



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-86-24

Druk nr 752

Warszawa, 23 października 2024 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 i 1544) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 w zdaniu pierwszym w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1).”;

- 2) w art. 4:

- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) krajowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju oraz pojazdami najmowanymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży, a także cała trasa znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

¹⁾ Niniejsza ustawa:

- 1) wdraża 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 (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1);
- 2) służy stosowaniu:
- a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17),
- b) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22).

b) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) przewóz kabotażowy – przewóz:

- a) kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.²⁾),
- b) kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.³⁾),
- c) wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego mającego siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,
- d) wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem samochodowym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu za granicą, innym niż pojazd najmowany;”,
- c) w pkt 19a skreśla się wyrazy „(Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.)”,
- d) w pkt 22 w lit. e skreśla się wyrazy „(Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.)”,
- e) w pkt 24 w części wspólnej kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25 w brzmieniu:

„25) pojazd najmowany – pojazd zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) –

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 5, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 4, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 272 z 16.10.2015, str. 15.

strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, który za wynagrodzeniem i na czas określony jest przekazywany do dyspozycji przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy rzeczy, międzynarodowy transport drogowy rzeczy, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy lub niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, na podstawie umowy z przedsiębiorcą udostępniającym ten pojazd.”;

3) w art. 7a:

a) w ust. 2 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) w przypadku pojazdu najmowanego – określenie rodzaju i liczby pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania transportu drogowego;”;

b) w ust. 3 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) dokumenty, o których mowa w art. 11d ust. 2 – w przypadku wykorzystywania do wykonywania transportu drogowego pojazdu najmowanego;”;

4) w art. 11a w ust. 1 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem sytuacji, o której mowa w art. 11d ust. 1 – w przypadku przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

5) po art. 11c dodaje się art. 11d i art. 11e w brzmieniu:

„Art. 11d. 1. Dopuszcza się wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym przez przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pod warunkiem że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez:

- 1) trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego transportu drogowego rzeczy lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy;
- 2) dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy lub niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.

2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, potwierdza się przez przedstawienie, w formie pisemnej w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, umowy najmu pojazdu lub poświadczonego wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego i najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu najmowanego.

3. Umowę najmu pojazdu lub poświadczony wyciąg z tej umowy, o których mowa w ust. 2, przedkłada się w języku polskim.

4. Numer rejestracyjny pojazdu najmowanego jest wpisywany do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zgodnie z art. 16 ust. 2 lit. g rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Przepisy art. 16 ust. 2 akapit trzeci i piąty oraz ust. 3 i 4 tego rozporządzenia stosuje się odpowiednio.

5. Do pojazdów najmowanych nie stosuje się przepisu art. 73aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 11e. 1. Dopuszcza się korzystanie z pojazdu najmowanego lub pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorców mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu wykonywania przewozów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pod warunkiem że:

- 1) pojazd jest używany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, jeżeli przepisy te mają zastosowanie do wykonywanego przewozu;
- 2) umowa dotyczy wyłącznie najmu pojazdu bez kierowcy i nie towarzyszy jej umowa o świadczenie usług zawarta z tym samym przedsiębiorcą dotycząca kierowców lub personelu towarzyszącego;
- 3) pojazd jest prowadzony przez personel przedsiębiorcy będącego najemcą pojazdu;
- 4) pojazd pozostaje w wyłącznej dyspozycji przedsiębiorcy użytkującego pojazd przez cały okres obowiązywania umowy najmu.

2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, potwierdza się przez przedstawienie w postaci papierowej lub elektronicznej:

- 1) w przypadku gdy kierowca nie jest najemcą pojazdu – umowy o pracę kierowcy lub poświadczonego wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub

imię i nazwisko pracodawcy, nazwisko pracownika oraz datę i okres obowiązywania umowy, lub ostatniej karty płacy;

- 2) dokumentów, o których mowa w art. 11d ust. 2.”;
- 6) w art. 15a ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń bierze się pod uwagę wagę naruszenia, czas oraz liczbę pojazdów wykonujących operacje transportowe, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.

3. Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w przeliczeniu na pojazd na rok w danym przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury, o której mowa w ust. 1.”;
- 7) w art. 33 w ust. 6:
 - a) w pkt 2 wyrazy „art. 6 ust. 1 pkt 2” zastępuje się wyrazami „art. 39a ust. 1 pkt 1–4”;
 - b) w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w przypadku pojazdu najmowanego – określenie rodzaju i liczby pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy, wraz z dokumentami, o których mowa w art. 11d ust. 2.”;
- 8) w art. 54:
 - a) w ust. 2 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) opracowuje, co dwa lata, we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, o której mowa w art. 10a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Główny Inspektor Transportu Drogowego raz na dwa lata przedkłada Radzie Ministrów, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu, jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 30 listopada.”;

c) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu:

„5. Jednolita krajowa strategia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, uwzględnia kontrole przeprowadzane przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz funkcjonariuszy Policji i Służby Celno-Skarbowej.

6. Główny Inspektor Transportu Drogowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana.

7. Minister właściwy do spraw transportu, w terminie do dnia 31 grudnia, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, po uzgodnieniu jej treści z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”;

9) w art. 83 w ust. 3a wyrazy „o których mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 3”;

10) w art. 87 w ust. 1 pkt 3 w lit. k średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. l w brzmieniu:

„l) dokumenty, o których mowa w art. 11d ust. 2 lub w art. 11e ust. 2 – jeżeli są wymagane;”;

11) w art. 90a:

a) w ust. 1 po pkt 2a dodaje się pkt 2b w brzmieniu:

„2b) w zakresie, o którym mowa w art. 17 ust. 3 zdanie drugie i trzecie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następnego;”;

b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:

„2c. Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego.”;

12) w art. 92a w ust. 2 wyrazy „200 złotych” zastępuje się wyrazami „50 złotych”;

13) w załączniku nr 3 do ustawy w lp. 1 po pkt 1.5 dodaje się pkt 1.5a i 1.5b w brzmieniu:

1.5a. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5000	
1.5b. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5000	

Art. 2. W terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w art. 54 ust. 2 pkt 5a ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 3. 1. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń, o których mowa w art. 19 ust. 1 i art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do postępowań administracyjnych w zakresie uzyskania zaświadczenia, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym ma na celu m.in. wdrożenie do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą (UE) 2022/738”.

Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 82, z późn. zm.) stanowiła, że państwa członkowskie nie były zobowiązane do zezwalania na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie siedziby najmującego przedsiębiorstwa. Polska dotychczas nie wprowadziła możliwości korzystania z takich pojazdów na swoim terytorium przez przedsiębiorców mających siedzibę w innych państwach członkowskich.

Dyrektywa (UE) 2022/738 stanowi natomiast, że państwa członkowskie nie powinny móc ograniczać użytkowania na swoim terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, jeżeli pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymogami bezpieczeństwa i innymi obowiązkowymi normami któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz – jeśli jest to pojazd wymagający uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącym wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009” – jeżeli został zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą takiego uwierzytelnionego wypisu.

Korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby ułatwi niewątpliwie reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z niezbędnymi wymogami bezpieczeństwa oraz zapewnieniu odpowiednich warunków pracy kierowcom.

Mając powyższe na uwadze, w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, zostaną wprowadzone przepisy umożliwiające korzystanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich z pojazdów najmowanych.

Ponadto przepisy dyrektywy (UE) 2022/738 zobowiązują państwa członkowskie do wprowadzenia środków niezbędnych do zapewnienia, aby przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów. W związku z tym jednym z elementów wdrożenia do krajowego porządku prawnego wskazanej dyrektywy jest umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Termin implementacji ww. dyrektywy do prawa krajowego został wyznaczony do 6 sierpnia 2023 r.

Ponadto przez nowelizację ustawy o transporcie drogowym nastąpi pełne wdrożenie art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17), w którym dodano art. 10a do rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Zgodnie art. 10a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 – państwa członkowskie m.in. zapewniają, aby na ich terytorium była stosowana spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów kabotażowych. Strategia ta ma skupiać się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.). Ponadto każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy ww. 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. W związku z tym w ustawie o transporcie drogowym w art. 54 w ust. 2 dodaje się pkt 5a, co wypełni obowiązki nałożone na państwa członkowskie w ramach art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Szczegółowy opis wprowadzanych zmian.

