

Nazwa projektu Projekt ustawy 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 Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl	Data sporządzenia 27.07.2021 Źródło: Prawo UE Nr w wykazie prac UC93
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy ma na celu dostosowanie polskiego porządku prawnego do przepisów Unii Europejskiej tworzących tzw. Pakiet Mobilności I, w skład którego wchodzi:

1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) 2020/1054;

2) 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, zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) 2020/1055;

3) 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, zwana dalej: dyrektywą (UE) 2020/1057.

W zakresie dyrektywy 2020/1057 przedmiotowy projekt wdraża art 2 te same dyrektywy.

Proponowany w projekcie ustawy zakres zmian zapewnia kompletność wdrożenia nowych przepisów unijnych. Przewiduje się, że wdrożenie tzw. Pakietu Mobilności I będzie obejmowało zmiany polegające na:

1) uchwaleniu zmian do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach oraz ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,

2) uchwaleniu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, mającej na celu wdrożenie art. 1, art. 5, art. 6 i art. 8 dyrektywy (UE) 2020/1057,

3) uchwaleniu zmian porządkujących obecne przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Pakiet Mobilności rozszerza zakres stosowania przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku międzynarodowych przewozów drogowych w Unii Europejskiej w odniesieniu do przedsiębiorców wykonujących transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita (DMC) przekracza 2,5 t i nie przekracza 3,5 t, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Celem pakietu jest zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 t, a tym samym zbliżenie warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. Ponadto projekt ustawy wprowadza określone regulacje, dotyczące wszystkich przedsiębiorców wykonujących zarobkowe towarowe przewozy drogowe, wynikające z doprecyzowania przepisów wspólnotowych w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w zakresie posiadania wymogu siedziby, dobrej reputacji i kompetencji zawodowych.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. i od tego też dnia środki te należy stosować. Zmierzają one do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego poprzez zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami drogowymi.

Zmieniona w art. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 dyrektywa 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. WE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.), zwana dalej: dyrektywą 2006/22, rozszerza zakres istniejących, określonych w niej jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku o kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, str. 224), rozszerza współpracę między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerza wykorzystanie krajowych systemów oceny ryzyka.

Ponadto projekt ustawy ma na celu:

- wdrożenie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 listopada 2016 r. w sprawie K11/15 poprzez uchylenie przepisu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców definiującego podróż służbową kierowcy oraz uchylenie niekonstytucyjnego art. 21a ww. ustawy określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej,
- realizację dezyderatu nr 14 Sejmowej Komisji do Spraw Petycji z 15 listopada 2016 r. w sprawie indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców, poprzez przywrócenie obowiązującego przed 1 stycznia 2012 r. stanu prawnego przewidującego, że ustalenie indywidualnego czasu pracy kierowcy jest możliwe tylko na wniosek pracownika (kierowcy),
- nowelizację ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych o charakterze porządkującym, wynikającym z przeniesienia całości regulacji dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Dotychczasowy przepis art. 90a ust. 2a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgodnie z którym wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym informacje uzyskane od innych organów kontrolnych na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, został uchylony i jednocześnie dodany do art. 104 w ust. 1a ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- nowelizację ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach o charakterze porządkującym, polegającą na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu, opcjonalnie oprócz numeru rachunku bankowego, także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Umożliwi to podmiotowi wydającemu karty do tachografów zwrot na ten rachunek wniesionej przez wnioskodawcę opłaty (pomniejszonej o opłatę za rozpatrzenie wniosku) w przypadku odmownie załatwionego wniosku z powodów leżących po stronie wnioskodawcy,
- nowelizację ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców o charakterze porządkującym, polegającą na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budzą wątpliwości interpretacyjne i często stwarzają możliwość nadużyć.

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

Przepisy rozporządzenia (UE) 2020/1055 wchodzą w życie z dniem 21 lutego 2022 r., zaś rozporządzenia (UE) 2020/1054 weszły w życie co do zasady z dniem 20 sierpnia 2020 r. Wyjątek stanowi art. 1 pkt 15 (dotyczący art. 16 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 561/2006) i art. 2 pkt 12 (dotyczący art. 36 rozporządzenia (UE) nr 165/2014), które stosuje się od dnia 31 grudnia 2024 r. Przepis art. 9 ust. 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 zobowiązuje państwa członkowskie do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż działania legislacyjne.

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1055 projekt przewiduje objęcie przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przedsiębiorców wykonujących transport drogowy rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 t i nie przekracza 3,5 t, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu oraz nakłada analogiczne obowiązki na kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy tymi pojazdami jak w przypadku kierowców zawodowych np. obowiązek posiadania świadectwa kierowcy.

Ponadto projekt ustawy zakłada doprecyzowanie przepisów ustawy o transporcie drogowym w części dotyczącej dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w tym w zakresie wymogów związanych z posiadaniem siedziby przedsiębiorcy w której będzie dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorcę, w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, jak i dokumentów zawierających dane na temat kabotażu i czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku. W wyniku wprowadzonej zmiany, powstanie także obowiązek prowadzenia ksiąg rachunkowych na

terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt zakłada doprecyzowanie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie rozszerzenia katalogu przestępstw, wykluczających spełnienie wymogu dobrej reputacji przez przedsiębiorcę i zarządzającego transportem.

Projekt ustawy określa także środki rehabilitacyjne w przypadku utraty dobrej reputacji przez przedsiębiorcę lub utraty zdolności do kierowania operacjami transportowymi przez zarządzającego transportem i procedurę przywrócenia zarządzającemu transportem zdolności do kierowania operacjami transportowymi, zakończoną wydaniem stosownego zaświadczenia przez organ certyfikujący zarządzających.

Ponadto projekt doprecyzowuje przepisy dotyczące wykonywania przewozów kabotażowych w Unii Europejskiej, z uwzględnieniem zasad wykonywania i kontroli takich operacji transportowych na terytorium RP.

Artykuł 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 wprowadza zmiany przepisów *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 uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG* (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, s. 35, z późn. zm.) polegające na rozszerzeniu:

- zakresu istniejących, określonych w niej jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku o kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w *dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego* (Dz. Urz. WE L 80 z 23.3.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne. rozdz. 5, t. 4, str. 224),
- współpracy między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także
- wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka.

Projekt ustawy przewiduje regulacje prawne polegające w szczególności na dodaniu do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego zadania polegającego na:

- podejmowaniu starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego* (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz
- wymianie z właściwymi organami ww. państw przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacji dostępnych na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a więc informacji dotyczących krajowej wykładni oraz stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W związku ze zmianą art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22 dodano także przepis, zgodnie z którym podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe, pozostaje to bez wpływu na obowiązki kierowcy dotyczące zapewnienia właściwego stosowania tachografu i obowiązku posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1-2a i ust. 4 utd.

Z uwagi na zmianę art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22 konieczne jest również uszczegółowienie obowiązków kontrolowanego, poprzez wskazanie, że ma on obowiązek udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa. Proponowane brzmienie tego przepisu ma bowiem zapewnić organom uprawnionym do kontroli prowadzenie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w szczególności w sytuacji, gdy jest to uzasadnione wynikami kontroli drogowych, zwłaszcza gdy kontrole te ujawniły poważne naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka ma pozwolić właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Mając zatem na uwadze nowe brzmienie art. 9 dyrektywy 2006/22, zmieniono delegację ustawową w art. 89 ust. 5 utd do określenia w drodze rozporządzenia systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy,

poprzez rozszerzenie tego systemu o naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1054 utd w obecnym brzmieniu nie daje możliwości egzekwowania regulacji w nim zawartych. Dlatego też wprowadzono zmiany do załączników utd, zawierających wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego wraz z wysokością sankcji za nie, które pozwalałyby odpowiednio sankcjonować naruszenia wynikające z nowych obowiązków wynikających ze zmienionych przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Jednym z naruszeń dodawanych do załącznika nr 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest naruszenie przedsiębiorcy polegające na dopuszczeniu do wykorzystywania przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku (co najmniej 45 godz.) w kabinie pojazdu, wynikające ze zmienionego art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Dodanie ww. naruszenia stanowi jednocześnie wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-102/16 Vaditrans.

Jednocześnie na skutek dokonanej analizy załączników do utd pod kątem zgodności kar za naruszenia w nich zawarte z nowym brzmieniem art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 projektowana ustawa zawiera propozycję zmian załączników do utd, mających na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie). Tym samym zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych. Proponowane zmiany dotyczą naruszeń przepisów odnoszących się do czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów. Zmiany te zostały oparte na wnikliwej analizie dotyczącej dostosowania poziomu sankcji do wielkości mogącej wywołać pozytywne skutki w zakresie stosowania się do obowiązujących przepisów prawa, a tym samym niwelować negatywne skutki na rynku transportowym.

Zgodnie z art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2020/1054 funkcjonariusze służb kontrolnych zyskali możliwość zdejmowania lub zrywania do celów kontroli plomb zabezpieczających urządzenia rejestrujące. Zmieniony art. 22 ust. 5 akapit trzeci i czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowi, że w takich przypadkach gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez uzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak. Ponadto, w przypadku zdjęcia plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia kontroli, również w przypadku zakładania nowej plomby. Funkcjonariusz służb kontrolnych wydaje pisemne oświadczenie. W związku z powyższym projekt ustawy przewiduje rozszerzenie zakresu uprawnień inspektora Inspekcji Transportu Drogowego.

Ponadto przewiduje się doprecyzowanie brzmienia przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dotyczących kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, poprzez wprowadzenie zakazu odbierania przerwy przed rozpoczęciem lub zakończeniem pracy, z uwagi, że jest to sprzeczne z ideą przerw oraz określenie, że wszystkie przerwy muszą mieć wymiar przynajmniej 15 min. Niniejsza zmiana związana jest ze zmianą brzmienia art. 15 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W związku ze zmienionym brzmieniem art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 przewiduje się zmianę ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, podlegającą na rozszerzeniu wykazu aktów prawnych, których kontrola wykonywania wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych.

Przedmiotowe zmiany są niezbędne w celu prawidłowego dostosowania przepisów krajowych do przepisów wprowadzonych tzw. Pakietem Mobilności I.

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

W państwach członkowskich UE dąży się do harmonizacji zasad dotyczących działalności w transporcie drogowym. Pakiet Mobilności I został ogłoszony 31 lipca 2020 r. Państwa członkowskie są na etapie jego wdrożenia, dlatego też na chwilę obecną nie ma możliwości wskazania jakie rozwiązania w przedmiotowym zakresie zostały przez nie zastosowane.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
GITD	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	- podejmowanie starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa

			członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006; - wymiana z ww. podmiotami informacji dotyczących krajowej wykładni oraz stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006; - wydawanie uprawnień dotyczących wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony, kontrola warunków dostępu do rynku, prowadzenie postępowań dotyczących zmiany, cofnięcia, stwierdzenia wygaśnięcia uprawnień, badania dobrej reputacji.
WITD	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Dyrektorzy Izby Administracji Skarbowej	16		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Komendant Główny Straży Granicznej	1		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc

			powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Zarządcy dróg	2876		Prowadzenie kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Starostowie	380	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony
Państwowa Inspekcja Pracy	1		Prowadzenie kontroli na terenie przedsiębiorstw w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy
Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony	36 511 liczba przedsiębiorców posiadających 256 352 pojazdów	Dane szacunkowe na dzień 31 grudnia 2020 r. przekazane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego	Przepisy projektowanej ustawy bezpośrednio wpływają na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony
Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony	ok. 20 000 podmiotów	Dane szacunkowe przekazane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego	Obecnie przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami o dmc 2.5-3.5 tony nie są zobowiązani do posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej. Stan ten ulegnie zmianie od 21 lutego 2022 r., gdyż od tej daty zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dokumenty te będą upoważniały do wykonywania takim pojazdami samochodowymi międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2463), za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego opłata wynosi 1 000 zł, natomiast

			opłata za udzielenie licencji wspólnotowej dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy wynosi 4 000 zł do 5 lat lub 8000 zł powyżej 5 do 10 lat. Opłata za wypis na każdy zgłoszony do licencji pojazd wynosi 11 % opłaty jak za udzielenie licencji, tj. na okres do 5 lat - wynosi 440 zł, a powyżej 5 lat do 10 lat - wynosi 880 zł za każdy wypis z licencji. W związku z tym przedsiębiorca wykorzystujący w swojej działalności gospodarczej pojazdy o dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczające 3.5 tony, również będzie obowiązany do ponoszenia wskazanych opłat.
Zarządzający transportem posiadający certyfikat kompetencji zawodowych w transporcie drogowym	118 118 wydanych od 1 stycznia 2002 r. certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym rzeczy.	Dane przekazane przez Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie	Posiadanie certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym jest niezbędne do uzyskania przez przedsiębiorcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Zezwolenie to upoważnia przedsiębiorcę do wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz jest niezbędne do uzyskania licencji wspólnotowej, niezbędnej do realizowania transportu międzynarodowego.
Kierowcy zawodowi	390 131	Dane własne MI	Kierowcy zawodowi zostaną objęci niektórymi regulacjami wynikającymi z Pakietu Mobilności I w tym przepisami projektowanej ustawy, w szczególności w zakresie zasad wykonywania przewozów drogowych z uwzględnieniem kabotażu, delegowania w ramach świadczenia usług w transporcie międzynarodowym oraz kontroli
Kierowcy upoważnieni do wykonywania przewozów pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony	25 000	Dane własne MI	Kierowcy upoważnieni do wykonywania przewozów pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony zostaną objęci niektórymi regulacjami wynikającymi z Pakietu Mobilności I w tym przepisami projektowanej ustawy, w szczególności w zakresie zasad wykonywania przewozów drogowych z uwzględnieniem kabotażu, delegowania w ramach świadczenia usług w transporcie międzynarodowym oraz kontroli

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

Projekt zostanie szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD, Policja), organizacjami społecznymi, zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych oraz z przedstawicielstwami pracowniczymi w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności ze związkami zawodowymi. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 30 dni od dnia otrzymania pisma.

Podmioty do których zostanie przekazany przedmiotowy projekt ustawy:

1. Arriva Polska;
2. Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw;
3. Business Centre Club;
4. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
5. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
6. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKS i TS w RP;
7. Forum Związków Zawodowych;
8. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
9. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
10. Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej;
11. Konfederacja Lewiatan;
12. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
13. Kujawsko-pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
14. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
15. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników ;
16. Niekotrans-Nova;
17. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność";
18. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
19. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
20. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
21. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
25. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
26. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
27. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
28. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
29. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
30. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
31. Polska Unia Transportu;
32. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
33. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
34. Pracodawcy RP;
35. Sądecka Izba Gospodarcza;
36. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
37. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
38. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
39. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
40. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
41. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
42. Trade Trans Log;
43. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
44. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
45. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
46. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
47. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
48. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
49. Związek Gmin Wiejskich RP;
50. Związek Miast Polskich;
51. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
52. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
53. Związek Rzemiosła Polskiego;
54. Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa RP;
55. Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej w RP;

55.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

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	10 592,57	14 12 3,42	14 12 3,42	14 12 3,42	14 123,42	14 123,42	14 123,42	14 123,42	14 123,42	14 123,42	14 123,42	151 826,77
budżet państwa (PIT)	980,957	13 07,94	13 07,94	1307,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	14 060,357
JST (PIT)	980,957	13 07,94	13 07,94	1307,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	14 060,357
ZUS	6 509,00	8 67 8,67	8 67 8,67	8 678,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	93 295,70
NFZ	1 597,65	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	22 899,65
Fundusz Pracy	503,47	67 1,29	67 1,29	671,29	671,29	671,29	671,29	671,29	671,29	671,29	671,29	7 215,56
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	20,54	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	27,38	294,34
Wydatki ogółem	2,81	45,93	56,92	57,02	53,11	55,01	54,62	54,86	55,08	55,30	55,53	546,19
budżet państwa	2,81	45,93	56,92	57,02	53,11	55,01	54,62	54,86	55,08	55,30	55,53	546,19
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	105 89,76	14 07 7,49	14 0 66,50	14 0 66,40	14 070,31	14 068,41	140 68,80	140 68,56	140 68,34	140 68,12	140 67,89	151 280,58
budżet państwa	978,15	12 62,01	12 51,02	1250,92	125 4,83	125 2,93	125 3,32	125 3,08	125 2,86	125 2,64	125 2,41	13 514, 17
JST (PIT)	980,957	13 07,94	13 07,94	1307,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	130 7,94	14 060,357
ZUS	6 509,00	8 67 8,67	8 67 8,67	8 678,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	8 67 8,67	93 295,70
NFZ	1 597,65	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	2 130,20	22 899,65
Fundusz Pracy	503	67	67	671,	671	671	671	671	671	671	671	7 215,56

