

## TABELA ZGODNOŚCI

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC143) (Dz. U. poz.)				
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO</b>		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)				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)	
		T / N				
Art. 1 pkt 1 lit. a	W dyrektywie 2006/1/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „1. Każde państwo członkowskie zezwala na użytkowanie na swoim terytorium pojazdów najmowanych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego, pod warunkiem że:”; (ii) lit. a) otrzymuje brzmienie: " „a) pojazd jest zarejestrowany lub został dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem któregośkolwiek państwa członkowskiego oraz, w stosownych przypadkach, jest używany zgodnie z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009”;	T	art.1 pkt 1 lit. b	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760, 919, 1123 i 1195) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 4: b) w pkt 24 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25 w brzmieniu: „25) pojazd najmowany zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego – pojazd zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, który za wynagrodzeniem i na czas określony jest przekazywany do dyspozycji przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy rzeczy, międzynarodowy transport drogowy rzeczy lub niezarobkowy przewóz drogowy rzeczy, na podstawie umowy z przedsiębiorstwem udostępniającym ten pojazd.”;		

Art. 1 pkt 1 lit. b	b) w ust. 2 część wprowadzająca otrzymuje brzmienie:  „2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1 lit. a)-d), potwierdza się poprzez przedstawienie następujących dokumentów, w formie papierowej lub elektronicznej, które muszą znajdować się w pojeździe.”;	N			
Art. 1 pkt 2	2) art. 3 otrzymuje brzmienie:  „ <i>Artykuł 3</i>  1. Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby przedsiębiorstwa mające siedzibę na ich terytorium mogły użytkować najmowane pojazdy do celów transportu drogowego towarów na tych samych warunkach co pojazdy będące własnością tych przedsiębiorstw, z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 2. 2. W przypadku gdy najmowany pojazd został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, państwo członkowskie, w którym dane przedsiębiorstwo transportu drogowego ma siedzibę, może: a) ograniczyć czas użytkowania najmowanego pojazdu na swoim terytorium, pod warunkiem że pozwala ono na korzystanie z najmowanego pojazdu przez to samo przedsiębiorstwo transportu drogowego przez co najmniej dwa kolejne miesiące w danym roku kalendarzowym; w tym przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał terminu ustalonego przez to państwo członkowskie; b) wprowadzić wymóg, aby najmowany pojazd był rejestrowany zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi rejestracji po okresie nie krótszym niż 30 dni; w takim przypadku dane państwo członkowskie może wymagać, aby czas trwania umowy najmu nie przekraczał okresu dopuszczenia do ruchu poprzedzającego wymóg rejestracji; c) ograniczyć liczbę najmowanych pojazdów, które mogą być użytkowane przez dane przedsiębiorstwo, pod warunkiem że minimalna dozwolona liczba pojazdów wynosi co najmniej 25 % floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego użytkowanie najmowanego pojazdu albo w dniu rozpoczęcia przez przedsiębiorstwo użytkowania najmowanego pojazdu, zgodnie z ustaleniami danego	T	art. 1 pkt 2 -3	Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760, 919, 1123 i 1195) wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 11a w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wykorzystywania do wykonywania krajowego transportu drogowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów samochodowych niezgłoszonych organowi wydającemu zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.”. 3) po art. 11c dodaje się art. 11d w brzmieniu: „11d. 1. Dopuszcza się wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, międzynarodowego transportu drogowego rzeczy oraz niezarobkowego przewozu drogowego rzeczy pojazdem najmowanym zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, pod warunkiem, że: a) korzystanie z takiego pojazdu nie trwa dłużej niż przez kolejnych 90 dni w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu, b) umowa dotyczy wyłącznie najmu pojazdu bez kierowcy i nie towarzyszy jej umowa o świadczenie usług zawarta z tym samym przedsiębiorstwem dotycząca kierowców lub personelu towarzyszącego, c) najmowany pojazd pozostaje w wyłącznej dyspozycji przedsiębiorstwa użytkującego pojazd przez cały okres obowiązywania umowy najmu. 2. Spełnienie warunków, o których mowa w ust. 1, potwierdza się umową najmu lub poświadczonym wyciągiem z umowy zawierającym w szczególności imię i nazwisko w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi lub nazwę wynajmującego, najemcy, datę i okres obowiązywania umowy oraz dane umożliwiające identyfikację pojazdu.”;	

	<p>państwa członkowskiego. Jednakże w przypadku gdy cała flota przedsiębiorstwa to więcej niż jeden, lecz mniej niż cztery pojazdy, przedsiębiorstwu temu wolno użytkować co najmniej jeden taki pojazd; minimalna liczba określona zgodnie z niniejszym punktem odnosi się do floty pojazdów ciężarowych, którymi dysponuje przedsiębiorstwo, której liczebność ustalono na podstawie pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem tego państwa członkowskiego;</p> <p>d) ograniczyć korzystanie z takich pojazdów na potrzeby działalności transportowej na własny rachunek.”;</p>				
Art. 1 pkt3	<p>3) dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p style="text-align: center;"><i>„Artykuł 3a</i></p> <p>1. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby numer rejestracyjny najmowanego pojazdu używanego przez przedsiębiorstwo wykonujące zarobkowy przewóz drogowy rzeczy był wpisywany do krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.</p> <p>2. Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują oraz niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy i przekazują wszelkie inne niezbędne informacje, aby ułatwić wykonywanie i egzekwowanie niniejszej dyrektywy. W tym celu każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z innymi państwami członkowskimi.</p> <p>3. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 1, odbywa się poprzez europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), jak określono w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2016/480 .</p> <p>4. Państwa członkowskie zapewniają, aby informacje przekazane im zgodnie z niniejszym artykułem były wykorzystywane jedynie w odniesieniu do kwestii, w związku z którymi o nie wnioskowano. Wszelkie przetwarzanie danych osobowych odbywa się wyłącznie do celów przestrzegania niniejszego rozporządzenia i musi być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 .</p> <p>5. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są nieodpłatne.</p> <p>6. Wniosek o udzielenie informacji nie uniemożliwia właściwym organom wprowadzenia środków zgodnie z odpowiednim prawem</p>	N			

<p>unijnym i krajowym w celu zbadania zarzucanych naruszeń przepisów wynikających z transpozycji niniejszej dyrektywy i zapobiegania tym naruszeniom.</p> <p>7. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby przetwarzanie danych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, było zgodne z wymogami dotyczącymi informacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 lit. g) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, określonymi w art. 16 ust. 2 akapity trzeci i piąty oraz w art. 16 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia.</p> <p>8. Nie później niż 14 miesięcy po przyjęciu aktu wykonawczego ustanawiającego wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka, o którym mowa w art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady , Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające minimalne wymogi dotyczące danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego w celu umożliwienia wzajemnego łączenia rejestrów, oraz określające funkcje konieczne do udostępnienia tych informacji właściwym organom w trakcie kontroli drogowych. Te minimalne wymogi i funkcje muszą być zgodne z wymogami i funkcjami ustanowionymi zgodnie z art. 16 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5b ust. 2 niniejszej dyrektywy.</p> <p>9. Państwa członkowskie zapewniają, aby dane, o których mowa w ust. 1, były dostępne dla właściwych organów podczas kontroli drogowych.”;</p>				
---	--	--	--	--

Art. 1 pkt 4	<p>4) dodaje się artykuły w brzmieniu:</p> <p style="text-align: center;"><i>„Artykuł 5a</i></p> <p>Do dnia 7 sierpnia 2027 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszej dyrektywy. Sprawozdanie to zawierać będzie informacje na temat użytkowania pojazdów najmowanych w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przedsiębiorstwo najmuje pojazd ma siedzibę. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na skutki dla bezpieczeństwa drogowego, środowiska, dochodów podatkowych oraz egzekwowania przepisów o kabotażu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009. Na podstawie tego sprawozdania Komisja oceni, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.</p> <p style="text-align: center;"><i>Artykuł 5b</i></p> <p>1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na mocy art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p>	N			
Art.2 ust.1	<p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 6 sierpnia 2023 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p>	T	art. 2	Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 1-3, które wchodzi w życie z dniem 6 sierpnia 2023 r.	
Art.2 ust.2	<p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>	N			
Art.3	<p>Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.</p>	N			

Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
--------	--	---	--	--	--

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (UC143) (Dz. U. poz.)			
<b>TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO</b>		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)			
<b>Jedn. red.</b>	<b>Treść przepisu UE</b>	<b>Konieczność wdrożenia</b>	<b>Jedn. red. (*)</b>	<b>Treść przepisu/ów projektu (*)</b>	<b>Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)</b>
Art. 2 pkt 6	6) dodaje się artykuł w brzmieniu: <p style="text-align: center;"><i>„Artykuł 10a</i>  <b>Kontrole</b></p> <p>1. W celu dalszego egzekwowania obowiązków określonych w niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają, aby na ich terytorium stosowana była spójna krajowa strategia egzekwowania przepisów. Strategia ta skupia się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o którym mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE .</p>	T	art. 1 pkt 4	<b>Art. 1.</b> W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: 4) w art. 54: a) w ust. 2 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu: „5a) opracowuje, co dwa lata, jednolitą krajową strategię kontroli przepisów w zakresie przewozów kabotażowych, o której mowa w art. 10a ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009;” b) dodaje się ust. 5-7 w brzmieniu:	

	<p>2. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych.</p> <p>3. Co najmniej dwa razy do roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów krajowych działa na swoim własnym terytorium. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych krajowe punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 wymieniają informacje na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.</p>			<p>„5. Jednolita krajowa strategia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, uwzględnia kontrole przeprowadzone przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej.</p> <p>6. Główny Inspektor Transportu Drogowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego lata, na jakie strategia została przygotowana.</p> <p>7. Minister właściwy do spraw transportu, po przekazaniu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 5a, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w terminie do 31 grudnia.”;</p>	
Art. 2 pkt 9	<p>9) art. 17 otrzymuje brzmienie:</p> <p style="text-align: center;">„Artykuł 17</p> <p style="text-align: center;"><b>Sprawozdawczość i przegląd</b></p> <p>1. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat licencję wspólnotową oraz o liczbie uwierzytelnionych odpisów licencji odpowiadających pojazdom dopuszczonym do ruchu według stanu na ten dzień. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy.</p> <p>2. Co dwa lata, najpóźniej do dnia 31 marca, państwa członkowskie informują Komisję o liczbie świadectw kierowcy wydanych w każdym z dwóch poprzednich lat kalendarzowych, jak również o liczbie świadectw kierowcy będących w obiegu na dzień 31 grudnia każdego z dwóch poprzednich lat. Sprawozdania dotyczące okresu po dniu 20 maja 2022 r. zawierają także wyszczególnienie tych pozycji w podziale na przewoźników drogowych rzeczy, którzy zajmują się przewozami międzynarodowymi wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej</p>	T	<p>art. 1 pkt 5</p> <p>art.2</p>	<p><b>Art. 1.</b> W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>5) w art. 90a:</p> <p>a) w ust. 1 po pkt 2a dodaje się pkt 2b w brzmieniu:</p> <p>„2b) w zakresie, o którym mowa w art. 17 ust. 3 zdanie drugie i trzecie rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, corocznie, w terminie do dnia 31 marca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego;”;</p> <p>b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:</p> <p>„2c. Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz wojewódzki inspektor przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego zbiorczą informację dotyczącą kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozów kabotażowych corocznie, w terminie do dnia 31 stycznia.”.</p> <p><b>Art. 2. 1.</b> W terminie do dnia 28 lutego 2024 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w art. 54 ust. 2 pkt 5a, ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p><b>2.</b> Główny Inspektor Transportu Drogowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu jednolitą krajową strategię</p>	

	<p>nieprzekraczającej 3,5 tony, oraz na pozostałych przewoźników drogowych rzeczy.</p> <p>3. Najpóźniej do dnia 21 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie egzekwowania przepisów przyjęte na podstawie art. 10a. Najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o działaniach kontrolnych w zakresie egzekwowania przepisów przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym na podstawie art. 10a, w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli. Informacje te obejmują liczbę skontrolowanych pojazdów.</p> <p>4. Do dnia 21 sierpnia 2024 r. Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności kontroli oraz zmian w warunkach zatrudnienia w zawodzie.</p> <p>5. Komisja dokona oceny wdrożenia niniejszego rozporządzenia, w szczególności wpływu zmian art. 8 wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055, do dnia 21 sierpnia 2023 r. i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania niniejszego rozporządzenia.</p> <p>6. Po przedłożeniu sprawozdania, o którym mowa w ust. 5, Komisja dokonuje regularnej oceny niniejszego rozporządzenia i przedkłada wyniki tej oceny Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>7. W stosownych przypadkach do sprawozdań, o których mowa w ust. 5 i 6, dołącza się odpowiednie wnioski ustawodawcze.”</p>			<p>kontroli, o której mowa w ust. 1, w terminie do dnia 7 lutego 2024 roku.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu, po przekazaniu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie określonym w ust. 2, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, o której mowa w ust. 1, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w terminie do 15 marca 2024 r.</p>	
--	---	--	--	---	--