W art. 1 pkt 1 projektu ustawy wprowadzono zmianę polegającą na dodaniu w odnośniku nr 1, po pkt 10 pkt 11 w brzmieniu: „dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1).

Art. 1 pkt 2 lit. a projektu ustawy (art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym). Wskazana zmiana ma na celu zmianę pojęcia „krajowego transportu drogowego”. Zgodnie z definicją krajowego transportu drogowego jest to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju oraz pojazdami najmowanymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia i zakończenia przejazdu, a także droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Tym samym jest niezbędne dokonanie zmiany pojęcia krajowego transportu drogowego przez dodanie możliwości wykonywania krajowych przewozów drogowych rzeczy pojazdem najmowanym.

Art. 1 pkt 2 lit. b projektu ustawy (art. 4 pkt 12 ustawy o transporcie drogowym). Wprowadzony przepis przewiduje zmianę pojęcia przewozu kabotażowego i ma na celu dostosowanie przepisów krajowych do obecnych przepisów prawa unijnego. Mając na uwadze, że przewóz kabotażowy został zdefiniowany w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 oraz w art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009”, w ustawie odwołano się wprost do tych przepisów. Jednocześnie wskazano, że przewóz kabotażowy to także przewóz wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego mającego siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Należy bowiem mieć na uwadze, że kabotaż mogą regulować także wiążące Polskę umowy międzynarodowe, jak również sama ustawa dopuszcza możliwość wydania podmiotowi zagranicznemu mającemu siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie

Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zezwolenia na przewóz kabotażowy. Nowe brzmienie definicji przewozu kabotażowego pozwoli również na uniknięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych związanych ze stosowaniem przepisów dotyczących użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

Art. 1 pkt 2 lit. c i d projektu ustawy (art. 4 pkt 19a i pkt 22 lit. e ustawy o transporcie drogowym). Zmiana ma charakter porządkujący i polega na usunięciu w art. 4 pkt 19 i w pkt 22 lit. e ustawy o transporcie drogowym publikatora rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 oraz rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w związku ze zmianą w art. 4 pkt 12 lit. a i b ustawy o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 2 lit. e projektu ustawy (dodanie w art. 4 ustawy o transporcie drogowym pkt 25). Wskazana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy o transporcie drogowym pojęcia pojazdu najmowanego, przez które rozumie się pojazd zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, który za wynagrodzeniem i na czas określony jest przekazywany do dyspozycji przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy rzeczy, międzynarodowy transport drogowy rzeczy, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy lub niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, na podstawie umowy z przedsiębiorcą udostępniającym ten pojazd. Dyrektywa 2006/1/WE stanowi, że państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów.

W związku z tym, jest zasadne dodanie wskazanej definicji do ustawy o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 3 lit. a i b projektu ustawy (zmiana brzmienia art. 7a ustawy o transporcie drogowym). Mając na uwadze projektowany przepis art. 11d ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, jest zasadne wprowadzenie obowiązku dokumentowania najmu pojazdu zarejestrowanego w UE na etapie zgłoszenia pojazdu do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej lub zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne. Organ udzielający uprawnienia przewozowego będzie mógł wówczas zweryfikować, czy umowa spełnia kryteria podane w ustawie na etapie zgłoszenia pojazdu przez przewoźnika, co umożliwi wyjaśnienie ewentualnych wątpliwości lub – w razie

niespełnienia wymogów – odmowę dokonania czynności. W związku z tym projekt ustawy zakłada dokonanie zmiany w art. 7a ustawy o transporcie drogowym, w którym są wymienione m.in. wymagane dokumenty, jakie należy dołączyć do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. W ramach powyższej zmiany wskazano również, że w przypadku pojazdu najmowanego należy określić rodzaj i liczbę pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania transportu drogowego.

Art. 1 pkt 4 projektu ustawy (zmiana brzmienia art. 11a pkt 2 ustawy o transporcie drogowym). Wskazana zmiana wynika z implementacji do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2006/1/WE, która nakazała państwom członkowskim Unii Europejskiej lub państwom członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronom umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym umożliwienie wykorzystywania przez przedsiębiorców transportu drogowego w prowadzonej działalności pojazdów najmowanych zarejestrowanych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzone zmiany w art. 11a umożliwią przedsiębiorcom posiadającym zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową na korzystanie w prowadzonej działalności gospodarczej z pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. Jednocześnie numer rejestracyjny pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego będzie podlegał wpisowi do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.).

Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (dodanie art. 11d i art. 11e do ustawy o transporcie drogowym). Przez wskazaną zmianę ustanowiony zostanie zamknięty katalog przesłanek, zgodnie z którymi jest dopuszczone wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. Wprowadzone ograniczenia w tym zakresie są zgodne z postanowieniami dyrektywy (UE) 2022/738.

W związku z tym będzie możliwość wykonywania transportu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy przez przedsiębiorcę posiadającego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, pod warunkiem że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez:

- 1) trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego transportu drogowego rzeczy lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy;
- 2) dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy lub niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.

Jednocześnie zgodnie z projektowanym przepisem do pojazdów najmowanych nie stosuje się przepisu art. 73aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Spełnienie warunków, określonych w dodanym do ustawy o transporcie drogowym art. 11d ust. 1, przedsiębiorca będzie obowiązany potwierdzić przez przedstawienie, w formie pisemnej w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, umowy najmu pojazdu lub poświadczonego wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego i najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu.

Warto wskazać, że umowa najmu lub poświadczony wyciąg z umowy będą musiały być przedłożone w języku polskim, co ułatwi organom udzielającym uprawnień przewozowych weryfikację i procedowanie spraw w tym zakresie.

Przez dodawany do ustawy o transporcie drogowym art. 11e zostaną określone zasady korzystania z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem któregoś państwa członkowskiego przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim w celu wykonywania przewozów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 1 pkt 6 projektu ustawy (zmiana brzmienia art. 15a ust. 2 i 3 ustawy o transporcie

drogowym). Zgodnie z obowiązującym art. 15a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń bierze się pod uwagę czas, wagę naruszenia oraz średnią liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8, z późn. zm.).

Jak wskazano powyżej, przez przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22), dokonano zmiany treści załącznika nr II ww. rozporządzenia (UE) 2016/403. W wyniku wskazanej zmiany, w załączniku nr II rozporządzenia (UE) 2016/403, przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń, czynnik – liczba kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok) określony w pkt 1 lit. c zastąpiono czynnikiem „liczba pojazdów wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok)”.

W ramach prac legislacyjnych dotyczących ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209) resort infrastruktury brał pod uwagę trwające prace związane z procedowaniem ww. rozporządzenia (UE) 2022/694 w kontekście zmiany treści załącznika II. Niemniej jednak z uwagi na fakt, że ww. rozporządzenie (UE) 2022/694 zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 3 maja 2022 r. i weszło w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu, ww. ustawa nie uwzględniła zmian wynikających z jego przyjęcia. W związku z tym przez zmianę brzmienia art. 15a ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym nastąpi dostosowanie przepisów ustawy o transporcie drogowym do przepisów unijnych zawartych w ww. rozporządzeniu (UE) 2016/403.

Art. 1 pkt 7 projektu ustawy (zmiana w art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie drogowym). Wskazana zmiana ma na celu dodanie do katalogu dokumentów, jakie przewoźnik drogowy jest obowiązany przedłożyć do organu wydającego zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne, w przypadku używania pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub

dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, informacji o rodzaju i liczbie pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy, wraz z dokumentami, o których mowa w art. 11d ust. 2 ustawy o transporcie drogowym (umowę najmu albo poświadczony wyciąg z tej umowy). Ponadto w zakresie zmienianego art. 33 ust. 6 pkt 2 niezbędne było zastąpienie dotychczas przywołanego art. 6 ust. 1 pkt 2, art. 39a ust. 1 pkt 1–4, który to zawiera wyczerpujący katalog warunków, jakie musi spełnić kierowca, aby mógł zostać zatrudniony przez przedsiębiorcę lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy.

Art. 1 pkt 8 projektu ustawy (dodanie w art. 54 w ust. 2 pkt 5a ustawy o transporcie drogowym) stanowi wypełnienie obowiązków nałożonych na państwa członkowskie wynikających z art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Zgodnie z art. 10a ww. rozporządzenia państwa członkowskie m.in. zapewniają, aby na ich terytorium była stosowana spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów kabotażowych. Strategia ta ma skupiać się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE. Ponadto każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. Przeprowadzona analiza wykazała, że jest zasadne wprowadzenie przepisów zobowiązujących Głównego Inspektora Transportu Drogowego we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. Strategia ta będzie opracowywana co 2 lata.