		,47	1, 29	1, 29	29	,29	,29	,29	,29	,29	,29	,29																																																					
Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych		20, 54	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	27, 38	294,34																																																				
Źródła finansowania	Projektowana regulacja wywiera dodatkowe skutki dla budżetu państwa (część budżetowa: 39 i 85). Koszty WITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności zostaną pokryte z części budżetowej 85 – Budżety Wojewodów. Koszty GITD związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności zostaną pokryte z części budżetowej 39 – Transport. Koszty MI związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności zostaną pokryte z części budżetowej 39 – Transport.																																																																
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	I WZROST ZATRUDNIENIA 1. Zwiększenie stanu zatrudnienia w WITD Zakłada się wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego w związku z koniecznością wykonywania zadań wynikających z wdrażanego tzw. Pakietu Mobilności I łącznie o 232 etatów (w tym 200 etatów inspektorskich). Koszty zatrudnienia w WITD przedstawia poniższa tabela. <table><tr><th>Rok</th><th>Etaty</th><th>Koszty osobowe (w zł)</th><th>Koszty stanowisk (w zł)</th></tr><tr><td>2021</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2022</td><td>96</td><td>8 914 200</td><td>3 753 400</td></tr><tr><td>2023</td><td>192</td><td>19 499 100</td><td>4 930 200</td></tr><tr><td>2024</td><td>232</td><td>26 886 600</td><td>4 062 500</td></tr><tr><td>2025</td><td>232</td><td>28 608 500</td><td>2 788 300</td></tr><tr><td>2026</td><td>232</td><td>28 923 200</td><td>2 858 000</td></tr><tr><td>2027</td><td>232</td><td>29 158 500</td><td>2 929 400</td></tr><tr><td>2028</td><td>232</td><td>29 176 400</td><td>3 002 700</td></tr><tr><td>2029</td><td>232</td><td>29 176 400</td><td>3 077 700</td></tr><tr><td>2030</td><td>232</td><td>29 176 400</td><td>3 154 700</td></tr><tr><td>2031</td><td>232</td><td>29 176 400</td><td>3 233 600</td></tr><tr><td>Razem</td><td>232</td><td>258 695 700</td><td>33 790 500</td></tr></table> Przyjęte założenia: 1. Wzrost zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego począwszy od 2022 roku o 96 etatów (w tym 80 etatów inspektorskich), w 2023 r. o kolejne 96 etatów (w tym 80 etatów inspektorskich) oraz w 2024 r. o dodatkowe 40 etatów inspektorskich. 2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,0 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu. 3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2022 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%. 4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród. 5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni. 6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. 7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy)													Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)	2021	0	0	0	2022	96	8 914 200	3 753 400	2023	192	19 499 100	4 930 200	2024	232	26 886 600	4 062 500	2025	232	28 608 500	2 788 300	2026	232	28 923 200	2 858 000	2027	232	29 158 500	2 929 400	2028	232	29 176 400	3 002 700	2029	232	29 176 400	3 077 700	2030	232	29 176 400	3 154 700	2031	232	29 176 400	3 233 600	Razem	232	258 695 700	33 790 500
Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)																																																														
2021	0	0	0																																																														
2022	96	8 914 200	3 753 400																																																														
2023	192	19 499 100	4 930 200																																																														
2024	232	26 886 600	4 062 500																																																														
2025	232	28 608 500	2 788 300																																																														
2026	232	28 923 200	2 858 000																																																														
2027	232	29 158 500	2 929 400																																																														
2028	232	29 176 400	3 002 700																																																														
2029	232	29 176 400	3 077 700																																																														
2030	232	29 176 400	3 154 700																																																														
2031	232	29 176 400	3 233 600																																																														
Razem	232	258 695 700	33 790 500																																																														

przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.

8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.

9. Doliczono koszty z tytułu pracy w godzinach nocnych. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy (56 godzin w miesiącu) zostanie przepracowana w porze nocnej przy stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 3,33 zł.

10. Doszacowano koszty z tytułu nadgodzin. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego pracownika średnio 42 godziny rocznie.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021-2031 na kwotę **33 790 500,00 zł** (z uwzględnieniem inflacji). W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, paliwo,

- koszty szkoleń, dofinansowanie języków,

- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,

- zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

W kosztach tych wliczono również koszty kursów specjalistycznych dla inspektorów ITD ponoszone przez WITD (szczegółowy opis kosztów ww. kursów został umieszczony w pkt II).

Uzasadnienie:

1) Pakiet Mobilności przewiduje objęcie wymogami dotyczącymi dostępu do rynku i zawodu przewoźnika drogowego oraz objęcie (od dnia 1 lipca 2026 r.) przepisami socjalnymi i stosowaniem tachografów przewoźników i kierowców wykorzystujących w transporcie międzynarodowym rzeczy pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) 2,5 - 3,5 t (art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006)

W okresie od 29 marca do 12 czerwca 2020 r., na wybranych przejściach granicznych zlokalizowanych w zachodniej i południowej Polsce, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego rejestrowali wszystkie wjazdy na terytorium RP pojazdów o DMC do 3,5 t służących do przewozu rzeczy. Sytuacja ta miała związek z przywróceniem w ww. okresie kontroli granicznej z uwagi na rozprzestrzeniającą się pandemię choroby zakaźnej wywołanej wirusem Sars-Cov-2 oraz decyzją o konieczności monitorowania liczby wjazdów do celów podejmowania działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się wirusa. Zebrane dane są wiarygodne i stanowią istotny dowód w sprawie wielkości taboru pojazdów typu bus do 3, 5 t DMC, służących do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

Ze zgromadzonych danych wynika, że przez 76 dni kiedy kontrolowane były wjazdy na terytorium Polski przez granice, na których zbierano dane, na terytorium RP wjechało łącznie 103 190 takich pojazdów oznaczonych jako krajowe. Statystycznie dziennie do Polski wjeżdżało średnio 1358 takich pojazdów, co z kolei prowadzi do wniosku, iż w skali miesiąca jest to już 40733 zarejestrowanych przy wjeździe pojazdów, a w perspektywie roku wyliczona średnia wskazuje na 488796 pojazdów, które przekraczają granicę RP.

Należy zauważyć, iż ww. statystyka nie obejmuje pojazdów zarejestrowanych za granicą RP. W tym samym okresie granicę Polski przekroczyło łącznie 38 771 pojazdów do 3,5 t DMC, zarejestrowanych w innym państwie niż RP, co w skali roku daje liczbę ok. 186 000 tego typu pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy, wjeżdżających do Polski.

Łącznie jest to ok. 674 796 pojazdów do 3,5 t DMC rocznie wykonujących przewozy międzynarodowe z przekroczeniem granicy RP. W celu zapewnienia minimum 5% wskaźnika kontroli pojazdów tego typu wjeżdżających rocznie do Polski, który wydaje się minimalnym poziomem kontroli zapewniającym przystosowanie przewoźników posiadających pojazdy o DMC do 3,5 t do wprowadzanych przepisów normujących zasady konkurencji i dostęp do rynku, istnieje konieczność przeprowadzenia ok. 34 tys. kontroli drogowych rocznie. Należy

jednak mieć na uwadze, że ze względu na brak kontroli granicznych na wewnętrznych przejściach na granicach wewnętrznych Unii Europejskiej większość tych kontroli będzie wykonywana wewnątrz kraju. Biorąc pod uwagę natomiast fakt, że pojazdy uczestniczące w ruchu międzynarodowym nie są w żaden sposób wyróżnione wobec pojazdów uczestniczących w krajowym transporcie drogowym to część kontroli przeprowadzanych przez inspektorów ITD będzie miała charakter wyrywkowy i będzie obejmować zarówno pojazdy wykonujące krajowy, jak i międzynarodowy przewóz. Tym samym należy założyć, że aby uzyskać wymagany poziom kontroli, takich kontroli będzie trzeba wykonać nawet dwa razy więcej. Dane te mogą nie w pełni obrazować obecną wielkość sektora transportowego, realizującego przewóz rzeczy tego typu pojazdami z uwagi na fakt, że nie przedstawiają danych dot. liczby pojazdów obsługujących transport krajowy, a także pojazdów wjeżdżających na terytorium Polski przez inne punkty graniczne, zlokalizowane w innych częściach Polski. Dodatkowo należy zauważyć, iż ww. okres kiedy wjazdy na terytorium RP były każdorazowo rejestrowane to okres pandemii, dlatego część przedsiębiorców mogła w tym czasie nie wykonywać przewozów lub czasowo je zawiesić.

Innymi danymi potwierdzającymi wielkość taboru pojazdów do 3,5 t DMC są oficjalne dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (<https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-samochody-osobowe-i-dostawcze/Styczen-2020r>), które wskazują, iż tylko w styczniu 2019 r. zarejestrowano 5407 pojazdów typu bus, natomiast w styczniu 2020 r. zarejestrowano 4417 nowych pojazdów tego typu. Te dane określone w formie miesięcznej, a dotyczące rejestracji nowych pojazdów do 3,5 t DMC przeznaczonych do przewozu ładunków wprost wskazują, że liczba pojazdów do kontroli znacznie wzrosła.

Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego¹ Branża motoryzacyjna Raport 2020/2021 str. 60 szacuje na 44 000 liczbę zarejestrowanych w roku 2019 lekkich samochodów dostawczych o DMC do 3,5 t. Na koniec 2019 r. w części aktualizowanej, było zarejestrowanych w Polsce 2 214,0 tys. lekkich samochodów dostawczych o DMC do 3,5 t.

Zgodnie z danymi uzyskanymi z centralnej ewidencji pojazdów w Polsce na dzień 31 października 2020 r. zarejestrowanych było:

1 523 656 - samochodów ciężarowych o DMC ≤ 3,5 t

1 055 089 - samochodów ciężarowych o DMC od 2,5 do 3,5 t, w tym 256 840 zarejestrowanych przez osoby prawne.

Obecny katalog pojazdów podlegających kontroli ITD jest dość szeroki. Trzeba wziąć również pod uwagę, iż Polska jest krajem tranzytowym dla przedsiębiorców ze wschodu Europy, zachodniej Azji, itp., a rozszerzenie zakresu kontroli o pojazdy do 3,5 t DMC spowoduje konieczność zwiększenia liczby inspektorów, którzy będą odpowiedzialni już nie tylko za kontrolę pojazdów powyżej 3,5 t, ale także i pojazdów do 3,5 t DMC przeznaczonych do przewozu rzeczy. Bez znacznego zwiększenia sił kontrolnych, system kontroli ulegnie ogólnemu załamaniu. 413 inspektorów realnie wykonujących kontrole w 2019 r. nie jest w stanie zrealizować wymaganego poziomu kontroli znacznie zwiększonej liczby pojazdów.

Należy podkreślić, że skala przewozów pojazdami typu bus, za pomocą których przedsiębiorcy wykonują transport drogowy, jest niezmiernie trudna do oszacowania i brak jest statystyk obrazujących realną liczbę tego typu pojazdów, dlatego też ww. informacje, świadczą, iż rynek tego typu pojazdów jest ogromny i mocno niedoszacowany w dostępnych informacjach. Trudności związane z ustaleniem faktycznej aktywności przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami do 3,5 t DMC potwierdziła Komisja Europejska w ocenie wpływu (Impact Assessment) towarzyszącej wnioskowi dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze. W pkt 1.4.4 ww. dokumentu poświęconego używaniu lekkich pojazdów dostawczych (pojazdy dostawcze o DMC do 3,5 t) Komisja stwierdziła m.in. co następuje: „*The EU reference scenario does not split the share of domestic versus international transport carried out by LCVs. Furthermore, there is typically no monitoring of international goods traffic by LCVs in the EU. Consequently, there is considerable uncertainty about the overall level of activity and number of LCVs active in international traffic throughout the EU. This is clearly a major*

¹ Branża motoryzacyjna Raport 2020/2021 str. 60

limitation for the development of the baseline scenario, as the market share of LCVs will likely vary between domestic and international transport. (...)."

Należy wziąć pod uwagę, że praca inspektora to nie tylko prowadzenie samych kontroli drogowych, to również prowadzenie postępowań administracyjnych, a także prowadzenie kontroli w przedsiębiorstwach, itp. Trzeba mieć również na względzie, że inspektorzy nie wykonują pracy 7 dni w tygodniu, 24 godziny na dobę - Inspekcja Transportu Drogowego jest tylko formacją umundurowaną, a inspektorzy są członkami korpusu służby cywilnej, te fakty również mogą zaburzać i zaniżać przewidzianą powyżej statystykę kontroli.

Ponadto, dla realizacji zwiększonych zadań przez zwiększoną liczbę 200 inspektorów będzie potrzebne zatrudnienie dodatkowych 32 osób w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego na stanowiskach obsługowych – administracyjnych, prawnych, technicznych czy kadrowych. Wzrost etatów inspektorskich, a co się z tym wiąże, wzrost liczby kontroli, a także wzrost liczby stwierdzanych naruszeń będzie automatycznie generował większą liczbę postępowań administracyjnych oraz mandatowych, co szczególnie wpłynie na potrzebę zatrudnienia dodatkowych osób na stanowiskach związanych z obsługą prawną oraz księgową wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

W roku 2019 r., 413 czynnie wykonujących kontrole inspektorów wykonało łącznie 176 332 kontroli, statystycznie na jednego inspektora przypadało średnio 427 kontroli pojazdów (obejmujących szeroki zakres regulacji transportowych, m.in. ADR, transport odpadów, transport zwierząt, itd.). Biorąc pod uwagę, że liczba etatów w Inspekcji Transportu Drogowego zwiększy się o 200 inspektorów, poddawanych kontroli mogłoby być nawet o ponad 85 000 pojazdów więcej, co na pewno przyczyni się do poprawy realizacji zadań nadzorczych w ramach szeroko rozumianego transportu drogowego.

Powyższe działania kontrolne będą wpisywać się w ogólne zadanie przeciwdziałania nieuczciwej konkurencji. Polscy przewoźnicy drogowi są narażeni na konkurowanie ze wschodnimi przedsiębiorcami, coraz intensywniej wchodzącymi na rynek europejski oraz nieposiadającymi ograniczeń związanych z wdrażanymi przepisami Pakietu Mobilności, zatem zintensyfikowanie kontroli pojazdów zarejestrowanych poza granicami RP pozwoli realnie wesprzeć rodzimych przedsiębiorców w uczciwym i konkurencyjnym wykonywaniu transportu drogowego, a zwiększenie kontroli o około 85 000 pojazdów w skali roku jest bardzo pożądanym działaniem, w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad rynkiem transportowym.

Należy wziąć pod uwagę wysokie prawdopodobieństwo, że ok. 85 000 kontroli drogowych więcej w skali roku spowoduje znaczny wzrost liczby ujawnianych naruszeń. Odnosząc się do wyników kontrolnych w 2019 r. – na 176 332 kontrole drogowe inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego ujawnili ponad 98 tys. naruszeń na podstawie załączników 1, 3 oraz 4 utd, co przekładając na większą liczbę kontroli oraz zwiększający się zakres kontroli zapisów tachografu z 28 na 56 dni może dać zdecydowanie większą liczbę stwierdzonych naruszeń i prowadzonych w związku z tym postępowań administracyjnych oraz mandatowych w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

Należy również zauważyć, że inspektorzy ITD wykonując obowiązki służbowe każdorazowo dokładnie weryfikują stan techniczny kontrolowanych pojazdów. W 2019 r. zatrzymano 10 924 dowody rejestracyjne pojazdów, co daje średnio 26,5 zatrzymanych dowodów rejestracyjnych na 1 inspektora. Przy średniej 427 kontroli wykonanych w skali roku, statystycznie dowód rejestracyjny zatrzymywany jest podczas co 16 kontroli, co bez wątpienia świadczy o złym stanie technicznym kontrolowanych pojazdów. Po zwiększeniu liczby etatów w Inspekcji Transportu Drogowego można zakładać, że na dodatkowe badanie techniczne kierowanych będzie 5 300 pojazdów więcej niż obecnie, co będzie skutkowało zapewnieniem większego bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkim użytkownikom dróg. Proponowane zmiany dotyczące zwiększenia stanu kadrowego WITD bez wątpienia przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez podniesienie poziomu zdadności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania.

Należy mieć na uwadze, iż w obecnej chwili pojazdy typu bus są również kontrolowane przez inspektorów ITD, ale tylko na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (zagrożenie ewentualną karą grzywny) i tylko w sytuacji ściśle określonej przepisami, tj. podejrzenia rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego lub podejrzenia kierowania przez kierowcę po spożyciu alkoholu lub innego środka o podobnym działaniu. Po wejściu w życie przepisów wdrażających Pakiet Mobilności I, ww. pojazdy będą w szczególnym zainteresowaniu organów kontrolnych.

