

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Renata.Rychter@mi.gov.pl Telefon: (22) 630 1240.</p>	<p>Data sporządzenia 12 lipca 2023 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE (dyrektywa) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/738 z dnia 6 kwietnia 2022 r. dotycząca zmiany dyrektywy 2006/1/WE w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 137 z 16.05.2022, str. 1) Prawo UE (rozporządzenie) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17). Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.).</p> <p>Nr w wykazie prac: UC143</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 roku w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 82, z późn. zm.) aktualnie stanowi, że państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwalania na użytkowanie wynajętego pojazdu na swoich terytoriach, jeżeli pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego. W praktyce oznacza to, że państwo członkowskie może zabronić użytkowania pojazdu wynajętego w innym państwie członkowskim, niż to gdzie przedsiębiorstwo najmuje go ma siedzibę. Dotychczas Polska nie wprowadziła możliwości korzystania z pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego.

Dyrektywa (UE) 2022/738 stanowi, że każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium w celu ruchu drogowego między państwami członkowskimi pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego m.in. pod warunkiem, że pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. W związku z tym, jednym z elementów wdrożenia do krajowego porządku prawnego wskazanej dyrektywy jest umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Implementacja ww. dyrektywy do prawa krajowego ma nastąpić w terminie do 6 sierpnia 2023 r.

Ponadto poprzez nowelizację ustawy o transporcie drogowym nastąpi pełne wdrożenie art. 2 pkt 6 rozporządzenia (UE) nr 2020/1055 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym. Poprzez rozporządzenie (UE) nr 2020/1055 dodano art. 10a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.).

Zgodnie art. 10a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 - państwa członkowskie m.in. zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów kabotażowych. Strategia ta ma skupiać się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z

11.04.2006, str. 35, z późn. zm.). Ponadto, każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych. W związku z tym, w ustawie o transporcie drogowym w art. 54 ust. 2 dodaje się pkt 5a, co wypełni obowiązki nałożone na państwa członkowskie w ramach art. 10a ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

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

Projekt ustawy zakłada m.in.:

1) Umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Proponowane zmiany do ustawy o transporcie drogowym ma na celu wprowadzenie do ustawy pojęcia pojazdu najmowanego. Dyrektywa (UE) 2022/738 stanowi, że każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie w obrębie swojego terytorium w celu ruchu drogowego między państwami członkowskimi pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego m.in. pod warunkiem, że pojazd jest zarejestrowany lub został włączony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. W związku z tym, jednym z elementów wdrożenia do krajowego porządku prawnego wskazanych dyrektyw jest dodanie do ustawy o transporcie drogowym pojęcia pojazdu najmowanego.

Ponadto ustanowiony zostanie zamknięty katalog przesłanek, zgodnie z którymi dopuszczone jest wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego. Wprowadzone ograniczenia w tym zakresie są zgodne z postanowieniami dyrektywy (UE) 2022/738.

Jednocześnie zostaną wprowadzone zmiany w ustawie o transporcie drogowym znoszące wobec przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową ograniczenie w postaci nakazu wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej pojazdów zarejestrowanych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzone zmiany umożliwią przedsiębiorcom wykonującym krajowy i międzynarodowy transport drogowy rzeczy korzystanie z pojazdów najmowanych.

Z pojazdu najmowanego zarejestrowanego lub dopuszczonego do ruchu na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej będą mogli również korzystać przedsiębiorcy wykonujący krajowe i międzynarodowe przewozy rzeczy na potrzeby własne.

Wniosek dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2006/1/WE nie ma wpływu na dotychczasowe regulacje prawa polskiego z zakresu rejestracji pojazdów i proces rejestracji pojazdów w Polsce, uwzględniając, że podlegają jej również pojazdy samochodowe i przyczepy zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2023 r. poz. 1047). Te zaś pojazdy są wykorzystywane w przewozie drogowym rzeczy.

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

Jednolita krajowa strategia kontroli przewozów kabotażowych będzie uwzględniała kontrole takich przewozów przeprowadzone przez wszystkie uprawnione służby kontrolne, tj. przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej oraz Służby Celno-Skarbowej. W myśl proponowanych przepisów, Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do przedłożenia ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowanej jednolitej krajowej strategii kontroli przewozów kabotażowych, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana. Minister właściwy do spraw transportu będzie zatwierdzał jednolitą krajową strategię kontroli przewozów kabotażowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych (art. 1 pkt 4 lit. b projektu ustawy).

Jednocześnie Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej również dane

dotyczące przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<p>Bezpośrednie - Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie musiał uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej oraz zaświadczenia na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego</p> <p>Bezpośrednie – Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany do opracowania jednolitej krajowej strategii kontroli dotyczącej kontroli w zakresie przewozów kabotażowych.</p> <p>Jednocześnie Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie obowiązany przekazać do Komisji Europejskiej również dane dotyczące przeprowadzonych kontroli w poprzednim roku kalendarzowym w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego.</p>
Starostowie/Prezydenci miast	380	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<p>Bezpośrednie – Starostowie lub prezydenci miast będą obowiązani uwzględnić możliwość zgłoszenia do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz zaświadczenia na krajowy niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu</p>

			zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego niż to, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa wynajmującego.
Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego będą obowiązani, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego
Komendant Główny Policji	1	Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.)	Bezpośrednie – Komendant Główny Policji będzie obowiązany, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego
Komendant Główny Straży Granicznej	1	Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1061 z późn. zm.)	Komendant Główny Straży Granicznej będzie obowiązany, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego
Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1	Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.)	Szef Krajowej Administracji Skarbowej będzie obowiązany, przekazać Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego

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

Projekt ustawy zostanie skonsultowany, w szczególności z organizacjami społecznymi oraz organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 14 dni od dnia otrzymania pisma. Podmioty do

których zostanie przekazany projekt ustawy:

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

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													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Z punktu widzenia leasingobiorcy, otwarcie rynku użytkowania najmowanych pojazdów ciężarowych w przewozach przyczyni się do zwiększenia wykorzystania zasobów poprzez zwiększenie wykorzystania pojazdów oraz poprawę elastyczności i produktywności przedsiębiorstw.</p> <p>Z punktu widzenia leasingodawcy i krajowego rynku finansowego przyjęcie projektu dyrektywy wydaje się być neutralne, ponieważ większość podmiotów finansujących środki trwale ma zarejestrowaną działalność na terenie Polski. Ponadto, polska branża leasingowa jest konkurencyjna i liberalizacja nie powinna mieć większego wpływu na zwiększenie aktywności podmiotów zagranicznych na polskim rynku.</p> <p>Z punktu widzenia zachowania wpływów z podatku od środków transportowych możliwość wynajmowania przez przedsiębiorstwo pojazdów może wpłynąć negatywnie na wpływy podatkowe, ponieważ może ograniczyć liczbę własnych (zarejestrowanych) a tym samym opodatkowanych pojazdów. Zaproponowany okres wynajmu - 90 dni/rok nie powinien spowodować negatywnych skutków podatkowych.</p>
--	--

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							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt ustawy wpływa na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców. Projekt ustawy nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.</p> <p>Wprowadzone zmiany w art. 11a ustawy o transporcie drogowym zakładają zniesienie wobec przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję wspólnotową ograniczenia w postaci nakazu wykorzystywania w prowadzonej działalności gospodarczej pojazdów zarejestrowanych wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzone zmiany pozwalające przedsiębiorcom przez pewien okres wykonywanie transportu drogowego rzeczy lub niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności na rynku transportowym.</p>
--	---

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

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

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

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

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> inne:	

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

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie przewiduje się dokonania ewaluacji efektów projektu.

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

Brak