Jednolita krajowa strategia kontroli przewozów kabotażowych będzie uwzględniała kontrole takich przewozów przeprowadzone przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego i funkcjonariuszy Policji oraz Służby Celno-Skarbowej. W myśl proponowanych przepisów Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do przedłożenia ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowanej jednolitej krajowej strategii kontroli przewozów kabotażowych, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana. Minister właściwy do spraw transportu, w terminie do dnia 31 grudnia, będzie zatwierdzał jednolitą krajową strategię kontroli przewozów kabotażowych w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (art. 1 pkt 8 lit. c projektu ustawy).

W związku z dodaniem do ustawy o transporcie drogowym obowiązku opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, która

będzie oddzielną strategią kontroli od tych już istniejących i nie będzie połączona z jednolitą krajową strategią kontroli przepisów w zakresie kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym ani jednolitą krajową strategią kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, niezbędne jest dokonanie zmiany w art. 54 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym, tak aby wynikało z niego, że Radzie Ministrów jest przedkładana tylko jednolita strategia kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

Art. 1 pkt 9 projektu ustawy (zmiana w art. 83 ust. 3a). Zmiana o charakterze porządkowym. Dodawany przepis ma na celu doprecyzowanie regulacji zawartych w art. 83 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 10 projektu ustawy (dodanie w art. 87 w ust. 1 w pkt 3 lit. l). Wskazana zmiana ma na celu dodanie obowiązku na kierowcę pojazdu samochodowego wykonującego przewóz drogowy rzeczy, w przypadku korzystania z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, okazania podczas kontroli drogowej dokumentów, o których mowa w art. 11d ust. 2 lub w art. 11e ust. 2 (umowa najmu lub poświadczony wyciąg z tej umowy, lub ostatnia karta płacy). Wskazana zmiana wprost wskaże na obowiązki kierującego w tym zakresie.

Art. 1 pkt 11 projektu ustawy (dodanie w art. 90a w ust. 1 pkt 2b). Zgodnie z art. 17 ust. 3 zdanie drugie i trzecie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję Europejską o działaniach kontrolnych w zakresie egzekwowania przepisów przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym na podstawie art. 10a, w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli. Informacje te obejmują liczbę skontrolowanych pojazdów. Zaproponowane przepisy mają na celu wypełnienie wskazanego obowiązku. W związku z tym Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej również dane dotyczące przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

Jednocześnie Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego będą obowiązani przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego. Pozwoli to na uwzględnienie w informacji przekazywanej przez Głównego

Inspektora Transportu Drogowego do Komisji Europejskiej liczby kontroli przeprowadzonych przez wskazane służby kontrolne.

Art. 1 pkt 12 projektu ustawy (zmiana w art. 92a w ust. 2 ustawy o transporcie drogowym). Zgodnie z art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym zarządzający transportem, osoba, o której mowa w art. 7c, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 złotych do 2000 złotych za każde naruszenie.

W myśl art. 92a ust. 8 ustawy o transporcie drogowym wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 2, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2016/403, określa załącznik nr 4 do ustawy.

Ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw do załącznika nr 4 do ustawy o transporcie drogowym zostały dodane naruszenia – lp. 14a i 20. Oba naruszenia są zagrożone karą pieniężną w wysokości 50 zł, jednakże nie została dokonana zmiana art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym określająca dolną granicę jednostkowej kary w wysokości 200 zł.

W związku z powyższym dokonano zmiany brzmienia art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym celem dostosowania dolnej granicy sankcji do wysokości kar pieniężnych za popełnienie naruszeń z lp. 14a i lp. 20 załącznika nr 4 do ustawy o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 13 projektu ustawy (w załączniku nr 3 do ustawy w lp. 1 dodanie pkt 1.5a i 1.5b). Wskazana zmiana polega na ustanowieniu sankcji na przedsiębiorcę za wykonywanie przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym z naruszeniem obowiązku przewidzianego w art. 11d ust. 1 i art. 11e ust. 1.

Art. 2 projektu ustawy nakłada obowiązek opracowania po raz pierwszy jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 3 projektu ustawy zawiera przepisy przejściowe określające, że do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a ustawy o transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Ponadto projekt ustawy przewiduje, że do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń, o których mowa w art. 19 ust. 1 i art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Określono, że ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana ustawa 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, z późn. zm.), 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 2024 r. poz. 806) projekt ustawy 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, z późn. zm.) projekt ustawy został 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 ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata.Rychter@mi.gov.pl Telefon: (22) 630 1240.	Data sporządzenia 19 września 2024 r. Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22). Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. 1539 i 1544). Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC26
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany? Przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą (UE) 2022/738”, wymaga dokonania zmian w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”. Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 82) stanowiła, że państwa członkowskie nie były zobowiązane do zezwalania na użytkowanie najmowanego pojazdu na swoim terytorium, jeżeli pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem państwa członkowskiego innego niż państwo członkowskie siedziby najmującego przedsiębiorstwa. Polska dotychczas nie wprowadziła możliwości korzystania z takich pojazdów na swoim terytorium przez przedsiębiorców mających siedzibę w innych państwach członkowskich. Dyrektywa (UE) 2022/738 stanowi natomiast, że państwa członkowskie nie powinny móc ograniczać użytkowania na swoim terytorium pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, jeżeli pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymogami bezpieczeństwa i innymi obowiązkowymi normami któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz – jeśli jest to pojazd wymagający uwierzytelnionego wypisu z licencji wspólnotowej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.) – jeżeli został zatwierdzony do użytkowania przez państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo ma siedzibę, za pomocą takiego uwierzytelnionego wypisu. Korzystanie z pojazdów najmowanych w dowolnym państwie członkowskim, a nie tylko w państwie członkowskim ich siedziby ułatwi niewątpliwie reakcję na krótkoterminowy, sezonowy lub tymczasowy wzrost zapotrzebowania oraz zastąpienie zepsutych lub uszkodzonych pojazdów, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z niezbędnymi wymogami bezpieczeństwa oraz zapewnieniu odpowiednich warunków pracy kierowcom.

Mając powyższe na uwadze, przez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zostaną wprowadzone przepisy umożliwiające korzystanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorców mających siedzibę w innych państwach członkowskich z pojazdów najmowanych.

Ponadto przepisy dyrektywy (UE) 2022/738 zobowiązują państwa członkowskie do wprowadzenia środków niezbędnych do zapewnienia, aby przedsiębiorstwom mającym siedzibę na ich terytorium umożliwić użytkowanie najmowanych pojazdów do celów transportu drogowego towarów. W związku z tym, jednym z elementów wdrożenia do krajowego porządku prawnego wskazanej dyrektywy jest umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Termin implementacji ww. dyrektywy do prawa krajowego został wyznaczony do 6 sierpnia 2023 r.

Ponadto przez nowelizację ustawy o transporcie drogowym nastąpi pełne wdrożenie art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17). Przez rozporządzenie (UE) 2020/1055 dodano art. 10a do rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Zgodnie z art. 10a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 – państwa członkowskie m.in. zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów kabotażowych. Strategia ta ma skupiać się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.). Ponadto, każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. W związku z tym, w ustawie o transporcie drogowym w art. 54 ust. 2 dodaje się pkt 5a, co wypełni obowiązki nałożone na państwa członkowskie w ramach art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Ponadto nie będą występowały dodatkowe obciążenia dla przedsiębiorców związane z obowiązkiem przedstawienia umowy najmu lub poświadczanego wyciągu z umowy w języku polskim, ponieważ przedsiębiorca będzie zobowiązany do posiadania ww. dokumentów, gdzie może on posiadać je w wersji elektronicznej lub papierowej.

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

Projekt ustawy zakłada m.in.:

- 1) umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W związku z tym ustanowiony zostanie zamknięty katalog przesłanek, zgodnie z którymi dopuszczone będzie wykonywanie przez polskiego przewoźnika drogowego krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. Wprowadzone ograniczenia w tym zakresie będą zgodne z postanowieniami dyrektywy (UE) 2022/738.

W związku z powyższym będzie dopuszczalne wykonywanie transportu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy przez przedsiębiorcę posiadającego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez:

- 1) trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego transportu drogowego rzeczy lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy;
- 2) dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy lub niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy.