Istotnym aspektem jest także fakt, że w przedsiębiorstwach wykonujących międzynarodowy

transport drogowy rzeczy pojazdami do 3,5 t DMC inspektorzy ITD będą przeprowadzać kontrole wewnętrzne, a to także wymaga zwiększenia stanu kadrowego. W roku 2019 r. inspektorzy przeprowadzili łącznie 1 583 kontrole przedsiębiorców wykonujących transport drogowy pojazdami powyżej 3,5 t DMC. Znaczne rozszerzenie katalogu kontrolowanych pojazdów i podmiotów będzie wymagało pilnego zatrudnienia pracowników na stanowisko inspektorów ITD. Bez istotnego zwiększenia liczby inspektorów, liczba kontroli w przedsiębiorstwach transportowych pozostanie na tym samym poziomie zamiast diametralnie się zwiększyć ze względu na zwiększenie przedsiębiorców transportowych, co może mieć negatywny wpływ na cały sektor transportowy w Polsce.

Kontrola urządzeń rejestrujących czas pracy, weryfikacja czasu pracy kierowców, kontrola dokumentacji wymaganej podczas wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy będzie wymagała zwiększenia zasobów kadrowych ITD. Inspekcja Transportu Drogowego jest nieliczną jednostką, na której spoczywa główny ciężar kontroli transportu ciężkiego w Polsce, a wejście w życie nowych przepisów regulujących transport pojazdami do 3,5 t DMC spowoduje, że Inspekcja przy obecnym stanie osobowym nie będzie w stanie wykonać nowych zadań kontrolnych.

2) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1054, począwszy od 31 grudnia 2024 r. zakres kontroli dotyczący weryfikacji czasu pracy kierowcy podczas kontroli drogowej zostanie automatycznie zwiększony z dotychczasowych obowiązujących 28 dni do 56 dni kalendarzowych.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż analiza czasu pracy kierowców jest jednym z najbardziej pracochłonnych i czasochłonnych elementów większości kontroli drogowych realizowanych przez inspektorów ITD. Uznać należy, iż obecnie analiza pełnego okresu czasu pracy kierowcy (28 dni) zajmuje blisko połowę czasu potrzebnego na przeprowadzenie kontroli drogowej, podczas której nie stwierdzono żadnych naruszeń. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż analiza czasu pracy kierowcy każdorazowo weryfikowana jest ręcznie, czy to w przypadku tachografów cyfrowych, czy tym bardziej analogowych. Jednym z narzędzi, które ma za zadanie wspomagać i usprawnić pracę inspektora jest program Tachoscan, ale program ten nie zastąpi weryfikacji manualnej. Przy ww. założeniu, podczas kontroli drogowej, w trakcie której obligatoryjne będzie sprawdzenie już nie 28, ale 56 dni czasu pracy kierowcy, czas potrzebny na przeprowadzenie jednej kontroli zostanie automatycznie wydłużony i to aż o połowę dotychczasowego czasu potrzebnego na przeprowadzenie kontroli, oczywiście przy założeniu, że podczas weryfikacji nie stwierdzone zostaną żadne naruszenia. Przeznaczenie czasu na wykonanie jednej kontroli drogowej, w trakcie której weryfikowany będzie zwiększony zakres czasu pracy kierowcy, spowoduje jednocześnie zmniejszenie ogólnej liczby kontroli pojazdów wykonujących transport drogowy. Oczywiście jest, iż tylko i wyłącznie zwiększenie kadry inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego pozwoli wykonać założony plan definiujący określoną liczbę kontroli pojazdów przy wariancie zakładającym kontrolę pełnego okresu czasu pracy poszczególnego kierowcy (56 dni kalendarzowych). Reasumując, warto również zauważyć, że zwiększenie liczby kontroli dni pracy kierowców spowoduje, iż dokładnej analizie poddane zostaną zwiększone tygodniowe okresy odpoczynku kierowców, rekompensaty skróconych odpoczynków, weryfikacja wymaganych powrotów kierowców do miejsc zamieszkania, czy też baz transportowych. To wszystko spowoduje, że niezbędny czas potrzebny na wykonanie jednej kontroli zostanie znacznie zwiększony.

Reasumując, 200 nowych etatów stanowisk inspektorskich oraz 32 etaty obsługowe przewidziane dla wszystkich WITD są niezbędne, aby umożliwić realizację wymaganej minimalnej liczby kontroli, weryfikowanie przestrzegania poszczególnych regulacji transportowych i zachowanie nie tylko obecnej procedury kontrolnej, ale także kontrolę pojazdów dostawczych do 3,5 t DMC.

3) Wzrost liczby pojazdów używanych do przewozu rzeczy czy osób przekłada się na zwiększenie liczby kontroli, jaka jest zakładana w Krajowej Strategii Kontroli dotyczącej kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, gdzie znaczący udział w jej realizacji przypada na Inspekcję Transportu Drogowego.

Mając na uwadze szacowania objęcia nowymi regulacjami ok. **48 000** pojazdów o DMC 2,5-3,5 t, można wskazać wzrost liczby dni pracy kierowców, który będzie podlegać włączeniu do Krajowej Strategii Kontroli. Przyjmując, że liczba pojazdów zwiększy się o ok. 48 tys., a do skontrolowania w okresie dwuletnim będzie ok. 450 dni pracy kierowców (z uwzględnieniem dni ustawowo wolnych od pracy, urlopów wypoczynkowych oraz odpoczynków tygodniowych), to kontroli podlegać będzie dodatkowo 21 600 000 dni pracy kierowców, z czego należy wyliczyć 3% (wskaźnik procentowy określony mocą dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.), a zatem 648 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim. Trzeba wziąć pod uwagę, że z tej puli (przekładając obecne proporcje udziału w Strategii) Inspekcji Transportu Drogowego przypadać może przeważająca liczba kontroli, tj. ok. 73% wszystkich dni pracy kierowców podlegających kontroli na drodze i w siedzibie przedsiębiorców. Jednocześnie nie można wykluczyć, że Komisja Europejska może podwyższyć ten wskaźnik do 4% lub więcej, gdyż po pierwsze sama wspomniana powyżej dyrektywa przewiduje taką możliwość, a po drugie planowane jest zwiększenie przedstawiania do kontroli drogowej wszelkich zapisów i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia i poprzednich 56 dni, co stanowi dwukrotny wzrost w stosunku do wymaganej obecnie liczby i może stanowić dla Komisji Europejskiej naturalną konsekwencję zwiększania obowiązkiem kontrolnym liczby dni pracy kierowców. Zgodnie ze zmienionym brzmieniem art. 2 ust. 3 akapit 2 dyrektywy 2006/22/WE Komisja może w drodze aktu wykonawczego podwyższyć minimalny odsetek dni przepracowanych przez kierowców pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE gdy dane statystyczne wykażą, że średnio ponad 90% wszystkich skontrolowanych pojazdów jest wyposażonych w tachografy cyfrowe. Realizacja takiego scenariusza w najbliższym czasie jest bardzo prawdopodobna, jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że zgodnie z właściwymi przepisami zmienionego w ramach tzw. „Pakietu Mobilności I” rozporządzenia (UE) 165/2014 do dnia 31 grudnia 2024 r. będzie musiała nastąpić wymiana tachografów analogowych na tachografy inteligentne II wersji w pojazdach, którymi wykonywane są międzynarodowe przewozy drogowe. Mając na względzie powyższe, w tym fakt, że dla terytorium Unii Europejskiej, zgodnie z danymi zawartymi w raporcie Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA), średni wiek pojazdu użytkowego w 2019 r. wyniósł 12,4 lat, natomiast tachografy cyfrowe instalowane są w pojazdach użytkowych od dnia 1 maja 2006 r, należy spodziewać się, że w najbliższym czasie Komisja Europejska skorzysta ze swoich kompetencji i w drodze aktu wykonawczego podwyższy minimalny odsetek do progu 4%. Biorąc pod uwagę wskaźnik procentowy na poziomie 4% skontrolowaniu podlegałoby już 864 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim, co stanowiłoby znaczący z punktu widzenia tych kontroli wzrost dla Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe spowoduje konieczność sprawdzenia 432 000 dni pracy kierowców podczas 43 200 kontroli drogowych przy założeniu, że ok. 10 dni pracy kierowcy zostanie sprawdzonych podczas jednej kontroli. Ponadto wymagane będzie również skontrolowanie takiej samej liczby 432 000 dni pracy kierowców w ramach 1200 kontroli w siedzibach przedsiębiorstw przy założeniu 360 dni pracy kierowcy kontrolowanych podczas jednej kontroli.

Podsumowując realizację zadań związanych z kontrolą dostępu do rynku oraz kontroli w zakresie spełniania przez kierowców norm czasu pracy kierowców przewidywane jest wykonanie przez nowozatrudnioną grupę inspektorów ok 85 tys. kontroli drogowych oraz ok. 1200 kontroli w siedzibach przedsiębiorstw ukierunkowanych na przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy pojazdami o DMC do 3,5 t. Powyższy poziom kontroli po jego zestawieniu z obecnymi wynikami kontroli uzyskiwanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego powinien przełożyć się na około 10% odsetek wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej z przeprowadzonych kontroli drogowych (8,5 tys.) oraz ok. 60% odsetek wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej z przeprowadzonych kontroli w siedzibach przedsiębiorstw (720).

Mając na uwadze przedstawione powyżej dane, oszacowano, że aby realizować wskazane powyżej kontrole potrzeba zatrudnienia 200 nowych inspektorów.

W ramach przewidywanego wzrostu zatrudnienia, 100% zakładanego zwiększenia liczby inspektorów będzie realizowało zadania związane z projektowanymi zmianami w ramach tzw. Pakietu Mobilności I. Istotą projektowanych zmian prawnych jest znaczne zwiększenie zakresu podmiotowego przepisów, tj. zwiększenie liczby podmiotów, które będą podlegały regulacjom zawartym w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dlatego też każdy z zatrudnionych inspektorów w ramach przeprowadzanych czynności kontrolnych będzie

wykonywał „nowe zadania” wynikające z projektowanych zmian, jak również będzie prowadził dodatkowe postępowania administracyjne związane ze zwiększonym zakresem zadań kontrolnych i nowymi naruszeniami. Ponadto powyższe przyczyni się do wzmocnienia efektywności obecnie realizowanych zadań.

2. Zwiększenie zatrudnienia w GITD

Oszacowano, że stan zatrudnienia w GITD docelowo należy zwiększyć o dodatkowe 97 etatów, w tym w 2022 r. o 65 etatów, w 2023 r. o kolejne 21 etatów, w 2024 r. o kolejne 9 etatów i 2026 r. o dalsze 2 etaty.

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2021	0	0	0
2022	65	5 363 100	2 678 800
2023	86	9 978 600	2 680 000
2024	95	11 406 900	2 412 900
2025	95	11 585 200	1 975 900
2026	97	11 909 700	2 101 700
2027	97	12 027 100	2 119 400
2028	97	12 034 700	2 172 400
2029	97	12 034 700	2 226 700
2030	97	12 034 700	2 282 400
2031	97	12 034 700	2 339 400
Razem	97	110 409 400	22 989 600

Komórka organizacyjna GITD	Etaty
Biuro Nadzoru Inspekcyjnego	4
Biuro ds. Transportu Międzynarodowego	67
Biuro Prawne	20
Biuro Dyrektora Generalnego	2
Biuro Finansowe	3
Biuro Teleinformatyki	1
Razem	97

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów zwiększenia zatrudnienia w GITD:

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego łącznie o 97 etatów, w tym w 2022 r. o 65 etatów, w 2023 r. o kolejne 21 etatów, w 2024 r. o 9 etatów oraz w 2026 r. o dodatkowe 2 etaty.
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,1 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu.
3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2022 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród.
5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenia rocznego począwszy od roku 2023 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.
8. Uwzględniono wpłatę podstawową na pracowniczy plan kapitałowy finansowaną przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia.

Koszty utworzenia i utrzymania stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021-2031 na kwotę 22 989 600,00 zł. W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym:

- koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne,

- koszty szkoleń, dofinansowanie języków,
- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,
- zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.

W kosztach tych wliczono również koszty kursów specjalistycznych dla inspektorów ITD ponoszone przez GITD (szczegółowy opis kosztów ww. kursów został umieszczony w pkt II).

Uzasadnienie:

Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200, a także 32 etaty obsługowe we wszystkich jednostkach WITD w Polsce, konieczne jest zwiększenie liczby zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego o 4 etaty do prowadzenia czynności nadzorczych i kontrolnych względem zwiększonej o 200 liczby inspektorów (wzrost liczby kontroli wewnętrznych w siedzibach jednostek oraz kontroli inspekcyjnych przeprowadzanych na drogach), organizacji pięciu kursów specjalistycznych, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów, wzrostu liczby prowadzonych spraw dotyczących zatrzymań i zwrotów dokumentów pojazdów i kierowców do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, wzrostu wprowadzanych do systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji naruszeń (ST CEN) formularzy z kontroli innych służb, analizy wprowadzanych przez inspektorów większej ilości danych do ST CEN, sporządzania raportów i wniosków względem większej ilości danych, wzrostu prowadzenia spraw związanych z rozbudową i usprawnieniem funkcjonalności ST CEN, rozpatrywania większej liczby spraw związanych z obsługą merytoryczną zgłoszeń inspektorów dotyczących ST CEN. GITD realizuje zadania określone w art. 54 ust. 2 pkt 3 utd - organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów. Zgodnie z art. 76 ust. 3 utd inspektor podlega co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej.

W celu przeprowadzenia szkoleń, realizowany jest szereg zadań z zakresu analizowania potrzeb szkoleniowych, opracowania planu szkoleń, przeprowadzania procedur o udzielenie zamówienia publicznego, realizacji planu szkoleń i oceny zrealizowanych szkoleń. W przypadku kursów specjalistycznych przygotowywane i przeprowadzane są również egzaminy kwalifikacyjne, zgodnie z art. 76 ust. 2 utd.

W 2020 r. w ramach doskonalenia zawodowego inspektorów transportu drogowego oraz kursów specjalistycznych przeszkolono 693 osoby i wykorzystano 701 miejsc szkoleniowych, w 2019 r. przeszkolono 717 osób i wykorzystano 971 miejsc szkoleniowych.

Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200, zasadnym jest zatrudnienie 1 osoby do wydziału właściwego ds. szkoleń inspekcyjnych, konieczne będzie bowiem zorganizowanie pięciu kursów specjalistycznych, a następnie corocznego doszkalania zawodowego zatrudnionych inspektorów. Do zadań zatrudnionej osoby będzie należało w szczególności: analizowanie potrzeb szkoleniowych inspektorów, opracowywanie rocznego planu szkoleń inspektorów, opracowywanie szczegółowych programów i harmonogramów szkoleń, prowadzenie spraw organizacyjnych w celu organizacji kursów specjalistycznych oraz szkoleń zgodnie z planem, pozyskiwanie wykładowców, przygotowywanie zapytań ofertowych i dokumentów w związku z udzielaniem zamówień publicznych, współpraca z podmiotami prowadzącymi szkolenia oraz ośrodkiem szkolenia, bieżąca obsługa uczestników szkoleń, przygotowywanie i dystrybucja materiałów szkoleniowych, ankiet oceny szkoleń, weryfikacja obecności uczestników szkoleń, zaświadczeń o ukończeniu szkolenia i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego, ewaluacja szkoleń, obsługa komisji przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne, prowadzenie dokumentacji, opracowywanie sprawozdań i zestawień, prowadzenie ewidencji uczestników kursów i szkoleń. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów inspektorskich o 200 we wszystkich jednostkach WITD w Polsce, wymagane jest również zwiększenie liczby zatrudnienia pracowników wydziału właściwego ds. kontroli inspekcyjnej w Biurze Nadzoru Inspekcyjnego (dalej „WKI BNI”) w GITD, którzy przeprowadzają czynności kontrolne względem wszystkich jednostek Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe kontrole jednostek ITD realizowane są jako kontrole wewnętrzne (w siedzibie jednostki) oraz kontrole inspekcyjne (przeprowadzane na drogach). Corocznie wszystkie ww. kontrole realizowane są w oparciu o sporządzony i zatwierdzony przez Głównego Inspektora plan kontroli wewnętrznych oraz inspekcyjnych.

W WKI BNI zatrudnionych jest obecnie 5 osób, które realizują nadzór merytoryczny wobec ponad 400 inspektorów z poszczególnych WITD, dlatego zwiększenie puli zatrudnienia o dodatkowe 200 etatów inspektorskich bezsprzecznie wymaga zatrudnienia 2 dodatkowych osób do WKI BNI celem bieżącego i prawidłowego nadzoru nad wykonywaniem obowiązków służbowych inspektorów ITD. W tej chwili na jedną osobę zatrudnioną w WKI BNI przypada

około 84 inspektorów, po zatrudnieniu przyszłych inspektorów i zwiększeniu puli zatrudnienia w WKI BNI, na 1 osobę nadzorującą będzie przypadało 88 inspektorów. Tym samym ogólny stan nadzorczy z ramienia GITD zostanie zachowany, z kolei brak zatrudnienia 2 osób w WKI BNI spowoduje, iż statystycznie na 1 pracownika przypadną 124 etaty inspektorskie celem sprawowania nad nimi nadzoru, czyli o połowę więcej niż jest w obecnej chwili. System nadzorczy jest bez wątpienia niezbędny celem prowadzenia spójnej polityki kontrolnej dla wszystkich 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego. Zatrudnieni w nich inspektorzy, a zwłaszcza wykonywana przez nich praca musi być objęta merytorycznym nadzorem, który potwierdzi prawidłowość wykonywania obowiązków służbowych zgodnie z obowiązującymi w danych kwestiach przepisami prawa.

