

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli przewozu drogowego stanowi realizację upoważnienia 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, z późn. zm.).

Ustawą z dnia ... o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. ...), zwanej dalej „ustawą”, zostały określone zasady delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz kontroli przestrzegania przepisów dotyczących tego delegowania, w tym w ramach kontroli drogowej. Do przeprowadzania przedmiotowej kontroli wyznaczona została Inspekcja Transportu Drogowego. Przepis art. 18 ustawy wskazuje, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzający ww. kontrolę drogową wprowadza dane o kontroli do centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w przypadku stwierdzenia naruszeń uzasadniających nałożenie kary pieniężnej lub stwierdzenia wykroczeń uzasadniających nałożenie grzywny, sporządza protokół kontroli. Zgodnie zaś z art. 17 ust. 5 ustawy kontrola ma być przeprowadzana na warunkach i w trybie określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dlatego też na etapie prac nad ustawą podjęto decyzję, że w zakresie kontroli drogowej delegowania kierowców stosowane będą w odpowiednim zakresie protokoły kontroli oraz pokwitowanie poboru kaucji, określone w akcie wykonawczym, wydanym na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 2–4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika drogowego delegującego kierowcę na terytorium RP posiadającego siedzibę w innym państwie członkowskim w rozumieniu ustawy będzie (poza zapewnieniem delegowanemu kierowcy odpowiednich warunków zatrudnienia) zgłoszenie delegowania tego kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylającym decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 1), zwanym dalej „systemem IMI”.

Przy użyciu interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI przewoźnik drogowy delegujący kierowcę na terytorium RP będzie składał zgłoszenie delegowania kierowcy najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, a następnie w określonych przypadkach je aktualizował.

Dodatkowym obowiązkiem przewoźnika, zgodnie z przepisami ustawy będzie zapewnienie, aby kierowca podczas delegowania dysponował następującymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej: kopią zgłoszenia delegowania, dowodami potwierdzającymi wykonywanie przewozów drogowych oraz zapisami tachografu, w szczególności symbolami państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania przewozów międzynarodowych lub przewozów kabotażowych. Natomiast obowiązkiem kierowcy będzie posiadanie w pojeździe i okazywanie podczas kontroli drogowej, na żądanie osób uprawnionych do przeprowadzenia kontroli ww. dokumentów.

Ustawa wprowadza także zakaz wyposażania kierowcy w przerobioną lub podrobioną kopię zgłoszenia delegowania. Podczas kontroli drogowej inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego będą wyposażeni w urządzenia umożliwiające weryfikację danych zawartych w kopii zgłoszenia delegowania z danymi zamieszczonymi w zgłoszeniu dokonanym za pośrednictwem interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

Przepisy ustawy określają także obowiązki przewoźników drogowych z państw trzecich delegujących kierowców na terytorium RP oraz delegowanych kierowców. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z przepisami wdrażanej w tej ustawie 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), przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w państwie niebędącym państwem członkowskim nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany niż przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie członkowskim, w tym w trakcie wykonywania przewozów na podstawie umów dwustronnych lub wielostronnych przyznających dostęp do rynku unijnego lub jego części. Ww. ustawa respektuje tę zasadę.

W ustawie uwzględniono zróżnicowanie warunków technicznych, w jakich funkcjonują przewoźnicy z państw trzecich, a także przewidywany w najbliższym czasie brak dostępu tych przewoźników do systemu IMI. Zgłoszenia delegowania będą bowiem składane za

pośrednictwem udostępnionego formularza elektronicznego, a każdorazowo, przed rozpoczęciem przewozu drogowego, potwierdzenie delegowania kierowcy przewoźnik będzie sporządzał w postaci papierowej. Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego będzie zapewniać jednocześnie, aby kierowca podczas delegowania dysponował w pojeździe: ww. potwierdzeniem, dowodami potwierdzającymi wykonywane przewozy drogowe w postaci listów przewozowych oraz zapisami tachografu. Potwierdzenie delegowania będzie sporządzane na odpowiednim formularzu, określonym w drodze aktu wykonawczego przez ministra właściwego do spraw transportu, na komputerze lub maszynowo, a następnie będzie podpisywane przez przewoźnika drogowego oraz przez kierowcę.