Spełnienie powyższych warunków przedsiębiorca będzie obowiązany potwierdzić przez przedstawienie, w formie papierowej lub postaci elektronicznej, umowy najmu lub poświadczanego wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego, najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu.

- 2) umożliwienie korzystania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich z pojazdów najmowanych, co będzie odpowiadało pełnemu wdrożeniu

regulacji zawartych w dyrektywie (UE) 2022/738. Jednocześnie przez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zostaną ustanowione warunki korzystania z takich pojazdów.

- 3) wprowadzenie obowiązku opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. W związku z tym, w ustawie o transporcie drogowym zostaną dokonane stosowne zmiany mające na celu wypełnienie obowiązków nałożonych na państwa członkowskie wynikających z art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Zgodnie z art. 10a ww. rozporządzenia, państwa członkowskie m.in. zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów kabotażowych. Strategia ta ma skupiać się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE. Ponadto każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. Przeprowadzona analiza wykazała, że jest zasadne wprowadzenie przepisów zobowiązujących Głównego Inspektora Transportu Drogowego we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. Strategia ta będzie opracowywana co 2 lata. Jednocześnie kontrole takie będą mogły być prowadzone w ramach kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

Jednolita krajowa strategia kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych będzie uwzględniała kontrole takich przewozów przeprowadzone przez wskazane służby kontrolne, tj. przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego i funkcjonariuszy Policji oraz Służby Celno-Skarbowej. W myśl proponowanych przepisów Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do przedłożenia ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowanej jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana. Minister właściwy do spraw transportu będzie zatwierdzał jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

- 4) dokonanie zmiany pojęcia przewozu kabotażowego zawartego w ustawie o transporcie drogowym. Przez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym zmiana pojęcia przewozu kabotażowego ma na celu dostosowanie przepisów krajowych do obecnych przepisów prawa unijnego. Mając na uwadze, że przewóz kabotażowy został zdefiniowany w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 oraz art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.) w projektowanych przepisach ustawy o transporcie drogowym odwołano się wprost do tych przepisów. Jednocześnie wskazano, że przewóz kabotażowy to także przewóz wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego mającego siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Należy bowiem mieć na uwadze, że kabotaż mogą regulować także wiążące Polskę umowy międzynarodowe, jak również sama ustawa dopuszcza możliwość wydania podmiotowi zagranicznemu mającemu siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zezwolenia na przewóz kabotażowy. Nowe brzmienie definicji przewozu kabotażowego pozwoli również na uniknięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych związanych ze stosowaniem przepisów dotyczących użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

Przeprowadzona analiza zagadnienia wykazała, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie przez dokonanie nowelizacji obowiązującej ustawy.

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

Każde państwo członkowskie odrębnie reguluje wskazane zagadnienie, z uwzględnieniem przepisów UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie musiał uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,

			licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego. Bezpośrednie – Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. Jednocześnie Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej również dane dotyczące przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.
starostowie/prezydenci miast	380	Ustawa o transporcie drogowym	Bezpośrednie – starostowie lub prezydenci miast będą obowiązani uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz zaświadczenia na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego.
wojewódzki inspektor transportu drogowego	16	Ustawa o transporcie drogowym	Bezpośrednie – wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego będą obowiązani przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego.

Komendant Główny Policji	1	Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2024 r. poz. 145, z późn. zm.)	Bezpośrednie – Komendant Główny Policji będzie obowiązany przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego.
Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1	Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.)	Szef Krajowej Administracji Skarbowej będzie obowiązany przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego.
Przedsiębiorcy transportu drogowego rzeczy	103 832	GITD, urzędy marszałkowskie, starostwa	Bezpośrednie – umożliwienie użytkownika pojazdu najmowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę w innym państwie członkowskim, jeżeli pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymogami bezpieczeństwa i innymi obowiązkowymi normami któregośkolwiek państwa członkowskiego.

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

Projekt ustawy został skonsultowany w szczególności z organizacjami społecznymi oraz organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych. Na zgłoszenie uwag został wyznaczony termin 21 dni od dnia otrzymania pisma. Podmioty, do których został przekazany projekt ustawy:

1. Konfederacja Lewiatan;
2. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
3. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
4. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
5. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
7. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
10. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
12. Polska Unia Transportu;
13. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
14. Pracodawcy RP;
15. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
16. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
17. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
18. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
19. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
20. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;

21. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
22. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
23. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
24. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
25. Instytut Transportu Samochodowego;
26. Związek Powiatów Polskich;
27. Rada Dialogu Społecznego.

Wyniki konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z punktu widzenia leasingobiorcy otwarcie rynku użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach przyczyni się do zwiększenia wykorzystania zasobów przez zwiększenie wykorzystania pojazdów oraz poprawę elastyczności i produktywności przedsiębiorstw. Z punktu widzenia leasingodawcy i krajowego rynku finansowego przyjęcie projektu dyrektywy wydaje się być neutralne, ponieważ większość podmiotów finansujących środki trwałe ma zarejestrowaną działalność na terenie Polski. Ponadto polska branża leasingowa jest konkurencyjna i liberalizacja nie powinna mieć większego wpływu na zwiększenie aktywności podmiotów zagranicznych na polskim rynku. Z punktu widzenia zachowania wpływów z podatku od środków transportowych możliwość wynajmowania przez przedsiębiorstwo pojazdów może wpłynąć na wpływy podatkowe z tego tytułu, ponieważ może ograniczyć liczbę własnych (zarejestrowanych), a tym samym opodatkowanych pojazdów. Zaproponowany okres wynajmu – maksymalnie trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu w przypadku wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy bądź dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy, nie powinien wywołać negatywnych skutków podatkowych dla jednostek samorządu terytorialnego. Prowadzenie spraw dotyczących zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub zaświadczeń na wykonywanie przewozów drogowych na potrzeby własne w zakresie pojazdów najmowanych nie powinno stanowić dodatkowego obciążenia dla starostw lub miast na prawach powiatów, ponieważ w ramach dotychczasowej procedury ww. jednostki samorządu terytorialnego wydają już takie zezwolenia lub zaświadczenia i pobierają opłaty administracyjne za wydanie dokumentów. Opłata pobierana za wydanie zezwolenia lub zaświadczenia pokryje w całości koszty zadania nałożonego na starostwa powiatowe oraz miasta na prawach powiatu w zakresie wydania przez starostów zezwoleń lub zaświadczeń uwzględniających pojazdy najmowane zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu zgodnie z prawem innego państwa, ponieważ wydawanie tych zezwoleń lub zaświadczeń nie powinno stanowić dodatkowego

	obciążenia dla powiatów lub miast na prawach powiatu, gdyż będzie wiązało się z pobieraniem stosowych opłat. Niemniej jednak, na etapie projektowania wskazanej ustawy, nie jest możliwe ustalenie, czy przewoźnicy drogowi oraz przedsiębiorcy wykonujący przewozy drogowe na potrzeby własne będą korzystali, a jeżeli tak to w jakiej skali, z pojazdów najmowanych w prowadzonej działalności gospodarczej. W związku z tym, nie ma również możliwości wskazania wpływu wdrażanych rozwiązań na wysokość zobowiązań podatkowych z tytułu podatku od środków transportowych. Zaproponowany okres wynajmu jest zgodny z przepisem art. 3 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/738, gdzie okres najmu jest określony na co najmniej dwa miesiące w danym roku kalendarzowym oraz to państwo członkowskie określa maksymalny czas trwania umowy najmu. Projekt ustawy pierwotnie był wpisany do planu prac pod numerem UC 143 i został zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zwaną dalej „KWRiST”, następnie w związku z dyskontynuacją prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC 143, w związku z dyskontynuacją prac Rządu, projekt ustawy w dniu 22 marca 2024 r. uzyskał numer UC 26. Przedmiotowy projekt (UC 26) był rozpatrywany na posiedzeniu KWRiST w dniu 31 lipca 2024 r. Projekt uzyskał negatywną opinię KWRiST z przyczyn niezwiązanych z zakresem przedmiotowych zmian, lecz z powodu niepodwyższania opłat za wydawanie dokumentów komunikacyjnych. Z informacji pozyskanych z państw członkowskich wynika, że np. w Słowacji obowiązuje maksymalnie 6-miesięczny okres najmu, w Niemczech nie planuje się wdrożenia art. 3 ust. 2 pkt a dyrektywy. Natomiast w Austrii nie skorzystano z możliwości ograniczenia maksymalnego czasu użytkowania pojazdów najmowanych. Jednocześnie projektowana regulacja nie będzie rodziła skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530) dla jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Infrastruktury.
--	---

