



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.35.2024
Warszawa, 31 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 1981 posła na Sejm RP Norberta Pietrykowskiego w sprawie postępu prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, poniżej przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie informuję, że w wyniku zmiany zakresu regulacji, nastąpiła zmiana nazwy projektu ustawy na *projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe*. Wskazany projekt jest wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD 18.

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe* (UD 18), z uwagi na istotne zmiany jakich dokonano w projekcie ustawy, został w dniu 19 grudnia 2024 r. skierowany do ponownych konsultacji publicznych oraz uzgodnień międzyresortowych. Na przedstawienie ewentualnych uwag i opinii do *projektu ustawy* został wyznaczony czternastodniowy termin.

W ramach prac nad *projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe* (UD 18) resort infrastruktury poddał pod dyskusję możliwość przyjęcia rozwiązań, które pozwoliłyby polskim przewoźnikom drogowym wykonującym transport drogowy na dostosowanie do zmieniających się realiów prowadzenia działalności gospodarczej w obliczu stale rosnących kosztów pracy.

Wskazany *projekt ustawy* realizuje główne postulaty zgłaszane przez branżę przewoźników drogowych m.in. w zakresie:

- 1) szczegółowego określenia obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako pośrednicy przy przewozie rzeczy, spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów, zlecający przewozy drogowe rzeczy;
- 2) doprecyzowania kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy;
- 3) zmiany przepisów dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie transportu drogowego;

- 4) skrócenia terminów zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi przewozu drogowego rzeczy;
- 5) rozszerzenia odpowiedzialności pośrednika przy przewozie rzeczy, spedytora, nadawcy lub podwykonawców tych podmiotów za wypłatę należności dla przewoźnika drogowego za realizację zleconego przewozu;
- 6) tymczasowego zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców.

Aktualnie analizowane są możliwości wprowadzenia rozwiązania pomocowego polegającego na, postulowanym przez środowisko, czasowym zmniejszeniu obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne dla kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy.

Proponowane w *projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe* (UD 18) rozwiązanie przewiduje, m.in. że w drodze odstępstwa od art. 26g pkt 1 ustawy o czasie pracy kierowców, w okresie 12 miesięcy w skład przychodu kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stanowiącego podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 497), nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób, stanowiący podstawę wymiaru składek, nie może być niższy od kwoty minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w ustawie z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2020 r. poz. 2207 i z 2023 r. poz. 1667).

Projektowane przepisy mają stanowić tymczasowy mechanizm osłonowy dla branży transportowej, który pozwoli polskim przewoźnikom drogowym dostosować się do dynamicznie zmieniających się realiów prowadzenia działalności transportowej. Jednakże należy zaznaczyć, że kluczowa przy dalszym procedowaniu tego rozwiązania jest zgoda Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministra Finansów.

Należy podkreślić, że precyzyjne określenie obowiązków pośredników przy przewozie rzeczy, spedytorów, nadawców lub podwykonawców tych podmiotów w procesie zlecenia przewozu drogowego przedsiębiorcom transportu drogowego przewiduje się we wspomnianym powyżej *projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe* (UD 18).

Zgodnie z założeniami tego projektu, wskazane podmioty przed zleceniem przewozu drogowego, będą obowiązane do sprawdzenia posiadania przez przedsiębiorcę, który będzie realizował zlecony przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania transportu drogowego. Ponadto, pośrednicy przy przewozie rzeczy, spedytorzy i podwykonawcy, przed zleceniem przewozu drogowego, będą zobowiązani do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowego dokumentu potwierdzającego to zlecenie.

W ramach ww. *projektu ustawy* przewiduje się także wprowadzenie, postulowanego przez branżę transportową skrócenia terminu zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie przewozu rzeczy do 14 dni. Jednocześnie strony będą mogły przedłużyć termin zapłaty świadczenia pieniężnego do 30 dni. Skrócenie terminów płatności przewoźnikom

drogowym za wykonaną pracę przewozową pozwoli na zachowanie większej płynności finansowej firm transportowych, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy.

Projektowane przepisy przewidują również wprowadzenie odpowiedzialności pośrednika przy przewozie rzeczy, spedytora, nadawcy lub podwykonawców tych podmiotów za wypłatę należności dla przewoźnika drogowego za realizację zleconego przewozu. Przewoźnik drogowy będzie mógł dochodzić tego roszczenia po upływie terminu zapłaty wynikającego z ustawy lub umowy przewozu. Przepis ten będzie stanowił dodatkowy mechanizm ochronny dla przewoźników drogowych przed nieuczciwymi podmiotami zlecającymi przewozy.

