

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. 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 12 40	Data sporządzenia 18 kwietnia 2025 r. Źródło: Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 402) Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262). Nr w wykazie prac: UD 18
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwany dalej: „projekt ustawy” ma na celu przede wszystkim uregulowanie zasad zlecania krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz przewozu kabotażowego przez:

1) podmioty wykonujące transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy na podstawie licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹, zwanej dalej „utd”, oraz

2) podmioty, o których mowa w art. 92a ust. 11 pkt 1–3, 6 i 8 utd tj. spedytorów, nadawców, odbiorców, organizatorów transportu oraz podwykonawców, o ile wykonywane przez nich czynności związane z przewozem drogowym rzeczy są prowadzone w ramach działalności gospodarczej.

Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do działalności podmiotów przekazujących przewoźnikom drogowym zlecenia przewozowe, co pośrednio wpłynie na wzmocnienie uczciwej konkurencji na rynku transportowym w Polsce.

W tym zakresie projektowana ustawa przewiduje szczegółowe określenie obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym m.in. jako pośrednicy przy przewożeniu rzeczy przy zlecaniu przewozów drogowych rzeczy krajowym i zagranicznym przewoźnikom drogowym. W chwili obecnej kwestie te nie są szczegółowo uregulowane poprzez przepisy utd, co powoduje, że zdarzają się nieprawidłowości w tym obszarze transportu drogowego.

W myśl rozwiązań zawartych w projekcie ustawy, podmioty wykonujące transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy oraz podmioty, o których mowa w art. 92a ust. 11 pkt 1–3, 6 i 8 utd, nie będą mogły zlecić krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej. Jednocześnie, aby zapewnić właściwy nadzór nad dostępem do rynku krajowych przewozów drogowych rzeczy, ten sam obowiązek dookreślono w odniesieniu do zlecenia krajowego przewozu drogowego rzeczy.

Jednocześnie projekt ustawy ma na celu wprowadzenie do krajowego porządku prawnego rozwiązań przyjętych przez Międzynarodowe Forum Transportu - International Transport Forum (ITF), którego Polska jest członkiem. Obecnie zezwolenia EKMT wraz z towarzyszącymi im książkami jazd mają postać papierową, a ich dystrybucją i przekazywaniem przewoźnikom drogowym zajmuje się Główny Inspektor Transportu Drogowego. Dzięki rozwiązaniom zawartym w projekcie ustawy nastąpi przejście z systemu dokumentów papierowych na elektroniczny system zezwoleń EKMT, co zdecydowanie uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych dokumentów, usprawni zarządzanie flotą pojazdów oraz ułatwi uprawnionym służbom kontrolę zezwoleń EKMT.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855.

Projekt ustawy zawiera również zmiany w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe² poprzez doprecyzowanie formy wystawiania przez nadawcę towaru listu przewozowego, o którym mowa w art. 35 ust. 1 tej ustawy. W tym zakresie wprowadzona zostanie możliwość, aby list przewozowy mógł być wystawiany w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej. Ponadto zmienia brzmienie w art. 55 ust.1 pkt 2, które powoduje uzależnienie otrzymania zlecenia od wcześniejszego uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Doprecyzowanie przepisu zabrania nadawcy dopuszczenia do rozpoczęcia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz. Pozwoli to uniezależnić otrzymanie zlecenia od wcześniejszego uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

Ponadto przedmiotowy projekt zakłada dokonanie zmian w przepisach ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej³, zwanej dalej: „ustawa o Funduszu”. W związku ze stale zwiększającym się zapotrzebowaniem na środki z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej konieczne jest wprowadzenia zmian w zakresie przekazywania nadwyżki środków finansowych z danego roku budżetowego. Zasadne jest, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy przewiduje doprecyzowanie kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Dzięki wprowadzeniu takiego rozwiązania nastąpi wzmocnienie stosowania przepisów dotyczących wykonywania prawa przez przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Polsce.

Projekt ustawy przewiduje także zmianę i ustanowienie nowych sankcji w postaci kar pieniężnych za niestosowanie się do wprowadzonych obowiązków m.in. na pośredników przy przewozie rzeczy.

Jednocześnie poprzez projekt ustawy, dokonano zmiany przepisów w zakresie wyznaczania zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie transportu drogowego. Pozwoli to na doprecyzowanie obowiązujących przepisów w tym zakresie jak i uprości stosowanie prawa przez organy udzielające przewoźnikom drogowym zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Obowiązujące obecnie przepisy nie regulują kwestii zwrotu pracownikom kosztów poniesionych w trakcie wykonywania przez nich czynności służbowych prywatnymi samochodami elektrycznymi lub hybrydowymi, napędzanych wodorem, czy też zasilanych innymi alternatywnymi źródłami energii. Podjęcie zmian w tym zakresie jest wynikiem licznych postulatów, petycji i wystąpień środowisk zainteresowanych regulacjami umożliwiającymi wykonywanie zadań służbowych prywatnymi pojazdami elektrycznymi i hybrydowymi oraz ubieganie się o zwrot kosztów używania takich pojazdów.

Projekt ustawy realizuje także wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w połączonych sprawach C-541/20 do C-555/20. We wspomnianym powyżej wyroku Trybunał stwierdził nieważność art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055 w zakresie, w jakim dodaje on ust. 1 lit. b do art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Uwzględniając jeden z zarzutów podniesionych przez Rzeczpospolitą Polską w skardze w sprawie C-554/20 Trybunał stwierdził nieważność przepisu zobowiązującego przewoźników do organizowania przewozów flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia. Powyższe wiąże się z koniecznością wprowadzenia stosowanych zmian w utd, w tym w załączniku nr 3 zawierającym wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

Ponadto projekt ustawy przewiduje przez okres 36 miesięcy, skrócenie ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewozu drogowego. W związku z tym, w drodze odstępstwa od przepisów ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych⁴, W okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie wskazanego przepisu, termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, wyniesie 14 dni. Jednocześnie strony będą mogły przedłużyć wskazany termin do 30 dni.

