

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Paweł Gancarz – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury <a href="mailto:Renata.Rychter@mi.gov.pl">Renata.Rychter@mi.gov.pl</a> Telefon: (22) 630 12 40</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 11 kwietnia 2024 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.).</p> <p><b>Nr w wykazie prac: UD 18</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym ma na celu uregulowanie zasad zlecenia krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz przewozu kabotażowego przez podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów. Kwestia ta w chwili obecnej nie jest odpowiednio uregulowana przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.). Artykuł 5b ust. 2 ww. ustawy przewiduje, że podjęcie i wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy wymaga uzyskania odpowiedniej licencji. Licencji tej udziela się przedsiębiorcy, który spełnia wymóg dobrej reputacji i, wymóg zdolności finansowej oraz wymóg kompetencji zawodowych (art. 5c ust. 2 ustawy). Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nie określa jednak zasad wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy, w szczególności obowiązków podmiotów wykonujących tego rodzaju działalność gospodarczą. Z danych dotyczących wyników kontroli przeprowadzonych przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w ubiegłych latach wynika, że ok. 9% stwierdzonych naruszeń, sankcjonowanych zgodnie z załącznikami 1, 3, 4 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowiły naruszenia związane z wymogami dotyczącymi posiadania wymaganych licencji, zezwoleń lub dokumentacji kierowców.

Kontrole przewoźników drogowych wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, poprzez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia. Problemy związane z utratą możliwości lub ograniczenia liczby operacji transportowych wskutek wybuchu wojny w Ukrainie oraz sankcji w zakresie transportu drogowego wprowadzonych przez Unię Europejską i kontrsankcji wprowadzonych przez Rosję i Białoruś, a ponadto liberalizacja dwustronnego międzynarodowego transportu drogowego i tranzytu wprowadzona od 1 lipca 2022 r. umową pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, wymagają pilnego wzmocnienia egzekucji przepisów dotyczących obowiązku posiadania zezwolenia zagranicznego.

Z tego względu zasadne jest wprowadzenie przepisów zobowiązujących spedytorów, nadawców lub podwykonawców tych podmiotów do zlecenia krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego rzeczy podmiotom uprawnionym do wykonywania takiego przewozu, czyli posiadającym odpowiednie zezwolenie oraz licencję. Takie rozwiązanie pozwoli na wyeliminowanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym polegających na zlecaniu usług transportu drogowego podmiotom nieposiadającym stosownych uprawnień przewozowych.

W tym zakresie, podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, przed zleceniem przewozu drogowego będzie obowiązany do sprawdzenia posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, a także do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie. Dokument taki kierowca pojazdu samochodowego podczas wykonywania przewozu drogowego rzeczy będzie obowiązany posiadać przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli. Takie rozwiązanie zapewni uprawnionym organom kontroli możliwość dostępu do informacji o podmiocie zlecającym przewóz. Funkcjonujący obecnie w obrocie prawnym list przewozowy jest dokumentem wystawianym zazwyczaj wspólnie przez nadawcę i przewoźnika, potwierdzającym odbiór towarów w dopuszczalnym stanie i gotowych do wysyłki. List przewozowy nie zawiera jednak informacji o podmiocie zlecającym przewóz, w tym podmiocie pośredniczącym w przewozie drogowym (spedytorze).

Ponadto podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, będzie obowiązany do przechowywania przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz, a także do przedstawienia, na żądanie organów kontrolnych kopii lub oryginałów dokumentów uprawniających przewoźnika do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego, dokumentów

związanych z przewożonym ładunkiem oraz dokumentu potwierdzającego zlecenie.

Projekt ustawy przewiduje jednocześnie zmianę i ustanowienie nowych sankcji w postaci kar pieniężnych za niestosowanie się do wprowadzonych obowiązków.

Projekt ustawy jest odpowiedzią na postulaty zgłaszane przez przedstawicieli środowiska przewoźników drogowych, w tym przewoźników będących organizatorami protestów przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą, w zakresie wprowadzenia zmian ustawowych w kierunku wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk. Stosownie do Porozumienia zawartego w dniu 16 stycznia 2024 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a organizatorami protestów przed drogowymi przejściami granicznymi w Dorohusku, Korczowej i Hrebennem Ministerstwo Infrastruktury zobowiązane zostało do przygotowania w styczniu 2024 r. projektu ustawy celem doprecyzowania obowiązków spedytorów, nadawców i odbiorców w zakresie zlecenia przewozu drogowego podmiotom nieuprawnionym oraz zwiększenia wysokości kar pieniężnych z tego tytułu.

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

Projekt ustawy zakłada m.in.:

1) wprowadzenie przepisów zakazujących zlecenia krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz przewozu kabotażowego podmiotowi nieuprawnionemu, w szczególności nieposiadającemu wymaganego zezwolenia lub licencji. Wprowadzenie przepisu w tym zakresie jasno wskaże na obowiązki spedytorów, nadawców lub podwykonawców tych podmiotów w przypadku zlecenia krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy, a także przewozów kabotażowych,

2) zmianę oraz ustanowienie nowych sankcji w postaci kar pieniężnych za niestosowanie się do wprowadzonych poprzez projekt ustawy obowiązków. W przypadku naruszenia przepisów, projekt ustawy wprowadza kary dla podmiotów wykonujących inne czynności związane z transportem jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów. Podmiot, który zleca wykonywanie krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego rzeczy podmiotowi nieuprawnionemu będzie podlegał karze pieniężnej w wysokości do 200 000 zł za każde naruszenie. Natomiast suma kar pieniężnych jaka będzie możliwa do nałożenia podczas jednej kontroli drogowej na spedytora, nadawcę lub podwykonawcę tych podmiotów będzie wynosiła do 300 000 zł za stwierdzone naruszenia. Niezależnie od powyższego, w przypadku kontroli w siedzibie spedytora, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów suma kar pieniężnych stwierdzonych podczas tej kontroli nie może przekroczyć 1 000 0000 złotych.

3) ustawa uzupełnia także katalog kar pieniężnych, jakie mogą zostać nałożone za poszczególne naruszenia. W tym zakresie za zlecenie:

- a) krajowego przewozu drogowego rzeczy lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy podmiotowi nieuprawnionemu ustanawia się karę pieniężną w wysokości 200 000 zł;
- b) międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem przepisów umowy międzynarodowej lub warunków określonych w zezwoleniu ustanawia się karę pieniężną w wysokości 200 000 zł;
- c) przewozu kabotażowego rzeczy podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia ustanawia się karę pieniężną w wysokości 200 000 zł;
- d) przewozu kabotażowego rzeczy niezgodnie z warunkami określonymi dla przewozu kabotażowego ustanawia się karę pieniężną w wysokości 200 000 zł.

Przewiduje się również dodanie naruszeń związanych z niewystawieniem lub nieprzekazaniem przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie, nieprzechowywaniem lub nieprzedstawieniem do kontroli kopii lub oryginałów dokumentów wskazanych w projektowanych przepisach, a także przekazaniem niezgodnych ze stanem faktycznym, przerobionych lub podrobionych dokumentów wskazanych w projektowanych przepisach.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym spowodują ograniczanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym oraz pozytywnie wpłyną na organizację polskiego rynku transportu drogowego rzeczy.

Przeprowadzona analiza zagadnienia wykazała, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie poprzez dokonanie nowelizacji obowiązującej ustawy o transporcie drogowym.

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

Każde państwo członkowskie odrębnie reguluje wskazane zagadnienie.

## 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Bezpośrednie – Wojewódzcy Inspektorzy Transportu Drogowego w toku kontroli

			drogowych będą weryfikowali obowiązki wprowadzone poprzez projekt ustawy
Podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów	ok. 14 400 spedytorów (pośredników w przewozie drogowym rzeczy); wielkość nadawców nie jest możliwa do oszacowania	Dane z KRS, CEIDG, dane własne MI	Wprowadzenie nowych obowiązków

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

Projekt ustawy zostanie szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych, przedstawicielstwami pracowniczymi w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności ze związkami zawodowymi, a także przedstawicielami Komitetów Protestujących przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą. Na zgłoszenie uwag zostanie wyznaczony termin 21 dni od dnia otrzymania pisma.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club;
2. Centralne Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów;
3. Dolnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Forum Związków Zawodowych;
6. Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
7. Komitet Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Sekcja Drogownictwa i Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
10. Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych im. Dionizego Woźnego;
11. Lubelskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
12. Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników;
13. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
14. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
15. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”;
16. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
17. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
19. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników;
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „Galicja”;
21. Opolskie Zrzeszenie Przewoźników Drogowych;
22. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
23. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
24. Polska Unia Transportu;
25. Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
26. Pracodawcy RP;
27. Rada Dialogu Społecznego;
28. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
29. Sądecka Izba Gospodarcza;
30. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
31. Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych „DOLNY ŚLĄSK”;
32. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej;
33. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
34. Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
35. Warmińsko-Mazurskie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
36. Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych;
37. Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP;
38. Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
39. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
40. Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce;
41. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
42. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
43. Związek Rzemiosła Polskiego;

44. Związek Zawodowy Inspekcji Transportu Drogowego;  
 45. Przedstawiciele organizatorów protestów przewoźników drogowych przed drogowymi przejściami granicznymi z Ukrainą.

Wyniki 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)
<b>Dochody ogółem</b>	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
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	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	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja nie będzie rodziła skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1270, z późn. zm.) dla jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra Infrastruktury.</p> <p>Projektowana ustawa, ze względu na wprowadzenie w załączniku nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nowych naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, może mieć wpływ na dochody Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z tytułu kar nakładanych za te naruszenia. Jednakże z uwagi na zbyt wielką liczbę czynników nie jest możliwe, choćby w przybliżeniu, określenie charakteru i wielkości wpływu.</p>

## 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 pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							

Niemierzalne	(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 w szczególności na funkcjonowanie polskich przedsiębiorców transportu drogowego.</p> <p>Projekt ustawy ma na celu wzmocnienie egzekucji przepisów w zakresie posiadania wymaganych uprawnień do wykonywania przewozów drogowych. Rozwiązania przewidziane w projekcie nakierowane są na przedsiębiorców, którzy nie posiadają odpowiednich uprawnień do wykonywania przewozów drogowych lub do wykonywania określonych operacji transportowych, w szczególności przewozów kabotażowych, przewozów typu cross-trade czy też do/z krajów trzecich.</p> <p>Zmiany na rynku transportu drogowego spowodowane wojną w Ukrainie, utrata przez część polskich przewoźników drogowych rynków wschodnich wynikająca z sankcji UE nałożonych na Rosję i Białoruś oraz kontrsankcji tych państw na przedsiębiorców transportu drogowego z UE, a także skutki umowy liberalizacyjnej z 29 czerwca 2022 roku o transporcie drogowym towarów zawartej pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą sprawiły, że istnieje pilna potrzeba ochrony polskiego rynku transportowego poprzez wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę.</p> <p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami przewozy dwustronne, tranzytowe i kabotażowe wykonywane na terytorium Unii Europejskiej przez polskich przewoźników drogowych lub przewoźników z innych państw członkowskich Unii Europejskiej nie wymagają zezwoleń zagranicznych. Wyjątkiem są przewozy wykonywane do/z krajów trzecich. Warunki wykonywania przewozów drogowych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a państwami trzecimi (nie będącymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej) regulują umowy dwustronne o międzynarodowych przewozach drogowych. Na podstawie ww. umów corocznie wymieniane są odpowiednie kontyngenty zezwoleń zagranicznych. Z chwilą agresji Rosji na Ukrainę wstrzymane zostało wykonywanie przewozów drogowych w relacji Polska-Rosja oraz Polska – Białoruś. Jednocześnie nastąpiło znaczne zwiększenie aktywności strony ukraińskiej do wykonywania przewozów w relacji Polska – Ukraina. W latach 2015-2022 przewoźnicy ukraińscy w pełni wykorzystywali przyznany im kontyngent zezwoleń, który w latach 2015-2018 wynosił 200.000 zezwoleń, a w latach 2019-2022 wynosił 160.000 zezwoleń. Przewoźnicy polscy natomiast wykorzystywali maksymalnie 60% przyznanego stronie polskiej kontyngentu. Do 2022 r. udział polskich przewoźników w przewozach ładunków w relacji z Ukrainą wynosił 40%, a przewoźników ukraińskich 60%. W 2023 roku, ze względu na liberalizację przewozów dwustronnych i tranzytowych w relacji EU – Ukraina, dokonano analizy liczby przekroczeń granicy polsko – ukraińskiej przez pojazdy polskie i ukraińskie. Dane te wskazują, że proporcje uległy zmianie na korzyść strony ukraińskiej, pogłębiając nierównowagę w przewozach. Obecnie udział polskich przewoźników drogowych w rynku przewozowym wynosi ok. 10%, a udział przewoźników ukraińskich wzrósł do ok. 90%.</p> <p>Obecna sytuacja wynika z podpisanej w dniu 29 czerwca 2022 r. w Lyonie umowy pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie przewozów drogowych, która zakłada czasową liberalizację przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską i Ukrainą. W okresie styczeń – grudzień 2023 r. przewoźnicy polscy dokonali 123.924 przekroczeń granicy polsko – ukraińskiej, natomiast przewoźnicy ukraińscy dokonali 1.098.748 takich przekroczeń.</p> <p>Wdrożenie rozwiązań przewidzianych w ustawie złagodzi negatywne skutki czynników zewnętrznych na rynku międzynarodowym względem polskich przedsiębiorców transportu drogowego i zwiększy szanse na funkcjonowanie polskich podmiotów na równych i uczciwych zasadach.</p> <p>Wprowadzenie rozwiązań prawnych obligujących spedytora, nadawcę lub podwykonawcę tych podmiotów do sprawdzenia, przed zleceniem przewozu drogowego, posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, a także do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie ma na celu wyeliminowanie przypadków wykonywania przewozów drogowych przed podmioty, nieposiadające stosownych uprawnień przewozowych.</p> <p>Projekt ustawy nie wpływa na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.</p>

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

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo 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 elektroniczności.

 tak  
 nie  
 nie dotyczy**9. Wpływ na rynek pracy**

Projektowana ustawa pozytywnie wpłynie na rynek pracy oraz branżę transportu drogowego

**10. Wpływ na pozostałe obszary** środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe demografia  
 mienie państwowe  
 inne: informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowana ustawa nie niesie ze sobą skutków społecznych. Wpłynie ona neutralnie na obywateli.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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

Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana w kolejnych latach w zakresie regulacji wprowadzających rozwiązania prawne obligujące spedytora, nadawcę lub podwykonawcę tych podmiotów do sprawdzenia, przed zleceniem przewozu drogowego, posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, a także do wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie. Ewaluacja ta nastąpi w oparciu o następujące mierniki:

- liczba przeprowadzonych kontroli warunków wykonywania transportu drogowego w zakresie dotyczącym pośrednictwa przy przewozie rzeczy,
- liczba stwierdzonych naruszeń obowiązków lub warunków wykonywania transportu drogowego w zakresie dotyczącym pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

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

Brak