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							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców. Projekt ustawy nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze. Wprowadzone zmiany w art. 11a ustawy o transporcie drogowym zakładają zniesienie wobec przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową ograniczenia w postaci nakazu wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej pojazdów zarejestrowanych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dopuszczając używanie takich pojazdów w przypadku ich najmu. Wprowadzone zmiany pozwalające przedsiębiorcom przez pewien okres na wykonywanie transportu drogowego rzeczy						

		lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności na rynku transportowym.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu			
☐ nie dotyczy			
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Projekt ustawy nakłada na Głównego Inspektora Transportu Drogowego obowiązek opracowania we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej jednolitej krajowej strategii kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych. Strategia ta będzie opracowywana co 2 lata. Jednolita krajowa strategia kontroli przewozów kabotażowych będzie uwzględniała kontrole takich przewozów przeprowadzone przez wszystkie uprawnione służby kontrolne, tj. przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji oraz Służby Celno-Skarbowej. Jednocześnie Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego będą obowiązani przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego. Przepisy ustawy również zobowiązują Głównego Inspektora Transportu Drogowego do przekazania do Komisji Europejskiej danych dotyczących przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następnego. Wprowadzone zmiany pozwalające przedsiębiorcom przez pewien okres na wykonywanie transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego nie wpłyną na dodatkowe niż dotychczas formalności związane z uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej lub zaświadczenia na niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	
		☐ informatyzacja ☐ zdrowie	
Omówienie wpływu		Regulacja nie niesie ze sobą skutków społecznych. Wpłynie ona neutralnie na obywateli, precyzując możliwości najmu pojazdów bez kierowcy na terytorium UE.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Nie przewiduje się dokonania ewaluacji efektów projektu.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak.			

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie
drogowym (UC26)

Ministerstwo Infrastruktury
wrzesień, 2024 r.

Spis treści

1.	Zagadnienia ogólne	3
1.1.	Podstawa prawna.....	3
1.2.	Podmiot odpowiedzialny za organizację konsultacji publicznych	3
1.3.	Cel konsultacji publicznych	3
1.4.	Organizacja procesu konsultacji publicznych	3
1.5.	Forma zgłaszania oraz zbierania uwag	4
2.	Podsumowanie konsultacji publicznych	4
2.1.	Ogólne informacje	4
2.2.	Zgłoszone uwagi	5
2.3.	Podsumowanie.....	6
3.	Wnioski z konsultacji publicznych	6
4.	Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.....	6
5.	Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.....	6

1. Zagadnienia ogólne

1.1. Podstawa prawna

Stosowanie do § 51 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC26) zwany dalej „projektem ustawy (poprzedni tytuł: projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym) został poddany procesowi konsultacji publicznych w dniach 21 kwietnia – 12 maja 2024 r. Przyjęcie ustawy wynika z potrzeby wdrożenia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

1.2. Podmiot odpowiedzialny za organizację konsultacji publicznych

Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt ustawy, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury zwane dalej „Ministerstwem”. Komórką organizacyjną odpowiedzialną w ramach Ministerstwa za konsultacje jest Departament Transportu Drogowego.

1.3. Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu ustawy szerokiemu gronu odbiorców:

- stowarzyszeniom,
- organizacjom branżowym,
- Instytutowi Transportu Samochodowego,
- przedstawicielom samorządów.

1.4. Organizacja procesu konsultacji publicznych

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych w dniu 21 kwietnia 2024 r. jednocześnie został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny (numer UC26). Projekt ustawy skierowano także bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych:

1. Konfederacja Lewiatan;
2. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
3. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
4. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
5. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
7. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;

10. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
12. Polska Unia Transportu;
13. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
14. Pracodawcy RP;
15. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
16. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
17. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
18. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
19. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
20. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
21. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
22. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
23. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
24. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
25. Instytut Transportu Samochodowego;
26. Związek Powiatów Polskich;
27. Rada Dialogu Społecznego.

1.5. Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty, zapewniający możliwość wyrażenia swojej opinii przez podmioty i instytucje zainteresowane problematyką najmu pojazdów przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innym państwie członkowskim. Uwagi były zgłaszane do Ministerstwa w formie:

- korespondencji za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: sekretariatDTD@mi.gov.pl,
- przesyłając drogą pocztową na adres kancelarii Ministerstwa.

2. Podsumowanie konsultacji publicznych

2.1. Ogólne informacje

Uwagi do projektu ustawy w ramach procedury konsultacji publicznych można było zgłaszać od 21 kwietnia 2024 r. do 12 maja 2024 r.

We wskazanym terminie wpłynęły 4 pisma, tj. w dniu 10 maja pismem W/2024/00371/DTR-TR/ACH z dnia 7 maja 2024 r. uwagi Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz po terminie zgłaszania uwag w dniu 15 maja 2024 r., pismem z dnia 10 maja 2024 r. Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Ze względu na merytoryczny charakter uwag, zostały one przeanalizowane i rozpatrzone podczas przygotowywania projektu ustawy.

Instytut Transportu Samochodowego (pismem CTT.070.4.669.2024 z 29 kwietnia 2024 r.) oraz Porozumienie Zielonogórskie Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia (pismem BFPZ/287/05/2024 z dnia 9 maja 2024 r.) poinformowali o braku uwag do projektu ustawy.

2.2. Zgłoszone uwagi

Wpłynęły uwagi podmiotów branżowych tj. od Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zgłosiło uwagi dotyczące potrzeby nowelizacji ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym w zakresie wprowadzenia rozwiązania, które umożliwi służbom kontrolnym weryfikację poprawności potwierdzenia delegowania kierowcy (przez przewoźnika) z jego zgłoszeniem, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku zgłoszenia w systemie IMI – uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie zaproponowanych rozwiązań powinno poprzedzać uzgodnienie pomiędzy GIP z GITD.

Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” zgłosił uwagi dotyczące:

- a) zmiany brzmienia definicji krajowego transportu drogowego a także definicji międzynarodowego transportu drogowego – uwaga została częściowo uwzględniona, gdzie zaproponowano jedynie zmiany wynikające z wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy, tj. zaktualizowano jedynie definicję krajowego transportu drogowego (w tym zakresie także zgłaszał uwagi RCL),
- b) doprecyzowania brzmienia definicji przewozu kabotażowego – uwagę uwzględniono;
- c) modyfikacji brzmienia pojęcia pojazdu najmowanego – uwaga częściowo uwzględniona poprzez doprecyzowanie definicji pojazdu najmowanego. Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 2 pkt d dyrektywy 2022/738, w art. 11d określono maksymalne okresy najmu pojazdów w przypadku przewozów zarobkowych i na potrzeby własne. W odniesieniu do propozycji TLP nie uwzględniono możliwości wyłączenia przewozów drogowych na potrzeby własne;
- d) modyfikacji procedury zgłaszania informacji i dokumentów dla najmowanych pojazdów poprzez ograniczenie do zgłaszania pojazdów najmowanych wyłącznie przedsiębiorców posiadających już zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – uwaga nieuwzględniona. Przyjęcie propozycji TLP stanowiłoby naruszenie zasady równości podmiotów i w konsekwencji nierówne traktowanie przedsiębiorców, którzy posiadają ww. zezwolenie wobec tych, którzy ubiegają się o zezwolenie i chcieliby korzystać z pojazdów najmowanych,
- e) wydłużenia okresu najmu do 120 dni – w tej sprawie, mając na uwadze dotychczasowe uwagi MF w zakresie wpływu okresu najmu wpływu z podatków na terenie RP, pismem DTD-6.0210.6.2024 z dnia 27 maja 2024 r. MI wystąpił do MF o stanowisko i oczekuje na odpowiedź MF w tym zakresie;
- f) propozycji ujęcia dodatkowych art. 27 f i 27g zamiast 11d i 11e u.t.d. – uwaga nie została uwzględniona. Mając na uwadze stanowisko RCL, które nie zgłosiło uwag legislacyjnych w tym zakresie, doprecyzowano jedynie art. 11d ust. 1 (dodano wyrażenie „mających siedzibę na terytorium RP”),
- g) propozycji wyłączenia możliwości dokumentowania zdolności finansowej przewoźnika drogowego za pomocą polis ubezpieczeniowych oraz skrócenia długiego czasu oczekiwania na dokumenty wymagane od nieunijnych kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach wykonujących transport

drogowy – uwagi nieuwzględnione, ponieważ wykraczają poza zakres przedmiotowy projektu ustawy.

