

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli przewozu drogowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Paweł Gancarz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, e-mail: Renata.Rychter@mi.gov.pl, tel. 22 630 22 40</p> <p>Artur Wachnik, Naczelnik Wydziału do spraw Tachografów i Czasu Pracy, e-mail: Artur.Wachnik@mi.gov.pl, tel. 22 630 17 93</p>	<p>Data sporządzenia 27.02.2024 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: 23</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego 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.). W obowiązującym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. poz. 370) wydanym na podstawie ww. delegacji ustawowej określone zostały wzory dokumentów stosowane przez osoby uprawnione do kontroli przewozu drogowego, w tym wzór protokołu kontroli drogowej.

Ustawą z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1523) zmieniającą m.in. ustawę o transporcie drogowym, w dodanym art. 28b, nałożono na przewoźników zagranicznych obowiązek rejestracji przewozów drogowych rzeczy wykonywanych na terytorium RP w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”. 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.

W związku z powyższym 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.

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

Mając na uwadze wprowadzone regulacje oraz potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli drogowych niezbędne jest rozbudowanie obecnego protokołu kontroli drogowej, określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 lutego 2023 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego o dodatkowe elementy w zakresie obowiązku zgłaszania do systemu SENT przewozu wykonywanego na terytorium RP przez podmioty zagraniczne – o 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.

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

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

Zgodnie z przepisami 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, której art. 1 ust. 10 został wdrożony ustawą o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym, 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.

W omawianych przepisach nie zostało doprecyzowane w jaki sposób państwa członkowskie mają uregulować powyższe

zagadnienia aby przedsiębiorcy z państw trzecich nie byli traktowani w sposób uprzywilejowany. Zatem należy przyjąć, że każde państwo członkowskie ma możliwość uregulowania zagadnienia podług własnej koncepcji. W takiej sytuacji, analiza porównawcza z innymi państwami wydaje się niecelowa, albowiem stan uregulowania analizowanej kwestii w innych państwach członkowskich nie stanowi tu żadnego wyznacznika i z formalnego punktu widzenia dopuszczalne są różne możliwe rozwiązania.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja; Inspekcja Transportu Drogowego; Służba Celno-Skarbowa; Straż Graniczna	4	Art. 89 ust. 1 pkt 1-4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – stosowanie podczas kontroli drogowej przewozu drogowego protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.
Podmioty wykonujące przewóz drogowy	ok. 7,4 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób oraz ok. 92,2 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy (dane na podstawie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego) oraz niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy 6610, osób 128, niezarobkowy krajowy przewóz drogowy rzeczy 53 300, osób 988	Dane statystyczne (stan na dzień 31.12.2022 r.) dot. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane 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 dane statystyczne (stan na dzień 31 grudnia 2022 r.) dot. transportu międzynarodowego z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.	Pośrednie - stosowane wobec uczestników przewozu drogowego podczas kontroli drogowej protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.
Kierowcy wykonujący przewozy drogowe	ok. 870 tys. – liczba kierowców zawodowych posiadających prawo jazdy kategorii C lub D z kodem 95	Dane własne resortu infrastruktury na podstawie danych przekazanych przez podmiot odpowiedzialny za produkcję praw jazdy.	Pośrednie – stosowane wobec kierowców wykonujących przewozy drogowe podczas kontroli drogowych protokołu kontroli określonego w projektowanym rozporządzeniu.

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

Projekt zostanie skonsultowany z organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników drogowych i związkami zawodowymi kierowców, a także poddany opiniowaniu w ramach Rady Dialogu Społecznego. Stosownie do § 40 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) oraz art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232, z późn. zm.) zajęcie stanowiska lub wyrażenie opinii zostało wyznaczone w terminie 30 dni od otrzymania pisma.

Projekt do których zostanie przekazany projekt rozporządzenia:

1. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
2. Forum Związków Zawodowych;
3. Konfederacja „Lewiatan”;
4. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
5. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;

6. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
7. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
8. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
9. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
10. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
12. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
13. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
14. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
15. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
16. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
17. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
18. Rada Dialogu Społecznego;
19. Rada Działalności Pożytku Publicznego;
20. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
21. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
22. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
23. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
24. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
25. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
26. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
27. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
28. Związek Pracodawców Business Centre Club;
29. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
30. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
31. Związek Rzemiosła Polskiego.

Wyniki z konsultacji zostaną omówione w Raporcie z konsultacji.

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	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
Wydatki ogółem	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
Saldo ogółem	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	Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

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	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	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
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze (dodaj/usuń)	Nie dotyczy						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli, gospodarstw domowych, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców).							

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie
wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli
zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich
elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne
lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu | Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie projektowanego rozporządzenia – z dniem 1 stycznia 2025 r.

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

Nie przewiduje się dokonania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.

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

Brak załączników.