Ponadto resort infrastruktury prowadzi inne działania mające na celu wsparcie przewoźników drogowych. W wyniku starań i wysiłków resortu infrastruktury, Komisja Europejska wraz z państwami członkowskimi UE uzgodniła, że przez dwa pierwsze miesiące, czyli od dnia 1 stycznia do dnia 28 lutego 2025 r., kierowcy i przewoźnicy drogowi wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe po terytorium Unii Europejskiej nie będą karani za brak zainstalowanego w pojeździe tachografu inteligentnego wersji drugiej. Właściwe służby kontrolne w tym okresie mają ograniczyć się do edukowania kierowców o obowiązku wymiany tachografów na najnowsze urządzenia rejestrujące.

Resort infrastruktury prowadzi również prace nad przeprowadzeniem reformy Inspekcji Transportu Drogowego. Należy wskazać, że zmiany zasad funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego zostaną podzielone na dwa etapy, a mianowicie tzw. „odziespolenie”, czyli wyłączenie Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego ze struktur wojewódzkiej administracji zespolonej i zorganizowanie całej Inspekcji Transportu Drogowego w ramach administracji niezespolonej podległej Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, a następnie przekształcenie jej w służbę mundurową.

W znajdującym się obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych projekcie zmiany ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych ustaw (UD68) przewiduje się zwiększenie efektywności zarządzania Inspekcją Transportu drogowego poprzez skonsolidowanie i ujednolicenie równolegle funkcjonujących zasobów Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego oraz zniesienie dualizmu ich podległości.

Ponadto, przedmiotowy projekt wprowadza zmiany w zakresie podziału zadań pomiędzy organami Inspekcji Transportu Drogowego oraz nadaje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego dodatkowe uprawnienia mające na celu zwiększenie nadzoru nad rynkiem transportu drogowego i kontrolą przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi.

W drugim etapie planuje się stworzenie w drodze odrębnej ustawy, w miejsce dotychczasowej Inspekcji Transportu Drogowego, jednolitego, umundurowanego, transparentnego w swoim działaniu korpusu Służby Transportu Drogowego.

Projektowana regulacja w sposób kompleksowy ureguje charakter i rolę, kompetencje oraz kwestie z zakresu struktury organizacyjnej oraz zapewnienia odpowiedniego

potencjału kadrowego ww. formacji, co przyczyni się do skuteczniejszej ochrony rynku transportowego w Polsce.

Wejście w życie ustawy z dnia 25 września 2024 r. o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2024 r. poz. 1544), pozwoliło na zwiększenie efektywności kontroli przewoźników zagranicznych. W ustawie tej nastąpiło przyspieszenie wejścia w życie elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych w ramach systemu SENT (System Elektronicznego Nadzoru Transportu), która dotyczy przewoźników zagranicznych spoza UE wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy.

Obowiązek rejestracji w systemie SENT dotyczy:

- od 1 listopada 2024 r. przewoźników, którzy nie mają siedziby w państwie członkowskim UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim EFTA, a
- od 1 stycznia 2025 r. będzie również dotyczył przewoźników z innych państw członkowskich UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państw członkowskich EFTA.

Obowiązkiem tym zostali objęci przewoźnicy drogowi, którzy wykonują na terenie Polski przewóz drogowy do lub z państwa spoza UE na podstawie zezwolenia wymaganego przepisami umowy międzynarodowej wiążącej Polskę i to państwo.

Zmiany w systemie SENT to odpowiedź na postulaty zgłaszane przez środowisko przewoźników, którzy organizowali protesty przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą. Zmiana przepisów pozwoli na skuteczniejsze monitorowanie i kontrolowanie podmiotów zagranicznych, co przyczyni się do ochrony polskich przewoźników drogowych przed nieuczciwą konkurencją.

W marcu 2024 r. gdy należało podjąć przez UE decyzję w zakresie dalszego – po 30 czerwca 2024 r. - funkcjonowania umowy z UE-Ukraina z 29 czerwca 2022 r. w sprawie przewozów drogowych towarów okazało się, że większość państw członkowskich opowiada się za przedłużeniem tej umowy sprawie transportu drogowego towarów.