2.3. Podsumowanie

Projekt ustawy został skierowany do szerokiego grona podmiotów branży, tj. do 27 partnerów gospodarczych i społecznych oraz został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej pod adresem: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12384350>. Ze względu na merytoryczny charakter uwag, zostały one szczegółowo przeanalizowane w Ministerstwie. Część uwag została uwzględniona bądź częściowo uwzględniona (np. uwagi dotyczące definicji krajowego transportu drogowego, przewozu kabotażowego, pojazdu najmowanego) oraz część uwag została nieuwzględniona (np. uwagi dotyczące ubezpieczeń, wykreślenia zaproponowanych zmian w projekcie ustawy). Odpowiedzi zostały udzielone zainteresowanym indywidualnie w oficjalnej korespondencji.

3. Wnioski z konsultacji publicznych

Należy podkreślić, że projekt ustawy był wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC 143 i był przedmiotem uzgodnień wewnątrzresortowych międzyresortowych, konsultacji publicznych w lipcu 2023 r. Następnie uzyskał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, zwanej dalej „KWRiST”, (pierwotny projekt ustawy), jednakże ze względu na dyskontynuację prac Rządu Rzeczypospolitej Polskiej wymagał ponownego uzyskania wpisu do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów przejścia procedury uzgodnień i konsultacji. Jak wskazano w ppkt 1.4 i 1.5 projekt ustawy został skierowany do szerokiego grona podmiotów branżowych i został także udostępniony w ramach konsultacji publicznych na stronach BIP RCL. Przedmiotowy projekt (UC 26) był rozpatrywany na posiedzeniu KWRiST w dniu 31 lipca 2024 r. Projekt uzyskał negatywną opinię KWRiST z przyczyn niezwiązanych z zakresem przedmiotowych zmian, lecz z powodu niepodwyższania opłat za wydawanie dokumentów komunikacyjnych.

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

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

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

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, z późn. zm.), 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.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ WDRAŻAJĄCEGO AKTU PRAWNEGO		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC26) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 i 1544)			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1)			
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Ko-niecz-ność wdro-żenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
art. 1 pkt 1 lit. a	Art. 1. W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „1. Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie na swoim terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”; (ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:” „a) pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregoś państwa członkowskiego oraz, w stosownych przypadkach, jest używany zgodnie z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 ”;	T	art. 1 pkt 2 lit. a i e projektu ustawy	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 4: a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) krajowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju oraz pojazdami najmowanymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży, a także cała trasa znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”, e) w pkt 24 w części wspólnej kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25 w brzmieniu: „25) pojazd najmowany – pojazd zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego Unii	

				Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, który za wynagrodzeniem i na czas określony jest przekazywany do dyspozycji przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy rzeczy, międzynarodowy transport drogowy rzeczy, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy lub niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, na podstawie umowy z przedsiębiorstwem udostępniającym ten pojazd.”;	
art. 1 pkt 1 lit. b	Art. 1. W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: b) w ust. 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1 lit. a)-d), potwierdza się poprzez przedstawienie następujących dokumentów, w formie papierowej lub elektronicznej, które muszą znajdować się w pojeździe.”;	T	art. 1 pkt 10 projektu ustawy	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 10) w art. 87 ust. 1 pkt 3 w lit. k średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. l w brzmieniu: „l) dokumenty, o których mowa w art. 11d ust. 2 lub w art. 11e ust. 2 – jeżeli są wymagane.”;	
art. 1 pkt 2	Art. 1. W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 2) art. 3 otrzymuje brzmienie: „Artykuł 3 1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 2. 2. W przypadku gdy najmowany pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo transportu drogowego ma siedzibę, może: a) ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na swoim terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanego pojazdu przez to samo przedsiębiorstwo transportu drogo-	T	art. 1 pkt 3 – 5, art. 1 pkt 7 lit. b, art. 1 pkt 13, art. 3 ust. 1 i 3	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 3) w art. 7a: a) w ust. 2 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu: „6a) w przypadku pojazdu najmowanego – określenie rodzaju i liczby pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania transportu drogowego, b) w ust. 3 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) dokumenty, o których mowa w art. 11d ust. 2 – w przypadku wykorzystywania do wykonywania transportu drogowego pojazdu najmowanego;”; 4) w art. 11a w ust. 1 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie: „b) zarejestrowanych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem sytuacji, o której mowa w art. 11d ust. 1 – w przypadku przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;	

	wego przez co najmniej dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał terminu ustalonego przez to państwo członkowskie; b) wprowadzić wymóg, aby najmowany pojazd był rejestrowany zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi rejestracji po okresie nie krótszym niż 30 dni; w takim przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał okresu dopuszczenia do ruchu poprzedzającego wymóg rejestracji; c) ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że minimalna dozwolona liczba pojazdów wynosi co najmniej 25 % floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego użytkowanie najmowanego pojazdu albo w dniu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo użytkowania najmowanego pojazdu, zgodnie z ustaleniami danego państwa członkowskiego. Jednakże w przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować co najmniej jeden taki pojazd; minimalna liczba określona zgodnie z niniejszym punktem odnosi się do floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, której liczebność ustalono na podstawie pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem tego państwa członkowskiego; d) ograniczyć korzystanie z takich pojazdów na potrzeby działalności transportowej na własny rachunek.”;		5) po art. 11c dodaje się art. 11d i art. 11e w brzmieniu: „Art. 11d. 1. Dopuszcza się wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy, niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym przez przedsiębiorców mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pod warunkiem że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez: 1) trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego transportu drogowego rzeczy lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy; 2) dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego krajowego przewozu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy. 2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, potwierdza się przez przedstawienie, w formie pisemnej w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, umowy najmu pojazdu lub poświadczonego wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego i najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz oznaczenie pojazdu najmowanego. 3. Umowę najmu pojazdu lub poświadczony wyciąg tej z umowy, o których mowa w ust. 2, przedkłada się w języku polskim. 4. Numer rejestracyjny pojazdu najmowanego jest wpisywany do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zgodnie z art. 16 ust. 2 lit g rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Przepisy art.16 ust. 2 akapit trzeci i piąty oraz ust. 3 i 4 tego rozporządzenia stosuje się odpowiednio. 5. Do pojazdów najmowanych nie stosuje się przepisu art. 73aa ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.	
--	--	--	--	--

			Art. 11e. 1. Dopuszcza się korzystanie z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorców mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu wykonywania przewozów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pod warunkiem że: 1) pojazd jest używany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 i rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009, jeżeli przepisy te mają zastosowanie do wykonywanego przewozu; 2) umowa dotyczy wyłącznie najmu pojazdu bez kierowcy i nie towarzyszy jej umowa o świadczenie usług zawarta z tym samym przedsiębiorcą dotycząca kierowców lub personelu towarzyszącego; 3) pojazd jest prowadzony przez personel przedsiębiorcy będącego najemcą pojazdu; 4) pojazd pozostaje w wyłącznej dyspozycji przedsiębiorcy użytkującego pojazd przez cały okres obowiązywania umowy najmu. 2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1 potwierdza się przez przedstawienie w postaci papierowej lub elektronicznej: 1) w przypadku gdy kierowca nie jest najemcą pojazdu – umowy o pracę kierowcy lub poświadczono wyciągu z tej umowy zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko pracodawcy, nazwisko pracownika oraz datę i okres obowiązywania umowy, lub ostatniej karty płacy; 2) dokumentów, o których mowa w art. 11 d ust. 2.”; 7) w art. 33 w ust. 6: b) w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu: „3) w przypadku pojazdu najmowanego – określenie rodzaju i liczby pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy, wraz z dokumentami, o których mowa w art. 11 d ust. 2.”; 13) w załączniku nr 3 do ustawy w lp. 1 po pkt 1.5 dodaje się pkt 1.5a i 1.5b w brzmieniu:	
--	--	--	--	--

