

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Gancarz – podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata.Rychter@mi.gov.pl Telefon: (22) 630 1240.</p>	<p>Data sporządzenia 18 kwietnia 2024 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17). Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz. Urz. UE L 129 z 03.05.2022, str. 22). Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.). Ustawa z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523)</p> <p>Nr w wykazie prac: UC26.</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotyczącej zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1), wymaga dokonania zmian w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.).

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

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

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

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

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

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

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

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

Wreszcie, proponuje się zmianę ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523) poprzez dodanie art. 48b do niniejszej ustawy regulującego tryb rozpatrywania wniosków przesłanych przez państwa członkowskie do Polski w ramach modułu Transport Drogowy – Zgłoszenia Delegowania Systemu Wymiany Informacji na Rynku Wewnętrznym (IMI) przed wejściem w życie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym.

Ponadto nie będą występowały dodatkowe obciążenia dla przedsiębiorców związane z obowiązkiem przedstawienia umowy najmu lub poświadczonego wyciągu z umowy w języku polskim, ponieważ przedsiębiorca będzie w posiadaniu ww. dokumentów, gdzie może on posiadać ją w wersji elektronicznej lub papierowej, bądź też może posługiwać się poświadczonym wyciągiem z umowy. Dokumenty te, mając na uwadze fakt, że dany przewoźnik realizował będzie przewozy pojazdami najmowanymi na terytorium RP zobowiązany będzie do posiadania wersji polskiej umowy bądź poświadczonego wyciągu z ww. umowy.

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

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

Projekt ustawy zakłada m.in.:

1) umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce

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

W związku z powyższym dopuszczalne będzie wykonywanie transportu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy przez przedsiębiorcę posiadającego siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, pod warunkiem, że korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez kolejnych 90 dni w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu.

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

2) umożliwienie korzystania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w innych państwach członkowskich z pojazdów najmowanych, co będzie odpowiadało pełnemu wdrożeniu regulacji zawartych w dyrektywie (UE) 2022/738. Jednocześnie poprzez projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym ustanowione zostaną warunki korzystania z takich pojazdów.

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

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

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

brzmienie definicji przewozu kabotażowego pozwoli również na uniknięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych związanych ze stosowaniem przepisów dotyczących użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

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

5) dokonanie zmiany ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523). Dyrektywa (UE) 2020/1057 powinna być wdrożona do prawa polskiego do 2 lutego 2022 roku. Natomiast ustawa z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, która transponowała ww. dyrektywę, weszła w życie 19 sierpnia 2023 r. Spowodowało to brak realizacji wniosków o pomoc przesłanych przez organy właściwe państw członkowskich do Polski w systemie IMI w okresie od 2 lutego 2022 r. do 19 sierpnia 2023 r. Wskazane wnioski zostały złożone w celu weryfikacji zgłoszeń delegowania, które w ramach przeprowadzonej przez te organy kontroli zostały przedstawione przez polskie podmioty gospodarcze. Realizacja wniosków przesłanych przed wejściem w życie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym uzasadniona jest przez ogólne zasady prawa Unii Europejskiej nakazujące realizację celów dyrektyw UE również w przypadku braku ich prawidłowej lub terminowej implementacji. Ponadto, zasada efektywności prawa europejskiego i zasada lojalnej współpracy państw członkowskich (art. 4 ust. 3 TUE) nakłada zobowiązanie do podjęcia wszystkich środków koniecznych do realizacji zadań wynikających z aktów prawa Unii Europejskiej.

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<p>Bezpośrednie - Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie musiał uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego</p> <p>Bezpośrednie – Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli dotyczącej kontroli w zakresie przewozów kabotażowych.</p> <p>Jednocześnie Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej również dane dotyczące przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych</p>

			corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.
Starostowie/Prezydenci miast	380	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Starostowie lub prezydenci miast będą obowiązani uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz zaświadczenia na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego.
Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego będą obowiązani, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego
Komendant Główny Policji	1	Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.)	Bezpośrednie – Komendant Główny Policji będzie obowiązany, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego
Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1	Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.)	Szef Krajowej Administracji Skarbowej będzie obowiązany, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego

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

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

1. Konfederacja Lewiatan;
2. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
3. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
4. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
5. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
7. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
10. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
12. Polska Unia Transportu;
13. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
14. Pracodawcy RP;
15. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
16. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
17. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
18. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
19. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
20. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
21. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
22. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
23. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
24. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
25. Instytut Transportu Samochodowego;
26. Związek Powiatów Polskich;
27. Rada Dialogu Społecznego.