Poprzez projekt ustawy przewiduje czasowe, na okres 12 miesięcy, obniżenie podstawy wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo, poprzez zmianę dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy. Obecnie jest ona określona na poziomie przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce. Czasowe obniżenie podstawy wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo,

² Dz. U. z 2024 r. poz. 1262.

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 402.

⁴ Dz. U. z 2023 r. poz. 1790

poprzez zmianę dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy, pozwoli branży transportowej zyskać czas na dostosowanie się do dynamicznie zmieniającego się rynku przewozów drogowych stanowiąc mechanizm osłonowy, pozwalający branży transportowej zachować jak najwięcej miejsc pracy.

Projekt ustawy jest odpowiedzią na postulaty zgłaszane przez przedstawicieli środowiska przewoźników drogowych, w zakresie wprowadzenia zmian ustawowych w kierunku wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk.

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

Projekt ustawy wprowadza zmianę, która zwalnia z opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania pojazdy napędzane wodorem. W ocenie projektodawcy projektowana regulacja może stanowić zachętę do szerszego wykorzystywania pojazdów napędzanych wodorem.

Projekt ustawy ma na celu m.in. modyfikację definicji zawartych w utd. W tym zakresie poprzez projekt ustawy zmianie ulegnie pojęcie zezwolenia zagranicznego wskazując, że jest to dokument otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej w postaci papierowej lub elektronicznej przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej przekazywany przewoźnikowi drogowemu i upoważniający go do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, jednokrotnie lub wielokrotnie, do lub z terytorium państwa określonego w zezwoleniu lub tranzytem. Ponadto projekt ustawy zakłada wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Warto wskazać, że dotychczas działalność w zakresie pośrednictwa nie była zdefiniowana, a przepisy utd odnosiły się jedynie do obowiązku posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Projekt ustawy zakłada ponadto urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Zgodnie z przepisami utd, 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 - rocznym sprawozdaniem finansowym potwierdzającym posiadanie kapitału (funduszy) w równowartości co najmniej 50 000 euro lub

- dokumentami potwierdzającymi:

- a) własność nieruchomości przedsiębiorcy, której wartość wynosząca co najmniej równowartość 50 000 euro bez praw wynikających z wpisów w księdze wieczystej, potwierdzoną wyceną przeprowadzoną przez rzeczoznawcę majątkowego do szacowania nieruchomości,
- b) posiadanie akcji, udziałów lub innych zbywalnych papierów wartościowych,,
- c) udzielenie gwarancji lub poręczeń bankowych, których beneficjentem jest organ udzielający licencji.

Ponadto projekt przewiduje, że przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy oraz pośrednictwa przy przewozie osób musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Wprowadzenie wskazanej regulacji pozwoli na uniknięcie sytuacji, że pośrednicy nie dysponują wymaganym zabezpieczeniem finansowym przez cały okres prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze transportu drogowego.

Jednocześnie w projekcie ustawy do art. 5c utd dodano ust. 6, zgodnie z którym osoba może pełnić funkcję zarządzającego transportem nie więcej niż u trzech przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Dotychczas kwesta ta nie była uregulowana przepisami utd, co powodowało, że zarządzający transportem mógł być wyznaczony w kilku lub nawet w kilkudziesięciu podmiotach posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu rzeczy. Jednocześnie wprowadzony zostanie obowiązek dołączenia do wniosku o udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy oświadczenia zarządzającego transportem zawierającego informację o przewoźnikach drogowych, u których zarządza operacjami transportowymi.

Zmiana art. 7a ust. 3 utd 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 poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej 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 tego rozporządzenia. Dodanie wskazanego obowiązku ma na celu zapewnienie, że na osoby wymienione w art. 7a ust. 3 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym, które nie posiadają polskiego obywatelstwa, nie zostały nałożone sankcje, w przypadku gdy przepisy przewidują za dane naruszenie innego rodzaju odpowiedzialność. Wymienione oświadczenia mają być składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.

Projekt ustawy zakłada doprecyzowanie zasad wyznaczania zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie transportu drogowego. Aktualnie przepisy ustawy o transporcie drogowym nie precyzują w pełni spraw dotyczących zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio przepisy art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Stosowane bezpośrednio przepisy wskazanego rozporządzenia nie przewidują zakazu łączenia zarządzającemu funkcji u różnych podmiotów, jeżeli jest on wyznaczony zgodnie z art. 4 ust. 1, ani łączenia funkcji zarządzającemu wyznaczonemu zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia z funkcją zarządzającego na podstawie umowy (art. 4 ust. 2). Pełnienie funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet w kilkudziesięciu 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.

Zmiany polegające na dodaniu do utd art. 17c, mają na celu wprowadzenie określonych obowiązków względem podmiotów wykonujących transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, oraz spedytorów, nadawców, odbiorców, organizatorów transportu oraz podwykonawców, o ile wykonywane przez nich czynności związane z przewozem drogowym rzeczy są prowadzone w ramach działalności gospodarczej. Obecnie przepisy ustawy o transporcie drogowym nie w pełni nie precyzują obowiązków spoczywających na tych podmiotach. Wskazane powyżej podmioty, przed zleceniem przewozu drogowego przewoźnikowi drogowemu, będą obowiązane do sprawdzenia posiadania przez przewoźnika drogowego wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego rzeczy.

W ramach Międzynarodowego Forum Transportu - International Transport Forum (ITF), afiliowanego przy OECD porozumienia państw reprezentowanych przez ministrów ds. transportu państw europejskich, zajmującego się uzgadnianiem zasad organizacji transportu międzynarodowego funkcjonuje system wzajemnej wymiany zezwoleń na transport drogowy rzeczy (EKMT/CEMT), w którym biorą udział 43 państwa europejskie. Od 1 stycznia 2026 r. zezwolenia EKMT oraz karnety do zezwoleń będą miały postać elektroniczną. Uruchomienie systemu elektronicznych zezwoleń EKMT zaplanowane jest na 1 stycznia 2026 r. Przejście na elektroniczny system zezwoleń EKMT uprości przedsiębiorcom korzystanie z tych zezwoleń, usprawni zarządzanie flotą pojazdów oraz ułatwi kontrolę zezwoleń upoważnionym służbom kontrolnym. Wprowadzenie zezwoleń EKMT w postaci elektronicznej wpisuje się w postulaty przedsiębiorców transportu drogowego opowiadających się za cyfryzacją dokumentów w transporcie drogowym. W związku z tym projekt ustawy tworzy ramy prawne dla uruchomienia pełnej funkcjonalności stosowania zezwoleń EKMT w postaci elektronicznej.