				<table><tr><td>1.5a. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym¹⁾</td><td>5 000</td><td></td></tr><tr><td>1.5b. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym¹⁾</td><td>5 000</td><td></td></tr></table> Art. 3. 1. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. 3. Do postępowań administracyjnych w zakresie uzyskania zaświadczenia, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.	1.5a. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5 000		1.5b. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5 000		
1.5a. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5 000										
1.5b. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem art. 11e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym ¹⁾	5 000										
art. 1 pkt 3	Art. 1. W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 3) dodaje się artykuł w brzmieniu: <i>„Artykuł 3a</i> 1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby numer rejestracyjny najmowanego pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo wykonujące zarobkowy przewóz drogowy rzeczy był wpisywany do krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. 2. Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują oraz niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy i przekazują wszelkie inne niezbędne informacje, aby ułatwić wykonywanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy. W tym celu każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi. 3. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się poprzez europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego	T/N	art. 1 pkt 5 projektu ustawy art. 82g, art. 82h ust. 1 pkt 4a i 4b, art. 82h ust.	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 5) po art. 11c dodaje się art. 11d i art. 11e w brzmieniu: „Art. 11d. 4. Numer rejestracyjny pojazdu najmowanego jest wpisywany do Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zgodnie z art. 16 ust. 2 lit g rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Przepisy art. 16 ust. 2 akapit trzeci i piąty oraz ust. 3 i 4 tego rozporządzenia stosuje się odpowiednio.”. Art. 82g. 1. Tworzy się Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, zwany dalej „Rejestrem”. 2. Rejestr prowadzony jest w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. 3. (uchylony) 4. Rejestr zawiera ewidencje: 1) przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego;							

(ERRU), jak określono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/480. 4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane im zgodnie z niniejszym artykułem były wykorzystywane jedynie w odniesieniu do kwestii, w związku z którymi o nie wnioskowano. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych odbywa się wyłącznie do celów przestrzegania niniejszego rozporządzenia i musi być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 . 5. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są nieodpłatne. 6. Wniosek o udzielenie informacji nie uniemożliwia właściwym organom wprowadzenia środków zgodnie z odpowiednim prawem unijnym i krajowym w celu zbadania zarzucanych naruszeń przepisów wynikających z transpozycji niniejszej dyrektywy i zapobiegania tym naruszeniom. 7. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przetwarzanie danych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, było zgodne z wymogami dotyczącymi informacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, określonymi w art. 16 ust. 2 akapity trzeci i piąty oraz w art. 16 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia. 8. Nie później niż 14 miesięcy po przyjęciu aktu wykonawczego ustanawiającego wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające minimalne wymagania dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego w celu umożliwienia wzajemnego łączenia rejestrów, oraz określające funkcje konieczne do udostępnienia tych informacji właściwym organom w trakcie kontroli drogowych. Te minimalne wymagania i funkcje muszą być zgodne z wymogami i funkcjami ustanowionymi zgodnie z art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5b ust. 2 niniejszej dyrektywy. 9. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane, o których mowa w ust. 1, były dostępne dla właściwych organów podczas kontroli drogowych.”;		5–6, art. 82j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	2) poważnych naruszeń, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009; 3) osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji, zgodnie z art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Art. 82h. 1. W ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, gromadzi się dane określające: 4a) numery rejestracyjne pojazdów objętych zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zgłoszonych w wykazie pojazdów, o którym mowa w art. 7a ust. 7; 4b) kraj rejestracji pojazdów, o których mowa w pkt 4a. Art. 82h. 5. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. 5a. Główny Inspektor Transportu Drogowego jest organem, który posiada dostęp do funkcji kontroli licencji wspólnotowej w systemie europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), o którym mowa w art. 16 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. 6. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z innymi organami administracji publicznej lub z jednostkami, o których mowa w art. 38 ust. 2, porozumienia w sprawie uzyskania dostępu do danych, o których mowa w ust. 1–3, gromadzonych przez te podmioty. Art. 82j. 1. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1, z wyjątkiem pkt 4a, 4b, 6b i 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f, pkt 18 lit. a, b i f oraz pkt 19–21, są jawne i publicznie dostępne. 2. Rejestr bezpłatnie udostępnia, w ogólnodostępnych sieciach teleinformatycznych, aktualne informacje o podmiotach wpisanych	
---	--	--	---	--

			do Rejestru w zakresie jawnych i publicznie dostępnych danych, o których mowa w ust. 1. 3. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 1 pkt 4a, 4b, 6b i 16 w zakresie dotyczącym daty i miejsca urodzenia przedstawiciela prawnego, pkt 17 lit. a, b i f, pkt 18 lit. a, b i f, oraz pkt 19-21, a także ust. 2 i 3, są udostępniane na wniosek: starostom, wojewódzkim inspektorom, wojewódzkim komendantom Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, komendantom oddziałów Straży Granicznej, naczelnikom urzędów celno-skarbowych, Głównemu Inspektorowi Pracy, zarządcom dróg, sądom i prokuratorom oraz Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te organy zadań określonych w ustawie. Dane udostępnia się niezwłocznie w terminie do 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. 3a. Dane, o których mowa w art. 82h ust. 3, są udostępniane na wniosek jednostek, o których mowa w art. 38 ust. 2, w zakresie, w jakim jest to konieczne do wykonywania nałożonych na te jednostki zadań, o których mowa w art. 38 ust. 3. Dane udostępnia się niezwłocznie w terminie do 30 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku. 3b. Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje dane, o których mowa w art. 82h ust. 2, staroście właściwemu do wszczęcia postępowania, o którym mowa w art. 7d, jeżeli liczba poważnych naruszeń ujawnionych w ewidencji poważnych naruszeń może prowadzić do wszczęcia tego postępowania. 3c. Główny Inspektor udostępnia organom uprawnionym do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wyniki oceny ryzyka, o której mowa w art. 82h ust. 1 pkt 21, jeżeli została sporządzona. 4. Dane zgromadzone w Rejestrze udostępnia się także na wniosek osoby, której one dotyczą. 5. W przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 3a, udostępnianie danych z Rejestru odbywa się środkami komunikacji elektronicznej obsługiwanymi przez system teleinformatyczny Rejestru. 5a. Przekazywanie, o którym mowa w ust. 3b, odbywa się za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej lub środkami komunikacji elektronicznej obsługiwanymi przez system teleinformatyczny Rejestru.	
--	--	--	---	--

				6. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 3a, składane za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego. 7. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzór elektronicznego formularza wniosku, o którym mowa w ust. 3, który udostępnia się na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej. 8. Główny Inspektor Transportu Drogowego może zawierać z podmiotami, o których mowa w ust. 3 i 3a, porozumienia o udostępnianiu im danych zgromadzonych w Rejestrze w drodze teletransmisji bez konieczności składania wniosku, jeżeli podmioty te spełniają łącznie następujące warunki: 1) posiadają środki techniczne i organizacyjne umożliwiające odnotowanie w systemie teleinformatycznym Rejestru lub systemie teleinformatycznym tego podmiotu, kto, kiedy i w jakim celu oraz jaki zakres danych uzyskał; 2) specyfika lub zakres wykonywanych przez nie zadań uzasadnia takie udostępnienie. 9. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 8, wskazane zostaną rozwiązania techniczne i organizacyjne zapewniające bezpieczeństwo, w szczególności w zakresie poufności i rozliczalności w odniesieniu do udostępnionych danych.	
art. 1 pkt 4	Art. 1. W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 4) dodaje się artykuły w brzmieniu: <i>„Artykuł 5a</i> Do dnia 7 sierpnia 2027 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to zawierać będzie informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo najmuje pojazd ma siedzibę. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na skutki dla bezpieczeństwa drogowego, środowiska, dochodów podatkowych oraz egzekwowania przepisów o	N			

	kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Na podstawie tego sprawozdania Komisja oceni, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków. <i>Artykuł 5b</i> 1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.				
art. 2 ust. 1	Art. 2. 1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 6 sierpnia 2023 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.	T	art. 4 projektu ustawy	Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
art. 2 ust. 2	Art. 2. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N			
art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC26)
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17)

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Ko- nicz- ność wdro- żenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
art. 2 pkt 6	Art. 2. W rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 wprowadza się następujące zmiany: 6) dodaje się artykuł w brzmieniu: <i>„Artykuł 10a</i> Kontrole 1. W celu dalszego egzekwowania obowiązków określonych w niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów. Strategia ta skupia się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE . 2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. 3. Co najmniej dwa razy do roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów krajowych działa na swoim własnym terytorium. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych krajowe punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 wymieniają informacje na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.	T	art. 1 pkt 8	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 8) w art. 54: a) w ust. 2 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu: „5a) opracowuje, co dwa lata, we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, o której mowa w art. 10a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;”, c) dodaje się ust. 5–7 w brzmieniu: „5. Jednolita krajowa strategia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, uwzględnia kontrole przeprowadzane przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego oraz funkcjonariuszy Policji i Służby Celno-Skarbowej. 6. Główny Inspektor Transportu Drogowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana. 7. Minister właściwy do spraw transportu, w terminie do dnia 31 grudnia, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, po uzgodnieniu jej treści z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.”;	
art. 2 pkt 9	Art. 2. W rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 wprowadza się następujące zmiany: 9) art. 17 otrzymuje brzmienie:		art. 1 pkt 11 art. 2	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:	