Wyniki konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń	Z punktu widzenia leasingobiorcy, otwarcie rynku użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach przyczyni się do zwiększenia wykorzystania zasobów poprzez zwiększenie wykorzystania pojazdów oraz poprawę elastyczności i produktywności przedsiębiorstw.

założeń	<p>Z punktu widzenia leasingodawcy i krajowego rynku finansowego przyjęcie projektu dyrektywy wydaje się być neutralne, ponieważ większość podmiotów finansujących środki trwałe ma zarejestrowaną działalność na terenie Polski. Ponadto, polska branża leasingowa jest konkurencyjna i liberalizacja nie powinna mieć większego wpływu na zwiększenie aktywności podmiotów zagranicznych na polskim rynku.</p> <p>Z punktu widzenia zachowania wpływów z podatku od środków transportowych możliwość wynajmowania przez przedsiębiorstwo pojazdów może wpłynąć na wpływy podatkowe z tego tytułu, ponieważ może ograniczyć liczbę własnych (zarejestrowanych), a tym samym opodatkowanych pojazdów. Zaproponowany okres wynajmu – maksymalnie 90 dni w roku, powinien zminimalizować negatywne skutki podatkowe dla jednostek samorządu terytorialnego. Niemniej jednak, na etapie projektowania wskazanej ustawy, nie jest możliwe ustalenie czy przewoźnicy drogowi będą korzystali, a jeżeli tak to w jakiej skali, z pojazdów najmowanych w prowadzonej działalności gospodarczej. W związku z tym, nie ma również możliwości wskazania wpływu wdrażanych rozwiązań na wysokość zobowiązań podatkowych z tytułu podatku od środków transportowych. Zaproponowany okres wynajmu wynoszący maksymalnie 90 dni w roku jest zgodny z zapisami art. 3, ust. 2 dyrektywy 2022/738 gdzie okres najmu jest określony na co najmniej dwa miesiące w danym roku kalendarzowym oraz to państwo członkowskie określa czas maksymalny czas trwania umowy najmu. 90-cio dniowy termin został skonsultowany międzyresortowo i w konsultacjach społecznych w ramach poprzedniego procesu uzgadniania projektu ustawy (projekt ustawy pierwotnie był wpisany do planu prac w związku z dyskontynuacją prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UC 143, w związku z dyskontynuacją prac Rządu, projekt ustawy w dniu 22 marca 2024 r. uzyskał numer UC 26). Z informacji pozyskanych z państw członkowskich wynika, że np. w Słowacji obowiązuje maksymalnie 6-cio miesięczny okres najmu, w Niemczech nie planuje się wdrożenia art. 3, ust. 2 podpunkt a), natomiast w Austrii nie skorzystano z możliwości ograniczenia maksymalnego czasu użytkowania pojazdów najmowanych.</p> <p>Jednocześnie projektowana regulacja nie będzie rodziła skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.) dla jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Infrastruktury.</p>
---------	---

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	<p>Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców. Projekt ustawy nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.</p> <p>Wprowadzone zmiany w art. 11a ustawy o transporcie drogowym zakładają zniesienie wobec przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową ograniczenia w postaci nakazu wykorzystywania w prowadzonej</p>							

	działalności gospodarczej pojazdów zarejestrowanych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dopuszczając używanie takich pojazdów w przypadku ich najmu. Wprowadzone zmiany pozwalające przedsiębiorcom przez pewien okres wykonywanie transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności na rynku transportowym.
--	--

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (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 elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Projekt ustawy nakłada na Głównego Inspektora Transportu Drogowego obowiązek opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli dotyczącej kontroli w zakresie przewozów kabotażowych. Strategia ta będzie opracowywana co 2 lata. Jednolita krajowa strategia kontroli przewozów kabotażowych będzie uwzględniała kontrole takich przewozów przeprowadzone przez wszystkie uprawnione służby kontrolne, tj. przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji oraz Służby Celno-Skarbowej. Jednocześnie Komendant Główny Policji, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz Wojewódzki inspektor transportu drogowego będą obowiązani, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

Przepisy ustawy również zobowiązują Głównego Inspektora Transportu Drogowego do przekazania do Komisji Europejskiej danych dotyczących przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

Wprowadzone zmiany pozwalające przedsiębiorcom przez pewien okres wykonywanie transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego nie wpłyną na dodatkowe niż dotychczas formalności związane z uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej lub zaświadczenia na niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Regulacja nie niesie ze sobą skutków społecznych. Wpłynie ona neutralnie na obywateli, precyzując możliwości najmu pojazdów bez kierowcy na terytorium UE.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie przewiduje się dokonania ewaluacji efektów projektu.

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

Brak