

Uzasadnienie

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu zwiększenie efektywności wykonywania kontroli podmiotów uczestniczących w krajowych i międzynarodowych przewozach drogowych rzeczy oraz wzmocnienie egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty do tego uprawnione. Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego, które to rodzaje operacji transportowych szczególnie negatywnie oddziałują na rodzimy rynek transportu drogowego.

Projektowana ustawa przewiduje szczegółowe określenie obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów, zlecających międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy lub przewozy kabotażowe. Podmioty te nie będą mogły zlecić międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia lub licencji. Natomiast, aby zapewnić właściwy nadzór nad dostępem do rynku krajowych przewozów drogowych rzeczy, ten sam obowiązek dookreślono w odniesieniu do zlecenia krajowego przewozu drogowego rzeczy.

Projekt ustawy zakłada dokonanie zmian również w innych przepisach.

Art. 1 pkt 1 projektu ustawy. Wskazana zmiana ma na celu urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy udziela się przedsiębiorcy jeżeli znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 000 euro. W myśl rozwiązań zawartych w projekcie ustawy, wymogi w zakresie potwierdzenia wymaganej sytuacji finansowej niezbędnej do uzyskania wskazanej licencji będą mogły być potwierdzone za pomocą rocznego sprawozdania finansowego, dokumentami potwierdzającymi własność nieruchomości lub depozytem bankowym w wysokości 50 000 euro.

Dzięki wprowadzeniu takiego rozwiązania nastąpi skuteczniejsza egzekucja wskazanego wymogu wobec przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Polsce.

Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. Wprowadzana zmiana zakłada, że licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy będzie udzielał Główny Inspektor Transportu Drogowego. Dotychczas wskazanej licencji udzielał starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym (KRS), a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi - adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG). Z informacji przekazanych przez organy udzielające takie uprawnienia wynika, że na dzień 31 grudnia 2022 r. w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, udzielonych zostało 14 400 takich licencji. Zmiana organu udzielającego licencji na wykonywanie transportu w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób pozwoli na skuteczniejszy nadzór nad przedsiębiorcami zajmującymi się

taką działalnością w Polsce, co jest niezbędne dla zachowania uczciwej konkurencji w transporcie drogowym rzeczy.

Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. Zmiana art. 7a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym wprowadza wymóg dołączenia do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczeń osób wskazanych w pkt 6 i 9 tego przepisu, o nienałożeniu sankcji za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w tym najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Dodanie tego obowiązku ma na celu zapewnienie, że na osoby te nie zostały nałożone sankcje innego rodzaju, w przypadku gdy przepisy przewidują za dane naruszenie innego rodzaju odpowiedzialność. Wymienione oświadczenia mają być składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 1 pkt 4 projektu ustawy. Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą posiadać odpowiednią zdolność finansową (art. 3 ust. 1 lit. c rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1071/2009 ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE). Przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. W drodze odstępstwa, przepisy unijne dopuszczają, aby państwo członkowskie zezwoliło, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą poświadczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone powyżej (art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009)). W chwili obecnej zdarzają się przypadki, że przedsiębiorstwa transportowe wybierając wariant ubezpieczenia, przez cały okres posiadania uprawnienia przewozowego nie posiadają takiego zabezpieczenia. W tym zakresie, korzystając z możliwości określenia przez właściwe państwo członkowskie, form zabezpieczenia finansowego, zdecydowano się odstąpić od tej możliwości wykazania wymaganego zabezpieczenia finansowego. Wprowadzenie wskazanej zmiany przyczyni się do wzmocnienia uczciwej konkurencji w transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 5 projektu ustawy. Projekt ustawy został uzupełniony o przepisy dotyczące zasad wyznaczania zarządzającego transportem. Przepisy ustawy o transporcie drogowym w pełni nie precyzują spraw dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio przepisy art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Pełnienie funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet kilkadziesiąt przedsiębiorstwach transportowych powoduje, że zarządzający transportem może w nienależyty sposób wypełniać swoją funkcję, co przekłada się bezpośrednio na jakość zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi, a przede wszystkim powstaje wątpliwość, czy przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania kompetencji zawodowych, który jest warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

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

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

Art. 1 pkt 6 projektu ustawy. Główny Inspektor Transportu Drogowego, zgodnie z art. 7d ust. 1 ustawy o transporcie drogowym jest, obok starostów, organem właściwym do rozpoznania spraw w przedmiocie dokonania oceny, czy przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego spełnia wymóg dobrej reputacji. Procedura ta wszczynana jest z uwagi na stwierdzenie przez organ poważnych naruszeń związanych z wykonywanym transportem drogowym na terenie kraju, jak i na terenie innych państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lub stwierdzeniem popełnienia przestępstwa wskazanego w katalogu zawartym w art. 5 ust. 2a ustawy o transporcie drogowym. Ostatecznie skutkiem przeprowadzenia takiego postępowania może być zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego wskazanego w przepisie art. 7e ustawy o transporcie drogowym. Przywołana procedura wymaga przeprowadzenia dwóch odrębnych postępowań administracyjnych, jednego w przedmiocie badania dobrej reputacji przewoźnika drogowego i w razie niekorzystnego dla niego rozstrzygnięcia - drugiego postępowania administracyjnego w przedmiocie zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Ustawa nie przewiduje możliwości orzeczenia w jednej decyzji administracyjnej w przedmiocie utraty dobrej reputacji oraz zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. W konsekwencji możliwym jest wykonywanie transportu drogowego pomimo formalnej utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego do czasu wydania ostatecznej decyzji w przedmiocie zawieszenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Wobec powyższego wprowadzana zmiana we wskazanym zakresie zakłada, że organ w jednej decyzji administracyjnej będzie orzekał o utracie dobrej reputacji oraz zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Analogiczna regulacja jest wprowadzana w zakresie badania dobrej reputacji zarządzającego transportem, w takim przypadku organ w jednej decyzji administracyjnej będzie orzekał o utracie dobrej reputacji i niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi.

Zawieszenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, a więc podstawowego dokumentu, wymaganego do podjęcia i wykonywania transportu drogowego, z zastrzeżeniem art. 5b ust. 1 i 2 ustawy o transporcie drogowym, oznacza, że nie można wykonywać zarówno krajowego, jak i międzynarodowego transportu drogowego. Przepis art. 7d ust. 7 ustawy o transporcie drogowym w obecnym brzmieniu wprost przesądza, że wykonywanie transportu drogowego w przypadku, gdy przedsiębiorcy zawieszono zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jest równoznaczne z wykonywaniem przewozu bez zezwolenia. W związku z czym, w projektowanym art. 7d ust. 6 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym doprecyzowano, że w przypadku wydania decyzji administracyjnej o utracie dobrej reputacji oraz zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zakazane jest wykonywanie krajowego i międzynarodowego transportu drogowego. W przypadku gdy przewoźnik posiada licencję wspólnotową, której okres na jaki została wydana jest krótszy od czasu na zastosowanie środka rehabilitacyjnego, licencja ta wygaśnie z upływem terminu na jaki została udzielona.

Obecne przepisy nie zawierają wyraźnej normy materialnej kształtującej obowiązek i termin zwrotu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, w przypadku cofnięcia tego rodzaju uprawnień. W związku z czym w art. 7d w ust. 8 ustawy o transporcie drogowym nałożono na podmiot, któremu zawieszono zezwolenie na wykonywanie zawodu

przewoźnika drogowego obowiązek zwrotu zezwolenia, a w przypadku gdy posiada on licencję wspólnotową, także obowiązek zwrotu tej licencji, wraz z wypisami z tych dokumentów, organom, które je wydały, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o utracie dobrej reputacji i zawieszeniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego stała się ostateczna. Konsekwencją braku zwrotu ww. dokumentów będzie nałożenie kary pieniężnej, zgodnie z normą sankcjonującą zawartą w art. 95a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Art.1 pkt 7 projektu ustawy. Zmiana art. 16b ust. 1-3 ustawy o transporcie drogowym wynika ze zmiany wprowadzonej w art. 7d tej ustawy, gdzie uregulowano sytuację stwierdzenia niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi w przypadku utraty przez niego dobrej reputacji. Jednocześnie w ust. 5a tego przepisu, wskazano wprost, że przepis ten stosuje się także wobec osoby fizycznej uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy (tj. osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ustawy o transporcie drogowym).

Art.1 pkt 8 projektu ustawy. Zmiany polegające na dodaniu do ustawy o transporcie drogowym art. 17c, mają na celu wprowadzenie określonych obowiązków względem podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów. Obecnie przepisy ustawy o transporcie drogowym nie precyzują obowiązków spoczywających na tych podmiotach.

Wskazany powyżej podmiot przed zleceniem przewozu drogowego będzie obowiązany do sprawdzenia posiadania przez podmiot, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego rzeczy. Ponadto ww. podmiot przed zleceniem przewozu drogowego będzie zobowiązany do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowego dokumentu potwierdzającego to zlecenie. Zgodnie z projektowanymi przepisami dokument potwierdzający zlecenie określa firmę, adres siedziby i numer NIP podmiotu wystawiającego dokument, termin wykonania danego zlecenia oraz nadawcę i odbiorcę. Projektowane przepisy nie przewidują określenia wzoru dokumentu potwierdzającego zlecenie. Dlatego też w przypadkach gdy podmiotem zlecającym przewóz drogowy rzeczy będzie nadawca rolę dokumentu potwierdzającego zlecenie będzie mógł spełniać list przewozowy, o którym mowa w art. 35 ustawy – Prawo przewozowe.