	„Artykuł 17 Sprawozdawczość i przegląd 1. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat licencję wspólnotową oraz o liczbie uwierzytelnionych odpisów licencji odpowiadających pojazdom dopuszczonym do ruchu według stanu na ten dzień. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy. 2. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie świadectw kierowcy wydanych w każdym z dwóch poprzednich lat kalendarzowych, jak również o liczbie świadectw kierowcy będących w obiegu na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy. 3. Najpóźniej do dnia 21 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie egzekwowania przepisów przyjęte na podstawie art. 10a. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o działaniach kontrolnych w zakresie egzekwowania przepisów przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym na podstawie art. 10a, w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli. Informacje te obejmują liczbę skontrolowanych pojazdów. 4. Do dnia 21 sierpnia 2024 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz zmian w warunkach zatrudnienia w zawodzie. 5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia, w szczególności wpływu zmian art. 8 wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055, do dnia 21	T	11) w art. 90a: a) w ust. 1 po pkt 2a dodaje się pkt 2b w brzmieniu: „2b) w zakresie, o którym mowa w art. 17 ust. 3 zdanie drugie i trzecie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.”, b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu: „2c. Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, corocznie, w terminie do dnia 28 lutego roku następnego.”. Art. 2. W terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w art. 54 ust. 2 pkt 5a ustawy zmienianej w art. 1.	
--	---	---	---	--

	sierpnia 2023 r. i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia. 6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja dokonuje regularnej oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. 7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.”					
TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UCUC 26)				
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22)				
Jedn. red.	Treść przepisu UE		Ko-niecz-ność wdro-żenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Załącznik nr II	ZAŁĄCZNIK II Częstotliwość występowania poważnych naruszeń 1. Poważne naruszenia (PN) i bardzo poważne naruszenia (BPN) wymienione w załączniku I, jeżeli popełniane są wielokrotnie, uznawane są za poważniejsze przez właściwy organ państwa członkowskiego prowadzenia przedsiębiorstwa. Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń państwa członkowskie biorą pod uwagę następujące czynniki: a) wagę naruszenia (PN lub BPN); b) czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli); c) liczbę pojazdów wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem (średnio na rok).		T	art. 1 pkt 6	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 6) w art. 15a ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2. Przy obliczaniu częstotliwości występowania wielokrotnych naruszeń bierze się pod uwagę wagę naruszenia, czas oraz liczbę pojazdów wykonujących operacje transportowe, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. 3. Trzy poważne naruszenia lub jedno bardzo poważne naruszenie, określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, w przeliczeniu na pojazd na rok w danym	

	2. Biorąc pod uwagę potencjał stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, maksymalna częstotliwość poważnych naruszeń, powyżej której powinny one być uznawane za poważniejsze, ustalana jest w następujący sposób: 3 PN/na pojazd/na rok = 1 BPN 3 BPN/na pojazd/na rok = uruchomienie krajowej procedury w sprawie oceny dobrej reputacji. 3. Liczba naruszeń w przeliczeniu na pojazd na rok stanowi średnią wartość obliczoną poprzez podzielenie całkowitej liczby wszystkich naruszeń o tym samym poziomie przewinienia (PN lub BPN) przez średnią liczbę pojazdów użytkowanych w ciągu roku. Wzór obliczania częstotliwości naruszeń przewiduje maksymalny próg dla występowania poważnych naruszeń, powyżej którego będą one uznawane za poważniejsze. Państwa członkowskie mogą ustanowić bardziej rygorystyczne progi, jeżeli są one przewidziane w ich krajowych postępowaniach administracyjnych dotyczących oceny dobrej reputacji.				przedsiębiorstwie, powoduje wydanie przez organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1, przedsiębiorcy mającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ostrzeżenia o możliwości wszczęcia procedury, o której mowa w ust. 1.”;	
--	--	--	--	--	---	--

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC26)
Jedn. red.	Treść przepisu/ - ów projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisów
art. 1 pkt 2 lit. b	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 i 1544) wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 4: b) pkt 12 otrzymuje brzmienie: „12) przewóz kabotażowy – przewóz: a) kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.), b) kabotażowy w rozumieniu art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.), c) wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego mającego siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, d) wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem samochodowym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu za granicą, innym niż pojazd najmowany;”;	Zmiana definicji przewozu kabotażowego zawartej w art. 4 pkt 12 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma charakter wynikowy do zmian wprowadzanych w związku z wdrożeniem do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1). Mając na uwadze, że przewóz kabotażowy został zdefiniowany w art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.) oraz art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.) w projektowanym przepisie odwołano się wprost do tych przepisów. Jednocześnie wskazano, że przewóz kabotażowy to także przewóz wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego mającego siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, oraz wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem samochodowym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu za granicą, innym niż pojazd najmowany. Należy bowiem mieć na uwadze, że przewóz kabotażowy mogą regulować także wiążące Polskę umowy międzynarodowe, a w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dopuszcza się możliwość wydania podmiotowi zagranicznemu mającemu siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zezwolenia na przewóz kabotażowy.
art. 1 pkt 7 lit. a	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 7) w art. 33 w ust. 6: a) w pkt 2 wyrazy „art. 6 ust. 1 pkt 2” zastępuje się wyrazami „art. 39a ust. 1 pkt 1–4”;	Zmiana o charakterze porządkowym. Dodawany przepis ma na celu wprowadzenie obowiązku dołączenia przez przedsiębiorcę ubiegającego się o wydanie zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne oświadczenia, że zatrudnieni kierowcy spełniają wymagania określone w art. 39a ust. 1 pkt 1–4.
art. 1 pkt 9	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:	Zmiana o charakterze porządkowym. Dodawany przepis ma na celu doprecyzowanie regulacji zawartych w art. 83 ust. 3a ustawy o transporcie drogowym.

	9) w art. 83 ust. 3a wyrazy „o których mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 3”;	
art. 1 pkt 12	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 12) w art. 92a w ust. 2 wyrazy „200 złotych” zastępuje się wyrazami „50 złotych”;	Zgodnie z art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, zarządzający transportem, osoba, o której mowa w art. 7c, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 złotych do 2000 złotych za każde naruszenie. W myśl art. 92a ust. 8 ustawy o transporcie drogowym wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 2, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8 oraz Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22), określa załącznik nr 4 do ustawy. Ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209) do załącznika nr 4 do ustawy o transporcie drogowym zostały dodane naruszenia – lp. 14a i 20. Oba naruszenia zagrożone są karą pieniężną w wysokości 50 zł, jednakże nie została dokonana zmiana art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym określająca dolną granicę jednostkowej kary w wysokości 200 zł. W związku z powyższym, dokonano zmiany brzmienia art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym celem dostosowania dolnej granicy sankcji do wysokości kar pieniężnych za popełnienie naruszeń z lp. 14a i lp. 20 załącznika nr 4 do ustawy.
art. 3 ust. 2	Art. 3 ust. 2. Do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń, o których mowa w art. 19 ust. 1 i art. 29 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.	Poprzez przepis przejściowy zostało określone, że do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.



Minister do spraw Unii Europejskiej

Adam Szłapka

DPUE.920.1044.2023.29(MH)
Warszawa, 22 października 2024 r.
Dot.: RM-0610-86-24

Pani Joanna Knapieńska
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zwracam uwagę na pilny charakter procedowanego projektu. W związku z brakiem terminowej transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy, którą zapewnia opiniowany projekt ustawy, Komisja Europejska prowadzi przeciwko Polsce postępowanie naruszeniowe, znajdujące się obecnie na etapie po wydaniu uzasadnionej opinii.

Projekt zawiera nadregulację, która została wykazana w dołączonej do niego odwróconej tabeli zgodności.

Z wyrazami szacunku

Adam Szłapka
Minister do spraw Unii Europejskiej
/dokument podpisany elektronicznie/

Do wiadomości:
Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury