

Uzasadnienie

Projekt nowelizacji ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.), ma na celu m.in. wdrożenie do krajowego porządku prawnego 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).

Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. UE L 33 z 04.02.2006, str. 82) 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. Polska dotychczas nie wprowadziła możliwości korzystania z pojazdów najmowanych zarejestrowanych poza granicami RP.

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 umożliwienie czasowego korzystania przez przewoźników drogowych prowadzących działalność w Polsce z pojazdu najmowanego zarejestrowanego na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Termin implementacji ww. dyrektywy do prawa krajowego został wyznaczony do 6 sierpnia 2023 r.

Ponadto poprzez nowelizację ustawy o transporcie drogowym nastąpi pełne wdrożenie art. 2 pkt 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego 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). 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 w 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.

Szczegółowy opis wprowadzanych zmian.

Zmiana w art. 1 pkt 1 lit. a projektu ustawy (art. 4 pkt 12 ustawy o transporcie drogowym) polega na zmianie definicji przewozu kabotażowego i ma na celu dostosowanie przepisów krajowych do obecnych przepisów prawa unijnego. Mając na uwadze, że przewóz kabotażowy został zdefiniowany w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 oraz art. 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.) w ustawie odwołano się wprost do tych przepisów. Jednocześnie wskazano, że przewóz kabotażowy to także przewóz wykonywany między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez przedsiębiorcę zagranicznego, inny niż określony w ww. przepisach unijnych. Należy bowiem mieć na uwadze, że kabotaż mogą regulować także wiążące Polskę umowy międzynarodowe, jak również sama ustawa dopuszcza możliwość wydania podmiotowi zagranicznemu mającemu siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zezwolenia na przewóz kabotażowy. Nowe brzmienie definicji przewozu kabotażowego pozwoli również na uniknięcie ewentualnych wątpliwości interpretacyjnych związanych ze stosowaniem przepisów

dotyczących użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy. Zmiana w art. 1 pkt 1 lit. b projektu ustawy (dodanie w art. 4 ustawy o transporcie drogowym pkt 25) 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. Ponadto, 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 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. Ustawodawca skorzystał z takiej możliwości i ustalił, że korzystanie z pojazdu najmowanego nie może trwać dłużej niż przez kolejnych 90 dni w danym roku kalendarzowym, od dnia zgłoszenia pojazdu do właściwego organu licencyjnego.

Zmiana w art. 1 pkt 2 projektu ustawy (zmiana brzmienia art. 11a pkt 2 ustawy o transporcie drogowym) wynika z implementacji do krajowego porządku prawnego dyrektywy (UE) 2022/738, która nakazała państwom członkowskim umożliwienie wykorzystywania przez przedsiębiorców transportu drogowego w prowadzonej działalności pojazdów najmowanych zarejestrowanych poza granicami RP. Wprowadzone zmiany w art. 11a znoszą 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.

Poprzez zmianę w art. 1 pkt 3 projektu ustawy (dodanie art. 11d do ustawy o transporcie drogowym), 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.

W związku z tym, będzie możliwość wykonywania 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.

Spełnienie warunków, określonych w dodanym do ustawy o transporcie drogowym art. 11d ust. 1, przedsiębiorca będzie obowiązany potwierdzić poprzez umowę 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.

Zaproponowana w art. 1 pkt 4 lit. a projektu ustawy zmiana (dodanie w art. 54 w ust. 2 pkt 5a ustawy o transporcie drogowym) stanowi 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.

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).

Zgodnie z art. 17 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, zdanie drugie i trzecie, najpóźniej do dnia 31 marca każdego roku państwa członkowskie informują Komisję Europejską 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. Zaproponowane w art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy przepisy mają na celu wypełnienie wskazanego obowiązku. W związku z tym, 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.

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 (art. 1 pkt 5 lit b projektu ustawy). Pozwoli to na uwzględnienie w informacji przekazywanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do Komisji Europejskiej, liczby kontroli przeprowadzonych przez wskazane służby kontrolne.

Jednocześnie projekt ustawy zawiera przepisy przejściowe stanowiące, w jakim terminie Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli (art. 2). W terminie do dnia 28 lutego 2024 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego opracowuje po raz pierwszy jednolitą krajową strategię kontroli, którą przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 7 lutego 2024 roku. Minister właściwy do spraw transportu, po przekazaniu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zatwierdza jednolitą krajową strategię kontroli, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w terminie do 15 marca 2024 r.

Określono, że ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowana ustawa może mieć wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców. Umożliwienie wykorzystywania w prowadzonej działalności transportowej pojazdów najmowanych zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu zgodnie z prawem innego państwa członkowskiego, pozwoli na zwiększenie konkurencyjności polskich przewoźników drogowych.

Projektowana regulacja nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.

Projektowana ustawa 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 ustawy 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 ustawy zostanie 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 ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.