

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt rozporządzenia w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Renata Rychter - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: <a href="mailto:Renata.Rychter@mi.gov.pl">Renata.Rychter@mi.gov.pl</a></p> <p>Anna Kowalczyk – Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, tel. 22 630 17 93; e-mail: <a href="mailto:Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl">Anna.Kowalczyk@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 3.01.2023</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE 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. UE L 102 z 11.4.2006, s. 35, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> 269</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego nowego ustępu 3a w art. 2 oraz zmienionego art. 9 dyrektywy 2006/22/WE (wprowadzonego w art. 2 pkt 3c i pkt 9 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 rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 49), stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I).

Niniejszy projekt rozporządzenia, opierając się na obecnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 2123), zastępuje dotychczasowy sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, wspólnym wzorem służącym obliczaniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych. Nowy wzór został ustanowiony rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych (Dz. Urz. UE L 129 z 3.5.2022, str. 33). Zastosowanie powyższego wzoru ma na celu klasyfikację kontrolowanych przedsiębiorstw do odpowiedniego przedziału ryzyka, zgodnie z rozporządzeniem 2022/695. Informacja o podmiotach zakwalifikowanych do przedziału o wysokim stopniu ryzyka będzie udostępniana wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej i Głównemu Inspektorowi Pracy, a podmioty te mają być typowane do kontroli w pierwszej kolejności.

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

Projektowane przepisy zwiększą efektywność egzekwowania przepisów socjalnych, przepisów dotyczących stosowania tachografów w transporcie drogowym oraz utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym, poprzez fakt, iż do kontroli będą w pierwszej kolejności typowani przedsiębiorcy transportowi o wysokim stopniu ryzyka, stanowiący szczególne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ponadto, projektowane przepisy w związku z zapewnieniem efektywniejszych kontroli przedsiębiorców transportowych o wysokim stopniu ryzyka, przyczynią się do zwiększenia przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Korzyści płynące dla przedsiębiorców transportowych przestrzegających przepisów wiążą się z tym, iż w mniejszym stopniu narażani są na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością stopnia ryzyka przypisanego do konkretnie określonego przewoźnika drogowego.

W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania dyrektywy 2006/22/WE powierzono Komisji uprawnienia wykonawcze w celu ustanowienia wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa.

W dniu 3 maja 2022 r. opublikowane zostało rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiające zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych (Dz. Urz. UE L 129 z 02.05.2022, str. 33), zwane dalej „rozporządzeniem 2022/695”. Komisja Europejska nie zakończyła jednak prac nad zmianą załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE określającego wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi, a także nie zostały przyjęte akty wykonawcze określające funkcje pozwalające na to, by podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp do danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 akapit pierwszy lit. g, h oraz i rozporządzenia (WE) 1071/2009. Przedmiotowe akty wykonawcze mają zostać przyjęte, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 25 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w brzmieniu nadanym rozporządzeniem (UE) 2020/1055, w ciągu 14 miesięcy od przyjęcia aktu wykonawczego w sprawie wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE. Mając powyższe na uwadze do czasu wydania ww. regulacji unijnych nie jest możliwe pełne i prawidłowe wdrożenie przepisów unijnych w zakresie systemu oceny ryzyka. Dlatego też projektowane rozporządzenie zostało oparte na obowiązujących przepisach krajowych i unijnych częściowo wdrażając nowy ustęp 3a w art. 2 oraz zmieniony art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu za pomocą innych środków niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

### 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:32020L1057>  
Brak danych w zakresie wdrożenia zmienionego art. 9 dyrektywy 2006/22/WE i rozporządzenia 2022/695 do krajowych przepisów w krajach członkowskich OECD/UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inspekcja Transportu Drogowego;	1	Art. 89 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Wykonywanie przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zadań związanych z systemem oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy. Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli, poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka.
Policja	1	Art. 89 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli, poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka.
Krajowa Administracja Skarbowa	1	Art. 89 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli, poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka.
Straż Graniczna	1	Art. 89 ust. 1 pkt 1–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli,

		transporcie drogowym	poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka.
Państwowa Inspekcja Pracy	1	Art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Zwiększenie efektywności prowadzonych kontroli, poprzez fakt, iż do kontroli, będą w pierwszej kolejności typowane podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka.
Przedsiębiorcy i podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,5 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 91,6 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy.  Podmioty wykonujące przewozy na potrzeby własne: 5 854 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.	Dane dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – system KREPTD na dzień 17 października 2022 r.  Dane dot. zaświadczeń na potrzeby własne na podstawie informacji przekazanych 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 drogowym oraz na podstawie informacji publikowanych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego dot. zaświadczeń na potrzeby własne w transporcie międzynarodowym (stan na dzień 31.12. 2021 r.).	Zapewnienie dokładniejszych i częstszych kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka przełoży się na zwiększenie przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Podmioty wykonujące przewóz drogowy przestrzegające przepisów będą w mniejszym stopniu narażone na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością stopnia ryzyka określonego dla konkretnego przedsiębiorcy.

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

Projekt zostanie skonsultowany z organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników drogowych i związkami zawodowymi kierowców. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 14 dni od dnia otrzymania pisma. Mając na uwadze § 40 ust. 3 ww. uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) skrócenie terminu do zajęcia stanowiska do ww. projektu wynika z potrzeby wydania projektowanego aktu wykonawczego przed dniem 1 marca 2023 r. Projektowane przepisy rozporządzenia dotyczą bezpośrednio funkcjonariuszy Policji, inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Służby Celno- Skarbowej, funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy. Projektowane rozwiązania nie wpływają na prawa i obowiązki lub warunki przewozu drogowego określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Podmioty do których zostanie przekazany projekt rozporządzenia:

1. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
2. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
3. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
6. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
8. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;

9. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
10. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
10. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
11. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
12. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
13. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
14. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
15. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
16. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
17. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
18. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
19. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
20. Forum Związków Zawodowych;
21. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
22. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych.

## 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)
<b>Dochody ogółem</b>	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
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	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 ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0	
	(dodaj/usuń)								

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększenie częstotliwości kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie częstotliwości kontroli podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Przedmiotowy projekt pośrednio wpływa na sytuację społeczną ww. osób, wzrośnie bezpieczeństwo obywateli poprzez ogólną poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność i przedsiębiorczość oraz funkcjonowanie przedsiębiorstw. Regulacja zapewni dokładniejsze i częstsze kontrole podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim stopniu ryzyka. Proponowany system wprowadzi do transportu drogowego przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji i jednocześnie ich egzekwowanie. Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, gospodarstw domowych a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	---

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy. Nie jest przewidywany wzrost zatrudnienia, zaś realizacja zadań wynikających z projektu odbędzie się w ramach posiadanych zasobów kadrowych.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania.
------------------	---

<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 lutego 2023 r.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	