Projektowana ustawa przewiduje, że podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, jest obowiązany do przechowywania przez okres 4 lat licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz, a także do przedstawienia, na żądanie organów kontrolnych kopii lub oryginałów dokumentów uprawniających przewoźnika do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentu potwierdzającego zlecenie. Wskazane dokumenty mogą być udostępniane również w formie elektronicznej.

Art.1 pkt 9 projektu ustawy. Zmiana wynikająca z zmiany organu udzielającego licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. W ramach wprowadzanego w art. 2 pkt 9 projektu ustawy, Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do prowadzenia rejestru przedsiębiorców posiadających licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Jednocześnie uregulowano zakres danych gromadzonych w rejestrze. Wprowadzenie wskazanego obowiązku ułatwi m.in. przewoźnikom drogowym szybkie sprawdzenie, czy dany podmiot, w tym przypadku pośrednik przy przewozie rzeczy, posiada wymagane uprawnienia do prowadzenia tego rodzaju działalności gospodarczej.

Art. 1 pkt 10 projektu ustawy. Poprzez wskazaną zmianę rozszerzony zostanie katalog dokumentów jakie podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, o dokument wystawiony i przekazany przez podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym potwierdzający przekazane zlecenie, o którym mowa w art. 17c ust. 3. Jednocześnie projektodawca umożliwił, aby w toku kontroli drogowej kierujący, na żądanie kontrolującego, udostępnił dokument potwierdzający przekazanie zlecenia przewozu, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, w przypadku jego posiadania w formie elektronicznej.

Art. 1 pkt 11 projektu ustawy. Przewiduje się, że podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, będzie podlegał karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł za każde naruszenie przepisów zawartych w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym.

Projektowana ustawa wskazuje jednocześnie, że podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym będzie podlegał karze pieniężnej w wysokości do 300 000 zł za naruszenia stwierdzone w wyniku jednej kontroli drogowej.

Wprowadzone przepisy przyczynią się do lepszego przestrzegania przez podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem drogowym respektowania postanowień wprowadzonych przez omawiany projekt ustawy i mają mieć charakter prewencyjny i odstraszający.

Art. 1 pkt 12 projektu ustawy. Zmiana polega na wydłużeniu okresu po którym umarza się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z 2 do 4 lat. Dotychczasowa praktyka organów kontrolnych wskazuje, że 2 letni okres na przeprowadzenie pełnego postępowania administracyjnego w przedmiocie stwierdzonych naruszeń przepisów ustawy o transporcie drogowym jest niewystarczający.

Art. 1 pkt 13 projektu ustawy. Projektowana ustawa uzupełnia także taryfikator kar pieniężnych, zawarty w załączniku nr 3 do ustawy, a odnoszących się do naruszenia przepisów o zlecaniu krajowych przewozów drogowych rzeczy, międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy i przewozów kabotażowych nieuprawnionemu podmiotowi. Karze pieniężnej w wysokości 100 000 złotych podlegać będzie zlecenie przez spedytora, nadawcę lub podwykonawcę tych podmiotów:

- krajowego przewozu drogowego rzeczy lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy podmiotowi nieuprawnionemu, tj. nieposiadającemu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej,
- międzynarodowego przewozu drogowego z naruszeniem przepisów umowy międzynarodowej lub warunków określonych w zezwoleniu,
- przewozu kabotażowego rzeczy podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia,
- przewozu kabotażowego rzeczy niezgodnie z warunkami określonymi dla przewozu.

Przewiduje się również dodanie naruszeń związanych z niewystawieniem lub nieprzekazaniem przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie, nieprzechowywaniem lub nieprzedstawieniem do kontroli kopii lub oryginałów dokumentów wskazanych w projektowanych przepisach, a także przekazaniem niezgodnych ze stanem faktycznym, przerobionych lub podrobionych dokumentów wskazanych w projektowanych przepisach.

Ponadto, za prowadzenie pośrednictwa przy przewozie rzeczy bez posiadania licencji przewiduje się karę pieniężną w wysokości 100 000 złotych.

Art. 2 pkt 1 projektu ustawy. Zmiany polegające na dodaniu w art. 38 ust. 3 do ustawy – Prawo przewozowe zakładają wprowadzenie możliwości, aby list przewozowy mógł mieć formę pisemną lub formę elektroniczną, o której mowa w art. 781 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. z 2023 r. poz. 1610, z późn. zm.). Jest to odpowiedź na postulaty branży przewozowej w zakresie umożliwienia stosowania dokumentów przewozowych w formie elektronicznej.

Art. 2 pkt 2 projektu ustawy. Jest to zmiana wynikająca z wprowadzenia możliwości stosowania listu przewozowego w formie elektronicznej. W związku z tym, jeżeli strony umowy zdecydują się na skorzystanie właśnie z tej formy, niezbędne jest dokonanie zmian polegających na umożliwienie dostępu do listu przewozowego sporządzonego w tej formie.