Podsumowując istotnym jest, aby kontrolerzy WKI BNI przeprowadzali kontrole we wszystkich planowanych na dany rok jednostkach WITD. Warto w tym miejscu zauważyć, iż wszystkie kontrole wykonywane przez WKI BNI są prowadzone w minimum dwuosobowych zespołach, co bez wątpienia również wpływa na liczbę wykonywanych kontroli w skali roku.

Istotnym jest również, iż pracownicy WKI BNI poza realizacją ww. kontroli jednostek WITD, prowadzą również kontrole wobec jednostek GITD, tj. delegatur i zespołów, realizują również na co dzień zadania związane z rozpatrywaniem i przygotowywaniem projektów odpowiedzi na skargi dotyczące działalności kontrolnej ITD, rozpatrywaniem i przygotowaniem odpowiedzi na zapytania i wnioski kierowane zarówno przez osoby fizyczne jak i instytucje w ramach właściwości BNI, analizowaniem i proponowaniem zmian legislacyjnych w zakresie właściwości GITD, biorą udział w spotkaniach, konferencjach oraz komisjach w ramach właściwości GITD, a także współpracują z innymi biurami GITD, co na pewno wymaga poświęcenia dużej ilości czasu zarezerwowanego na wykonywanie obowiązków służbowych.

Na podstawie powyższego zasadnym wydaje się w obecnej chwili zatrudnienie 2 nowych pracowników do komórki kontrolnej i nadzorującej pracę jednostek Inspekcji Transportu Drogowego.

Realizacja zadań wynikających z obowiązków nakładanych przepisami Pakietu Mobilności i związanych z objęciem obowiązkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o DMC 2,5-3,5 t. została gruntownie przeanalizowana w zakresie sposobu i możliwości ich realizacji przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego.

Struktura liczby wypisów z zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wskazuje, że 64%² pojazdów wykorzystywanych jest w transporcie międzynarodowym. Natomiast struktura liczby pojazdów w przedsiębiorstwach w międzynarodowym transporcie drogowym wskazuje, że 63% przewoźników posiada 1-4 samochodów³. Z doświadczenia organów Inspekcji Transportu Drogowego wynika, że średnia roczna liczba pojazdów przekraczających granicę RP a zarejestrowanych na terenie RP o DMC 2,5-3,5 t. wynosi 488 796. Z czego na 10% ocenia się jako pojazdy wykonujące transport drogowy rzeczy.

Mając na uwadze dane dotyczące struktury pojazdów oraz liczby pojazdów w przedsiębiorstwach i zastosowanie tej proporcji do transportu pojazdami o DMC 2,5-3,5 t oraz informacje z granic RP możliwość objęcia nowymi regulacjami szacowana jest na ok 48 000 pojazdów oraz **20 000 podmiotów** (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo).

Oceniono aktualne możliwości urzędu i przewidziano konieczność budowy systemu teleinformatycznego wspierającego realizację aktualnych i przyszłych zadań związanych z bezpośrednią obsługą przedsiębiorców ubiegających się o uprawnienia przewoźowe lub wykonujących zawód przewoźnika drogowego w międzynarodowym transporcie drogowym. Celem usprawnienia obsługi zaplanowano maksymalną obecnie możliwą elektroniczną i informatyzację procesów biznesowych realizowanych wobec przedsiębiorców przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego wGITD. Docelowo nowy system zastąpi aktualnie eksploatowaną aplikację Transbit. W ramach projektu planowane jest uruchomienie Portalu Klienta wraz z 4 usługami skierowanymi do przedsiębiorców. Dotychczas wykorzystywany system Transbit (Magic eDeveloper, Version 9.4 SP7a, który funkcjonuje ponad 18 lat) jest niewydajny wobec stale zwiększającej się liczby podmiotów w międzynarodowym transporcie

² Źródło KREPTD – na dzień 16.11.2020 liczba wypisów na pojazdy w transporcie rzeczy wynosi 397 455, z tego 252 741 wypisów z licencji wspólnotowych.

³ Źródło dane GITD na dzień 15.11.2020 r., 22 845 licencji wspólnotowych z 36 266 należy do przedsiębiorców posiadających od 1-4 pojazdów.

drogowym. Opis założeń systemu przygotowany przez GITD po przejściu konsultacji i szeregu optymalizacji wskazanych m. in. przez Radę Architektury, został przyjęty na posiedzeniu Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji w dniu 18 grudnia 2020 r. W lutym 2021 r. zostały otwarte oferty w toczącym się postępowaniu przetargowym. Osiągnięcie kamienia milowego w postaci odbioru systemu planowane jest na III kwartał 2022 r.

Aktualnie dane z wniosków przedsiębiorców do systemu wprowadzane są przez pracowników ręcznie, a ich jakość wymaga stałego weryfikowania ze strony pracowników (nie ma także możliwości automatycznego pobrania ani weryfikacji danych zawartych we wnioskach). Dziennie do urzędu trafia nawet 500 wniosków o dokonanie czynności związanych z wykonywaniem międzynarodowego transportu drogowego. Raportowanie danych wymaganych przepisami oraz bieżącymi potrzebami organu nadzorującego nie jest automatyczne i musi je stale wspierać programista pracujący w GITD. System zawiera informacje na temat ok 45 000 podmiotów i jest narzędziem pozwalającym na zarządzanie tymi danymi. Wpisywane są do niego wymagania, które spełniają przedsiębiorcy, aby otrzymać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika i licencji wspólnotowej (teleadresowe, nt. zarządzającego, adres i rodzaj bazy transportowej, rodzaj, wysokości i termin zabezpieczenia zdolności finansowej, liczba i rodzaj zgłaszanych pojazdów – aktualnie ok. 250 000, z ich numerami rejestracyjnymi, VIN, kategorią EURO). System to zbiór danych dot. świadectw kierowcy (w 2019 ponad 76 000, dane dotyczą ważności badań lekarskich i psychologicznych, nr paszportu, rodzaju i nr dok. kwalifikacji).

Aktualny system ma ograniczone możliwości wymiany danych z systemami wewnętrznymi (np. z systemem księgowym, tak więc potwierdzanie wpłat za czynności administracyjne odbywa się poprzez wymianę danych w Excelu kilka razy dziennie) oraz z innymi systemami i rejestrami zewnętrznymi.

System jest źródłem informacji na temat rodzaju i struktury podmiotów w międzynarodowym transporcie drogowym oraz wykorzystywanych w nim pojazdów, zawiera dane na temat rodzaju i sposobu wykorzystania zezwoleń zagranicznych (ilości, liczby i rodzaju dotychczas wydanych zezwoleń zagranicznych dla każdego przewoźnika, sposób i czas ich wykorzystania). Na tej bazie odbywa się przydział zezwoleń zagranicznych i obsługa komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych.

Dane gromadzone w systemie są przekazywane, w sposób szczegółowo określony w przepisach wspólnotowych, do organów UE, trafiają także do opracowań GUS oraz jako dane statystyczne są źródłem informacji nt. stanu transportu dla biznesu.

Zbudowanie nowego rozwiązania teleinformatycznego pozwoli na wygenerowanie oszczędności m.in. w postaci braku konieczności stałego wsparcia dedykowanego informatyka posiadającego wiedzę na temat technologii w jakiej zbudowano system Transbit.

Zaprojektowano blisko 100 rodzajów automatycznych raportów, w szczególności na potrzeby prac komisji społecznej, co aktualnie wymaga zaangażowania zarówno informatyka, jak i pracownika merytorycznego.

Kolejną oszczędnością poprzez jego wprowadzenie będzie ograniczenie ilości przechowywanej dokumentacji z uwagi na wdrożenie kilku usług elektronicznych skierowanych do przedsiębiorców (możliwość składania niektórych typów wniosków za pośrednictwem dedykowanego portalu klienta lub sprawdzania prawidłowości wpisanych do bazy BTM danych).

Optymalizacja czynności związanych z wprowadzeniem danych może się przełożyć na skrócenie czasu pracy nawet w kilkunastoprocentowym wymiarze przy czynnościach związanych z wprowadzaniem danych z wniosków o wydanie zezwolenia, licencji i świadectwa kierowcy. Pozwoli to na ograniczenie zapotrzebowania kadrowego do wykonywania nowych zadań wynikających z Pakietu Mobilności o 4 dodatkowe etaty. Samo prowadzenie postępowań administracyjnych odbywać się musi w dotychczasowy sposób, analiza składanej w dokumentacji wymaga wiedzy i doświadczenia pracowników merytorycznych.

Zatem po wnikliwej analizie nawet wprowadzenie nowego systemu, jakkolwiek usprawni codzienną pracę, to nie pozwoli wygenerować zasobów wystarczających dla obsługi spraw dla 20 000 podmiotów.

Na realizację nowych zadań w zakresie konieczności wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowych dla grupy 20 000 podmiotów, ponadto wypisów z licencji na 48 000 pojazdów oraz świadectw kierowcy, zaplanowano 71 etatów, jednak oszczędność uzyskana wskutek wprowadzenia nowego systemu pozwoli ograniczyć je do 67. Poniższa tabela wskazuje na liczbę nowych etatów w poszczególnych wydziałach Biura do spraw Transportu Międzynarodowego, do wykonywania zadań wynikających z Pakietu Mobilności I.

Tabela Zatrudnienia w Biurze ds. Transportu Międzynarodowego			
Wydział oraz czynności, które będą prowadzone:	Liczba osób	Planowany rok zatrudnienia	
Wydział Licencji – obsługa wydawania dokumentów związanych z międzynarodowym transportem drogowym (wydawanie zezwoleń na wykonywanie zaworu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej oraz wypisów z tych dokumentów).	12 (11)	2022	
Wydział Świadectw Kierowców – obsługa podmiotów zatrudniających jako pracowników osoby spoza UE (wydawanie Świadectw Kierowców).	4	2022	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych upoważnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	6	2022	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	3 (2)	2022	
Wydział KREPTD – czynności prowadzące do wydawania decyzji w zakresie badania dobrej reputacji przewoźnika drogowego oraz zawieszania i cofania upoważnień wydanych przez GITD oraz ich wypisów.	8	2022	
Wydział KREPTD – czynności związane z bieżącą obsługą Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.	8	2022	
Wydział Administracyjny – obsługa korespondencji przychodzącej i wychodzącej do BTM.	4	2022	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych upoważnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	10	2023	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	3	2023	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych upoważnień przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	8 (7)	2024	
Wydział Weryfikacji Upoważnień - czynności kontrolne w zakresie wydawanych Świadectw Kierowców przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	3 (2)	2024	
Wydział KREPTD – czynności prowadzące do wydawania decyzji w zakresie badania dobrej reputacji przewoźnika drogowego oraz zawieszania i cofania upoważnień wydanych przez GITD oraz ich wypisów.	2	2026	
Łączna liczba etatów:	71	-	
Oszczędności wynikające z pracy w nowym systemie	- 4		
SUMA	67		
Jednocześnie GITD będzie dążyć do maksymalnego skrócenia czasu prowadzenia postępowań.			

Z perspektywy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą dostępność usług oraz element upływu czasu ma najistotniejsze znaczenie, gdyż zapewnia utrzymanie ciągłości działalności gospodarczej. Z perspektywy podmiotów prowadzących działalność gospodarczą dostępność usług oraz upływ czasu mają kluczowe znaczenie. W ocenie organizacji przewoźników każdy dzień trwania procedur administracyjnych związanych z wydawaniem uprawnień generuje koszty po stronie przedsiębiorców, np. utrzymania stojącego pojazdu.

Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD posiada ponad 24 000 przedsiębiorców, a licencje na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego około 40 000 przedsiębiorców.

W 2019 r. urząd obsłużył ok. 65 000 wniosków o dokonanie czynności związanych z zezwoleniem i licencją, w tym wydano 10 787 decyzji administracyjnych (7 696 licencji wspólnotowych oraz 3091 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego).

Każde 20 000 nowych zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego oraz wydanych z nimi licencji wspólnotowych na pojazdy od 2,5 tony wymaga zatrudnienia 11 osób.

W zakresie wydawania świadectw kierowców należy wskazać, że w 2019 r. przyjętych zostało ok. 46 000 wniosków.

Na koniec roku 2019 wypisów na pojazdy było 246 745, a licencji 36 513, czyli można stwierdzić że 1/3 wypisów jest obsługiwana przez kierowców spoza UE lub każda firma transportowa złożyła ok. dwa wnioski o wydanie świadectwa.

Przyjmując, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 tony można założyć, że będzie konieczne zatrudnienie dodatkowych 4 osób.

Ponadto, na koniec 2020 r. w obrocie gospodarczym było 24 158 przewoźników posiadających ważne zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, 39 585 przewoźników posiadających licencje na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych oraz 6 007 przedsiębiorców posiadających zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne, które wydał Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Zgodnie z art. 84 utd organy udzielające zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwolenia lub wydające zaświadczenia o wykonywaniu przewozów na potrzeby własne są uprawnione do kontroli przedsiębiorcy w zakresie spełniania wymogów będących podstawą do wydania tych dokumentów. Kontrolę przeprowadza się co najmniej raz na 5 lat. Zatem przedmiotową kontrolę należy przeprowadzić 69 750 razy. Aby wypełnić ten obowiązek powinno się skontrolować ponad 13 950 podmiotów rocznie, co wymagałoby przeprowadzania ok. 1 000 kontroli miesięcznie. Jeśli przyjmiemy, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 t to można przyjąć, że będzie dodatkowo 4 000 weryfikacji rocznie, zatem konieczne będzie zatrudnienie kolejnych 23 osób.

Natomiast aby zrealizować obowiązek weryfikacji 20% świadectw kierowcy z ważnych 103 154 na koniec 2020 r. istnieje potrzeba kontroli ok. 20 630 świadectw kierowców.

Jeśli przyjmiemy, że będzie 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 tony konieczne będzie zapewnienie co najmniej dodatkowo 7 etatów do realizacji wskazanego obowiązku.

Przy założeniu, że liczba wydanych dodatkowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego wyniesie 20 000, należy spodziewać się wzrostu obciążenia pracą pracowników o ok. 42%.

Obciążenie pracą można podzielić na dwa etapy - pierwszy nastąpi w 2022 r. po wprowadzeniu obowiązku ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego pojazdami o DMC w przedziale 2,5 – 3,5 t, drugi etap nastąpi w 2026 r. po wprowadzeniu obowiązku wyposażenia tych pojazdów w tachografy i rejestrowania czasu pracy.

Wyliczając zapotrzebowanie na nowe etaty w wydziale KREPTD (Krajowego Rejestru Elektronicznego Przewoźników Transportu Drogowego), należy wskazać, że w 2018 r. do Rejestru KREPTD wpłynęło 2 855 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich

przewoźników, z czego 1 067 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 37% wszystkich najpoważniejszych naruszeń.

W 2019 r. do KREPTD wpłynęło 4 369 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich przewoźników, z czego 730 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 17 % wszystkich najpoważniejszych naruszeń.

Od 1.01.2020 r. do 31.08.2020 r. do KREPTD wpłynęło 1 162 najpoważniejszych naruszeń popełnionych przez polskich przewoźników, z czego 107 dotyczyło czasu pracy oraz tachografów, co stanowiło 9 % wszystkich najpoważniejszych naruszeń. W konsekwencji należy przyjąć, że średnia naruszeń związanych z czasem pracy oraz tachografami w okresie od stycznia 2018 r. do końca sierpnia 2020 r. wyniosła ok. 23 %.

Z szacunków wynikających z dotychczasowej praktyki analizowania organu właściwego do przeprowadzenia postępowania w przedmiocie badania dobrej reputacji wynika, że dla ok. 30% najpoważniejszych naruszeń popełnionych w Polsce przez polskich przewoźników, właściwym organem do przeprowadzenia postępowania w przedmiocie badania dobrej reputacji jest GITD. W przypadku naruszeń zgłoszonych z ERRU, GITD jest właściwy w 70%.

W związku z powyższym należy założyć, że nastąpi wzrost liczby prowadzonych spraw, w szczególności postępowań w przedmiocie badania dobrej reputacji przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy (w tym o ok. 24% dotyczących czasu pracy oraz tachografów).

Zwiększenie zatrudnienia inspektorów w WITD oraz zwiększenie zakresu kontroli drogowych (np. z 28 do 56 dni jazdy zarejestrowanych na karcie kierowcy, włączenie do kontroli pojazdów o DMC od 2,5 do 3,5 t) spowoduje zwiększenie ogólnej liczby kontroli postępowań administracyjnych w zakresie stwierdzonych naruszeń, a co za tym idzie zwiększenie ogólnej liczby naruszeń przekazanych przez WITD do Rejestru KREPTD.

Należy się również spodziewać zwiększenia liczby przekazanych naruszeń z innych państw poprzez system ERRU. Wynikać to będzie z objęcia kontrolą pojazdów o DMC od 2,5 do 3,5 t. oraz spodziewanego rozszerzenia przez Komisję Europejską katalogu tzw. poważnych naruszeń.

Kolejnym zadaniem wykonywanym w wydziale KREPTD jest udzielanie odpowiedzi na zapytania WITD dotyczące kontrolowanych przedsiębiorców, w okresie od 01.01.2020 r. do 31.12.2020 r. wydział KREPTD odpowiedział na około 4 500 takich wniosków, w związku z planowanym zwiększeniem liczby kontroli na drodze przez WITD, dojdzie do jednoczesnego zwiększenia się liczba wniosków o udzielenia odpowiedzi na temat uprawnień kontrolowanych przedsiębiorstw.

Dodatkowo zwiększy się również obciążenie wydziału KREPTD w zakresie obsługi podmiotów, które będą zarejestrowane w Rejestrze KREPTD, w okresie 01.01.2020 - 31.12.2020 r. wpłynęło około 19 000 wniosków dotyczących wpisania przedsiębiorcy lub aktualizacji danych w Rejestrze KREPTD.

Warto zwrócić uwagę, że po wprowadzeniu obowiązku ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego pojazdami o DMC w przedziale 2,5 - 3,5 t., szacowany jest wzrost o ponad połowę liczby wniosków wpływających do Rejestru dotyczących wpisania lub aktualizacji przedsiębiorców.

Zadania GITD polegające m. in. na prowadzeniu postępowań w zakresie badania dobrej reputacji, zawieszania wypisów z licencji oraz zezwoleń, wydawania ostrzeżeń, korespondencji z organami kontrolnymi i starostwami oraz obsłudze KREPTD polegającej na wprowadzaniu i nadzorze w zakresie wprowadzonych danych przez podmioty zewnętrzne spowodują konieczność zatrudnienia dodatkowych 16 etatów w 2022 r. oraz kolejne 2 w 2026 r.

Kolejne 4 etaty będą konieczne do zatrudnienia w celu obsługi administracyjnej przedsiębiorców:

- przyjmowanie i rozdzielanie korespondencji przychodzącej (w 2019 r. 84 810 pism);

- rejestrowanie korespondencji wychodzącej i przygotowywanie do wysyłki za pośrednictwem operatora pocztowego (w 2019 r. 15355 pism);
- wysyłka korespondencji za pośrednictwem firmy kurierskiej (w 2019 r. 34 200 przesyłek);
- wysyłka korespondencji za pośrednictwem operatora pocztowego (w 2019 r. 34 415 pism);
- drukowanie ePUAP (w 2019 r. 9 621 pism);
- przygotowanie dokumentacji do wysyłki - weryfikowanie i uzupełnianie adresów korespondencyjnych, nr tel., adresów e-mail oraz nadawanie dyspozycji do świadectw kierowcy, licencji i zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (w 2019 r. 34 636 nadanych nr dyspozycji);
- przyjmowanie akt do archiwum podręcznego BTM (w 2019 r. 126 917 wniosków).

Oszacowanie liczby pracowników do obsługi administracyjnej nastąpiło przy założeniu:

- 20 000 nowych licencji na pojazdy od 2,5 t;
- 6 600 nowych wniosków o wydanie świadectwa kierowcy;
- weryfikacja dodatkowo 2 000 licencji rocznie;
- weryfikacja dodatkowo 660 świadectw kierowców;
- zwiększenie liczby postępowań prowadzonych przez wydział KREPTD.

W związku ze zwiększeniem liczby inspektorów oraz liczby przedsiębiorców, do których znajdują zastosowanie przepisy o dostępie do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku międzynarodowych przewozów rzeczy w GITD konieczne jest także zatrudnienie dodatkowych 20 etatów do obsługi postępowań administracyjnych drugoinstancyjnych oraz z wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy w Biurze Prawnym GITD.

Do oszacowania ww. zapotrzebowania przyjęto następujące dane - wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego w 2019 r. wydali 19 700 decyzji administracyjnych związanych ze stwierdzeniem naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego stwierdzonych podczas prowadzonych kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibie przedsiębiorstw. Liczba ta obejmuje naruszenia określone w załącznikach nr 3 i 4 utd, załączniku do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych oraz naruszenia ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w zakresie zasad wykonywania przewozów pojazdami nienormatywnymi.

Jednocześnie, w 2019 r., w Biurze Prawnym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 3848 spraw związanych z wydanymi przez ww. decyzjami administracyjnymi. Na liczbę tę składają się zarówno odwołania od decyzji administracyjnych, jak i sprawy wynikające z prowadzonych postępowań z tzw. trybów nadzwyczajnych określonych przepisami KPA oraz sprawy z postępowań w przedmiocie udzielenia ulg w spłacie zobowiązań publicznoprawnych.

Powyższe dane pozwalają na przyjęcie, że liczba prowadzonych w skali roku w Biurze Prawnym GITD postępowań odpowiada ok. 19 % liczby spraw administracyjnych prowadzonych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. W związku z proponowanym w niniejszym projekcie ustawy zwiększeniem liczby inspektorów zatrudnionych w WITD o 200 (słownie: dwieście) nowych etatów w stosunku do liczby zatrudnionych inspektorów pod koniec 2019 roku (413 inspektorów), co stanowi wzrost zatrudnienia w WITD o ok. 48 %, należy oczekiwać proporcjonalnego wzrostu liczby wydanych przez nich decyzji administracyjnych do 29 156 rocznie.

Mając na uwadze fakt, że jak wyżej wskazano, przyjęto ok. 19 % wskaźnik zaskarżalności decyzji WITD, założyć należy, że po wprowadzonych zmianach liczba spraw prowadzonych w GITD wyniesie 5 539, co oznacza wzrost w stosunku do 2019 r. o 1691 spraw, czyli o 44 %. Oznacza to konieczność zwiększenia stanu zatrudnienia w biurze obsługującym przedmiotowe sprawy o taką samą wartość czyli 44 %, co daje dodatkowe 17 etatów.

Dodatkowo w 2019 r. do GITD wpłynęło 88 wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy. W liczbie tej połowa dotyczyła spraw związanych z weryfikacją uprawnień, a druga połowa

spraw związanych z oceną dobrej reputacji przewoźników drogowych oraz zarządzających transportem. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z założeniami projektu ustawy, liczba pracowników w GITD zajmujących się weryfikacją uprawnień wzrośnie o 30 etatów a liczba pracowników tego biura rozpoznających sprawy związane z dobrą reputacją wzrośnie o 10 etatów przyjęto proporcjonalny wzrost liczby wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy. Mając to na uwadze założono, że liczba wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy dotyczących weryfikacji uprawnień zwiększy się o 146, a liczba tych wniosków dotyczących dobrej reputacji o 49, co daje łączną liczbę wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy większą o 195, w związku z czym konieczne jest zatrudnienie 3 dodatkowych pracowników do obsługi tego rodzaju spraw. W związku ze zwiększeniem stanu zatrudnienia w GITD o ww. 91 etatów konieczne jest też zatrudnienie 6 pracowników na stanowiskach obsługowych, zajmujących się sprawami kadrowymi, płacowymi oraz wsparciem informatycznym.

II KOSZTY KURSÓW SPECJALISTYCZNYCH

Zgodnie z art. 76a utd zatrudnienie nowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego uwarunkowane jest zdaniem przez kandydatów egzaminu kwalifikacyjnego. Egzamin ten poprzedzony jest kursem specjalistycznym dla służby kontroli transportu drogowego. Program kursu – zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 maja 2020 r. w sprawie programów ramowych kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz. U. poz. 959, z późn. zm.) obejmuje minimum 506 godzin zajęć teoretycznych i 440 godzin zajęć praktycznych. W sumie kurs taki trwa więc około 6,5 miesiąca. Na koszty kursu specjalistycznego składają się koszty wynagrodzenia wykładowców, materiałów szkoleniowych, koszty związane z prowadzeniem ośrodka szkoleniowego (w tym koszty stałe administrowania ośrodkiem, koszty wyżywienia uczestników i wykładowców oraz koszty związane z przygotowaniem miejsc noclegowych), koszty eksploatacji specjalistycznych samochodów użyczonych w celu przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego. Aby efekty szkolenia były optymalne liczba uczestników kursu nie powinna przekroczyć 40, więc aby docelowo zwiększyć stan zatrudnienia w Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego o 200 inspektorów należy przeprowadzić 5 edycji kursu specjalistycznego. Aby to zadanie zrealizować należy zabezpieczyć środki w łącznej wysokości 2 280 000 zł, w cenach z 2020 roku. W roku 2022 planowane są dwie edycje kursu specjalistycznego, co będzie wiązało się z kosztem 900 tys. zł, w tym 550 tys. zł po stronie GITD i 350 tys. zł po stronie WITD. Takie same koszty planowane są w roku 2023. Natomiast w roku 2024 planowana jest jedna edycja kursu specjalistycznego na kwotę 480 tys. zł, w tym 300 tys. zł po stronie GITD i 180 tys. zł po stronie WITD.

Powyższe koszty, z uwzględnieniem inflacji, zostały już ujęte w kosztach stanowisk dla WITD i GITD.

III. KOSZTY ZAKUPU POJAZDÓW

Przyjęto, że w związku ze zwiększeniem liczby inspektorów w WITD konieczny będzie zakup dodatkowych 75 szt. pojazdów specjalnych wraz ze specjalistyczną zabudową i specjalistycznym wyposażeniem kontrolnym oraz oznakowaniem jako pojazdy uprzywilejowane Inspekcji Transportu Drogowego, w tym 32 szt. w 2022 r., w 2023 r. kolejne 32 szt. oraz w 2024 r. 11 szt.

Jednostkowy koszt zakupu jednego takiego pojazdu przyjęto na kwotę 350 000 zł, w cenach z 2020 roku.

Łączne koszty zakupu pojazdów w latach 2022-2024, z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Pojazdy	Zakup pojazdów (zł)
2022	32	11 675 200
2023	32	11 955 400
2024	11	4 212 400

Razem	75	27 843 000
--------------	-----------	-------------------

IV KOSZTY WZROSTU WYNAGRODZEŃ DLA INSPEKTORÓW ITD ZATRUDNIONYCH W WITD

Jednocześnie przewidziano wzrost wynagrodzeń dla inspektorów zatrudnionych w WITD począwszy od 2022 r. o 0,2 mnożnika kwoty bazowej dla wszystkich obecnie istniejących etatów inspektorskich uśredniając stażowe do 15% (493 etaty).

Koszty ww. wzrostu wynagrodzeń przedstawia poniższa tabela:

Rok	WITD – wzrost wynagrodzeń dla 493 etatów inspektorskich (w zł)
2021	0
2022	2 962 000
2023	3 830 000
2024	3 912 500
2025	3 945 900
2026	3 979 400
2027	4 012 800
2028	4 015 400
2029	4 015 400
2030	4 015 400
2031	4 015 400
Razem	38 704 200

V KOSZTY ZWIĄZANE Z SYSTEMAMI TELEINFORMATYCZNYMI

1. system iBTM

Koszty utworzenia systemu i jego utrzymania na przestrzeni 10 lat prezentują się następująco (w cenach z 2020 roku):

Rok	Kwota w zł
2021	1 493 333,33 zł netto, 1 836 800,00 zł brutto
2022	6 966 000,00zł netto, 8 578 760,00zł brutto
2023	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2024	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2025	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2026	3 038 833,33zł netto, 3 737 765,00 zł brutto
2027	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2028	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2029	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2030	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto
2031	2 368 000,00 zł netto, 2 912 640,00 zł brutto

W skład ww. kwot wliczono koszt:

1) oprogramowania obsługującego klientów GITD w zakresie wydawanych uprawnień (koszty projektowania, wytworzenia oprogramowania oraz wdrożenia oprogramowania, z uwzględnieniem kosztów dotyczących wydajności rozwiązań oraz kosztów związanych z zaprojektowaniem rozwiązań dot. bezpieczeństwa);

- 2) infrastruktury sprzętowej i systemowej (w tym zakup serwerów, macierzy, urządzeń sieciowych oraz licencji na oprogramowanie systemowe -system operacyjny, oprogramowanie do wirtualizacji oraz system backupu, wsparcie producenta);
- 3) UX i grafiki (zagadnienia związane z User Experience, zaprojektowanie we współpracy użytkownikami systemu właściwych i ergonomicznych ekranów aplikacji, zaprojektowanie oraz wytworzenie wszelkich elementów graficznych rozwiązania);
- 4) usług w zakresie bezpieczeństwa rozwiązania (koszty usługi profesjonalnej firmy świadczącej usługi w zakresie bezpieczeństwa rozwiązań informatycznych. Audyt produktów projektu, w szczególności wytworzonego oprogramowania);
- 5) szkoleń dla pracowników;
- 6) zarządzania i wsparcia (obsługa, serwis i wsparcie oraz rozwój systemu informatycznego).

2. System KREPTD - koszty dostosowania systemu w 2022 r. szacuje się na 504 000 zł w cenach z 2021 roku.

Poniesienie nakładów w tej wysokości jest niezbędne do modyfikacji i dostosowania do przepisów tzw. Pakietu Mobilności już istniejącego oprogramowania, w tym utworzenia mechanizmu wyliczenia oceny ryzyka, o którym mowa w dyrektywie (UE) 2020/1057, jak również rozporządzeniu (UE) 2020/1055.

Po stronie systemu KREPTD konieczne będzie:

- 1) zaktualizowanie mechanizmu mapowania naruszeń unijne <> krajowe;
- 2) rozbudowanie bazy danych w zakresie zmian wynikających z tzw. Pakietu Mobilności oraz o informację o przeprowadzonych kontrolach bez stwierdzonych naruszeń;
- 3) dokonanie modyfikacji wszystkich mechanizmów dotyczących przekazywania informacji o kontrolach i naruszeniach: modyfikacja wszystkich aplikacji dla instytucji zewnętrznych, interfejsów API oraz formularzy ePUAP. Dane dotyczące wyliczenia ryzyka będą przekazywane raz na kwartał.

Konieczna będzie także rozbudowa komunikacji ERRU w celu wysyłania i przyjmowania nowego zakresu danych.

3. System centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o którym mowa w art. 80 utd (dalej: CEN) – koszty dostosowania systemu w 2022 r. szacuje się na 189 000 zł w cenach z 2021 roku. Poniesienie nakładów w tej wysokości jest niezbędne do modyfikacji i dostosowania do przepisów tzw. Pakietu Mobilności. CEN będzie wymagał rozbudowy o nowe naruszenia.

W systemie CEN:

- 1) zostanie wykonana rozbudowa wyświetlania informacji o przedsiębiorcy w trakcie kontroli o dane pobierane z systemu KREPTD;
- 2) zostanie stworzony mechanizm przekazywania informacji do KREPTD o przeprowadzonych kontrolach bez stwierdzonych naruszeń.

Bazując na powyższym oszacowano poniższe koszty dostosowania systemów KREPTD i CEN:

System teleinformatyczny	KREPTD	CEN
Prace analityczne	ok. 230 roboczogodzin	ok. 100 roboczogodzin
Implementacja zmian	ok. 2300 roboczogodzin	ok. 800 roboczogodzin
Opracowanie i przeprowadzenie testów (wewnętrznych,	ok. 220 roboczogodzin	ok. 100 roboczogodzin

akceptacyjnych, wydajnościowych, bezpieczeństwa, integracyjnych)		
Pozostałe prace (zarządzanie zmianą, prace koordynacyjne, aktualizacja dokumentacji)	ok. 50 roboczogodzin	ok. 50 roboczogodzin
RAZEM roboczogodzin	2800	1050
Koszt w zł brutto (zakładając stawkę 1 roboczogodziny szacowanej na 180 zł)	504 000,00	189 000,00

Łączne koszty systemów w latach 2021-2031, z uwzględnieniem inflacji:

Rok	Koszty systemów (zł)
2021	1 869 900
2022	9 646 400
2023	3 109 100
2024	3 186 800
2025	3 266 500
2026	4 296 700
2027	3 431 900
2028	3 517 700
2029	3 605 600
2030	3 695 700
2031	3 788 100
Razem	43 414 400

PODSUMOWANIE

Łączne dodatkowe wydatki budżetowe dla Inspekcji Transportu Drogowego w okresie 10-letnim, związane z wdrożeniem tzw. Pakietu Mobilności, wynoszą **535 846 800,00 zł**, w tym część budżetowa 85 – 359 033 400,00 zł, a część budżetowa 39 – 176 813 400,00 zł.

VI Oszacowanie wpływu projektowanych zmian na pozostałe służby kontrolne

Oszacowanie wpływu projektowanych regulacji i generowanych przez nie obciążeń po stronie pozostałych służb kontrolnych (wojewódzkich komendantów Policji, Komendanta Stołecznego Policji, Dyrektorów Izb Administracji Skarbowej, Komendanta Głównego Straży Granicznej, zarządców dróg, Państwowej Inspekcji Pracy) stanie się możliwe dopiero po przekazaniu przedmiotowego projektu ustawy do uzgodnień międzyresortowych i zgłoszeniu uwag przez ww. interesariuszy, tj. MSWiA, MF, PIP.

Ponadto potrzebne jest całościowe spojrzenie na zadania realizowane przez służby kontrolne, takie jak: Policja, Straż Graniczna, czy Krajowa Administracja Skarbowa, bowiem zadania kontrolne realizowane przez funkcjonariuszy ww. służb w zakresie transportu drogowego to zaledwie część ich ustawowych zadań. Wszystkie kontrole przeprowadzane przez te formacje w zakresie transportu drogowego wykonywane są równolegle do kontroli w innych zakresach przez nie realizowanych, niejednokrotnie wysokospecjalizowanych, do których służby te zostały powołane. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ww. organy kontrolne są uprawnione do kontroli pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Niemniej wdrożenie przepisów tzw. Pakietu Mobilności I na grunt prawa krajowego spowoduje rozszerzenie zakresu tych kontroli. Bez wątpienia największy wpływ będą miały zmiany polegające na objęciu przedsiębiorców transportowych użytkujących lekkie pojazdy dostawcze przepisami z zakresu dostępu do rynku, jak również przepisami socjalnymi i dotyczącymi

stosowania tachografów.

Dla zobrazowania wpływu zmian w zakresie przepisów socjalnych i stosowania tachografów, należy wspomnieć o Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Przedmiotowy dokument, sporządzany w cyklu dwuletnim, zawiera m. in. podział działań kontrolnych na poszczególne organy uprawnione do kontroli. Zgodnie z obecnie obowiązującą Krajową Strategią Kontroli przyjętą na lata: 2021 - 2022 udział poszczególnych służb kontrolnych w wykonaniu planu Krajowej Strategii Kontroli obejmujący łącznie kontrole drogowe i kontrole przedsiębiorstw prezentuje się w następujący sposób:

- 1) Inspekcja Transportu Drogowego - 73,06%
- 2) Państwowa Inspekcja Pracy - 12,50%
- 3) Policja - 10,68%
- 4) Straż Graniczna - 2,14%
- 5) Krajowa Administracja Skarbowa - 1,62%.

Mając na uwadze przyjęte szacowanie objęcia nowymi regulacjami ok. 48 000 pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 2,5 - 3,5 t, można wskazać wzrost liczby dni pracy kierowców, który będzie podlegać włączeniu do Krajowej Strategii Kontroli. Przyjmując, że liczba pojazdów zwiększy się o ok. 48 tys., a do skontrolowania w okresie dwuletnim będzie ok. 450 dni pracy kierowców (z uwzględnieniem dni ustawowo wolnych od pracy, urlopów wypoczynkowych oraz odpoczynków tygodniowych), to kontroli podlegać będzie dodatkowo 21 600 000 dni pracy kierowców, z czego należy wyliczyć 3%, a zatem 648 000 dni pracy kierowców w okresie dwuletnim.

Jeżeli zostanie uwzględnione spodziewane zwiększenie liczby dni pracy kierowców do kontroli spowodowane rozszerzeniem zakresu przepisów socjalnych i stosowania tachografów na kierowców lekkich pojazdów dostawczych, to należy liczyć się z proporcjonalnym zwiększeniem udziału funkcjonariuszy ww. formacji w realizacji przyszłych krajowych strategii kontroli. Konsekwencją powyższego może być zgłoszenie przez ww. podmioty potrzeby wzmocnienia kadrowego.

Należy mieć na uwadze, że w przypadku Policji protokół kontroli sporządzany przez funkcjonariusza tego organu kontrolnego jest przekazywany właściwemu wojewódzkiemu inspektorowi transportu drogowego do dalszego procedowania.

W kwestii wpływu projektu ustawy na zarządców dróg w zakresie prowadzenia kontroli przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego należy podkreślić, że w obowiązującym stanie prawnym upoważnieni pracownicy tych zarządców prowadzą kontrolę w ograniczonym zakresie, tj. nie prowadzą kontroli czasu pracy kierowców oraz zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji, co wprost wynika z art. 89 w zw. z art. 87 utd.

VII Oszacowanie wpływu projektowanych zmian na jednostki samorządu terytorialnego (starosta) w związku z wydawaniem uprawnień przewozowych

Projekt ustawy przewiduje, że starostowie lub Główny Inspektor Transportu Drogowego będą wydawać zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2,5 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony.

Zgodnie z przyjętym szacowaniem, zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD posiada ponad 21 000 przedsiębiorców dla pojazdów o dmc przekraczającej 3,5 tony, a licencje wspólnotowe dla takich pojazdów na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego ponad 40 000 przedsiębiorców. Mając na uwadze dane dotyczące struktury oraz liczby pojazdów w przedsiębiorstwach i zastosowanie takiej

	samej proporcji do transportu drogowego pojazdami o dmc 2,5-3,5 tony, a także informacje z przejść granicznych RP, szacuje się, że nowymi regulacjami zostanie objętych ok. 48 tys. pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony oraz 20 tys. przedsiębiorców (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo). Zwiększenie liczby przedsiębiorców, do których będą miały zastosowanie przepisy o dostępie do zawodu przewoźnika drogowego może nie wiązać ze znacznym wzrostem wniosków o wydanie nowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Szacuje się, że część przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o dmc 2,5-3,5 tony wykonują transport drogowy również pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. W związku z tym tacy przedsiębiorcy nie będą zobowiązani do ponownego uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jak i licencji wspólnotowej, gdyż już takie dokumenty w chwili obecnej posiadają, a jedynie będą zobowiązani uzyskać wypis z licencji wspólnotowej dla małych pojazdów, który jest wydawany przez GITD. Jednocześnie należy wskazać, że inaczej niż w dotychczas obowiązujących przepisach, gdzie wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony, wymaga posiadania przez przedsiębiorcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz wypisów z tego zezwolenia, projektowane przepisy, co wynika wprost z Pakietu Mobilności I, nie nakładają obowiązku uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla przedsiębiorców wykonujących wyłącznie krajowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5-3,5 tony. Istotnym jest, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje, tak jak w przypadku wykonywania przewozów międzynarodowych pojazdami o dmc pow. 3,5 t., możliwość jednoczesnego ubiegania dla lekkich pojazdów o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i wydanie licencji wspólnotowej, przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Takie rozwiązanie może spowodować, że przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy pojazdami o dmc 2,5-3,5 tony całość spraw związanych z koniecznością uzyskania dokumentów przewozowych będą realizowali w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, a nie w starostwach powiatowych. Jednocześnie, pomimo możliwej niewielkiej liczby przedsiębiorców, którzy będą ubiegać się o zezwolenie w starostwie, dwutorowy mechanizm wydawania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, tj. przez GITD lub właściwe starostwo powiatowe, pozwala na przekazywanie prowadzonych spraw związanych z zakresem wykonywania działalności transportowej pomiędzy GITD i starostwami powiatowymi bez konieczności zmiany zezwolenia. Usprawni to proces wymiany informacji na temat zezwolenia pomiędzy ww. organami, a także będzie dogodne dla przedsiębiorców. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2019 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2463), koszt uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynosi 1 000 złotych. Jednocześnie ustawa o transporcie drogowym zakłada, że opłata za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez starostę stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Reasumując, resort infrastruktury przewiduje, że wprowadzone nowe obowiązki wynikające z konieczności uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wpłyną na konieczność zwiększenia zatrudnienia w starostwach. VIII Zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. transportu W związku z obowiązkiem dostosowania polskich przepisów prawa do przepisów Pakietu Mobilności I i przyjęcia odpowiednich rozwiązań na poziomie krajowym, oszacowano, że stan zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo należy zwiększyć o dodatkowe 6 etatów.
--	--

Komórka organizacyjna MI	
Departament Transportu Drogowego	Etaty
Wydział Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych	3
Wydział Kierowców	3
Razem	6

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2021	0	0	0
2022	6	712 000	232 300
2023	6	712 000	232 300
2024	6	712 000	232 300
2025	6	712 000	232 300
2026	6	712 000	232 300
2027	6	712 000	232 300
2028	6	712 000	232 300
2029	6	712 000	232 300
2030	6	712 000	232 300
2031	6	712 000	232 300
Razem	6	7 120 000	2 323 000

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów osobowych w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowych 6 etatów w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy:

Paragraf	Kwota w zł
4020	594 000
4110	103 000
4120	15 000
Razem	712 000

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów utworzenia i utrzymania stanowisk w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowych 6 etatów w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy:

Paragraf	Kwota w zł
3020	900
4000	212 700
4270	9 900
4430	600
4480	1 600
4520	800
4530	500
4550	4 300
4700	1 000
Razem	232 300

Koszty utworzenia i utrzymania 6 stanowisk pracy oszacowano łącznie w latach 2021-2031 na kwotę 2 323 000,00zł. W skład ww. kwoty wchodzi następujące koszty:

- koszty dofinansowania do kursów językowych oraz studiów w ramach doszkalania kadr,
- zakup materiałów i wyposażenia, energii, usług pozostałych, świadczenia usług telefonii, utrzymanie systemów informatycznych,
- zakup usług remontowych,
- zakup usług zdrowotnych,
- odpisy na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych,
- szkolenia członków korpusu służby cywilnej.

Uzasadnienie:

Główny Inspektorat Transportu Drogowego zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury z dnia 18 listopada 2019 r. jest wskazany jako jeden z organów podległych Ministrowi Infrastruktury lub przez niego nadzorowanych. Mając na uwadze planowane zwiększenie łącznej liczby etatów w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, konieczne jest, bez względu na rozszerzony zakres nadzoru, zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu drogowego. Szacuje się, że aby zapewnić możliwość realizacji zadań wynikających z wprowadzanych regulacji należy zwiększyć zatrudnienie o co najmniej 6 etatów.

Dodatkowe etaty pozwolą na efektywne wykonywanie czynności nadzorczych względem skutków działań realizowanych przez pracowników Inspekcji. Proponuje się zatem zwiększenie zatrudnienia o 3 etaty w komórce odpowiedzialnej za sprawy związane z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego oraz dostępem do rynku międzynarodowych przewozów drogowych i o 3 etaty w komórce właściwej do spraw kierowców i tachografów cyfrowych.

Zwiększenie liczby etatów dla powyższych komórek wynika z wprowadzenia projektem ustawy nowych zadań, które będą skutkowały wzrostem liczby spraw wnoszonych do resortu infrastruktury zarówno ze strony organów wydających uprawnienia jak i spraw wnoszonych przez przedsiębiorców w związku z nowymi regulacjami. Wymagało to będzie zwiększenia zasobów kadrowych w komórce właściwej do spraw transportu drogowego, które to czynności nie będą mogły być wykonane w ramach aktualnych zasobów kadrowych ministerstwa infrastruktury.

Przepisy wynikające z Pakietu Mobilności I wprowadziły dodatkowe wymogi w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie tylko dla przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy i posiadających licencję wspólnotową ale także dla przedsiębiorców nie objętych dotychczas wymogiem posiadania uprawnień przewozowych. Poszerzony został zakres przewozów objętych nowymi przepisami unijnymi i w konsekwencji ustawą dostosowującą przepisy UE do polskiego porządku prawnego.

Minister właściwy do spraw transportu będzie między innymi odpowiedzialny za nadzór nad realizacją zadań wynikających z obowiązków nakładanych przepisami Pakietu Mobilności I związanych z objęciem obowiązkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy pojazdami o DMC 2,5-3,5 t. Skala realizacji tych zadań została przedstawiona w części dokumentu dot. zatrudnienia w GITD. Jak wskazują szacunki Inspekcji Transportu Drogowego, możliwość objęcia nowymi regulacjami spodziewana jest na ok 48 000 pojazdów oraz 20 000 podmiotów (średnio od 2 do 3 pojazdów na przedsiębiorstwo).

IX. Oszacowanie dochodów sektora finansów publicznych z tytułu podatków i składek od wynagrodzeń kierowców.

Zgodnie z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – K11/15 art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (dalej Kodeks pracy) w związku z § 16 ust. 1,

2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 9 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP.

W taki sam sposób Trybunał Konstytucyjny orzekł w sprawie art. 21a w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Wyrok wszedł w życie bez okresu przejściowego 29 grudnia 2016 r.

Trybunał Konstytucyjny zbadał i wydał wyrok - zgodnie z wnioskiem - tylko w odniesieniu do zwrotów za rachunki za nocleg i ryczałtów za nocleg w transporcie międzynarodowym, nie odnosząc się do transportu krajowego.

Wprowadzone ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 43 poz. 246), odrębna od zawartej w art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy, definicja podróży służbowej kierowcy, jak również art. 21a ustawy, umożliwiły pracodawcom wypłacanie kierowcom należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. Niniejsze regulacje spowodowały, że należności z tytułu diet i ryczałtów za odpoczynek w kabinie pojazdu stały się stałym nieopodatkowanym i nieobciążonym składkami na ubezpieczenia społeczne dodatkiem do zasadniczego wynagrodzenia ustalonego w umowie o pracę.

W celu realizacji ww. wyroku Trybunału Konstytucyjnego przewiduje się odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie. Zmianę tę proponuje się wprowadzić poprzez uchylenie w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców art. 2 pkt 7 zawierającego definicję podróży służbowej oraz art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej. W wyniku wprowadzonych zmian całość wynagrodzenia wypłacanego kierowcom zostanie opodatkowana i obciążona składkami na ubezpieczenie społeczne. Jednocześnie przewiduje się dodanie do ww. ustawy przepisu w brzmieniu: „Kierowca odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p.”.

Nieustanne przebywanie w podróży jest sprzeczne w istotą instytucji podróży służbowej. Podróż nie stanowi u kierowców zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych. Fakt, że do kierowcy nie znajduje zastosowania art. 77⁵ k.p. nie oznacza, że taki kierowca z uwagi na rodzaj świadczonej przez siebie pracy i jej uciążliwy charakter nie powinien być godziwie wynagradzany. Wynagrodzenie wypłacane kierowcom przez pracodawców powinno odzwierciedlać szczególny charakter wykonywanej pracy. Obecnie obowiązujący system wynagradzania kierowców jest krzywdzący dla pracownika ponieważ ok. 75% wynagrodzenia kierowcy stanowią diety i ryczałty, które nie są wliczane do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenie społeczne i tym samym nie są objęte świadczeniami ZUS na wypadek nadejścia zdarzenia losowego.

Według danych GITD liczba przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego wynosi 39820, w tym 36513 podmiotów wykonujących przewóz rzeczy oraz 3307 podmiotów wykonujących przewóz osób (ok. 95% tej liczby stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa).

Szacunkowa liczba kierowców realizujących międzynarodowe przewozy drogowe dla polskich przedsiębiorców transportowych wynosi 390131.

Szacuje się, że na jeden środek transportu przypada od 1,3 do 1,5 kierowcy, zatem aby określić szacunkową liczbę kierowców pomnożono liczbę wypisów z licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego – 260087 (w tym 246745 wypisów z licencji na przewóz rzeczy oraz 13342 wypisy z licencji na przewóz osób) x 1,5 kierowcy.

Wg. prof. dr. hab. Zdzisława Kordela ok. 25% całkowitego kosztu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego stanowią koszty związane z wynagrodzeniem

i delegacją kierowców wliczając w to odprowadzane do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych składki. W strukturze kosztów związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego jest to drugi w kolejności najwyższy koszt ponoszony przez przewoźników zaraz po kosztach związanych z zakupem materiałów pędnych i eksploatacyjnych (ok. 33,5%) i w zasadniczy sposób wpływa na średni koszt 1 wozokilometra, a tym samym konkurencyjność.

Zgodnie z danymi, którymi posługują się przedstawiciele zarówno strony pracodawców, jak i pracobiorców średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce oscyluje wokół 6500 PLN (netto).

Ponadto, opierając się na danych pochodzących z analiz zawierających m.in. informacje dot. struktury wynagrodzenia polskich kierowców ok. 50% ogółu przedsiębiorców transportowych oferuje na umowach o pracę płacę minimalną lub stawkę nie wyższą niż 2000 PLN (netto), natomiast kolejne 20% oferuje stawkę mieszczącą się w przedziale 2000 - 3000 PLN (netto). W tym miejscu warto również zauważyć, że stawki powyżej 3000 PLN (netto) na umowie o pracę, oferuje 30% ogółu pracodawców. Pozostałe składniki wynagrodzenia kierowcy zatrudnionego w międzynarodowym transporcie drogowym, stanowią nieoskładkowane i nieopodatkowane należności z tytułu podróży służbowej.

Poniżej przedstawiono symulację kosztów pracy związanych z zatrudnianiem kierowców w rozbiciu na dwa modele wynagradzania kierowcy zatrudnionego w międzynarodowym transporcie drogowym, z uwzględnieniem trzech głównych przedziałów płacowych.

Model podróży służbowej – koszty miesięczne związane z zatrudnieniem 1 kierowcy

Wariant 1

Wynagrodzenie: 2 800,00 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 2 061,67 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 4 438,33 PLN (netto)

$(4\,438,33\text{ PLN} + 2\,061,67\text{ PLN} = 6\,500\text{ PLN}$ – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 7 811,77 PLN (3 373,44 PLN - ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i FGŚP) + 4 438,33 PLN)

Wariant 2

Wynagrodzenie: 3 500 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 2 555,34 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 3 944,66 PLN (netto)

$(3\,944,66\text{ PLN} + 2\,555,34\text{ PLN} = 6\,500\text{ PLN}$ – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 8 161,46 PLN (4 216,80 PLN (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i FGŚP) + 3 944,66 PLN)

Wariant 3

Wynagrodzenie: 4 200 PLN (brutto) – do dalszych obliczeń należności z tytułu podróży służbowej przyjęto kwotę netto w wysokości 3 049,00 PLN

Należności z tytułu podróży służbowej: 3 451,00 PLN (netto)

$(3\,451,00\text{ PLN} + 3\,049,00\text{ PLN} = 6\,500\text{ PLN}$ – tj. średnia kwota jaką otrzymuje kierowca zawodowy zatrudniony w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce

Koszt pracy dla pracodawcy: 8 511,16 PLN (5 060,16 PLN (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i FGŚP) + 3 451,00 PLN)

Rozliczenie na zasadach ogólnych – koszty miesięczne związane z zatrudnieniem 1 kierowcy

Wynagrodzenie: 6 500 (netto)

Koszt pracy dla pracodawcy: 10 954,76 PLN (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, wypadkowe, Fundusz pracy i FGŚP)

Porównując przedstawione powyżej koszty pracy dla pracodawcy można wysnuć wnioski, że przejście z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych będzie wiązało się ze wzrostem miesięcznych kosztów pracy związanych z zatrudnieniem kierowców w

następujący sposób:

dla wariantu 1 – wzrost o 3 142,99 PLN tj. + 40% (10 954,76 PLN – 7 811,77 PLN)

dla wariantu 2 – wzrost o 2 793,30 PLN tj. +34% (10 954,76 PLN – 8 161,46 PLN)

dla wariantu 3 – wzrost o 2 443,60 PLN tj. +29% (10 954,76 PLN – 8 511,16 PLN)

Model podróży służbowej – koszty roczne związane z zatrudnieniem kierowców

Wariant 1 (dot. ok. 195 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

93 741,24 PLN (7 811,77 PLN x 12 miesięcy)

Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców:

18 279 541 800,00 PLN (93 741,24 PLN x 195 000 kierowców)

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 10 631,04 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 273,28 PLN + ubezpieczenie rentowe 42,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 68,60 PLN (razem 383,88 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 273,28 PLN + ubezpieczenie rentowe 182,00 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 46,76 PLN (razem 502,04 PLN)

Ogółem: 383,88 PLN + 502,04 PLN = 885,92 x 12 miesięcy = 10 631,04 PLN

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 2 073 052 800,00 PLN (10 631,04 PLN x 195 000 kierowców)

Roczne wpływy do NFZ: 508 833 000 PLN

2 609,40 PLN (ubezpieczenie zdrowotne 217,45 PLN x 12 miesięcy) x 195 000 = 508 833 000 PLN

Roczne wpływy do FP: 160 524 000 PLN

823,20 PLN (68,60 x 12 miesięcy) x 195 000 = 160 524 000 PLN

Roczne wpływy do FGŚP: 6 552 000 PLN

33,60 PLN (2,80 x 12 miesięcy) x 195 000 = 6 552 000 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 1 644,00 PLN

Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 320 580 000,00 PLN (1 644,00 x 195 000 kierowców)

Wariant 2 (dot. ok. 78 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

97 937,52 PLN (8 161,46 x 12 miesięcy)

Roczne koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

7 639 126 560,00 PLN (97 937,52 x 78 000 kierowców)

Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 13 288,80 PLN

Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 341,60 PLN + ubezpieczenie rentowe 52,50 PLN + ubezpieczenie chorobowe 85,75 PLN (razem 479,85 PLN)

Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 341,60 PLN + ubezpieczenie rentowe 227,50 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 58,45 PLN (razem 627,55 PLN)

Ogółem: 479,85 PLN + 627,55 PLN = 1 107,40 x 12 miesięcy = 13 288,80 PLN

Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 1 036 526 400,00 PLN (13 288,80 x 78 000 kierowców)

Roczne wpływy do NFZ: 254 414 160 PLN $271,81 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 78\,000 = 254\,414\,160 \text{ PLN}$ Roczne wpływy do FP: 80 262 000 PLN $85,75 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 78\,000 = 80\,262\,000 \text{ PLN}$ Roczne wpływy do FGŚP: 3 276 000 PLN $3,50 \times 12 \text{ miesięcy} \times 78\,000 = 3\,276\,000 \text{ PLN}$ Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 316,00 PLN (193 PLN x 12 miesięcy) Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 180 648 000,00 PLN (2 316 PLN x 78 000 kierowców) <u>Wariant 3 (dot. ok. 117 000 kierowców)</u> Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy: 102 133,92 PLN (8 511, 16 x 12 miesięcy) Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców: 11 949 668 640,00 PLN (102 133,92 x 117 000 kierowców) Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 15 946, 56 PLN Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 409,92 PLN + ubezpieczenie rentowe 63,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 102,90 PLN (razem 575,82 PLN) Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 409,92 PLN + ubezpieczenie rentowe 273,00 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 70,14 PLN (razem 753,06 PLN) Ogółem: 575,82 PLN + 753,06 PLN = 1 328,88 x 12 miesięcy = 15 946,56 PLN Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 1 865 747 520,00 PLN (15 946,56 x 117 000 kierowców) Roczne wpływy do NFZ: 457 956 720 PLN $326,18 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 457\,956\,720 \text{ PLN}$ Roczne wpływy do FP: 144 471 600 PLN $102,90 \text{ PLN} \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 144\,471\,600 \text{ PLN}$ Roczne wpływy do FGŚP: 5 896 800 PLN $4,20 \times 12 \text{ miesięcy} \times 117\,000 = 5\,896\,800 \text{ PLN}$ Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 988,00 PLN (249 PLN x 12 miesięcy) Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 349 596 000,00 PLN (2 988,00 x 117 000 kierowców) <u>SUMA</u> Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców: 37 868 337 000,00 PLN (18 279 541 800,00 PLN + 7 639 126 560,00 PLN +11 949 668 640,00 PLN) Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 4 975 326 720,00 PLN (2 073 052 800,00 PLN +1 036 526 400,00 PLN +1 865 747 520,00 PLN)

Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców: 1 221 203 880 PLN (508 833 000 PLN + 254 414 160 PLN + 457 956 720 PLN) Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców: 385 257 600 PLN (160 524 000 PLN + 80 262 000 PLN + 144 471 600 PLN) Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców: 15 724 800 (6 552 000 PLN + 3 276 000 PLN + 5 896 800 PLN) Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 850 824 000,00 PLN 850 824 000 PLN (320 580 000,00 PLN + 180 648 000,00 PLN + 349 596 000,00 PLN) Wdrożenie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. w sprawie K11/15 w projektowanej ustawie poprzez uchylenie w ustawie o czasie pracy kierowców przepisu definiującego podróż służbową kierowcy oraz uchylenie niekonstytucyjnego art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej (diety i ryczałty) będzie skutkowało rozliczeniem wynagrodzenia kierowców na zasadach ogólnych. <u>Rozliczenie na zasadach ogólnych - koszty roczne związane z zatrudnieniem kierowców</u> Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy na zasadach ogólnych, przy założeniu wynagrodzenia w wysokości 6.500 netto: 133 312,90 PLN Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców: 51 992 031 000 PLN (133 312,90 PLN x 390 000 kierowców) Roczne wpływy do ZUS (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe oraz wypadkowe łącznie – pracownik i pracodawca) w przeliczeniu na jednego kierowcę: 35 010,26 PLN Pracownik: ubezpieczenie emerytalne 10 799,61 PLN + ubezpieczenie rentowe 1 659,78 PLN + ubezpieczenie chorobowe 2 710,98 PLN (razem 15 170,37 PLN) Pracodawca: ubezpieczenie emerytalne 10 799,61 PLN + ubezpieczenie rentowe 7 192,36 PLN + ubezpieczenie wypadkowe 1 847,92 PLN (razem 19 839,89 PLN) Ogółem: 15 170,37 PLN + 19 839,89 PLN = 35 010,26 PLN Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców: 13 654 001 400 PLN (35 010,26 x 390 000 kierowców) Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców: 3 351 387 000 PLN (8 593,30 x 390 000 kierowców) Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców: 1 056 556 800 PLN (2 709,12 x 390 000 kierowców) Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców: 43 114 500 PLN (110,55 x 390 000 kierowców) Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 8 889,00 PLN Roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców: 3 466 710 000,00 PLN (8 889,00 x 390 000 kierowców) Powyższe oznacza, że roczne koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 14 123 694 000,00 PLN (wzrost o 38%) w stosunku do stanu obecnego. 51 992 031 000,00 PLN - 37 868 337 000,00 PLN = 14 123 694 000,00 PLN Roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 8 678 674 680,00
--

	PLN (wzrost o 174%) w stosunku do stanu obecnego. $13\ 654\ 001\ 400\ \text{PLN} - 4\ 975\ 326\ 720,00\ \text{PLN} = 8\ 678\ 674\ 680,00\ \text{PLN}$ Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 2 130 203 880 PLN (wzrost o 174%) w stosunku do stanu obecnego: $3\ 351\ 387\ 000\ \text{PLN} - 1\ 221\ 203\ 880\ \text{PLN} = 2\ 130\ 183\ 120\ \text{PLN}$ Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 671 299 200 PLN (wzrost o 174%) w stosunku do stanu obecnego: $1\ 056\ 556\ 800\ \text{PLN} - 385\ 257\ 600\ \text{PLN} = 671\ 299\ 200\ \text{PLN}$ Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 27 389 700 PLN (wzrost o 174%) w stosunku do stanu obecnego: $43\ 114\ 500\ \text{PLN} - 15\ 724\ 800\ \text{PLN} = 27\ 389\ 700\ \text{PLN}$ Natomiast roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców wzrośnie o 2 615 886 000 PLN (wzrost o 307%) w stosunku do stanu obecnego. $3\ 466\ 710\ 000,00\ \text{PLN} - 850\ 824\ 000,00\ \text{PLN} = 2\ 615\ 886\ 000,00\ \text{PLN}$ Skutki z tytułu PIT zostały wykazane w tabeli w podziale na wpływy do budżetu państwa (50%) oraz wpływy dla JST (50%). Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Szacuje się, że roczne wpływy do ZUS związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 6 509 006 010 PLN ($8\ 678\ 674\ 680\ \text{PLN} \times 0,75$). Roczne wpływy do NFZ związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 1 597 652 910 PLN ($2\ 130\ 203\ 880\ \text{PLN} \times 0,75$). Roczne wpływy do FP związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 503 474 400 PLN ($671\ 299\ 200\ \text{PLN} \times 0,75$). Roczne wpływy do FGŚP związane z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrosną o 20 542 275 PLN ($27\ 389\ 700\ \text{PLN} \times 0,75$). Natomiast roczna zaliczka na PIT związana z zatrudnieniem kierowców w 2022 r. wzrośnie o 1 961 914 500,00 PLN ($2\ 615\ 886\ 000,00\ \text{PLN} \times 0,75$).
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		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	- 10 768 ,11	- 14 357, 48	-14 357, 48	-14 357, 48	-14 357, 48	-14 357, 48	- 154 342,91
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	- 6483,4 3	- 8644,58	- 8644,58	- 8644,58	- 8644,58	- 8644,58	- 92 929,23

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce oraz rozszerzenie procedur współpracy wewnątrz UE, przyczyni się do eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE. Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku. Ponadto przepisy ustawy wdrażającej Pakiet Mobilności I niewątpliwie wpłyną na wzrost obciążeń administracyjnych jakie będą musieli ponieść polscy przedsiębiorcy.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Lepszy nadzór nad rynkiem usług przewozowych w Polsce oraz rozszerzenie procedur współpracy wewnątrz UE, przyczyni się do eliminacji nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszej ochrony rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza UE. Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku. Ponadto przepisy ustawy wdrażającej Pakiet Mobilności I niewątpliwie wpłyną na wzrost obciążeń administracyjnych jakie będą musieli ponieść polscy przedsiębiorcy.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa warunków pracy kierowców, w szczególności w zakresie odpoczynku.
Niemierzalne	przedsiębiorstwa	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
Przygotowując przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw założono, że regulacja ta będzie w minimalnym i niezbędnym zakresie dostosowywała polskie przepisy do regulacji przewidzianych w Pakiecie Mobilności I. Biorąc pod uwagę, że w skład Pakietu Mobilności I wchodzi przede wszystkim rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej, to przepisy te będą obowiązywały wprost we wszystkich państwach członkowskich UE. Dostosowanie polskich przepisów do Pakietu Mobilności I ma zatem jedynie charakter technicznoorganizacyjny, między innymi poprzez wskazanie organów właściwych do wydawania uprawnień przewozowych, uszczegóławiających zasady wykonywania przewozów kabotażowych przez zagranicznych przewoźników na terytorium RP, a także zakresu ich kontroli przez polskie służby kontrolne. W zakresie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określenia położenia za pomocą tachografów wdrożenia wymaga art. 1 pkt 6, pkt 10, pkt 16, art. 2 pkt 4, pkt 9, pkt 11, pkt 12 wskazanego rozporządzenia. W zakresie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym niezbędne jest wdrożenie do krajowego porządku prawnego art. 1 pkt 1, pkt 3, pkt 4, pkt 6, pkt 11, pkt 12, art. 2 pkt 1, pkt 4, pkt 5, pkt 6 oraz pkt 7 przedmiotowego rozporządzenia. W zakresie art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenia (UE) nr 1024/2012 wdrożenia wymaga art. 2 pkt 3 lit. a, b i c, pkt 5, pkt 7 lit. a, pkt 8, pkt 9 lit. d, pkt 13 lit. a i b. Ponadto projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje wprowadzenie zmian o charakterze porządkującym, polegających na doprecyzowaniu przepisów, które nie wynikają wprost z przyjęcia Pakietu Mobilności I, ale mają istotny wpływ na prawidłowe stosowanie regulacji prawnych odnoszących się do transportu drogowego. W tym zakresie dokonuje się zmian w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców polegających na doprecyzowaniu przepisów, które w obecnym brzmieniu budzą wątpliwości interpretacyjne. Warto wskazać, że pojawienie się pandemii wirusa SARS-CoV-2 nie wpłynęło w istotnym stopniu na branżę przewozów drogowych rzeczy. W związku z powyższym polscy przewoźnicy gotowi do		

sprostania konkurencji zagranicznej, przygotowując się do zmian zasad wykonywania transportu drogowego w UE, oczekują jak najszybciej, jasnych i przejrzystych zasad prowadzenia działalności w oparciu o przepisy wynikające z regulacji krajowych. Jednocześnie należy zauważyć, że zaskarżenie przez Polskę niektórych przepisów Pakietu Mobilności I, nie zwalnia z obowiązku wdrożenia do krajowego porządku prawnego regulacji Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa, ze względu na zmianę wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, może mieć wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców.

Uwzględniając, że Rzeczpospolita Polska zaskarżyła do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej niektóre przepisy tworzące Pakiet Mobilności I, wskazując na ich niezgodność z prawodawstwem UE i dotychczasowymi działaniami Wspólnoty w zakresie np. ochrony środowiska, co potwierdza również stanowisko Komisji Europejskiej, kształt tych przepisów może ulec zmianie. W związku z powyższym obecnie nie jest możliwe kompleksowe określenie wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w tym oszacowanie wszystkich skutków finansowych dla przewoźników drogowych.

W zakresie rozporządzenia (UE) 2020/1054 Rzeczpospolita Polska zaskarżyła dodany do art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ust. 8a, który przewiduje, że:

„Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku, gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.”.

Niniejszy przepis nakłada na przewoźników drogowych obowiązki o charakterze organizacyjnym, ponadto zobowiązuje ich do dokumentowania, w jaki sposób spełniają powyższe obowiązki, a także do przechowywania tej dokumentacji w swoim lokalu oraz przedstawiania jej na żądanie organów kontrolnych.

W zakresie rozporządzenia 2020/1055 Rzeczpospolita Polska zaskarżyła ust. 1 lit. b) i g) w art. 5 rozporządzenia 1071/2009), 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, które przewidują, że przedsiębiorca musi:

- a) organizować przewozy 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;
- b) na bieżąco i w sposób regularny dysponować liczbą pojazdów spełniających warunki określone w lit. e), i kierowcami umiejscowionymi zazwyczaj w bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów;

Ponadto, Rzeczpospolita Polska zaskarżyła art. 2 pkt 4 lit. a) oraz art. 2 pkt 5 lit. b) 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.

Art. 2 pkt 4 lit. a) stanowi, że przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim. Natomiast art. 2 pkt 5 lit. b) dotyczy świadczenia nieograniczonych i ciągłych usług obejmujących początkowe lub końcowe odcinki drogowe w przyjmującym państwie członkowskim, stanowiące część operacji transportu kombinowanego między państwami członkowskimi.

Należy wskazać, że skarżone przepisy zawarte są bezpośrednio w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 i nie podlegają implementacji do przepisów krajowych.

Natomiast w zakresie dyrektywy 2020/1057 zaskarżone zostały art. 1 ust. 3, 4, 6 i 7 (określające przepisy szczególne dotyczące delegowania kierowców) oraz art. 9 ust. 1 (określający termin wdrożenia dyrektywy przez państwa członkowskie). Zgodnie z informacją wskazaną w pkt 1 OSR przewiduje się, że wdrożenie przepisów art. 1 dyrektywy nastąpi odrębnym projektem ustawy.

Z uwagi na fakt, że przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 jeszcze nie są stosowane, obiektywne nawet jedynie szacunkowe określenie skutków gospodarczych i finansowych projektowanych przepisów dla rynku transportu drogowego na obecnym etapie nie jest możliwe. Można jedynie wskazać, że przepisy Pakietu Mobilności w ocenie przedstawicieli polskiej branży transportu drogowego pogorszą warunki jej funkcjonowania i obniżą konkurencyjność na rynku UE.

Aktualnie nie jest możliwe pozyskanie w Polsce i w UE danych dotyczących skutków gospodarczych i finansowych projektowanych przepisów na rynek transportu drogowego. Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do przedstawicieli przewoźników drogowych oraz środowisk naukowych z prośbą o przedstawienie danych dotyczących wpływu regulacji prawnych zawartych w Pakiecie Mobilności I na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego i rynek transportowy, a także danych dotyczących kosztów wynagrodzeń kierowców. Jednakże branża nie przedstawiła konkretnych danych liczbowych z tym związanych argumentując, że na obecnym etapie dane te nie są możliwe do określenia.

Niemniej jednak, resort infrastruktury zlecił opracowanie dokumentu (analizy) w zakresie wpływu przepisów Pakietu Mobilności I na rynek transportowy Unii Europejskiej (praca autorstwa prof. dr. hab. Konrada Raczkowskiego z dnia 14 września 2020 r.) oraz przygotowanie analizy przepisów Pakietu Mobilności I na wzrost liczby dodatkowych, pustych przejazdów polskich pojazdów, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe w Unii Europejskiej (analiza prof. dr. hab. Konrada Raczkowskiego, prof. dr. hab. inż. Andrzeja Szaraty, prof. dr. hab. inż. Marcina Ślęzaka, prof. dr. hab. Zdzisława Kordela).

Z przygotowanych dokumentów wynika, że udział drogowego transportu towarów w 2016 r. w przychodach transportu ogółem dla poszczególnych krajów UE wahał się od 3,5% (Malta) do 52,2% (Polska), przy czym udział ten dla całej Unii wynosi 22,4%.

Kraje Europy Środkowo-Wschodniej, jak Polska, Bułgaria i Rumunia posiadały w 2016 r. udział przychodów drogowego transportu towarów w przychodach transportu ogółem powyżej 50% i były beneficjentami rzeczywistymi swobody świadczenia usług przed wprowadzeniem Pakietu Mobilności I. Polska jest największym w UE operatorem przewozów kabotażowych (ok. 40%) i obok Rumunii (8,7%), Hiszpanii (6,2%) oraz Litwy (5,7%) ucierpi ekonomicznie najbardziej na wprowadzeniu Pakietu Mobilności I.

Niewątpliwie, Pakiet Mobilności I obniży opłacalność wykonywania operacji kabotażowych i przewozów typu cross-trade. Uzyskane wyniki badań zawartych w przedmiotowych opracowaniach wskazują na zagrożenie zarówno wynikające ze zmniejszania się rentowności firm, konieczności rozbudowania struktur logistycznych obsługujących zwiększającą się biurokrację, czy też narażeniu się na kary, które wynikają ze skrupulatnego rozliczania przez organy państwowe z błędów popełnianych przez kierowców w wyniku nieznamości rozbudowanych zakazów i nakazów.

Należy również wziąć pod uwagę, że w toku procesu legislacyjnego może zmieniać się projekt ustawy, a w konsekwencji także OSR. W wyniku zgłoszonych uwag, zwłaszcza na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych, możliwe będzie ewentualne uzupełnienie OSR o pozyskane w tym trybie dane i informacje dotyczące kosztów dla branży

	transportu drogowego w Polsce związanych z przyjęciem przepisów Pakietu Mobilności I. Zmiany implikowane tzw. Pakietem Mobilności I, w tym objęcie zasadami dostępu do zawodu przewoźnika, jak i rynku, a także przepisami socjalnymi i stosowaniem tachografów przewoźników użytkujących lekkie pojazdy dostawcze, ma przyczynić się w zamyśle prawodawcy unijnego m. in. do zapewnienia uczciwej konkurencji na międzynarodowym rynku przewozów, jak i poprawy warunków socjalnych kierowców. Zwiększenie zakresu kontrolowanych aspektów może przyczynić się do wydłużenia czasu trwania kontroli drogowych. Wydłużenie okresu podlegającego kontroli na drodze do 56 dni sprawi, że uprawnieni funkcjonariusze służb kontrolnych będą potrzebowali więcej czasu na analizę danych dotyczących aktywności kierowców rejestrowanych za pośrednictwem tachografów. Jednocześnie należy wskazać, że w zakresie kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy pojazdami o dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczającej 3.5 tony, będzie obowiązek posiadania orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Takie rozwiązanie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu drogowego. Ponadto w przypadku kierowców spoza Unii Europejskiej przedsiębiorca będzie musiał wystąpić dla takiego kierowcy o świadectwo kierowcy, które dodatkowo potwierdzi legalność jego zatrudnienia. Z punktu widzenia praktyki kontrolnej, ustanowienie dodatkowego ograniczenia w kabotażu w postaci tzw. okresu wychłodzenia („cooling-off period”) również może spowodować wydłużenie czasu trwania kontroli drogowych. Powyższe będzie dotyczyło kontroli wobec przewoźników zagranicznych. Analiza dodatkowych informacji zarejestrowanych przez tachografy, takich jak przekroczenia granic, czy też czynności załadunku i rozładunku wraz z dokumentami transportowymi, to pracochłonny i czasochłonny proces, który z czasem może zostać usprawniony przez rozwój narzędzi teleinformatycznych, takich jak oprogramowanie do analizy czasu pracy kierowców. Do tego czasu należy jednak liczyć się z wydłużeniem czasu trwania kontroli drogowych. W związku z wprowadzeniem nowego przepisu w, zgodnie z którym podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy, na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe. Aby sformułowanie tego uprawnienia nie budziło wątpliwości i nie naruszało obowiązków kontrolowanego kierowcy w zakresie stosowania urządzenia rejestrującego oraz obowiązku przechowywania w pojeździe i okazywania do kontroli dokumentów związanych z przewozem drogowym, w dodawanym przepisie przewiduje się zastrzeżenie, że uprawnienie to nie może naruszać obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1-2 a i ust. 4 utd. Z uwagi na zmianę art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22 konieczne jest także uszczegółowienie obowiązków kontrolowanego, o których mowa w art. 72 pkt 2 utd, poprzez wskazanie, że ma on obowiązek udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa. Proponowane rozwiązanie ma zapewnić organom uprawnionym do kontroli prowadzenie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w szczególności w sytuacji, gdy jest to uzasadnione wynikami kontroli drogowych, zwłaszcza gdy kontrole te ujawniły poważne naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego. Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka ma pozwolić właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów z zakresu transportu drogowego. Zmiana modelu wynagradzania kierowców, z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych, spowoduje wzrost rocznych kosztów dla pracodawców związanych z zatrudnieniem kierowców. Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy na zasadach ogólnych, przy założeniu wynagrodzenia w wysokości 6.500 netto: 133 312,90 PLN. Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców: 51 992 031 000 PLN
--	--

(133 312,90 PLN x 390 000 kierowców)

Model podróży służbowej – koszty roczne związane z zatrudnieniem kierowców

Wariant 1 (dot. ok. 195 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

93 741,24 PLN (7 811,77 PLN x 12 miesięcy)

Roczne koszty pracy dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców:

18 279 541 800,00 PLN (93 741,24 PLN x 195 000 kierowców)

Wariant 2 (dot. ok. 78 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

97 937,52 PLN (8 161,46 x 12 miesięcy)

Roczne koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

7 639 126 560,00 PLN (97 937,52 x 78 000 kierowców)

Wariant 3 (dot. ok. 117 000 kierowców)

Roczny koszt pracy dla pracodawcy związany z zatrudnieniem jednego kierowcy:

102 133,92 PLN (8 511, 16 x 12 miesięcy)

Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

11 949 668 640,00 PLN (102 133,92 x 117 000 kierowców)

SUMA

Roczny koszt pracy dla pracodawców związany z zatrudnieniem kierowców:

37 868 337 000,00 PLN (18 297 541 800,00 PLN + 7 639 126 560,00 PLN + 11 949 668 640,00 PLN)

Powyższe oznacza, że roczne koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 14 123 694 000,00 PLN (wzrost o 38%) w stosunku do stanu obecnego.

51 992 031 000,00 PLN - 37 868 337 000,00 PLN = 14 123 694 000,00 PLN

Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Oznacza to, że w 2022 r. koszty dla pracodawców związane z zatrudnieniem kierowców wzrosną o 10 592 770 500,00 PLN.

Zmiana modelu wynagradzania kierowców, z modelu podróży służbowej na rozliczenie na zasadach ogólnych, spowoduje wzrost rocznych składek odprowadzanych przez pracownika (kierowcę) do ZUS i NFZ oraz wzrost zaliczek na PIT

Rozliczenie na zasadach ogólnych

Roczne składki do ZUS odprowadzane przez 1 pracownika: ubezpieczenie emerytalne 10 799,61 PLN + ubezpieczenie rentowe 1 659,78 PLN + ubezpieczenie chorobowe 2 710,98 PLN (razem 15 170,37 PLN)

Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców

15 170,37 PLN x 390 000 = 5 916 444 300 PLN

Roczne wpływy do NFZ (składka zdrowotna) odprowadzane przez kierowców:

3 351 387 000 PLN (8 593,30 x 390 000 kierowców)

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 8 889,00 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na kierowców: 3 466 710 000,00 PLN
(8 889,00 x 390 000 kierowców)

Model podróży służbowej

Wariant 1 (dot. ok. 195 000 kierowców)

Miesięcznie pracownik: ubezpieczenie emerytalne 273,28 PLN + ubezpieczenie rentowe 42,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 68,60 PLN (razem 383,88 PLN)

Rocznie pracownik: 383,88 PLN x 12 miesięcy = 4 606,56 PLN

Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: 898 279 200,00 PLN (4 606,56 PLN x 195 000 kierowców)

Roczne składki do NFZ odprowadzane przez kierowców: 508 833 000 PLN

2 609,40 PLN (ubezpieczenie zdrowotne 217,45 PLN x 12 miesięcy) x 195 000 = 508 833 000 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 1 644,00 PLN

Roczna zaliczka na PIT odprowadzana przez kierowców: 320 580 000,00 PLN (1 644,00 x 195 000 kierowców)

Wariant 2 (dot. ok. 78 000 kierowców)

Miesięcznie pracownik: ubezpieczenie emerytalne 341,60 PLN + ubezpieczenie rentowe 52,50 PLN + ubezpieczenie chorobowe 85,75 PLN (razem 479,85 PLN)

Rocznie pracownik: 479,85 PLN x 12 miesięcy = 5 758,20 PLN

Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: 449 139 600,00 PLN (5 758,20 x 78 000 kierowców)

Roczne składki do NFZ odprowadzane przez kierowców: 254 414 160 PLN

3 261,72 PLN (ubezpieczenie zdrowotne 271,81 PLN x 12 miesięcy) x 78 000 = 254 414 160 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 316,00 PLN (193 PLN x 12 miesięcy)

Roczna zaliczka na PIT odprowadzana przez kierowców: 180 648 000,00 PLN (2 316 PLN x 78 000 kierowców)

Wariant 3 (dot. ok. 117 000 kierowców)

Miesięcznie pracownik: ubezpieczenie emerytalne 409,92 PLN + ubezpieczenie rentowe 63,00 PLN + ubezpieczenie chorobowe 102,90 PLN (razem 575,82 PLN)

Rocznie pracownik: 575,82 PLN x 12 miesięcy = 6 909,84 PLN

Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: 808 451 280,00 PLN
(6 909,84 x 117 000 kierowców)

Roczne składki do NFZ odprowadzane przez kierowców: 457 956 720 PLN

326,18 PLN x 12 miesięcy x 117 000 = 457 956 720 PLN

Roczna zaliczka na PIT w przeliczeniu na jednego kierowcę: 2 988,00 PLN (249 PLN x 12 miesięcy)

Roczna zaliczka na PIT odprowadzana przez kierowców: 349 596 000,00 PLN (2 988,00 x 117 000 kierowców)

	<u>SUMA</u> Roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców: 2 155 870 080 PLN (898 279 200,00 PLN + 449 139 600,00 PLN + 808 451 280,00 PLN) Roczne składki do NFZ odprowadzane przez kierowców: 1 221 203 880 PLN (508 833 000 PLN + 254 414 160 PLN + 457 956 720 PLN) Roczna zaliczka na PIT odprowadzana przez kierowców: 850 824 000,00 PLN (320 580 000,00 PLN + 180 648 000,00 PLN + 349 596 000,00 PLN) Powyższe oznacza, że roczne składki do ZUS odprowadzane przez kierowców wzrosną o 3 760 574 220,00 PLN (wzrost o 174,43%) w stosunku do stanu obecnego. $5\,916\,444\,300\text{ PLN} - 2\,155\,870\,080,00\text{ PLN} = 3\,760\,574\,220,00\text{ PLN}$ Roczne składki do NFZ odprowadzane przez kierowców wzrosną o 2 130 183 120 PLN (wzrost o 174,43%) w stosunku do stanu obecnego. $3\,351\,387\,000\text{ PLN} - 1\,221\,203\,880\text{ PLN} = 2\,130\,183\,120\text{ PLN}$ Natomiast roczne zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o 2 615 886 000 PLN (wzrost o 307,45%) w stosunku do stanu obecnego. $3\,466\,710\,000,00\text{ PLN} - 850\,824\,000,00\text{ PLN} = 2\,615\,886\,000,00\text{ PLN}$ Łącznie roczne składki do ZUS i NFZ odprowadzane przez kierowców oraz roczne zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o 8 506 643 340,00 PLN Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przyjęto założenie, że w roku wejścia ustawy w życie nowe zasady dotyczące wynagrodzenia kierowców będą obowiązywały od kwietnia 2022 r. Oznacza to, że w 2022 r. łącznie składki do ZUS i NFZ odprowadzane przez kierowców oraz zaliczki na PIT odprowadzane przez kierowców wzrosną o 6 379 982 505,00 PLN. Obecnie obowiązujący system wynagradzania kierowców jest krzywdzący dla pracownika ponieważ ok. 75% wynagrodzenia kierowcy stanowią diety i ryczałty, które nie są wliczane do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenie społeczne i tym samym nie są objęte świadczeniami ZUS na wypadek nadejścia zdarzenia losowego.
--	---

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

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Obsługa nowych zadań wprowadzonych projektowanym aktem prawnym, generuje wzrost zatrudnienia w każdym WITD począwszy od 2022 roku – o łącznie 232 etaty (200 etaty – stanowiska inspektorskie) oraz wzrost zatrudnienia w GITD począwszy od 2022 roku – o łącznie 97 etatów. Ponadto nowe obowiązki spowodują konieczność wzrostu zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu o 6 etatów.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia

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

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanej ustawy.

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

--