

Uzasadnienie

Projekt nowelizacji ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) oraz nowelizacji ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523), 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).

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 oraz Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1) 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, poprzez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o delegowaniu kierowców w 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 poprzez nowelizację ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o delegowaniu kierowców w 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). Poprzez rozporządzenie (UE) nr 2020/1055 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 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 w ust. 2 dodaje się pkt 5a, co wypełni obowiązki nałożone na państwa członkowskie w ramach art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE)

Szczegółowy opis wprowadzanych zmian.

Art. 1 pkt 1 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 niezbędne jest dokonanie zmiany pojęcia krajowego transportu drogowego poprzez dodanie możliwości wykonywania krajowych przewozów drogowych rzeczy pojazdem najmowanym.

Art. 1 pkt 1 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 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 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 1 lit. c projektu ustawy (dodanie w art. 4 ustawy o transporcie drogowym

pkt 25). Wskazana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy o transporcie drogowym pojęcia „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 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, zasadne jest dodanie wskazanej definicji do ustawy o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 2 projektu ustawy lit a i b (zmiana brzmienia art. 7a ustawy o transporcie drogowym). Mając na uwadze projektowany przepis art. 11d ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, zasadne jest 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 zawarte są m.in. wymagane dokumenty jakie należy dołączyć do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Art. 1 pkt 3 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 państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym umożliwienie wykorzystywania przez przedsiębiorców transportu drogowego w prowadzonej działalności pojazdów najmowanych zarejestrowanych poza granicami RP. 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 4 projektu ustawy (dodanie art. 11d i 11e do ustawy o transporcie drogowym). Poprzez wskazaną zmianę ustanowiony zostanie zamknięty katalog przesłanek, zgodnie z którymi dopuszczone jest wykonywanie 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 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:

- trzy kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego rzeczy,

- dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu – w przypadku wykonywania niezarobkowego 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 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.).

Spełnienie warunków, określonych w dodanym do ustawy o transporcie drogowym art. 11d ust. 1, przedsiębiorca będzie obowiązany potwierdzić poprzez przedstawienie, w formie papierowej lub formie elektronicznej, umowy najmu lub poświadczony wyciąg z umowy

zawierającego w szczególności nazwę lub imię i nazwisko wynajmującego, 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 procedowanie spraw w tym zakresie. Przewiduje się także, że wskazane dokumenty będzie można przedstawić w formie papierowej lub w formie elektronicznej.

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

Art. 1 pkt 5 projektu ustawy (zmiana brzmienia art. 15a ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym). Zgodnie z 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 oraz Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22).

Jak wskazano powyżej, poprzez 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 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 rozporządzenia (UE) 2022/694 w kontekście zmiany treści załącznika II. Niemniej jednak z uwagi na fakt, że 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, poprzez zmianę brzmienia art. 15a ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym nastąpi dostosowanie przepisów ustawy o transporcie drogowym do przepisów unijnych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/403.

Art. 1 pkt 6 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 liczby pojazdów samochodowych, które przedsiębiorca będzie wykorzystywał do wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy, wraz z dokumentami, o których mowa w art. 11d ust. 2 (umowę najmu albo poświadczony wyciąg z umowy). Ponadto w zakresie zmienianego art. 33 ust. 6 pkt 2, niezbędne było zastąpienie dotychczas przywołanego artykułu 6 ust. 1 pkt 2, artykułem 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 7 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 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 zasadne jest wprowadzenie przepisów zobowiązujących Głównego Inspektora Transportu Drogowego we współpracy z Komendantem Głównym Policji i Szefem Krajowej Administracji Skarbowej do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli dotyczącej kontroli 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, 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 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 9 lit. b projektu ustawy).

Art. 1 pkt 8 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 9 projektu ustawy (dodanie w art. 87 ust. 1 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 (umowy najmu lub poświadczony wyciąg z tej umowy). Wskazana zmiana wprost wskaże na obowiązki kierującego w tym zakresie.

Art. 1 pkt 10 projektu ustawy (dodanie w art. 90a w ust. 1 pkt 2b). Zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, zdanie drugie i trzecie, 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 następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

Jednocześnie Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor 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 następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego. 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 11 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 (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 o transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 12 projektu ustawy (w załączniku nr 3 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 (dodanie art. 48b w ustawie z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523)). Poprzez zmianę ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523) zostanie dodany art. 48a do niniejszej ustawy regulujący tryb rozpatrywania wniosków przesłanych przez państwa członkowskie do Polski w ramach modułu Transport Drogowy – Zgłoszenia Delegowania Systemu Wymiany Informacji na Rynku Wewnętrznym (IMI) przed wejściem w życie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49) powinna być zostać wdrożona do prawa polskiego do 2 lutego 2022 roku. Natomiast ustawa z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, która transponowała ww. dyrektywę, weszła w życie 19 sierpnia 2023 r. Spowodowało to brak realizacji wniosków o pomoc przesłanych przez organy właściwe państw członkowskich do Polski w systemie IMI w okresie od 2 lutego 2022 r. do 19 sierpnia 2023 r. Ww. wnioski zostały złożone w celu weryfikacji zgłoszeń delegowania, które w ramach przeprowadzonej przez te organy kontroli zostały przedstawione przez polskie podmioty gospodarcze. Realizacja wniosków przesłanych przed wejściem w życie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym uzasadniona jest przez ogólne zasady prawa Unii Europejskiej nakazujące realizację celów dyrektyw UE również w przypadku braku ich prawidłowej lub terminowej implementacji. Ponadto, zasada efektywności prawa europejskiego i zasada lojalnej współpracy państw członkowskich (art. 4 ust. 3 TUE) nakłada zobowiązanie do podjęcia wszystkich środków koniecznych do realizacji zadań wynikających z aktów prawa Unii Europejskiej.

Art. 3 projektu ustawy nakłada obowiązek opracowania po raz pierwszy jednolitej krajowej strategii kontroli, o której mowa w art. 54 ust. 2 pkt 5a, ustawy zmienianej w art. 1.

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 (ujednoczenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt 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 lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.

- Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.