Art. 2 pkt 3 projektu ustawy. Wskazana zmiana ma na celu dokonanie zmiany brzmienia w art. 55a ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo przewozowe. W tym miejscu należy wskazać, że zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V wydawane jest na podstawie przepisów w art. 64 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przepisy w art. 64d ust. 6-8 tej ustawy umożliwiają organowi wydającemu zezwolenia określenie zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu. Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ponosi podmiot wykonujący ten przejazd. Do kosztów przystosowania odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego zalicza się koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług lub robót, wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego w tym koszty:

- 1) wykonania niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 2) przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
- 3) czasowego usunięcia ograniczeń skrajni drogowej;
- 4) wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 5) wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu pojazdu;
- 6) dokonania geometrycznych korekt trasy przejazdu lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
- 7) budowy lub dostosowania lokalnych objazdów występujących na trasie przejazdu pojazdu;
- 8) wykonania prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi;
- 9) dokonania zmian w organizacji ruchu lub przywrócenia jej stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.

Wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V nie jest zależne od uzyskania zlecenia przewozowego na ten przejazd. Zauważyć należy, iż charakter zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i brzmienie przepisu w art. 55a ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo przewozowe, iż „zabrania się nadawcy zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz”, powoduje uzależnienie otrzymania zlecenia od wcześniejszego uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Obecna konstrukcja przepisu w art. 55 a ust. 1 pkt 2 ustawy

Prawo przewozowe powoduje ponoszenie wysokich kosztów (np. uzgadniania trasy, wykonania ekspertyz mostowych) przez przewoźników i nie daje tym samym gwarancji dostania zlecenia na taki przejazd. W związku z tym, doprecyzowano przepis, że przewoźnik drogowy musi posiadać zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego w dniu rozpoczęcia przewozu drogowego. Wskazana zmiana ułatwi prowadzenie działalności transportowej przez przewoźników trudniących się przewozem towarów nienormatywnych.

Art. 2 pkt 4 projektu ustawy. Dodanie do ustawy – Prawo Przewozowe art. 73a ma na celu wprowadzenie solidarnej odpowiedzialności pośrednika przy przewozie rzeczy oraz każdego podmiotu w łańcuchu podwykonawców za wypłatę należności dla przewoźnika drogowego za realizację zleconego przewozu. Przepis ten będzie stanowił dodatkowy mechanizm ochrony przewoźników drogowych przed nieuczciwymi podmiotami zlecającymi przewozy.

Dodawany art. 73b do ustawy – Prawo przewozowe ma na celu wprowadzenie dodatkowych środków w celu zapewnienia, by pośrednik przy przewozie rzeczy oraz każdy podmiot w łańcuchu podwykonawców, mógł być pociągnięty do odpowiedzialności przez pracownika w odniesieniu do zaległego wynagrodzenia kierowcy wykonującego przewóz drogowy oraz w zakresie odprowadzenia należnej składki na ubezpieczenie społeczne oraz należnej zaliczki na podatek dochodowy, od wynagrodzenia kierowcy.

Art. 3 i 7 projektu ustawy. Obie zaproponowane zmiany polegają na wydłużeniu terminu dla zarządców dróg publicznych na sporządzenie i przekazanie do ministra właściwego do spraw transportu sprawozdania z oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków. Obowiązek przeprowadzenia oceny ryzyka i sporządzenia sprawozdania z tej oceny wynika z art. 24ma ustawy o drogach publicznych, który został wprowadzony w związku z wdrożeniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Obecny termin przekazania pierwszego sprawozdania do 31 lipca 2024 r. nie jest możliwy do spełnienia przez zarządców dróg z uwagi na wydłużony proces legislacyjny nad rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego, które określa metodę i sposób przeprowadzania oceny ryzyka, sposób prezentacji wyników oceny ryzyka w sprawozdaniu oraz sposób przekazywania tego sprawozdania do ministra właściwego do spraw transportu i w konsekwencji brak przekazania środków finansowych na to zadanie. Wydłużone prace legacyjne nad wydaniem ww. rozporządzenia wynikają z późnego przygotowania i opublikowania przez Komisję Europejską (w oparciu o art. 5 ust. 5 ww. dyrektywy BRD) wytycznych dotyczących metody przeprowadzania oceny ryzyka. Wytyczne te zostały zawarte w opracowaniu pn. „Network Wide Road Safety Assessment. Methodology and Implementation Handbook”, stworzonym na zlecenie KE. To liczące 181 stron opracowanie opublikowane 20 listopada 2023 r. umożliwiło pełne wdrożenie Państwom Członkowskim art. 5 ww. dyrektywy BRD w zakresie przeprowadzania oceny ryzyka oraz oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć dróg objętych dyrektywą BRD. Opisany zaś w projekcie rozporządzenia sposób przeprowadzania oceny ryzyka oraz przydziału odcinków dróg do poszczególnych kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego został oparty na ww. wytycznych wydanych przez Komisję Europejską. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego weszło w życie 15 czerwca 2024 r. Zaś do wykonania oceny ryzyka konieczne jest przekazanie zarządcom dróg środków na pokrycie wydatków związanych z przeprowadzeniem oceny ryzyka i przygotowanie sprawozdania. Mając na względzie tegoroczną sytuację zaproponowane przedłużenie terminu na sporządzenie pierwszej oceny ryzyka do dnia 30