Przepisy ustawy wskazują sposób przeprowadzania kontroli na drodze oraz zakres tej kontroli. Jednakże mając na uwadze, że odstąpiono, na wcześniejszym etapie prac legislacyjnych nad projektem ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, od wydawania aktu wykonawczego, w którym zostałby określony odrębny wzór protokołu kontroli drogowej delegowania kierowców w transporcie drogowym, zaistniała potrzeba dokonania zmian w dotychczas obowiązującym wzorze protokołu kontroli drogowej określonym w akcie wykonawczym wydanym na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 2-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W celu prawidłowego jej przeprowadzenia niezbędne jest rozszerzenie zakresu danych gromadzonych i przetwarzanych w związku z kontrolami delegowania kierowców w transporcie drogowym.

Dodatkowo ustawą wprowadzono obowiązek rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przez przewoźników zagranicznych, przewozów drogowych rzeczy wykonywanych na terytorium RP. Dodatkowo przewoźnik zagraniczny będzie obowiązany w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, zapewnić przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem, oraz wyposażyć środek transportu w lokalizator (telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru). Zagraniczny przewoźnik drogowy będzie również obowiązany do włączenia lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu towaru. Dlatego też zakres kontroli drogowej przewozu drogowego oraz protokół z takiej kontroli wymaga rozszerzenia o zagadnienia związane z ww. obowiązkami. Omawiane przepisy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Ponadto ustawą dostosowano polskie przepisy do rozwiązań przyjętych w piątym pakiecie sankcji ustanowionych w odpowiedzi na zaostrenie działań w ramach precedensowego i niczym niesprowokowanego ataku wojskowego Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. W ramach następujących aktów prawnych:

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/576 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 833/2014 dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 1),

- rozporządzenia Rady (UE) 2022/577 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 765/2006 dotyczącego środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi oraz jej zaangażowaniem w rosyjską agresję przeciwko Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 67),

- decyzji Rady (WPZiB) 2022/578 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji 2014/512/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 70),

- decyzji Rady (WPZiB) 2022/579 z dnia 8 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany decyzji Rady 2012/642/WPZiB dotyczącej środków ograniczających w związku z sytuacją na Białorusi i udziałem Białorusi w agresji Rosji wobec Ukrainy (Dz. Urz. UE L 111 z 08.04.2022, str. 81),

Unia Europejska przyjęła kompleksowy pakiet sankcji, dotyczących m.in. zakazu wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii, w tym w ramach tranzytu. W sektorze transportu drogowego sankcje wobec Federacji Rosyjskiej i Białorusi obejmują całkowity zakaz drogowego przewozu towarów w Unii Europejskiej, w tym w ramach tranzytu, dla rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych.

Powyższe regulacje unijne wprowadzają także pewną swobodę państwom członkowskim w zakresie możliwości udzielania zezwoleń za zasadzie odstępstwa od ogólnego zakazu wykonywania transportu drogowego przez wskazane podmioty.

Właściwe organy państwa członkowskiego mogą zezwolić na wykonanie transportu towarów przez przedsiębiorcę transportu drogowego z siedzibą w Rosji, jeżeli ustalą, że taki transport jest niezbędny:

- w celu zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym produktów rafinacji ropy naftowej, a także tytanu, aluminium, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,

- w celu zakupu, przywozu lub transportu produktów farmaceutycznych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy, a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem,

- w celach humanitarnych,

- w celu funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych UE i państw członkowskich w Rosji, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych w Rosji korzystających z immunitetów zgodnie z prawem międzynarodowym, lub w celu przekazania

- wywozu do Rosji dóbr kultury, które są przedmiotem wypożyczenia w kontekście formalnej współpracy kulturalnej z Rosją.

W przypadku Białorusi właściwe organy państwa członkowskiego UE mogą wprowadzić wyjątki od ww. zakazu, o ile ustalą, że taki przewóz jest niezbędny do:

- zakupu, przywozu lub transportu do UE gazu ziemnego i ropy naftowej, w tym rafinowanych produktów ropopochodnych, a także tytanu, glinu, miedzi, niklu, palladu i rudy żelaza,

- zakupu, przywozu lub transportu produktów leczniczych, medycznych, rolnych i spożywczych, w tym pszenicy a także nawozów, których przywóz, zakup i transport jest dozwolony zgodnie z rozporządzeniem, lub

- w celach humanitarnych,

- funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych Unii Europejskiej i państw członkowskich na Białorusi, w tym delegatur, ambasad i misji, lub organizacji międzynarodowych na Białorusi posiadających immunitet zgodnie z prawem międzynarodowym.

Mając powyższe na uwadze, niezbędne jest określenie w protokole kontroli drogowej kwestii dotyczących kontroli przestrzegania tych regulacji.

Projektowane zmiany do treści załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 370) stanowią

realizację potrzeby zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli: delegowania kierowców w transporcie drogowym, wykonywania obowiązku zgłoszenia przewozu przez podmioty zagraniczne, a także realizacji sankcji nałożonych przez UE na podmioty mające siedzibę w Federacji Rosyjskiej i Białorusi w związku z agresją Rosji wobec Ukrainy.

Protokół kontroli drogowej, stanowiący załącznik do projektowanego rozporządzenia, oprócz dotychczasowych informacji związanych z kontrolowanym przewozem drogowym oraz wykazem naruszeń zawierać będzie dodatkowo:

- w zakresie kontroli delegowania kierowców w transporcie drogowym – dane osoby wyznaczonej przez przewoźnika delegującego kierowcę na terytorium RP do kontaktu oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień, numer telefonu służbowego i adres poczty elektronicznej o charakterze służbowym, numer prawa jazdy kierowcy, datę rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy albo dokumentu równoważnego z taką umową (w przypadku kierowcy delegowanego zarówno z państwa członkowskiego UE jak i z państwa trzeciego) albo innej umowy, na podstawie której kierowca delegowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa trzeciego wykonuje przewozy drogowe na rzecz tego przewoźnika, oraz właściwe dla tej umowy prawo (w przypadku kierowcy delegowanego z państwa trzeciego), przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania (dot. kierowcy delegowanego z państwa członkowskiego UE);

- w przypadku gdy kontrola będzie dotyczyła podmiotu wykonującego przewóz mającego siedzibę w Federacji Rosyjskiej lub Białorusi – informacje o uzyskanym zezwoleniu na odstępstwo do zakazów wynikających z sankcji unijnych (numer, kraj wydania, data wydania, data ważności);

- w zakresie obowiązku zgłaszania do rejestru zgłoszeń przewozu wykonywanego na terytorium RP przez podmioty zagraniczne – numer referencyjny zgłoszenia lub dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie oraz numer lokalizatora albo numer urządzenia, o których mowa odpowiednio w art. 2 pkt 3a i 4a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2023 r. poz. 104, z późn. zm.).

Ponadto, mając na uwadze, że naruszenia przepisów w zakresie delegowania kierowców na terytorium RP zostały określone w ustawie, zdecydowano o dodaniu do protokołu kontroli odrębnego załącznika nr 3 (obok załączników dotyczących naruszeń określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym), w którym naruszenia te będą opisywane.

W przypadku gdy podczas kontroli drogowej stwierdzone zostanie naruszenie obowiązków przewoźnika drogowego z państwa trzeciego delegującego kierowcę na terytorium RP, a przewoźnik ten będzie posiadać siedzibę lub miejsce zamieszkania w państwie, z którym RP nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy we wzajemnym dochodzeniu należności lub możliwość egzekucji należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego będzie zobowiązany pobrać kaucję w wysokości odpowiadającej wysokości przewidywanej administracyjnej kary pieniężnej. Kaucję tę będzie można pobrać w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy organu prowadzącego postępowanie administracyjne w sprawie o nałożenie kary, przy czym koszty przelewów ponosi zobowiązany podmiot. Obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego określa wzór pokwitowania pobrania kaucji, którego treść jest wystarczająca dla przepisów określonych w ustawie, zatem nie ma konieczności wprowadzania odrębnego wzoru pobrania kaucji dla kontroli delegowania kierowców.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

Zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w OSR.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.