

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kontroli przewozu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwem Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 22 630 12 40, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl</p> <p>Anna Kowalczyk – Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, tel. 22 630 17 93; e-mail: Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>30.11.2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201)</p> <p>Nr w wykazie prac:</p> <p>249</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (Dz.U. z 2022 r. poz. 2201). Wydanie nowego aktu prawnego jest związane ze zmianą brzmienia wytycznych do wydania przedmiotowego rozporządzenia. Wydając niniejszy akt wykonawczy należy uwzględnić okoliczność, że kontrole drogowe przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego, a kompleksowa kontrola przestrzegania tych przepisów może być przeprowadzana wyłącznie w przedsiębiorstwie podmiotu wykonującego przewóz drogowy oraz potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia wprowadza także nowy załącznik - wzór pisemnego oświadczenia o zerwaniu lub usunięciu plomby z tachografu oraz zmiany do załącznika nr 5 określającego podstawowe elementy podlegające sprawdzeniu podczas kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy w przypadku kontroli drogowej i kontroli w przedsiębiorstwie podmiotu wykonującego przewóz drogowy albo przewóz, o którym mowa w art. 3 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, polegające na dostosowaniu jego brzmienia do zmiany art. 2 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. *w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EEG* oraz do zmiany załącznika I tej regulacji.

Zmiany dyrektywy 2006/22/WE zostały przyjęte w ramach rewizji przepisów socjalnych i rynkowych obowiązujących w transporcie drogowym, które zostały wprowadzone wchodzącą w skład Pakietu Mobilności I

dyrektywą 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.*

Przepisy zmienionej dyrektywy rozszerzyły zakres regulowanej kontroli na pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i kierowców objętych zakresem stosowania dyrektywy 2002/15/WE. Kontrole drogowe dotyczące przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE ograniczają się do aspektów, które mogą być skutecznie kontrolowane za pomocą tachografu i powiązanego urządzenia rejestrującego. Kompleksowa kontrola przestrzegania przepisów dyrektywy 2002/15/WE może być przeprowadzana wyłącznie na terenie przedsiębiorstwa.

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

Wytyczne do wydania przedmiotowego rozporządzenia zostały zmienione przepisami ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209). Zgodnie z art. 13 ust. 1 ww. ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych regulacji, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. (tj. 1 marca 2023 r.).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż działania legislacyjne polegające na wydaniu nowego aktu wykonawczego.

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. Krajowe środki transpozycji zgłoszone przez państwa członkowskie dostępne są na stronie Komisji Europejskiej: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/NIM/?uri=CELEX:32002L0015>.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służba Celno-Skarbowa, Straż Graniczna, Państwowa Inspekcja Pracy	5	Art. 89 ust. 1 pkt 1-4 i 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	bezpośrednie – stosowanie podczas kontroli uczestników przewozu drogowego dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu
Podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,3 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób, ok. 82,6 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy oraz 5 854	Dane statystyczne (stan na dzień 31.12. 2021 r.) dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, w ramach realizacji art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie	Pośrednie – stosowanie wobec uczestników przewozu drogowego podczas kontroli dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu

	zaświadczeń na niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy, 143 zaświadczenia na niezarobkowy międzynarodowy przewóz osób, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy 53 300 zaświadczeń , osób 988 zaświadczeń	drogowym oraz dane statystyczne (stan na dzień 31 grudnia 2021 r.) przekazane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydanych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.	
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	ok. 870 tys. – liczba kierowców zawodowych posiadających prawo jazdy kategorii C lub D z kodem 95	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	Pośrednie – stosowanie wobec kierowców wykonujących przewozy drogowe podczas kontroli drogowych protokołów określonych w projektowanym rozporządzeniu
Zarządzający transportem drogowym	138 951 – liczba wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym	Dane Instytutu Transportu Samochodowego (stan na dzień 31.01.2021 r.).	Pośrednie – stosowanie wobec zarządzających transportem drogowym dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas kontroli.
Podmioty wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, w szczególności: 1) spedytorzy, 2) nadawcy, 3) odbiorcy, 4) podmioty wykonujące czynności ładunkowe, 5) organizatorzy wycieczek, 6) organizatorzy transportu, 7) operatorzy	Brak danych	Brak danych	Pośrednie – stosowanie wobec podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym dokumentów określonych w projektowanym rozporządzeniu podczas kontroli.

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich	0	0	0	0	0	0	0

..... r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Nie dotyczy						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, gospodarstw domowych a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców).

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

nie dotyczy

Nie są wprowadzane obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.

tak

nie

nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów

zwiększenie liczby dokumentów

zmniejszenie liczby procedur

zwiększenie liczby procedur

<input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy	<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Przedmiotowa regulacja nie będzie powodowała zmiany obciążeń regulacyjnych, w tym obowiązków informacyjnych.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary. W zasadniczej mierze projektowana regulacja w powyższym zakresie opiera się na dotychczas obowiązujących przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz.U. poz. 2145).
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 lutego 2023 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak załączników.	