listopada 2024 r. Zaś kolejne oceny ryzyka (za 5 lat i odpowiednio później) będą sporządzane przez zarządców dróg do dnia 31 października.

Zmiana nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej, gdyż zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej – państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie pierwszej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć najpóźniej do 2024 r.

Art. 5 projektu ustawy. Zmiana ma na celu wyrównanie wysokości wpłaty środków z budżetu państwa do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Przepis przewiduje zwiększenie wpłaty z budżetu państwa do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2025 r. o kwotę 376 039 tys. zł, o którą to kwotę została pomniejszona wpłata z budżetu państwa do Funduszu w 2024 r. Kwota 376 039 tys. zł oznacza zaś kwotę, którą Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych zwróciła do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w 2024. Zwrot środków przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych stanowiła częściowy zwrot środków w wysokości 1 500 mln zł, którą Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg przekazał do Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych w 2022 r. na podstawie art. 113b ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 167 i 232), na utworzenie rezerw strategicznych.

Art. 6 projektu ustawy. Proponowana zmiana polega na wydłużeniu terminu zabezpieczenia zwrotu w jakim minister właściwy do spraw budżetu przekazuje środki do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z racji zwrotu środków z Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych. Z uwagi na brak dokonania ww. zwrotu środków konieczne jest wydłużenie terminu na ich zwrot.

Zgodnie bowiem z art. 113b ust. 7 w przypadku gdy informacja Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych wskazuje, że wysokość środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg przeznaczonych na utworzenie, utrzymywanie oraz likwidację rezerw strategicznych jest wyższa niż wysokość środków uzyskanych przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych ze sprzedaży tych rezerw w wyniku ich likwidacji, minister właściwy do spraw transportu może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw budżetu o przekazanie środków z budżetu państwa do części budżetowej, której jest dysponentem, z przeznaczeniem na wpłatę na rachunek tego funduszu. Wpłata dokonywana jest przez ministra właściwego do spraw transportu w wysokości różnicy pomiędzy wysokością środków tego funduszu przeznaczonych na utworzenie, utrzymywanie oraz likwidację rezerw strategicznych, a wysokością środków uzyskanych przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych ze sprzedaży tych rezerw w wyniku ich likwidacji. Wpłata ta stanowi przychód Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Zaś stosownie do ust. 8 środki te minister właściwy do spraw budżetu przekazuje w całości lub w ratach w latach 2022-2024. Natomiast do chwili obecnej ani Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych ani minister właściwy do spraw budżetu nie zwrócili całej kwoty, którą Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg przekazał do Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych tj. 1 500 mln zł w 2022 r. Tym samym w interesie RFRD należy zabezpieczyć zwrot środków z RARS przez ministra właściwego do spraw budżetu również po roku 2024, gdyż MI nie ma obecnie potwierdzenia zwrotu całej kwoty 1 500 mln zł w tymże roku.

Art. 8 projektu ustawy. Zgodnie z projektowanym art. 8 projektu ustawy, do spraw dotyczących naruszeń lub warunków przewozu drogowego, powstałych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9 projektu ustawy. Dodawany przepis ma charakter epizodyczny i przewiduje zawieszenie możliwości wydawania nowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowych oraz wypisów z tych dokumentów przedsiębiorcom, którzy w dniu wejścia w życie ustawy nie byli uprawnieni do wykonywania działalności

gospodarczej w zakresie transportu drogowego rzeczy. Wskazany przepis ma na celu zahamowanie rosnącego i niekontrolowanego zjawiska otwierania firm transportowych, szczególnie przez osoby z kapitałem wschodnim. Jednocześnie w ramach doprecyzowania wskazanego przepisu, w projekcie ustawy zaproponowano, że zawieszają się na okres 24 miesięcy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu wejścia w życie ustawy stosowanie art. 13 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. Dzięki temu nie będzie możliwości przenoszenia, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnień wynikających z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej w odniesieniu do nabycia przedsiębiorstwa w drodze umowy sprzedaży lub zamiany.

Art. 10 projektu ustawy. Przepis ma charakter epizodyczny. W myśl projektowanych regulacji, w okresie 24 miesięcy, licząc od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu wejścia w życie ustawy, termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, wynosi 14 dni. Jednocześnie strony mogą przedłużyć w drodze umowy termin zapłaty świadczenia pieniężnego do 30 dni.

Art. 11 i 12 projektu ustawy. W związku z licznymi apelami przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz przy istniejącej presji konkurencyjnej ze strony m.in. przewoźników z Ukrainy, została opracowana propozycja rozwiązań prawnych zakładająca tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców.

Warto zauważyć, że już kilka lat temu co najmniej 25% całkowitego kosztu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego stanowiły koszty związane z wynagrodzeniem i delegacją kierowców wliczając w to odprowadzane do ZUS składki. W strukturze kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego był to drugi w kolejności najwyższy koszt ponoszony przez przewoźników zaraz po kosztach związanych z zakupem materiałów pędnych i eksploatacyjnych stanowiących co najmniej 33%, który w zasadniczy sposób wpływał na średni koszt 1 wozokilometra, a tym samym konkurencyjność na międzynarodowym rynku przewozów drogowych.

Projektowane przepisy przewidują, że w drodze odstępstwa od art. 26g pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, w okresie 12 miesięcy w skład przychodu kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stanowiącego podstawę wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 497), nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony miesięczny przychód tych osób, stanowiący podstawę wymiaru składek, nie może być niższy od kwoty minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w ustawie z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2002 r. Nr 200 poz. 1679, z 2020 r. poz. 2207, z 2023 r. poz. 1667).

Powyższa zmiana polega na obniżeniu, do kwoty wynagrodzenia minimalnego, dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy, ustalonej w przepisach dotychczasowych na poziomie kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia przewidzianego dla danego roku kalendarzowego ogłoszonego w trybie art. 19 ust. 10 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.

Przy założeniu, że kierowca wykonuje pracę przez 20 dni w miesiącu, z czego 15 dni spędza za granicą oraz otrzymuje wynagrodzenie brutto w wysokości 11 000,00 zł. Zgodnie z nowo projektowanymi przepisami szacuje się, że łączny koszt pracodawcy ulegnie pomniejszeniu o 0,98%, tj. o 124,41 zł na jednego kierowcę, natomiast wynagrodzenie każdego kierowcy netto wzrośnie o 1,59%, tj. o 137,75 zł. W ujęciu rocznym oszczędności generowane po stronie pracodawcy wyniosą 1 492,92 zł na jednego kierowcę, natomiast każdy kierowca zyska 1 653,00 zł.

W dotychczasowych przepisach, dla kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, ze względu na ich wysoko mobilny charakter pracy, przejęto odrębne zasady obliczania ww. kwot wolnych od oskładkowania i opodatkowania, odpowiednio w zakresie składek na ubezpieczenie społeczne – o równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia oraz w zakresie podatku dochodowego od osób fizycznych – o równowartość 20 euro za każdy dzień pobytu za granicą.

Jednocześnie, aby zapobiec potencjalnym negatywnym skutkom zaproponowanych zmian, takim jak ewentualne zmniejszenie świadczeń chorobowych i macierzyńskich dla ww. grupy kierowców, przewiduje się również rozwiązanie osłonowe mające na celu utrzymanie tych świadczeń na dotychczasowym poziomie. Zatem proponuje się naliczanie wysokości tych świadczeń na dotychczasowych zasadach w oparciu o dotychczasowe brzmienie art. 26g i 26h ustawy o czasie pracy kierowców.

Tymczasowy mechanizm osłonowy, został zaprojektowany w celu zapewnienia polskim przewoźnikom drogowym możliwości dostosowania się do zmieniających się realiów prowadzenia działalności transportowej, tak aby zapobiec fali upadłości przedsiębiorców w branży transportu drogowego i ma szczególne znaczenie w obliczu niezwykle dynamicznej ekspansji przedsiębiorców transportu drogowego z państw o niższych kosztach pracy.

Nawet ograniczone w czasie rozwiązania pomocowe mogą stanowić realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego w obecnej trudnej sytuacji na rynku usług przewozowych, tak aby zapobiec fali upadłości przedsiębiorców w branży, która do tej pory zajmowała pozycję lidera w Europie, a skupiając transport, spedycję i logistykę generowała łącznie aż 7% polskiego PKB i odpowiadała za 6,5% miejsc w pracy.

Art. 13 projektu ustawy. Przepis ma charakter przepisu przejściowego. W związku ze zmianą organu właściwego ze względem wydawania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, konieczne jest uregulowanie sytuacji dotychczas wydanych uprawnień przewozowych przez starostów właściwych ze względu na siedzibę przedsiębiorców. W tym zakresie organy, o których mowa w art. 7 ust. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy, będą obowiązani do przekazania akta sprawy dotyczących udzielonych i ważnych w obrocie prawnym licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Jednocześnie poprzez przepis przejściowy uregulowano, że do postępowań administracyjnych w zakresie licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt. 1 ustawy zmienianej w art. 2, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 14 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu uregulowania sytuacji przedsiębiorców, którzy udokumentowały wymaganą zdolność finansową, za pomocą polisy ubezpieczeniowej, w tym polisy ubezpieczeniowej od odpowiedzialności zawodowej. W myśl

przedmiotowych przepisów, w terminie 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej ustawy będzie obowiązany do przedłożenia organowi, który udzielił mu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dokumentu potwierdzającego zdolność finansową, zgodnie z art. 7b ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 15 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu nałożenie obowiązku na przewoźnika drogowego do przedłożenia w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy organowi, który udzielił mu zezwolenia na wykonywanie przewoźnika drogowego dokumentu potwierdzającego wyznaczenie zarządzającego transportem zgodnie z art. 7ca ustawy zmienianej w art. 1, dodanym niniejszą ustawą. Termin 12 miesięcy jest wystarczający na dostosowania się przewoźników drogowych do nowych zasad wyznaczania zarządzającego transportem w firmach transportowych.

Art. 4 i art. 16-20 projektu ustawy. Rozwiązania wprowadzone na poziomie Unii Europejskiej, w tym w ramach tzw. Pakietu Mobilności I, ustanowiły szereg obciążeń, z którymi od 2022 r. muszą zmagać się polscy przewoźnicy drogowi wykonujący działalność transportową w Unii Europejskiej.

Dostosowanie się do kolejnych wymogów wynikających z przepisów przedmiotowego pakietu, w najbliższym czasie będzie wiązało się z koniecznością wymiany tachografów w obecnie użytkowanych pojazdach na urządzenia najnowszej generacji, tj. tachografy inteligentne wersji drugiej.

W tym miejscu należy wspomnieć, że z dniem 21 sierpnia 2023 r. na rynek została wprowadzona nowa wersja tachografu inteligentnego, która została ustanowiona przepisami rozporządzenia (UE) 2020/1054, które weszło w skład wspomnianego powyżej tzw. Pakietu Mobilności I. Wszystkie nowo rejestrowane po tej dacie pojazdy wykonujące przewozy drogowe są wyposażane w ww. tachografy.

Co więcej dotychczas użytkowane w ruchu międzynarodowym pojazdy wyposażone w tachografy analogowe, cyfrowe pierwszej generacji i tachografy inteligentne pierwszej wersji, wykonujące przewozy drogowe, do których zastosowanie mają przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a w konsekwencji rozporządzenia (UE) nr 165/2014 (po terytorium Unii Europejskiej), będą musiały zostać poddane procesowi tzw. retrofitingu, tj. wymiany tachografów w nich zainstalowanych na tachograf inteligentny drugiej wersji. Będzie musiało to nastąpić odpowiednio:

- do dnia 31 grudnia 2024 r. w przypadku tachografów analogowych i cyfrowych pierwszej generacji oraz
- do dnia 18 sierpnia 2025 r. w przypadku tachografów inteligentnych pierwszej wersji.

Podzielenie tego procesu na etapy i ustalenie odpowiednio długiego okresu na jego dopełnienie miało w zamyśle prawodawcy unijnego zapewnić przewoźnikom drogowym pewną elastyczność, aby z wyprzedzeniem zaplanować wymianę tachografów, a w konsekwencji pozwolić na rozłożenie kosztów z tym związanych w czasie, tak aby nie stanowiły zbyt dużego jednorazowego obciążenia finansowego.

Wedle szacunków Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu przy Komisji Europejskiej, do końca 2024 r., w całej Unii Europejskiej kilkaset tysięcy pojazdów będzie podlegało procesowi obowiązkowej wymiany tachografów, a do dnia 18 sierpnia 2025 r. kolejne kilkaset tysięcy.

Zgodnie z danymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na dzień 24 czerwca 2024 r. liczba przedsiębiorców i zgłoszonych do licencji wspólnotowych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t prezentowała się w następujący sposób:

	Pojazdy o dmc powyżej 7,5 t
Liczba przedsiębiorców	37 270
Liczba wszystkich pojazdów	300 077

Przy czym liczba przedsiębiorców, którzy zgłosili do licencji wspólnotowej od 1 do 50 pojazdów o dmc powyżej 7,5 t wynosi 36 565, a liczba pojazdów spełniających ww. wymagania, którymi dysponują ci przedsiębiorcy wynosi 214 269.

Natomiast liczba przedsiębiorców, którzy zgłosili do licencji wspólnotowej więcej niż 50 pojazdów o dmc powyżej 7,5 t wraz wynosi 705, natomiast liczba pojazdów, którymi dysponują ci przedsiębiorcy wynosi 85 808.

Uwzględniając powyższe dane na dzień 24 czerwca 2024 r. dofinansowanie wymiany tachografów objęłoby:

	Pojazdy o dmc powyżej 7,5 t
Liczba przedsiębiorców	37 270
Liczba pojazdów	249 519

Powyższe dane nie obejmują przewoźników drogowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo osób, których obowiązek wymiany tachografu również dotyczy.

Obecnie koszt wymiany tachografu w jednym pojeździe kształtuje się na poziomie ok. 5 tys. zł. Podkreślenia wymaga, że koszty wspomnianej powyżej wymiany tachografów leżą po stronie przedsiębiorców transportowych i mimo podzielenia tego procesu na etapy stanowią jednak w ocenie przewoźników zbyt duże jednorazowe obciążenie finansowe, szczególnie w obecnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Takie stanowisko zostało przedstawione w szeregu wystąpień skierowanych m.in. do resortu infrastruktury, w których organizacje reprezentujące środowisko przewoźników drogowych zaapelowały o to, aby państwo partycypowało w koszcie wymiany tachografów, tak jak ma to miejsce m.in. w Niemczech, argumentując, że obowiązek tachografów wymiany wynika z mocy prawa.

Z informacji pozyskanych przez Ministerstwo Infrastruktury od strony niemieckiej wynika, że dotowanie wymiany tachografów w Niemczech opiera się na pomocy *de minimis* i dotyczy drogowego transportu towarowego. Należy również podkreślić, że zgodnie z przyjętymi w Niemczech rozwiązaniami prawnymi, do otrzymania dofinansowania kwalifikują się tylko ci przedsiębiorcy, którzy wykonują transport drogowy w rozumieniu § 1 ustawy o drogowym transporcie towarowym i są właścicielami lub użytkownikami ciężkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Republice Federalnej Niemiec. Ciężkie pojazdy użytkowe w rozumieniu niniejszych wytycznych dotyczących finansowania to pojazdy silnikowe, które są

przeznaczone wyłącznie do transportu drogowego i których dopuszczalna masa całkowita wynosi co najmniej 7,5 t.

Celem wsparcia branży transportowej w ww. zakresie, została opracowana propozycja rozwiązań prawnych zakładające dofinansowanie procesu wymiany tachografów ze specjalnie utworzonej w ramach budżetu państwa na 2024 rok rezerwy celowej w wysokości do 400 mln zł. Środki z tej rezerwy celowej zostaną wpłacone na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z którego to Funduszu zostaną przeznaczone na dofinansowanie procesu wymiany tachografów. Przy czym należy podkreślić, że z Krajowego Funduszu Drogowego będą mogły zostać przeznaczone środki na ten cel wyłącznie do wysokości kwoty wpłaty z rezerwy celowej budżetu państwa na 2024 rok.

Zgodnie z tymi rozwiązaniami przewidywana kwota na dofinansowanie wymiany tachografów w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 tony zgłoszonych do licencji uprawniających do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy zamknie się w kwocie 400 mln zł.

Wykaz przewoźników drogowych uprawnionych do dofinansowania wraz z listą zgłoszonych do ww. licencji pojazdów samochodowych przygotowuje Główny Inspektor Transportu Drogowego, który będzie również odpowiedzialny za realizację składanych przez przedsiębiorców transportu drogowego wniosków o dofinansowanie wymiany tachografu.

W drodze obwieszczenia ministra właściwego do spraw transportu zostanie również określona wysokość kwoty dofinansowania wymiany tachografu w jednym pojeździe. Zakłada się, że nie będzie ona wyższa niż 2500 zł i nie będzie niższa niż 1000 zł. Ponadto, dofinansowanie zostanie ograniczone do maksymalnie 50 pojazdów zgłoszonych przez jednego przewoźnika drogowego.

Celem uniknięcia możliwych nadużyć do wniosku, który będzie zawierał m.in. dane przewoźnika drogowego, w tym numer ewidencji podatkowej (NIP) i REGON, numer licencji, numer rejestracyjny pojazdu, w którym dokonano wymiany tachografu, a także dane dotyczące uprawnionego instalatora lub warsztatu, który dokonał tej wymiany, wnioskodawca będzie musiał dołączyć fakturę związaną z zakupem i wymianą tachografu oraz oświadczenie przewoźnika drogowego, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, potwierdzające fakt wymiany tachografu.

Projektowane przepisy przewidują również wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia, w którym zostaną określone szczegółowe warunki oraz tryb udzielania dofinansowania wymiany tachografów jako pomocy *de minimis*.

Niewątpliwie dofinansowanie procesu wymiany tachografów będzie stanowiło realne i bardzo ważne wsparcie dla polskiej branży międzynarodowego transportu drogowego w obecnej trudnej sytuacji na rynku usług przewozowych.

Art. 21 projektu ustawy. Planuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 2 miesięcy od dnia jej ogłoszenia.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia,

konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

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

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.