Projekt ustawy nakłada również obowiązek na organy udzielające licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (starostowie/prezydenci miast/Prezydent m. st. Warszawy) przekazywania informacji o ich udzieleniu, zmianie lub cofnięciu do systemu Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), który prowadzi Główny Inspektor Transportu Drogowego. 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. Z informacji przekazanych przez organy udzielające takie uprawnienia wynika, że na dzień 31 grudnia 2023 r. w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, ważnych w obrocie prawnym było 13 452 takich licencji.

W celu dostosowania do aktualnych realiów rynkowych spraw dotyczących zwrotu kosztów używania samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w celu realizacji przez pracownika czynności służbowych pojazdami elektrycznymi i hybrydowymi proponuje się zmianę brzmienia art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym w zakresie, który upoważnia ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu ww. kosztów. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie możliwości zwrotu pracownikom kosztów używania do celów służbowych samochodów prywatnych z napędem elektrycznym lub hybrydowym, a także napędzanych wodorem, czy też zasilanych innymi alternatywnymi źródłami energii.

W związku z ogłoszonym przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyrokiem w połączonych sprawach C-541/20 do C-555/20 zaistniała konieczność nowelizacji przepisu zawartego w art. 55 ust. 1 pkt 7 lit. i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowiącego, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego wykonując zadania, o których mowa w art. 50 niniejszej ustawy, ma prawo do żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przewoźnika drogowego, w tym dokumentów zawierających informacje na temat organizowania przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do bazy eksploatacyjnej nie później niż w terminie ośmiu tygodni od dnia opuszczenia państwa, w którym znajduje się jego siedziba. W konsekwencji ww. wyroku i w celu jego właściwej realizacji należy zatem m.in. uchylić lit. i w art. 55 ust. 1 pkt 7 utd.

Zmiany wprowadzane w art. 2 pkt 16 projektu ustawy przewidują że podmiot wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, spedytor, nadawca, odbiorca organizator transportu oraz podwykonawca, o ile wykonywane przez nich czynności związane z przewozem drogowym prowadzone są w ramach działalności gospodarczej, będzie podlegał karze pieniężnej w wysokości do 100 000 zł za każde naruszenie przepisów zawartych w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym. Jednocześnie suma kar pieniężnych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w ww. podmiotach nie będzie mogła przekroczyć 100 000 złotych.

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

Zmiany proponowane w art. 2 pkt 17 ustawy uzupełniają taryfikator kar pieniężnych, określony w załączniku nr 3 do ustawy, odnoszących się do naruszenia przepisów o zlecaniu krajowych przewozów drogowych rzeczy, międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy i przewozów kabotażowych nieuprawnionemu podmiotowi, a także realizują wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w połączonych sprawach C-541/20 do C-555/20.

Zmiany polegające na dodaniu w art. 38 ust. 3 do ustawy – Prawo przewozowe zakładają wprowadzenie możliwości, aby list przewozowy mógł mieć formę pisemną i był wystawiany w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej. Jest to odpowiedź na postulaty branży przewozowej w zakresie umożliwienia stosowania dokumentów przewozowych w formie elektronicznej.

Zmiana w art. 47 ustawy - Prawo przewozowe wynika z wprowadzenia możliwości stosowania listu przewozowego w postaci elektronicznej. W związku z tym, jeżeli strony umowy zdecydują się na skorzystanie właśnie z tej formy, niezbędne jest dokonanie zmian polegających na umożliwieniu dostępu do listu przewozowego przez nadawcę sporządzonego w tej właśnie formie.

Zmiana w art. 55a ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo przewozowe ma charakter doprecyzowujący, określając, że przewoźnik drogowy musi posiadać zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego z chwilą rozpoczęcia przewozu drogowego. Obecnie zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V wydawane jest na podstawie przepisów w art. 64 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym⁶.

Art. 4 projektu ustawy. Wskazana zmiana ma na celu uchylene art. 9 w ustawie o Funduszu, który zobowiązuje dysponenta Funduszu (ministra właściwego do spraw transportu) do przekazywania na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg ewentualnych niewykorzystanych środków Funduszu za dany rok budżetowy. W związku ze stale zwiększającym się zapotrzebowaniem na środki Funduszu zasadne jest zakończenie przekazywania nadwyżki środków finansowych z danego roku budżetowego na rachunek bankowy Funduszu Rozwoju Dróg. Zasadne jest, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego i pozostały na rachunku Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 5 projektu ustawy. Projektowana regulacja ma charakter przepisu przejściowego. Zgodnie z projektowanym art. 5 do spraw dotyczących naruszeń lub warunków przewozu drogowego przez podmioty wykonujący m.in. pośrednictwo przy przewozie rzeczy, powstałych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z art. 6 projektu ustawy, w okresie 36 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. Czasowe skrócenie ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewoźnika drogowego korzystnie wpłynie na przewoźników drogowych i pozwoli im zachować płynność finansową.

Art. 7-8 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. Projektowane przepisy przewidują, że w drodze odstępstwa od art. 26g pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców⁷, w okresie 12 miesięcy w skład przychodu kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stanowiącego podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych⁸, nie wchodzi kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem, że tak ustalony

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 1251

⁷ Dz. U. z 2024 r. poz. 220

⁸ Dz. U. z 2025 r. poz. 350

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 pracę⁹.

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. 9 projektu ustawy. Projektowany przepis ma charakter przepisu przejściowego i określa 18 miesięczny termin na przekazanie przez starostów Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacji dotyczących udzielonych i ważnych licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy – w celu ich uwzględnienia w nowej ewidencji prowadzonej w KREPTD.

Art. 10 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu nałożenie obowiązku na przewoźnika drogowego do przedłożenia w terminie do dnia 30 czerwca 2027 r. organowi, który udzielił mu zezwolenia na wykonywanie przewoźnika drogowego dokumentu potwierdzającego wyznaczenie zarządzającego transportem zgodnie z art. 7ca utd.

Art. 11 projektu ustawy. Wskazany przepis określa termin ważności przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym tj. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy¹⁰ - do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 12 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu zobowiązanie pośredników przy przewozie osób do dostosowania się do nowych wymogów związanych z potwierdzaniem wymaganej zdolności finansowej. W związku z tym określono procedurę związaną z postępowaniem pośredników jak i organów licencyjnych w związku z wprowadzoną zmianą w tym zakresie.

⁹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1773

¹⁰ Dz. U. poz. 271, z późn. zm.

Art. 13 projektu ustawy. Wskazany przepis przejściowy ma na celu wskazanie, że skrócony termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, stosuje się do transakcji handlowych, zawartych od dnia wejścia w życie wskazanego przepisu.

Art. 14 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu zapewnienie, że z dniem 1 stycznia 2026 r. podmioty których dotyczą przepisy omawianej ustawy będą stosowały elektroniczne zezwolenia EKMT z wykorzystaniem systemu EKMT, z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 stycznia 2025 r., co sankcjonuje obowiązek przekazywania w formie elektronicznej od wskazanej daty informacji do Sekretariatu ITF o wydanych zezwoleniach EKMT.

Art. 15 projektu ustawy. W tym przepisie zostały wskazane skutki dla budżetu państw w okresie 10 lat budżetowych wykonywania ustawy.

Art. 16 projektu ustawy. Dotyczy terminu wejścia w życie wskazanej ustawy.

Planuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie po upływie 60 dni od dnia jej ogłoszenia z wyjątkiem:

- 1) art. 2 pkt. 1 lit a, pkt 7, pkt 8, pkt 15 w zakresie art. 87 ust. 10, art. 6 i art. 7, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 2) art. 2 pkt 11-14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.;
- 3) art. 2 pkt 10 lit. a, pkt 17 lit. c, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 14, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 stycznia 2025 r.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw spowodują ograniczanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym oraz pozytywnie wpłyną na organizację polskiego rynku transportu drogowego.

Przeprowadzona analiza zagadnienia wykazała, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie poprzez dokonanie nowelizacji obowiązującej ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy – Prawo przewozowe.

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

Każde państwo członkowskie odrębnie reguluje wskazane zagadnienie, jeżeli regulacje nie wynikają z prawa UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego w toku kontroli drogowych będą weryfikowali obowiązki wprowadzone poprzez projekt ustawy
Pośrednicy przy przewozie rzeczy	13 452 pośredników w przewozie drogowym rzeczy (dane na 31 grudnia 2023 r.)	dane własne MI	Wprowadzenie nowych obowiązków w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.
Starostowie i Prezydenci Miast	380	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Wydawanie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie prowadził dystrybucję otrzymanych od Sekretariatu ITF elektronicznych zezwoleń EKMT wśród polskich przedsiębiorców międzynarodowego transportu drogowego - przydzielał przewoźnikom drogowym zezwolenia w elektronicznym systemie ECMT Digital System, powiązując zezwolenia z indywidualnym kontem elektronicznym przewoźnika drogowego;

			- zakładał konta w systemie przewoźnikom drogowym i innym uprawnionym służbom kontrolnym;
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 prowadził będzie kontrolę elektronicznych zezwoleń EKMT za pomocą systemu EDI ECMT Digital System z wykorzystaniem podległych służb kontrolnych
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o straży granicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 915, z późn. zm.)	Bezpośrednie- Komendant Główny Straży Granicznej prowadził będzie kontrolę elektronicznych zezwoleń EKMT za pomocą systemu EDI ECMT Digital System z wykorzystaniem podległych służb kontrolnych
Zarządcy dróg	2808 zarządców dróg wszystkich kategorii.	Ministerstwo Infrastruktury – opracowanie własne	Bezpośrednie - zarządcy dróg prowadzili będą kontrolę elektronicznych zezwoleń EKMT za pomocą systemu ECMT Digital System z wykorzystaniem podległych służb kontrolnych
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.)	Bezpośrednie – Szef Krajowej Administracji Skarbowej będzie prowadził kontrolę elektronicznych zezwoleń EKMT za pomocą systemu ECMT Digital System z wykorzystaniem podległych służb kontrolnych.
Przedsiębiorcy międzynarodowego transportu drogowego	44922	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Bezpośrednie - wykorzystywanie w działalności transportowej zezwolenia EKMT w postaci elektronicznej i towarzyszące im książki jazd z wykorzystaniem systemu EDI
Użytkownicy pojazdów napędzanych wodorem	303 (dane z 2024 r.)	COI	Bezpośrednie - zwolnienie z opłat za postój w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania.

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

Projekt ustawy został szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych, przedstawicielstwami pracowniczymi w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności ze związkami zawodowymi, a także przedstawicielami Komitetów Protestujących przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą. Na zgłoszenie uwag został wyznaczony termin 21 dni od dnia otrzymania pisma. Jednocześnie projekt ustawy został w dniu 20 grudnia 2024 r. przekazany do ponownych konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych. Termin na zgłoszenie uwag został wyznaczony do 20 stycznia 2025 r.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został skierowany do następujących podmiotów:

1. Związek Pracodawców Business Centre Club;
2. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
3. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
7. Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Sekcja Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
10. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
11. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
12. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
13. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
14. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
15. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
16. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;

17. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
19. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
21. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
22. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
23. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
24. Polska Unia Transportu;
25. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
26. Pracodawcy RP;
27. Rada Dialogu Społecznego;
28. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
29. Sądecka Izba Gospodarcza;
30. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
31. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
32. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
33. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
34. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
35. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
36. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
37. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
38. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
39. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
40. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
41. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
42. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
43. Związek Rzemiosła Polskiego;
44. Związek Zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego;
45. Przedstawiciele organizatorów protestów przewoźników drogowych przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą.
46. Polski Związek Przemysłu Motorowego;
47. Instytut Transportu Samochodowego;
48. Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych;
49. Związek Leśników Polskich RP,
50. Związek Zawodowy Pracowników Poczty;
51. Polski Związek Przemysłu Motorowego;
52. Polskie Towarzystwo Gospodarcze.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

Składki społeczne (ZUS)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Składka zdrowotna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz pracy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz gwarantowanych świadczeń pracowniczych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projektowana regulacja wywiera dodatkowe skutki dla budżetu państwa. Koszty związane z wdrożeniem przepisów ustawy w zakresie zmian systemowych w KREPTD zostaną pokryte z budżetu państwa. Projektowana regulacja w zakresie tymczasowego zmniejszenia obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców spowodują spadek dochodów budżetu państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Koszty zmian systemowych KREPTD W związku z utworzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego administrowanym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, szacuje się wzrost pracy w związku z dużą ilością danych przesyłanych przez 380 organów wydających uprawnienia na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Zakładając terminowe przysyłanie danych w ciągu 7 dni od wydania licencji na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, napływ informacji oraz danych do przetworzenia spowoduje określony nakład pracy dla pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Liczba dodatkowych czasochłonnych weryfikacji danych wpływać będzie potencjalnie na możliwość ujawniania również nieprawidłowości w danych. Szacunkowo, przygotowanie techniczne systemu (zmiana istniejącego) wyniesie około 450 000 zł brutto, co wynika z czasochłonności zmiany, zapewnienia metod wymiany informacji i wielkości bazy danych, niemniej ze względu na trwający przetarg i kończącą się umowę (brak możliwości realizacji zmiany w trwającej umowie), szacunkowa czasochłonność i koszty mogą ulec znaczącej zmianie. Koszty zmian systemowych związanych z wdrożeniem elektronicznego systemu zezwoleń EKMT Obecnie wydawanie zezwoleń EKMT odbywa się w systemie dziedzinowym iBTM w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Wdrożenie elektronicznych zezwoleń EKMT będzie wiązało się z koniecznością wykonania czynności w dwóch systemach. W celu usprawnienia niezbędnym jest przygotowanie techniczne systemu iBTM do integracji z systemem Electronic Data Exchange (EDI), określonym w projekcie ustawy jako system EKMT, za pośrednictwem API. Dodatkowe prace związane z budową integracji będą wymagały prac programistycznych po stronie Wykonawcy Systemu iBTM w ramach usług rozwoju. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenie we wdrażaniu modyfikacji w zakresie integracji systemów można oszacować, że potencjalny koszt takich prac wyniesie ok. 800 tysięcy złotych. Koszt ten zostanie poniesiony w 2026 r. Z punktu widzenia przedsiębiorców międzynarodowego transportu drogowego, wprowadzenie systemu elektronicznych zezwoleń EKMT uprości korzystanie z tych zezwoleń, ograniczy liczbę dokumentów w postaci papierowej będących w obiegu w transporcie drogowym, zmniejszy koszty administracyjne oraz zwiększy efektywność zarządzania flotą pojazdów, dla których wykorzystywane są zezwolenia EKMT. Z punktu widzenia służb kontrolnych wprowadzenie systemu zezwoleń elektronicznych usprawni kontrolę przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń EKMT, oraz wzmocni nadzór nad tymi przewozami. Przyczyni się także do eliminowania nieuczciwej konkurencji na rynku międzynarodowego transportu drogowego, w szczególności ze strony przewoźników z państw trzecich. Opracowana propozycja przepisów epizodycznych przewidująca możliwość czasowego powiązania rozwiązań ustanowionych na gruncie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z minimalnym wynagrodzeniem za pracę ogłaszanym w trybie art. 2 ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę¹¹, zamiast z przeciętnym											

¹¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 2207, z 2023 r. poz. 1667

wynagrodzeniem ogłaszającym w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych¹².

Czasowe obniżenie podstawy wymiaru składki na ubezpieczenia społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, poprzez zmianę dolnej granicy odliczeń od przychodu kierowcy, pozwoli branży transportowej zyskać czas na dostosowanie się do dynamicznie zmieniającego się rynku przewozów drogowych stanowiąc mechanizm osłonowy, pozwalający branży transportowej zachować jak najwięcej miejsc pracy.

Jednocześnie należy podkreślić, że aby zapobiec potencjalnym negatywnym skutkom zaproponowanych zmian, takim jak ewentualne zmniejszenie świadczeń chorobowych i macierzyńskich dla ww. grupy kierowców, w tut. ministerstwie opracowano również rozwiązanie osłonowe mające na celu utrzymanie na dotychczasowym poziomie świadczeń chorobowych i macierzyńskich przysługujących kierowcom, którymi coraz częściej zostają kobiety. Konsekwentnie zgodnie z propozycją resortu infrastruktury naliczanie wysokości tych świadczeń będzie odbywać się na dotychczasowych zasadach, tj. w oparciu o art. 26g i 26h ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

W najczęściej spotykanej sytuacji, gdy kierowca wykonuje międzynarodowe dwustronne przewozy drogowe w połączeniu z przewozami typu *cross-trade* lub kabotażem przez 20 dni, z czego 15 dni pozostaje zagranicą łączny koszt pracodawcy ulegnie pomniejszeniu o 2,43% (w przykładzie o 303,10 zł) z uwagi na obniżenie podstawy składek ZUS poniżej poziomu prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia, który w 2025 r. wynosi 8 673,00 zł. Należy również zauważyć, że w omawianym przykładzie wynagrodzenie kierowcy netto wzrośnie o 3,36% tj. o 292,84 zł.

Uwzględniając powyższe założenia oszczędności generowane po stronie pracodawcy w ujęciu 12 miesięcy wyniosą 3 637,20 zł na jednego kierowcę. Jednocześnie w ww. przypadku każdy kierowca w ujęciu rocznym zyska 3 514,08 zł.