Z tego względu strona polska podjęła aktywne działania, aby okres przedłużenia umowy był jak najkrótszy. Ponadto, w wyniku zdecydowanych działań Ministerstwa Infrastruktury, wspieranych przez MSZ i Stałe Przedstawicielstwo RP przy Unii Europejskiej, Komisja Europejska opracowała mandat negocjacyjny i prowadziła negocjacje ze stroną ukraińską w sprawie rewizji istniejącego aktu prawnego.

W dniu 20 czerwca 2024 r. została podpisana Umowa między Unią Europejską a Ukrainą zmieniająca Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. Dokument podpisano w języku ukraińskim i w językach państw członkowskich UE.

Umowa pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą została uzupełniona o wiele zagadnień, które zostały zgłoszone Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Infrastruktury, w wyniku konsultacji ze środowiskiem polskich przewoźników drogowych. Pozwalają one m.in.

na odpowiednie monitorowanie stosowania umowy, pod kątem realizacji jej celów. Zmiany wprowadzone do umowy przewidują:

- informowanie przez Ukrainę o wszelkich środkach wprowadzonych w celu przedłużenia ważności wydanych przez Ukrainę dokumentów kierowcy;
- obowiązek posiadania w pojeździe uwierzytelnionego odpisu lub wyciągu z zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego towarów;
- obowiązek udokumentowania, że przejazd bez ładunku odbywa się w połączeniu z przewozem wykonywanym na podstawie tej umowy;
- oznaczenie pojazdu wykonującego przewóz na podstawie tej umowy odpowiednią naklejką;
- monitorowanie przestrzegania przez kierowców przepisów, w tym identyfikacja przewoźników łamiących przepisy;
- wzajemną pomoc obu stron w celu egzekwowania przepisów tej umowy;
- nowe uprawnienia dla Wspólnego Komitetu w zakresie możliwości zawieszenia umowy;
- powołanie grupy ad hoc ds. praktycznego wdrażania umowy;
- wprowadzenie przepisów umożliwiających całkowite lub częściowe zawieszenie umowy.

Po przyjęciu na forum Unii Europejskiej decyzji o podpisaniu, w imieniu Unii Europejskiej i tymczasowym stosowaniu umowy zmieniającej Umowę z dnia 29 czerwca 2022 r. między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, Minister Infrastruktury wydał oświadczenie. W oświadczeniu tym wskazał, że dotychczasowe funkcjonowanie Umowy między UE a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów doprowadziło do negatywnych skutków dla polskiej branży transportu drogowego i pogłębienia nierównych warunków wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. W tym kontekście Minister Infrastruktury zadeklarował, że strona polska będzie dokładnie analizować sytuację na rynku transportu drogowego, szczególnie w kontekście wprowadzonych do Umowy zmian. W przypadku zaistnienia odpowiednich przesłanek Polska rozważy wystąpienie z wnioskiem o wykorzystanie instrumentów ochrony przewidzianych w zmienionej Umowie.

Przygotowana przez resort infrastruktury ustawa z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1855) wdrożyła dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącą zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

Ustawa zmniejsza ograniczenia w użytkowaniu pojazdów ciężarowych przez przedsiębiorców transportu drogowego. Do chwili wejścia w życie ww. ustawy dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz zaświadczenia na niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy przedsiębiorca musiał dysponować pojazdem zarejestrowanym w Polsce.

Po wejściu w życie ustawy polski przedsiębiorca będzie mógł czasowo wynająć pojazd zarejestrowany za granicą bez obowiązku jego rejestracji w Polsce.

Mając na uwadze trudną sytuację polskiej branży transportu drogowego oraz duże zróżnicowanie wśród podmiotów na rynku transportowym w kraju, gdzie przeważają małe i średnie podmioty gospodarcze, Ministerstwo Infrastruktury wdrażając dyrektywę starało się w jak największym stopniu uwzględnić powyższe uwarunkowania. Przyjęto rozwiązania, uwzględniające interesy całej branży transportu drogowego.

Ustalono możliwość czasowego korzystania przez przedsiębiorców prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu na terytorium innego państwa członkowskiego UE, pod warunkiem, że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez:

- a) 3 kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy;
- b) 2 kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy (przewozu na potrzeby własne).

Warto wskazać, że resort infrastruktury prowadzi również inne działania mające na celu wsparcie polskich przewoźników drogowych oraz na bieżąco prowadzi dialog z branżą transportu drogowego. Pozwala to na szybkie reagowanie w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu