przewozów drogowych, prowadzi stałą korespondencję z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego w przedmiocie weryfikacji wyznaczenia przez przewoźników drogowych zarządzającego transportem. Biuro ds. Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego podejmuje szereg czynności weryfikacyjnych w toku prowadzonych postępowań administracyjnych – dokonując analizy dokumentów oraz oświadczeń składanych przez przedsiębiorców ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej. Weryfikacja dotyczy w szczególności analizy oświadczeń składanych przez osoby zarządzające transportem czy m.in. umów o pracę, umów cywilnoprawnych, zakresów obowiązków zawartych w tych umowach. W przypadkach budzących wątpliwości co do spełnienia warunku określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 dotyczącego ciągłego i rzeczywistego zarządzania operacjami transportowymi, organ wzywa stronę do złożenia wyjaśnień oraz dokumentów potwierdzających jego spełnienie.

Wierzę, że podjęte działania w tym zakresie przyczynią się do wyeliminowania przypadków wyznaczania zarządzającego transportem w zbyt dużej liczbie przedsiębiorstw, co wpłynie na jakość zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi.

Jednocześnie informuję, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UD 18) był przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, natomiast w dniu 22 lipca br. odbyła się konferencja uzgodnieniowa wskazanego projektu ustawy, gdzie strona rządowa oraz strona społeczna wymieniły się opiniami w zakresie

rozwiązań zawartych w projekcie. W chwili obecnej trwają prace nad opracowaniem projektu ustawy w wersji uwzględniającej ustalenia podjęte w toku wskazanej konferencji.

Pragnę dodatkowo wskazać, że zgodnie z informacjami otrzymanymi z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej: „GITD”) w powyżej sprawie wynika, że w postępowaniach administracyjnych, wszczętych z wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej, sprawdzane są podstawy wyznaczenia zarządzającego transportem oraz spełnienie przez tę osobę wymogów wskazanych wyżej przepisów. W okresie od września 2023 r. do czerwca 2024 r., w toku udzielania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej, Główny Inspektorat Transportu Drogowego wystosował 91 pism do przedsiębiorców, na podstawie art. 79a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego² (dalej: „k.p.a.”), w związku z niewykazaniem przesłanek dotyczących zarządzającego transportem. Zostało wydanych 31 decyzji administracyjnych o odmowie udzielenia zezwolenia z uwagi na wskazanie osoby zarządzającej transportem niespełniającej wymogu ciągłego i rzeczywistego zarządzania operacjami transportowymi. W wielu przypadkach przedsiębiorcy zmieniają wskazaną we wniosku osobę na inną, wówczas proces sprawdzenia przesłanek z art. 4 rozporządzenia 1071/2009 zostaje przeprowadzony w odniesieniu do kolejnej wskazanej osoby.

Niezależnie od działań podejmowanych w przypadku postępowań dotyczących udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, GITD, podejmuje działania weryfikacyjne na podstawie art. 83 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym³ (dalej: „u.t.d”) oraz kontrolne na podstawie 84 u.t.d. W 2023 r. do GITD wpłynęło 1623 rezygnacji osób zarządzających transportem, natomiast w 2024 r. - 1002. W każdym przypadku rezygnacji, bez wskazania nowej osoby zarządzającej, GITD podejmuje adekwatne czynności.

Wskazano również, że stała kontrola została także wprowadzona przy zgłaszaniu nowej osoby zarządzającej, która wyraża chęć współpracy z wieloma przedsiębiorcami, i tak, jak wskazało GITD, w 2024 r. przeprowadzono weryfikacje względem 155 takich przedsiębiorców. Z kolei w 2023 r. wydano 384 decyzje w przedmiocie cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego z uwagi na niespełnienie wymogu kompetencji zawodowych, natomiast do 30 lipca 2024 r. wydano 368 takich decyzji.

Dodatkowo, GITD prowadzi postępowania administracyjne w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji przez zarządzającego transportem, wskazane w art. 7d u.t.d. W 2023 r. wydano 133 decyzje, a w 36 przypadkach orzeczono utratę dobrej reputacji przez zarządzającego transportem. W 16 przypadkach stwierdzono niezdolność do kierowania operacjami transportowymi, co skutkuje obowiązkiem zwrócenia certyfikatu kompetencji zawodowych. Podkreślenia wymaga, że GITD weryfikuje wszystkie przesłanki do wszczęcia postępowania w przedmiocie dobrej reputacji, właściwe dla GITD, tj. w przypadku zarządzającego wyznaczonego przez przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie wydane przez GITD.

Ad 7. Czy ministerstwo zamierza zwiększyć kontrolę nad zagranicznymi przedsiębiorcami przez ITD?

Uprzejmie informuję, że zgodnie z informacjami otrzymanymi z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego działania kontrolne w stosunku do przewoźników zagranicznych, w szczególności z krajów trzecich, mają charakter priorytetowy.

W trakcie każdej kontroli drogowej, przeprowadzonej przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, szczegółowej analizie podlegają dokumenty przewozowe, zapisy z urzędzeń rejestrujących czas pracy, trasę przejazdu, a także sprawdzana zostaje przestrzeń ładunkowa, celem ustalenia czy dany przewóz podlega, czy też jest zwolniony z obowiązku posiadania odpowiedniego zezwolenia.

Ponadto należy wskazać, iż prowadzenie ukierunkowanych działań kontrolnych przełożyło się na znaczny wzrost udziału kontroli wobec przewoźników zagranicznych w stosunku do wszystkich kontroli i kształtowało się na poziomie 51% w lipcu 2024 r., 47% w czerwcu 2024 r., 51% w maju 2024 r., podczas gdy jeszcze w lutym 2024 r. udział ten wynosił 26%.

Jak poinformowano, szczególnym i celowym działaniem kierownictwa Inspekcji Transportu Drogowego było podjęcie takich czynności kontrolnych, które nie tylko będą ukierunkowane na osiągnięcie statystycznego wskaźnika 50% kontroli przewoźników zagranicznych, ale również na precyzyjne podjęcie działań kontrolnych dotyczących przestrzegania przepisów przez przewoźników z krajów trzecich.

Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że w zakresie wyników samych działań kontrolnych, liczba kontroli ukierunkowanych na nierówną konkurencję ze strony przewoźników z Ukrainy, wzrosła o ponad 200% do analogicznego okresu roku ubiegłego. Dodatkowo znacząco wzrosła liczba stwierdzonych naruszeń, na dowód czego przedstawiam następujące porównanie danych bieżących (z roku 2024) do analogicznego okresu roku 2023:

- liczba wydanych decyzji skutkujących nałożeniem kary finansowej na przewoźników drogowych z Ukrainy wynosi 1326 (ponad 6 tysięcy naruszeń), co przełożyło się na zwiększenie ich o 242% (do analogicznego okresu 2023 r.);
- liczba nałożonych mandatów karnych na kierowców z Ukrainy w zakresie przestrzegania przepisów transportowych wynosi 6369, co oznacza ich zwiększenie o ponad 150% (do analogicznego okresu 2023 r.);
- liczba nałożonych mandatów karnych na kierowców z Ukrainy w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego wynosi 1312, co oznacza ich zwiększenie o 221% (do analogicznego okresu 2023 r.);
- liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych za naruszenia stanu technicznego pojazdów z Ukrainy wynosi 644, co skutkuje eliminacją o 220 % więcej niesprawnych pojazdów (do analogicznego okresu 2023 r.).

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.