Mając na względzie, że zgodnie z danymi statystycznymi Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, na dzień 31 grudnia 2024 r.¹³, ważnych w obrocie prawnym było 353 553 wypisów do licencji wspólnotowych, a także przyjmując, że na pojazd przypada ok. 1,1 kierowcy, szacuje się, że powyższe przepisy będą dotyczyć ok. 388 tys. kierowców zatrudnionych w niespełna 48 tys. polskich przedsiębiorstwach transportowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy lub osób.

Calkowite zmniejszenie kosztów po stronie pracodawców i całkowite zwiększenie wynagrodzenia po stronie kierowców

Powyższe oznacza, że zgodnie z założeniami przyjętymi powyżej w skali kraju całkowite zmniejszenie kosztów po stronie pracodawców w ujęciu 12 miesięcy wyniesie 1 411 233 600,00 zł¹⁴, natomiast całkowite zwiększenie wynagrodzenia po stronie kierowców w ujęciu 12 miesięcy wyniesie 1 363 463 040,00 zł¹⁵.

Różnica w wysokości odprowadzanych składek społecznych i zdrowotnych

Projektowane rozwiązanie nie pozostanie bez wpływu na wysokość odprowadzanych składek społecznych i zdrowotnych. Zgodnie z założeniami przyjętymi powyżej w ujęciu 12 miesięcy całkowita różnica w wysokości odprowadzanych składek społecznych i zdrowotnych wyniesie odpowiednio 2 011 438 560,00 zł¹⁶ i 535 114 080,00 zł¹⁷.

Różnica w wysokości składek odprowadzanych na FP i FGŚP

Projektowane rozwiązanie wpłynie również na wysokość odprowadzanych do Funduszu Pracy i na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych składek. Zgodnie z założeniami przyjętymi powyżej w ujęciu 12 miesięcy całkowita różnica w wysokości odprowadzanych do Funduszu Pracy

¹² Dz. U. z 2024 r. poz. 497

¹³ <https://www.gov.pl/web/gitd/raporty>

¹⁴ 303,10 zł zmniejszenia kosztu pracodawcy x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 1 411 233 600,00 zł.

¹⁵ 292,84 zł zwiększenia wynagrodzenia kierowcy x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 1 363 463 040,00 zł.

¹⁶ 432,01 zł różnicy w wysokości odprowadzanych składek społecznych (pracownik oraz pracodawca) x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 2 011 438 560,00 zł.

¹⁷ 114,93 zł różnicy w wysokości odprowadzanych składek zdrowotnych x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 535 114 080,00 zł.

i na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych wyniesie odpowiednio **168 826 560,00 zł¹⁸⁾** i **6 890 880,00 zł¹⁹⁾**.

W ocenie resortu, biorąc pod uwagę pozostałe postulaty artykułowane przez przedstawicieli strony społecznej w zakresie zmian zasad wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym, do których należą m.in.: powrót do modelu wynagradzania kierowców polegający na wypłacaniu minimalnego wynagrodzenia za pracę i nieoskładkowanych oraz nieopodatkowanych świadczeń związanych z podróżą służbową w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych nieobjętych zasadami delegowania, omawiana propozycja rozwiązań prawnych stanowi wyważony kompromis, który pozwoli z jednej strony wesprzeć polskich przewoźników drogowych, jednocześnie zapewniając odpowiednią ochronę socjalną kierowcom-pracownikom zatrudnionym w polskich firmach transportowych.

Parametry pracownika					
Pracownicze plany kapitałowe	Nie				
Koszt uzyskania przychodu	Podwyższony				
Ulga podatkowa PIT-2	Tak				
Czy ukończone 26 lat?	Tak				
Wynagrodzenie brutto	11000,00 zł				
Ilość dni pobytu zagranicą	15				
Kurs €	4,23 ²⁰⁾				
Rozliczenie	Przed zmianami	Po zmianach	Różnica		
Wirtualna dieta zagraniczna	3 807,00 zł ²¹⁾	3 807,00 zł			
Bazowa podstawa składek ZUS	8 673,00 zł	4 666,00 zł			
Wynagrodzenie netto	8 433,38 zł	8 726,22 zł	+ 3,36%	+ 292,84 zł	
Łączny koszt pracodawcy	12 776,23 zł	12 473,13 zł	- 2,43%	- 303,10 zł	
Koszty pracownika					
Składki społeczne pracownik	Ubezpieczenie chorobowe	212,49 zł	212,49 zł	0,0%	0,00 zł
	Ubezpieczenie emerytalne	846,48 zł	702,04 zł	- 20,57%	- 144,44 zł
	Ubezpieczenie rentowe	130,10 zł	107,89 zł	- 20,59%	- 22,21 zł
	Składki pracownik (suma)	1 189,07 zł	1 022,42 zł	- 14,02%	- 166,65 zł
Składka zdrowotna		673,55 zł	558,62 zł	- 20,57%	- 114,93 zł
Zaliczka na podatek		704,00 zł	729,00 zł	+ 3,43%	+ 25,00 zł

¹⁸⁾ 36,26 zł różnicy w wysokości odprowadzanych do Funduszu Pracy składek x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 168 826 560,00 zł.

¹⁹⁾ 1,48 zł różnicy w wysokości odprowadzanych na Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych składek x 12 miesięcy x 388 000 kierowców = 6 890 880,00 zł

²⁰⁾ Kurs sprzedaży euro z dnia 2 kwietnia 2025 r. wg tabeli kursów kupna i sprzedaży walut obcych NBP (<https://nbp.pl/statystyka-i-sprawozdawczosc/kursy/tabela-c/>)

²¹⁾ Stała stawka diety zagranicznej 60 euro x 15 dni = 900 euro 900 euro x 4,23 zł = 3 807,00 zł

Składka PPK pracownik		0,00 zł	0,00 zł	0,00%	0,00 zł
Koszty pracodawcy					
Składki społeczne pracownik	Ubezpieczenie emerytalne	846,48 zł	702,04 zł	- 20,58%	- 144,45 zł
	Ubezpieczenie rentowe	563,74 zł	467,54 zł	- 20,58%	- 96,20 zł
	Ubezpieczenie wypadkowe	144,84 zł	120,12 zł	- 20,58%	- 24,72 zł
	Składki pracodawca (suma)	1 555,07 zł	1 289,70 zł	- 20,58%	- 265,36 zł
Fundusz pracy		212,49 zł	176,23 zł	- 20,58%	- 36,26 zł
FGŚP		8,67 zł	7,19 zł	- 20,58%	- 1,48 zł
Składka PPK pracodawca		0,00 zł	0,00 zł	0,00%	0,00 zł
Łączny koszt pracodawcy		12 776,23 zł	12 473,13 zł	- 2,43%	- 303,10 zł

Projektowane zmiany w zakresie dotyczącym zmianę przepisu delegującego do wydania rozporządzenia w sprawie tzw. kilometrówek mogą pośrednio wpływać na sektor finansów publicznych, ponieważ z przepisów rozporządzenia korzysta większość jednostek administracji rządowej. Z uwagi na znaczące rozbieżności kosztów poszczególnych jednostek nie jest możliwe precyzyjne oszacowanie skutków finansowych zmian dot. tzw. kilometrówki. Natomiast ewentualne dodatkowe koszty dla jednostek administracji rządowej, z tytułu używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w celu realizacji przez pracownika czynności służbowych, zostaną sfinansowane w ramach posiadanych limitów wydatków ustalonych na dany rok dla tych jednostek, bez konieczności jego zwiększania.

Z tej regulacji korzystają zarówno jednostki samorządu terytorialnego jak i podmioty prywatne. Niestety tylko niektóre z nich wyodrębniają te koszty, a niektóre z jednostek nie wskazują takich kosztów w ogóle. Brak jest pełnych danych dotyczących liczby osób używających do celów służbowych samochody osobowe niebędące własnością pracodawcy, rodzaju pojazdów oraz liczby przejechanych kilometrów.

Jako przykłady można wskazać:

- GDDKiA (centrala i oddziały terenowe), gdzie od 1 stycznia do 30 września 2022 r. wydatki wyniosły 2 608,35 zł.
- jednostki podległe i nadzorowane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska, gdzie szacunkowe wydatki w 2022 roku wyniosły ok. 177 mln 198 tys. zł, a w 2023 roku ok. 204 mln 38 tys. zł.

Jednym z podmiotów, dla których stawki „kilometrówki” mają szczególne znaczenie jest Poczta Polska S.A. Koszt Poczty Polskiej S.A. związany z używaniem pojazdów prywatnych do celów służbowych wyniósł w 2022 r. 174 mln 291 tys. zł. zaś w 2023 roku 184 mln 255 tys. zł.

Odnosnie do jednostek samorządu terytorialnego przeprowadzono badanie ankietowe wśród gmin, miast i powiatów dotyczące okresu roku 2022 i 2023. Odpowiedzi na ankietę udzieliło 217 jednostek samorządu oraz Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych (OPOS). Koszty związane z używaniem pojazdów prywatnych do celów służbowych wśród ankietowanych 217 JST wyniosły w 2022 r. ok. 3 mln 726 tys. zł. zaś w 2023 roku ok. 5 mln 143 tys. zł. Wśród 241 jednostek samorządowych których dane zebrało OPOS koszty te wyniosły odpowiednio 4 mln 640 tys. zł w roku 2022 oraz 6 mln 240 tys. w roku 2023.

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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym w szczególności na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego.						
		Projekt ustawy ma na celu wzmocnienie stosowania przepisów w zakresie posiadania wymaganych uprawnień do wykonywania przewozów drogowych przez podmioty do tego uprawnione. Rozwiązania przewidziane w projekcie nakierowane są do wyeliminowania podmiotów, które nie posiadają odpowiednich uprawnień do wykonywania przewozów drogowych.						
		Zmiany na rynku transportu drogowego spowodowane wojną w Ukrainie, utrata przez część polskich przewoźników drogowych rynków wschodnich wynikająca z sankcji UE nałożonych na Rosję i Białoruś oraz kontrsankcji tych państw na przedsiębiorców transportu drogowego z UE, a także skutki umowy liberalizacyjnej z 29 czerwca 2022 roku o transporcie drogowym towarów zawartej pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą sprawiły, że istnieje pilna potrzeba ochrony polskiego rynku transportowego poprzez wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę.						
		Zgodnie z przepisami ww. umowy przewozy dwustronne, tranzytowe i kabotażowe wykonywane na terytorium Unii Europejskiej przez polskich przewoźników drogowych lub przewoźników z innych państw członkowskich Unii Europejskiej nie wymagają zezwoleń zagranicznych. Wyjątkiem są przewozy wykonywane do/z krajów trzecich. Warunki wykonywania przewozów drogowych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi (nie będącymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej) regulują umowy dwustronne o międzynarodowych przewozach drogowych. Na podstawie ww. umów corocznie wymieniane są odpowiednie kontyngenty zezwoleń zagranicznych. Z chwilą agresji Rosji na Ukrainę istotnie ograniczone zostało wykonywanie przewozów drogowych w relacji Polska-Rosja oraz Polska – Białoruś. Jednocześnie nastąpiło znaczne zwiększenie aktywności strony ukraińskiej na rynku europejskim. W latach 2015-2022 przewoźnicy ukraińscy w pełni wykorzystywali przyznany im kontyngent zezwoleń, który w latach 2015-2018 wynosił 200.000 zezwoleń, a w latach 2019-2022 wynosił 160.000 zezwoleń. Przewoźnicy polscy natomiast wykorzystywali maksymalnie 60% przyznanego stronie polskiej kontyngentu. Do 2022 r. udział polskich przewoźników w przewozach ładunków w relacji z Ukrainą wynosił 40%, a przewoźników ukraińskich 60%. W 2023 roku, ze względu na liberalizację przewozów dwustronnych i tranzytowych w relacji EU – Ukraina, dokonano analizy liczby przekroczeń granicy polsko – ukraińskiej przez pojazdy polskie i ukraińskie. Dane te wskazują, że proporcje uległy zmianie na korzyść strony ukraińskiej, pogłębiając nierównowagę w przewozach. Obecnie udział polskich przewoźników drogowych w rynku przewozowym wynosi ok. 10%, a udział przewoźników ukraińskich wzrósł do ok. 90%.						
		Obecna sytuacja wynika z podpisanej w dniu 29 czerwca 2022 r. w Lyonie umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie przewozów drogowych, która zakłada czasową liberalizację						

	przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską i Ukrainą. W okresie styczeń – grudzień 2023 r. przewoźnicy polscy dokonali 123.924 przekroczeń granicy polsko – ukraińskiej, natomiast przewoźnicy ukraińscy dokonali 1.098.748 takich przekroczeń. Wdrożenie rozwiązań przewidzianych w ustawie złagodzi negatywne skutki czynników zewnętrznych na rynku międzynarodowym względem polskich przedsiębiorców transportu drogowego i zwiększy szanse na funkcjonowanie polskich podmiotów na równych i uczciwych zasadach. Wprowadzenie rozwiązań prawnych obligujących pośrednika przy przewozie rzeczy, spedytora, lub podwykonawcy do sprawdzenia, przed zleceniem przewozu drogowego, posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, a także do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie ma na celu wyeliminowanie przypadków wykonywania przewozów drogowych przed podmioty, nieposiadające stosownych uprawnień przewozowych. W Centralnej Ewidencji Pojazdów CEP zarejestrowanych pojazdów samochodowych z podziałem na sposób ich zasilania jest: - Energia elektryczna – 77 102 szt., - Wodór – 311 szt., - Hybryda – 675 448 szt., - Gaz LPG - 2 645 510 szt., - Gaz CNG - 11 275; - Gaz LNG - 2 921 szt. Nie jest możliwe precyzyjne oszacowanie, ilu pracowników posiadających ww. rodzaje pojazdów wykorzystuje swoje prywatne pojazdy do celów służbowych, ponieważ nie wszystkie podmioty zbierają dane na ten temat. Projekt ustawy nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły 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

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa pozytywnie wpłynie na rynek pracy oraz branżę transportu drogowego. Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym w szczególności na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego. Wprowadzenie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do działalności podmiotów przekazujących przewoźnikom drogowym zlecenia przewozowe wpłynie na wzmocnienie uczciwej konkurencji na rynku transportowym. Szczegółowe określenie obowiązków w projekcie ustawy dla podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym m.in. jako pośrednicy przy przewozie rzeczy przy zlecaniu przewozów drogowych rzeczy krajowym i zagranicznym przewoźnikom drogowym wyeliminuje nieprawidłowości w tym obszarze transportu drogowego. Brak możliwości zlecania krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej zapewni właściwy nadzór nad dostępem do rynku przewozów drogowych rzeczy.

Wprowadzenie wymogów w zakresie potwierdzenia wymaganej sytuacji finansowej niezbędnej do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy urealni kwestię zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o wskazaną licencję. Respektowanie wskazanego wymogu zapewnia obowiązek dysponowania przez przedsiębiorców wymaganego zabezpieczenia finansowego przez cały okres prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze transportu drogowego.

Podmioty wykonujące transport drogowy m.in. w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, będą obowiązane do weryfikacji uprawnień do wykonywania transportu drogowego przez podmioty, którym będą obowiązani zlecić usługę transportową. Weryfikacja ta będzie stanowiła gwarancję, że przewoźnik drogowy posiada wszystkie wymagane prawem dokumenty związane z realizowanym przewozem drogowym, co zapewni uczciwą konkurencję w transporcie drogowym.

Wprowadzenie nowej ewidencji przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy - w ramach Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), upubliczni informacje dotyczące podmiotów prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Polsce. Ponadto zapewni przewoźnikom drogowym szybkie sprawdzenie, czy dany podmiot, w tym przypadku pośrednik przy przewozie rzeczy, posiada wymagane uprawnienia do prowadzenia tego rodzaju działalności gospodarczej.

Wprowadzone przepisy dotyczące kar mają charakter prewencyjny i odstraszaający i przyczynią się do lepszego przestrzegania obowiązków wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Wprowadzenie możliwości wystawiania w postaci papierowej lub postaci elektronicznej listu przewozowego ułatwi obieg dokumentów przewozowych pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w dany przewóz drogowy.

Wprowadzenie czasowego skrócenia ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewozu drogowego korzystnie wpłynie na przewoźników drogowych i pozwoli im zachować większą płynność finansową.

Wprowadzone rozwiązania prawne zakładające tymczasowe zmniejszenie obciążeń z tytułu odprowadzanych składek na ubezpieczenia społeczne kierowców. Tymczasowy mechanizm osłony zapewni 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.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

☐ demografia
☐ mienie państwowe
☐ inne:

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowana ustawa nie niesie ze sobą skutków społecznych. Wpłynie ona neutralnie na obywateli. Projektowane przepisy wyeliminują dokumenty stosowane dotychczas w postaci papierowej, a ich elektroniczność będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana stawa wejdzie w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 2 pkt. 1 lit a, pkt 7, pkt 8, pkt 15 w zakresie art. 87 ust. 10, art. 7 i art. 8, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 2) art. 2 pkt 11-14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.;
- 3) art. 2 pkt 10 lit. a, pkt 17 lit. c, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 14, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 stycznia 2025 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana w kolejnych latach w zakresie regulacji wprowadzających rozwiązania prawne obligujące pośrednika przy przewozie rzeczy, spedytora lub podwykonawcę do zweryfikowania przed zleceniem przewozu drogowego, posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, a także do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie. Ewaluacja ta nastąpi na podstawie następujących mierników:

- liczba przeprowadzonych kontroli warunków wykonywania transportu drogowego w zakresie dotyczącym pośrednictwa przy przewozie rzeczy,

- liczba stwierdzonych naruszeń obowiązków lub warunków wykonywania transportu drogowego w zakresie dotyczącym pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak