Obraz zawierający tekst, Czcionka, zrzut ekranu, logo

Zawartość wygenerowana przez AI może być niepoprawna.

**Konsultacje projektów krajowych aktów prawnych i ogłoszone akty prawne   
w Dzienniku Ustaw**

**(monitoring legislacji krajowej ZPPM)**

**w okresie od 18 do 24 sierpnia 2025 roku**

Raport na dzień 27 sierpnia 2025 roku

1. **Projekty aktów prawnych**

W omawianym okresie Rządowe Centrum Legislacji opublikowało 10 projektów ustaw oraz 14 projektów rozporządzeń Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów oraz poszczególnych Ministrów.

Przeprowadzono konsultacje 4 projektów ustaw i 2 projektów rozporządzeń dotyczących podmiotów członkowskich (pracodawcy, przedsiębiorcy, JST) zrzeszonych w Związku.

Do konsultacji przekazane zostały następujące projekty:

Projekty ustaw:

1. **Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (numer z wykazu UDER77).**

W obecnym stanie prawnym osoby posiadające papiery wartościowe (akcje, obligacje), które zostały w całości umorzone na podstawie decyzji administracyjnej wydanej przez Bankowy Fundusz Gwarancyjny (BFG), nie tylko w całości tracą swój majątek stanowiący wartość tych papierów, ale ponadto nie mogą straty ekonomicznej, jaką ponieśli w związku z wydatkami na ich objęcie lub nabycie, rozliczyć dla celów podatkowych z innymi przychodami z kapitałów pieniężnych.

Proponowane rozwiązanie zakłada wprowadzenie szczególnego przepisu regulującego zasady określania kosztów uzyskania przychodów w przypadku umorzenia akcji lub innych papierów wartościowych (np. obligacji) na mocy decyzji wydanej przez BFG. Zostanie wprowadzona norma, która będzie określała, że w przypadku umorzenia akcji lub innych papierów wartościowych w wyniku decyzji administracyjnej BFG, zdarzenie to dla celów podatkowych będzie traktowane jako odpłatne zbycie akcji albo odpłatne zbycie papierów wartościowych. W konsekwencji wydatki na objęcie lub nabycie umorzonych akcji lub innych papierów wartościowych w wyniku decyzji administracyjnej BFG, będą stanowić koszty uzyskania przychodów z ich odpłatnego zbycia, w roku podatkowym w którym zostały umorzone.

Przy czym koszty takie podatnik będzie mógł uwzględniać, również gdy w danym roku podatkowym nie uzyska przychodów z kapitałów pieniężnych opodatkowanych na zasadach określonych w art. 30b ust. 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą PIT”. Koszty uzyskania przychodów będą stanowiły tylko takie wydatki, które wcześniej, w jakiejkolwiek formie, nie zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów.

Zakłada się, że nowe przepisy będą dotyczyły tylko wydatków na objęcie lub nabycie takich akcji lub innych papierów wartościowych, które zostały umorzone decyzjami BFG, po 31 grudnia 2025 r.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401154/katalog/13150524#13150524>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

1. **Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (numer z wykazu UDER88).**

Od 1 stycznia 2025 r., na mocy ustawy z dnia 27 września 2024 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1593), podatnicy podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT) mogą wybrać stosowanie kasowej metody rozliczania przychodów i kosztów (tzw. kasowy PIT). Metodę tę mogą wybrać osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą, jeżeli spełniają określone warunki. Jednym z warunków jest to, by przychody z tej działalności w poprzednim roku podatkowym nie przekraczały kwoty 1 mln zł. Limit ten ogranicza liczbę podatników, którzy mogą wybrać tzw. kasowy PIT.

Proponowanym rozwiązaniem jest podwyższenie limitu przychodów, warunkującego wybór kasowego PIT, o którym mowa w art. 14c ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 163, z późn. zm.), z 1 mln zł do 2 mln złotych.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401200/katalog/13150658#13150658>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

1. **Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych i niektórych innych ustaw (numer z wykazu UC89).**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw ma za zadanie wzmocnić i zdynamizować proces cyfrowego zarządzania ruchem i mobilnością na drogach, zwiększając bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także zapewnić dostępność danych na potrzeby usług informacji o podróżach multimodalnych.

Obecnie podstawowym problemem dla ww. opisanych procesów jest brak zsynchronizowanych usług opartych o inteligentne systemy transportowe (ITS) na sieci dróg krajowych, a w pierwszej kolejności na transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T, oraz brak wystandaryzowanych danych, w wersjach odczytywalnych maszynowo, niezbędnych na potrzeby usług nowoczesnej mobilności.

Służyć temu będzie implementacja dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/2661 z dnia 22 listopada 2023 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (Dz.Urz. UE L 2661 z 30.11.2023, str.1) (zwana dalej dyrektywą ITS), w powiązaniu z uzupełniającymi je: rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 885/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym dyrektywę w sprawie ITS Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do zapewniania usług informacyjnych o bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych (Dz. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 1; rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) nr 886/2013 z dnia 15 maja 2013 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do danych i procedur dotyczących dostarczania bezpłatnie użytkownikom, w miarę możliwości, minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (Dz. Urz. UE L 247 z 18.09.2013, str. 6); rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/670 z dnia 2 lutego 2022 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE świadczenia ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu ( Dz.U. L 122 z 25.4.2022, p. 1–16 ); rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, Dz, Urz. UE L 125 z 14.05.2019, str. 24 oraz Dz. Urz. UE L 490 z 13.02.2024, str. 1).

Przedmiotem zmiany dyrektywy ITS jest zapewnienie świadczenia usługi minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym oraz cyfryzacji wybranych informacji podstawowych i publikacji danych w wersjach odczytywalnych maszynowo poprzez Krajowe Punkty Dostępu do danych (KPD), w tym dotyczących lokalizacji (przestrzennej) zidentyfikowanych węzłów dostępu dla wszystkich rodzajów pasażerskich przewozów regularnych, informacji o dostępności (architektonicznej) tych węzłów oraz ścieżkach transportowych w ich obrębie (tj. wyposażenie w windy, schody ruchome) – o których mowa w Załączniku III do dyrektywy ITS.

Dodatkowo, w odniesieniu do rozporządzenia (UE) 2017/1926 mają zastosowanie przepisy dotyczące danych wytworzonych na potrzeby informacji pasażerskiej określone w:

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1);

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.10.2010, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 41 z 12.02.2013, str. 16);

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącym praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1);

- rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.02.2004, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 119 z 07.05.2019, str. 202).

Zmieniana dyrektywa 2010/40/UE ma charakter ramowy, opisany za pomocą czterech obszarów priorytetowych dla usług ITS świadczonych w zakresie:

1. informacji i mobilności;

2. podróży, transportu i zarządzania ruchem;

3. bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego;

4. współpracującej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.

Świadczenie usług ITS i dostarczanie danych w formacie nadającym się do odczytu maszynowego jest konieczne do zapewnienia dostępu do (świadczonych w ramach interoperacyjnych systemów) informacji dla podróżnych, jak i ciągłej dostępności informacji niezbędnych do zarządzania ruchem. Stosownie do przepisów dyrektywy ITS, cyfryzowane mają być informacje podstawowe – niezależnie od ich dotychczasowego formatu lub nośnika – dotyczące kategorii danych w zakresie geograficznym oraz terminach dostępności określonych w załączniku III dyrektywy. Dane w wersji do odczytu maszynowego, zapisane w formatach cyfrowych o których mowa w odpowiednich rozporządzeniach delegowanych uzupełniających Dyrektywę 2010/40/UE będą udostępnione do ponownego wykorzystania poprzez właściwy KPD. Zgodnie w ww rozporządzeniami we właściwych KPD powinny znaleźć się jedynie dane, które są faktycznie gromadzone i dostępne w formacie nadającym się do odczytu maszynowego. Jednak zmiana dyrektywy 2010/40/UE nakładając obowiązek cyfryzacji wybranych informacji zobowiązuje podmioty do niezwłocznej publikacji danych, w wersji do odczytu maszynowego, poprzez KPD, w celu udostępnienia w szczególności na potrzeby usług i aplikacji ITS dla kierowców i podróżnych.

Niezbędne przekształcenie informacji niecyfrowych w format nadający się do odczytu maszynowego wymaga stopniowego i proporcjonalnego podejścia, co znalazło odzwierciedlenie w załączniku III. dyrektywy ITS wskazującym na kolejność udostępniania danych odpowiadających informacjom podstawowym. Wymóg dotyczy w pierwszej kolejności informacji nowoutworzonych lub zaktualizowanych we wskazanym terminie brzegowym, a później (w kolejnym terminie) informacji istniejących wcześniej.

Wskazany w kolumnie 2 tabeli załącznika III. zasięg geograficzny udostępnianych danych dotyczy w pierwszej kolejności bazowej transeuropejskiej sieci dróg, a w drugiej kolejności sieci kompleksowej. W przypadku danych dotyczących ruchu drogowego w węzłach miejskich, państwa członkowskie mogą ograniczyć zasięg geograficzny do określonych dróg poprzez zastosowanie progu strumienia ruchu określonego w przywołanym przepisie. W odniesieniu do danych na potrzeby multimodalnej informacji o podróżach zakres ten został rozszerzony na całą sieć transportową – począwszy od 31 grudnia 2028 r. Obowiązek ten dotyczy cyfryzacji i publikacji nowych informacji, natomiast w dalszej perspektywie wszystkich informacji.

W Polsce aktualnie funkcjonują dwa KPD :

− Krajowy Punkt Dostępu do danych o warunkach ruchu, prowadzony i zarządzany jest przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcy sieci dróg krajowych (https://kpd.gddkia.gov.pl/index.php/pl/main/ – dalej: KPD GDDKiA). Jego utworzenie wdraża postanowienia rozporządzeń delegowanych 885/2013 , 886/2013 i 2022/670. Informacje KPD GDDKiA skierowane są do : zarządców dróg wszystkich szczebli, służb ratowniczych, dostawców informacji o podróży oraz mediów. Przedsięwzięcie jest pierwszym etapem wdrażania idei jednego miejsca integrującego zasoby danych o utrudnieniach na drogach w skali kraju w czasie rzeczywistym, a także danych o parkingach na głównej sieci dróg (rozporządzenia delegowane 885/2013, 886/2013 oraz 2015/962 zastąpione 2022/670);

− tymczasowy Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych, wdrażający wymóg rozporządzenia delegowanego 2017/1926 (https://dane.gov.pl/pl/dataset/1739 – dalej: KPD MMTIS ), zawierający informacje i dane pozostające w dyspozycji podmiotów organów odpowiedzialnych za transport pasażerski (w tym organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego). Obecnie dane do KPD dostarczają 202 podmioty (z szacunkowej liczby potencjalnych dostawców danych ok. 2 500). Większość podmiotów dostaczających dane do KPD MMTIS gromadzi i publikuje ograniczony zakres danych, w szczególności rozkłady jazdy lub informacje o taryfach i trasach, podczas gdy dostępność np. danych w czasie rzeczywistym jest niewielka. W wielu przypadkach zebrane dane publikowane są w formatach uniemożliwiających odczyt maszynowy i dalsze przetwarzanie. Tylko niewielka liczba dostawców danych wykorzystuje API przy udostępnianiu danych, a wspólne europejskie standardy takie jak DATEX i NeTEx są bardzo rzadko używane. Ograniczony zakres udostępnianych danych i brak możliwości wpływu na ich jakość jest przyczyną ich niskiej przydatności dla nowych usług informacji o podróży. Skutkiem tego utrudniony jest dostęp do kompletnej informacji o możliwościach i warunkach podróżowania transportem zbiorowym.

W najnowszym sprawozdaniu Polski z wykonania dyrektywy ITS (za okres 2023-2024 ), oszacowano dostępność w obu KPD danych, o których mowa w załączniku III do dyrektywy ITS. W przypadku 8 podkategorii dostępność danych w obu KPD wynosi 0 %. W odniesieniu do jednej podkategorii dostępność ta wynosi 6 %, a jedynie w 2 podkategoriach dostępność wynosi 100 %. Szacunki te dotyczą zarówno sieci bazowej jaki i kompleksowej. Zapewnienie dostępności danych w zakresie, o którym stanowi załącznik III dyrektywy ITS będzie możliwe dopiero w przypadku przeprowadzenia cyfryzacji informacji dotyczących warunków ruchu na sieci dróg krajowych leżących na sieci TEN-T oraz udostępnienia odpowiednich danych przez węzły miejskie. Natomiast w przypadku danych na potrzeby usług multimodalnej informacji o podróży, dostępność danych będzie możliwa po utworzeniu w ramach KPD MMTIS ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazy rozkładów jazdy uwzględniających informacje o warunkach dostępności dla wszystkich pasażerów.

W związku z powyższym istotą procesu implementacji dyrektywy ITS jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego zmian w ustawie o drogach publicznych, ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawie o transporcie drogowym polegających na wprowadzeniu obowiązku cyfryzacji informacji podstawowych i publikacji w KPD danych niezbędnych do świadczenia usług w zakresie zarządzania ruchem drogowym, a w szczególności usługi bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych. Niezbędnym dla realizacji ww. obowiązków jest przede wszystkim utworzenie ogólnopolskiego rejestru przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazy rozkładów jazdy – w wersji do odczytu maszynowego oraz wdrożenie obowiązku stosowania europejskich standardów wymiany danych.

Kwestią powiązaną z funkcjonowaniem obu KPD oraz jakością danych w nich publikowanych jest ocena zgodności, o której mowa odrębnie we wszystkich czterech rozporządzeniach delegowanych.

W tym zakresie rozporządzenia te ustanawiają ramy oceny przeprowadzanej przez organy krajowe/właściwe organy, czy wymagania w nich określone są przestrzegane. Ocena ta jest niezbędna w celu zapewnienia niezawodności, jakości i dostępności danych i usług informacyjnych. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za przeprowadzenie tego procesu i mogą zażądać opisu dostarczonych danych i deklaracji zgodności od wszystkich interesariuszy procesu, w tym dostawców usług, zarządców infrastruktury transportowej, organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przewoźników, itd. Wyznaczony organ krajowy/właściwy organ jest zobowiązany do oceny zgodności wybranych deklaracji ze stanem faktycznym. Ocena ta nie stanowi oceny zgodności w rozumieniu przepisów o systemie oceny zgodności, z uwagi na jej ograniczenie jedynie do czynności inspekcyjnych (kontrolnych).

W związku z planowanym rozwojem funkcjonalności obu KPD, zwiększonym zakresem dostępnych danych oraz planowanym znacznym zwiększeniem liczby dostawców i odbiorców danych, konieczne jest wskazanie organu przeprowadzającego tę ocenę oraz współpracującego z KPD w celu zapewniania zakresu i jakości danych.

Aktualnie do przeprowadzania oceny zgodności wskazane zostały:

− w ramach KPD GDDKiA – Główny Inspektor Transportu Drogowego. Ocena nie była dotąd jeszcze dokonywana;

− w ramach KPD MMTIS – Instytut Transportu Samochodowego, który przeprowadził trzykrotnie ocenę ad hoc na potrzeby obowiązków sprawozdawczych, co było możliwe jedynie w ramach tymczasowej formuły funkcjonowania KPD.

Docelowe modele KPD wymagają znacznie większej aktywności w zakresie oceny zgodności ze spełnieniem wymogów zawartych w rozporządzeniach oraz wyznaczenia właściwego organu do jej przeprowadzenia. Np. w przypadku KPD MMTIS, który będzie znacząco rozbudowany m.in. o ogólnopolski rejestr przystanków komunikacyjnych i dworców oraz bazę rozkładów jazdy – spowoduje to istotne zwiększenie wolumenu danych oraz liczby dostawców. Szacując strukturę dostawców danych według modalności trasportu na podstawie danych zebranych w tymczasowym KPD multimodlanym można stwierdzić, że zdecydowana większość z nich (85%) to podmioty działające w ramach transportu drogowego. Wskazane jest także, aby ocena była przeprowadzana w sposób jednolity. Z tego powodu proponuje się, aby po odpowiednim wzmocnieniu kadrowym urzędu go obsługującego, Główny Inspektor Transportu Drogowego stanowił organ dokonujący oceny w przypadku obu KPD, tj. wynikających z obowiązków nałożonych przez cztery rozporządzenia delegowane oraz był właściwy do prowadzenia współpracy w zakresie praktyk oceny, opracowywania mechanizmów egzekwowania zgodności oraz współpracy transgranicznej w porozumieniu z ministrem ds. transportu oraz Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.

W odniesieniu do obowiązku wdrożenia na sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w terminie do dnia 31 grudnia 2026 r (załącznik IV dyrektywy ITS) usługi w zakresie minimalnych powszechnych informacji o ruchu związanych z bezpieczeństwem drogowym (usługa brd) należy nadmienić, że wymagania dla niej zostały określone w rozporządzeniu delegowanym 886/2013 (w związku z załącznikiem I do dyrektywy ITS – obszar priorytetowy III pkt 3.3) i dotyczą również KPD GDDKiA oraz realizowanego przez GDDKiA projektu Krajowy System Zarządzania Ruchem etap I (obecnie 1.100 km). Akualnie usługa brd realizowana jest na sieci bazowej i kompleksowej dróg TEN-T w ograniczonej formule, tj. w formie mapy dot. utrudnień (stosownie do ww. Sprawozdania). Dyrektywa ITS usługę brd definiuje poprzez, realizowaną już w KPD GDDKiA, przystępność i dostępność dokładnych danych o zdarzeniach i warunkach związanych z bezpieczeństwem, potrzebnych z myślą o informacjach związanych z bezpieczeństwem i usługach w zakresie zarządzania incydentami, ale oprócz tego wymagane jest również:

⎯ wdrożenie lub wykorzystywanie środków do wykrywania lub określania zdarzeń i warunków związanych z bezpieczeństwem;

⎯ określenie i stosowanie znormalizowanej listy informacji o zdarzeniach drogowych związanych z bezpieczeństwem („powszechnych komunikatów o ruchu”), która powinna być przekazywana użytkownikom ITS bezpłatnie;

⎯ zgodność i integrację „powszechnych komunikatów o ruchu” w ramach usług ITS obejmujących informacje w czasie rzeczywistym o ruchu i informacje o podróżach multimodalnych,

co możliwe dopiero będzie w przyszłości, tj. w ramach budowy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem na całej sieci bazowej i kompleksowej dróg TEN-T będącej w zarządzie GDDKiA i jego integracji z systemami funkcjonującymi i planowanymi do wdrożenia w węzłach miejskich sieci TEN-T.

Istotnym powodem dla wprowadzenia zaplanowanych zmian ustawowych jest również fakt, iż wdrażane w Polsce rozwiązania i działania realizowane w obszarze cyfryzacji zarządzania ruchem drogowym oraz udostępniania informacji dotyczących podróży nie posiadają dotąd szczegółowych uregulowań prawnych. Aktualnie są one prowadzone w oparciu o przepisy ogólne, w tym przepisy właściwych rozporządzeń delegowanych wydanych na podstawie Dyrektywy 2010/40/UE. Z uwagi na różny charakter i wymagania ww rozporządzeń delegowanych wynikający z rodzaju usług w nich opisanych nie wytworzył się spójny system możliwy do wykorzystania dla wdrażania postanowień dyrektywy ITS zapewniający jednolity model cyfryzacji informacji i udostępniania danych do ponownego wykorzystania na potrzeby usług ITS. Rewizja dyrektywy ITS, nagląca potrzeba przyśpieszenia w Polsce procesu cyfryzacji zarządzania ruchem drogowym oraz stworzenia odpowiednich narzędzi na rzecz cyfryzacji informacji dla użytkowników dróg oraz o pasażerskich przewozach regularnych na potrzeby nowoczesnej mobilności multimodalnej uzasadniają potrzebę wprowadzenia szczegółowych przepisów regulujących te kwestie.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem, Oceną Skutków Regulacji oraz Tabelą Zgodności dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401251/katalog/13150816#13150816>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień i konsultacji publicznych.

1. **Projekt ustawy o zmianie ustawy o doręczeniach elektronicznych oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UD236).**

Wejście w życie ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045 i 1841), zwanej dalej „UoDE”, oraz proces wdrażania nowych rozwiązań i zauważone w tym procesie problemy spowodowały konieczność wprowadzenia szeregu ustawowych zmian. Projektowane zmiany są niezbędne dla lepszej realizacji usług realizowanych na podstawie UoDE, to jest publicznej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego (PURDE), kwalifikowanej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego oraz publicznej usługi hybrydowej (PUH), zwanymi dalej łącznie „e-Doręczeniami”.

Podmioty, które przystąpiły w terminie do e-Doręczeń, zgłaszały postulaty, uwagi lub wnioski w zakresie związanym z funkcjonowaniem e-Doręczeń.

Celem projektowanej ustawy jest dokonanie zmian dotyczących e-Doręczeń, istotnych dla ich funkcjonowania i dalszego rozwoju. Zaproponowane w projekcie przepisy mają charakter doprecyzowujący oraz eliminują pojawiające się wątpliwości w stosowaniu UoDE.

Projekt ustawy uwzględnia postulaty zgłaszane przez podmioty publiczne, w szczególności przez jednostki samorządu terytorialnego, oraz inne podmioty objęte obowiązkiem stosowania przepisów o doręczeniach elektronicznych, dotyczące:

1. zasad obliczania terminów doręczenia korespondencji przez podmioty publiczne (w szczególności w zakresie tzw. „fikcji doręczenia”);
2. doprecyzowania obowiązków operatora wyznaczonego w zakresie realizowanych usług PURDE i PUH;
3. nadzoru nad usługami PURDE i PUH;
4. zwolnienia podmiotów publicznych z opłat za przekazywanie korespondencji do syndyka w postępowaniach upadłościowych.

Zakłada się wprowadzenie następujących zmian:

I. W ustawie z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych:

1. Rozszerzenie zakresu podmiotowego – ustawa będzie nakładała obowiązek posiadania adresu do doręczeń elektronicznych (ADE) przez podmioty niepubliczne realizujące zadania publiczne oraz w zakresie wprowadzenia tzw. fikcji do doręczeń w przypadku doręczenia między podmiotami niepublicznymi.
2. Dodanie przepisów wprowadzających system, w którym będzie prowadzony Katalog Podmiotów Publicznych (KPP), co ma na celu m.in. wyeliminowanie zauważonych problemów związanych z kwalifikowaniem wybranych podmiotów jako publicznych, których dotyczą przepisy UoDE, możliwości zmiany tych danych, oraz zasad wymiany informacji między KPP a bazą adresów elektronicznych (BAE), ePUAP, KRS i REGON – w których są dane dotyczące również podmiotów publicznych, ale żaden z tych rejestrów nie posiada kompletnych danych o podmiotach publicznych. Dodanie tych przepisów ma również na celu zebranie w jednym systemie najważniejszych informacji o podmiotach publicznych oraz podmiotach realizujących zadania publiczne oraz ujednolicenia tych informacji.
3. Doprecyzowanie definicji PUH i PURDE wskazując m.in., że PUH dotyczy wyłącznie obrotu krajowego oraz, że PURDE jest kwalifikowaną usługą doręczenia elektronicznego, o której mowa w art. 3 pkt 37 rozporządzenia z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylającego dyrektywę 1999/93/WE (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 73), zwanego dalej „rozporządzeniem 910/2014”.
4. Doprecyzowanie przepisów w zakresie wyłączenia stosowania UoDE w zakresie korespondencji zawierającej informacje niejawne oraz określenie wyjątków od korzystania z usług PURDE i PUH w przypadku dokumentów sporządzonych pierwotnie w formie papierowej.
5. Wprowadzenie obowiązku integracji stosowanych przez podmioty publiczne rozwiązań organizacyjno-technicznych innych niż ADE z systemem teleinformatycznym, o których mowa w art. 58 ust. 3 UoDE.
6. Doprecyzowanie przepisów w celu jednoznacznego wskazania, że w przypadku osoby fizycznej wykonującej zawód zaufania publicznego lub prowadzącej jednoosobową działalność gospodarczą tworzone są odrębne ADE dla danego zawodu oraz jednoosobowej działalności gospodarczej, jak również rozszerzenie zakresu danych wymaganych we wniosku o utworzenie ADE składanych przez osoby wykonujące zawody zaufania publicznego, danych przetwarzanych w BAE dotyczących tych osób, oraz dodanie możliwości weryfikacji tych danych w systemach prowadzonych przez samorządy zawodowe – w szczególności w zakresie prawa do wykonywania zawodu.
7. Wprowadzenie jako zasady sposoby wymiany korespondencji (nie tylko obowiązku jej odbierania od podmiotu publicznego) z podmiotami publicznymi z wykorzystaniem PURDE albo kwalifikowanej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego, przez podmioty, o których mowa w art. 9 ust. 1 UoDE.
8. Doprecyzowanie zasad postępowania z wnioskami o utworzenie ADE, w sytuacji, gdy wniosek zawiera braki formalne.
9. Wprowadzenie podstawy prawnej do automatycznego przekazania do BAE informacji z KRS o ogłoszeniu upadłości, o zakończeniu lub umorzeniu postępowania upadłościowego oraz o danych syndyka oraz dodanie przepisu o gromadzeniu w BAE informacji o powołaniu i zaprzestaniu pełnienia funkcji przez zarządcę sukcesyjnego oraz wygaśnięciu zarządu sukcesyjnego oraz o przekazywaniu do BAE tych informacji za pośrednictwem Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej.
10. Zobowiązanie Prezesa Głównego Urzędy Statystycznego do udostępnienia Ministrowi Cyfryzacji w drodze teletransmisji danych zawartych w rejestrze REGON, na potrzeby prowadzenia BAE i Katalogu Podmiotów Publicznych poprzez wskazania wyraźnej podstawy prawnej do automatycznej wymiany danych pomiędzy systemami w celu usprawnienia funkcjonowania BAE i katalogu.
11. Dodanie możliwości nadawania przez Ministra Cyfryzacji dodatkowego ADE również na wniosek podmiotu niepublicznego, gdy jest to uzasadnione strukturą organizacyjną tego podmiotu.
12. Doprecyzowanie, że wykreślenie ADE powiązanego z PURDE z BAE wywołuje skutki prawne z dniem, w którym decyzja administracyjna o wykreśleniu tego adresu podlega natychmiastowemu wykonaniu i pozostaje bez wpływu na doręczenie korespondencji na skrzynkę do doręczeń powiązaną z wykreślonym tego adresu do końca tego dnia.
13. Wprowadzenie regulacji prawnej w zakresie skrócenia czasu ponownego wpisu do BAE z 60 do 7 dni.
14. Doprecyzowanie zasad obliczania terminów doręczenia korespondencji przez podmioty publiczne (w szczególności w zakresie tzw. „fikcji doręczenia” – w celu wyeliminowania wątpliwości wynikających z interpretacji zawartych w ustawie przepisów (art. 42).
15. Wprowadzenie obowiązku weryfikacji podpisu lub pieczęci elektronicznej przez operatora wyznaczonego (OW) w przypadku przesyłek PUH, oraz wprowadzenie obowiązku zamieszczenia na wydruku dokumentu elektronicznego fotokodu, w tym kodu QR, lub komunikatu nadawanego przez system teleinformatyczny OW, a także wskazanie, że weryfikacja przesyłki PUH będzie również możliwa za pomocą usługi udostępnionej przez OW.
16. Wprowadzenie obowiązku udostępniania raportów Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej o zrealizowanych usługach oraz zwiększenie nadzoru nad usługami eDoręczeń.
17. Wprowadzenie zwolnienia podmiotów publicznych z opłat za przekazywanie korespondencji do syndyka w postępowaniach upadłościowych.
18. Wprowadzenie zmiany mającej na celu usprawnienie wyszukiwania ADE w BAE.
19. Umożliwienie udostępniania danych osób fizycznych, których ADE są wpisane do BAE, podmiotom niepublicznym – na podstawie ich zgody. Proponowane rozwiązanie będzie dobrowolne i będzie wyłącznie na potrzeby wyszukania ADE w BAE przed podmioty niepubliczne. Zgoda będzie mogła zostać wycofana przez osobę fizyczną w dowolnym czasie.
20. Umożliwienie dostępu przez podmioty niepubliczne do danych osób fizycznych wykonujących zawód zaufania publicznego zgromadzonych w BAE. Proponowane rozwiązanie wynika z konieczności udostępniania danych osób wykonujących zawód zaufania na potrzeby wyszukania ich ADE w BAE przez podmioty inne niż publiczne.
21. Wskazano nowy termin wymiany korespondencji między podmiotami publicznymi za pośrednictwem platformy ePUAP – 1 stycznia 2028 r. (w zakresie usługi PURDE i PUH) oraz wprowadzono wcześniejszy obowiązek stosowania usługi PUH i PURDE przez podmioty, których mowa w art. 155 ust. 6 i 7 UoDE (również 1 stycznia 2028 r.).
22. Dodano przepis w celu wyeliminowania wątpliwości co do skuteczności wnoszenia pism na ADE podmiotu publicznego – gdy z przepisów odrębnych jednocześnie wynika możliwość wnoszenia pisma na skrzynkę podawczą tego podmiotu.

II. W ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 572):

Wprowadzenie obowiązku podawania numeru PESEL w przypadku pism inicjujących postępowanie.

III. W ustawie z dnia 26 maja 1982 r. – Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2024 r. poz. 1564), w ustawie z dnia 6 lipca 1982 r. o radcach prawnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 499), w ustawie z dnia 14 lutego 1991 r. - Prawo o notariacie (Dz. U. z 2024 r. poz. 479 oraz z 2025 r. poz. 479), ustawy z dnia 11 kwietnia 2001 r. o rzecznikach patentowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 749), ustawy z dnia 15 czerwca 2007 r. o licencji doradcy restrukturyzacyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1007) – wprowadzenie zmian w celu zapewnienia Ministrowi Cyfryzacji automatycznej weryfikacji danych osób wykonujących zawody zaufania publicznego na etapie wniosku o utworzenie ADE i aktualności danych w BAE, poprzez integracje systemów MC i samorządów zawodowych prowadzących listy (rejestry) osób wykonujących te zawody.

IV. W ustawie z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1779) wprowadzenie zmian dotyczących dostępu przez Ministra Cyfryzacji do REGON, na potrzeby prowadzenia BAE oraz KPP.

V. W ustawie z dnia 5 września 2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1725) wprowadzenie zmian w zakresie obowiązku przedłożenia Ministrowi Cyfryzacji oświadczenia, przez kwalifikowanego dostawcę usług zaufania, o gotowości świadczenia usług zgodnie ze standardem określonym w art. 26a, przed rozpoczęciem świadczenia kwalifikowanej usługi rejestrowanego doręczenia elektronicznego. Nałożenie obowiązków na kwalifikowanych dostawców usług oraz OW dostosowania świadczonych usług do standardu niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia publikacji nowej wersji tego standardu.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401303/katalog/13151158#13151158>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekty rozporządzeń:

1. **Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (numer z wykazu 125).**

Propozycja nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 780), zwanego dalej „rozporządzeniem”, wynika z potrzeby zapewnienia ciągłości pracy eksploatacyjnej w najbliższych latach, a także z potrzeby skutecznego szkolenia pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanych dalej „stanowiskami kolejowymi”, które musi uwzględniać dynamiczny rozwój PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz PKP Intercity S.A. i trwający proces inwestycyjny w obu ww. podmiotach rynku kolejowego. Należy mieć na uwadze, iż ze względu na zmieniającą się technologię wykorzystywaną przy realizacji procesu przewozowego, zdezaktualizował się obecnie funkcjonujący proces przygotowania zawodowego. Dlatego proces ten powinien zostać dostosowany do zmieniających się warunków prowadzenia ruchu kolejowego, jak również rynku pracy.

Projektodawca proponuje w odniesieniu do czasu trwania przygotowania zawodowego doprecyzowanie wliczania okresów zatrudnienia, przygotowania zawodowego, ale i czasu zajęć wynikających z programów nauczania w szkole, którą ukończył kandydat na stanowisko kolejowe. Stąd nadano nowe brzmienie § 8 rozporządzenia.

W § 11 w ust. 1 w pkt 3 zaproponowano zmianę polegającą na wprowadzeniu wymogu wykonania co 2 lata badań psychologicznych w ramach badań okresowych w przypadku pracowników zatrudnionych na stanowisku kolejowym: prowadzący pojazdy kolejowe powyżej 41 roku życia, a nie jak wcześniej powyżej 50 roku życia. Celem tej zmiany jest zwiększenie bezpieczeństwa przewozów kolejowych.

Zmiany w § 25 rozporządzenia wynikają z obecnych uwarunkować rynkowych. Obecna sytuacja w zatrudnieniu wskazuje, że wśród osób posiadających wyższe wykształcenie coraz trudniej jest pozyskać osoby posiadające jednocześnie kwalifikacje zawodowe pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych i posiadających doświadczenie zawodowe osób egzaminowanych. Stwarza to problem w powoływaniu komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych, zwanych dalej „komisjami egzaminacyjnymi”, w związku z tak określonymi wymaganiami dla wchodzącego do ich składu przewodniczącego. Przewidziane w projekcie umożliwienie powoływania do kierowania pracami komisji również pracowników ze stanowisk kierowniczych z wykształceniem wyższym, ale bez kwalifikacji pracownika kolejowego albo z wykształceniem średnim i uprawnieniami zawodowymi w zwiększonym stażu na tych stanowiskach pozytywnie wpłynie na poprawę tej sytuacji (zmiany w § 25 w ust. 5 w pkt 1 rozporządzenia).

Jednocześnie w projekcie przewiduje się zmiany dotyczące sekretarza komisji. Proponuje się rezygnację z dotychczasowych regulacji w zakresie powoływania sekretarza do składu komisji egzaminacyjnej (zmiany w § 25 w ust. 1, 3 i ust. 5 pkt 3 rozporządzenia). Zgodnie z projektowanymi przepisami sekretarza będzie wyznaczał pracodawca lub wyspecjalizowana jednostka szkoleniowa spośród osób zatrudnionych u pracodawcy lub w wyspecjalizowanej jednostce szkoleniowej, które posiadają wiedzę w zakresie obsługi administracyjnej komisji egzaminacyjnych, dokumentów i regulacji niezbędnych do przeprowadzenia egzaminu i nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za wskazane przestępstwa (zmiany w § 25 ust. 7 rozporządzenia). Wyłączenie sekretarza komisji z osób powoływanych do składu komisji egzaminacyjnej wynika z faktu, że sekretarz komisji nie jest zobligowany do posiadania uprawnień, kompetencji i doświadczenia zawodowego, jak przewodniczący czy też członkowie komisji. Wystarczające będzie, aby była to osoba posiadająca wiedzę w zakresie działania komisji egzaminacyjnych i dokumentacji niezbędnej do prowadzenia egzaminów. Takich osób w uprawnionym podmiocie może być kilka. Proponowana w tym zakresie zmian ułatwi powołanie komisji egzaminacyjnej oraz przyczyni się do sprawniejszego przeprowadzania egzaminów.

W dodawanym ust. 8 w § 25 przewidziano możliwość powołania do komisji egzaminacyjnej przez Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, na wniosek pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej, większej liczbę osób niż określona w § 25 ust. 5 rozporządzenia. Spośród tych osób, zgodnie z dodawanym ust. 9 w § 25, pracodawca lub wyspecjalizowana jednostka szkoleniowa mieliby możliwość wyboru wskazania wymaganych dwóch członków komisji oraz przewodniczącego. Wprowadzenie proponowanych rozwiązań wynika z faktu, że niejednokrotnie dochodzi do sytuacji, gdy jeden z członków komisji lub przewodniczący jest nieobecny (sytuacje losowe, ad hoc). Sytuacje te implikują zablokowanie prac komisji i opóźnienia w przeprowadzaniu egzaminów. Proponuje się zatem wprowadzenie możliwość powoływania na członków komisji większej liczby osób, co wpłynie pozytywnie na zwiększenie elastyczności w zakresie zarządzania terminami przeprowadzanych egzaminów.

Konsekwencją wprowadzenia powyższej zmiany jest ujęta w projekcie zmiana § 27 pkt 7 rozporządzenia. Przewodniczący komisji egzaminacyjnej będzie powiadamiał pisemnie właściwego miejscowo dyrektora oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego nie tylko jak dotychczas o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu, ale również o składzie komisji egzaminacyjnej.

Doświadczenie i obserwacja części pisemnej egzaminu teoretycznego wskazuje, że obecnie zastosowany przelicznik – na każde pytanie 3 minuty – powoduje, że czas trwania egzaminu jest zbyt długi, szczególnie przy zastosowaniu większej liczby pytań (np. przy 60 pytaniach – czas na napisanie testu to 180 minut). Praktyka pokazuje, że uczestnikom egzaminów rozwiązanie testu zawierającego 60 pytań zajmuje od 30 minut do 90 minut. Stąd zaproponowano w projekcie zmianę przepisów § 32 ust. 3 oraz § 44 ust. 4 rozporządzenia dotyczących czasu trwania ww. egzaminów, określając na każde pytanie 2 minuty.

Zmiana brzmienia § 39 wynika z tego, że obecnie nie rozróżnia się uprawnień ze względu na trakcję parową, spalinową, czy też elektryczną, a jedynie ze względu na posiadanie uprawnień do obsługi konkretnego pojazdu kolejowego. Mając na uwadze powyższe zasadna jest rezygnacja z określania w świadectwie zdania egzaminu kwalifikacyjnego dla prowadzącego pojazdy kolejowe rodzaju trakcji na rzecz określenia w nim typu pojazdu kolejowego.

Zaproponowana zmiana w § 42 w ust. 2 w pkt 2 wynika z faktu, że przerwa w pracy może być spowodowana wieloma przyczynami i może dotyczyć pracownika z wieloletnim doświadczeniem na danym stanowisku kolejowym. Okres 6 miesięcy jest okresem dość krótkim (w odniesieniu do wykonywanych czynności zawodowych), a przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym krótsza niż 12 miesięcy nie powinna implikować konieczności przeprowadzania autoryzacji. W przypadku gdy ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwa dłużej niż 12 miesięcy należy przeprowadzić egzamin weryfikacyjny, dlatego przepis o obowiązku przeprowadzenia autoryzacji w przypadku przerwy w pracy trwającej ponad 6 miesięcy jest zbędny.

Proponowane uchylenie ust. 4–6 w § 42 wynika z archaiczności tych przepisów, gdyż prowadzący pojazdy kolejowe wykonują obowiązki służbowe na bocznicach lub infrastrukturze wydzielonej, które mają niewielką długość (kilkaset metrów do kilku kilometrów) oraz są usytuowane na niewielkim obszarze i nie ma potrzeby przeprowadzać procedur nabywania znajomości szlaku na liniach kolejowych. Należy zauważyć, że przeciętny maszynista ma znajomość szlaku na długości zazwyczaj od kilkuset do nawet kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych i z tego względu znajomość szlaku jest uzasadniona.

Mając na uwadze, że obecnie nie ma możliwości zweryfikowania wiedzy pracownika zatrudnianego na stanowisku kolejowym, a wykonującego czynności u innego pracodawcy proponuje się dodanie nowego pkt 5 w ust. 1 w § 46 określającego, że przesłanką przeprowadzenia egzaminu weryfikacyjnego będzie także stwierdzenie przez pracodawcę konieczność przeprowadzenia takiego egzaminu w przypadku gdy pracownik posiadał kwalifikacje do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym u innego pracodawcy. Nowy pracodawca, przed dopuszczeniem do wykonywania pracy na stanowisku kolejowym, powinien mieć możliwość weryfikacji wiedzy zawodowej (teoretycznej i praktycznej) nowo zatrudnianego pracownika, szczególnie w przypadku, kiedy pracownik ten wcześniej wykonywał pracę u innego przewoźnika lub zarządcy infrastruktury w oparciu o inne regulacje wewnętrzne.

Nadanie nowego brzmienia przepisu § 48 ust. 1 wynika z faktu, że wysokość opłaty egzaminacyjnej nie uległa zmianie od 2004 roku. W sytuacji podziału 70% opłaty między członków komisji, kwota przypadająca za jednego egzaminowanego jest obecnie bardzo niskiej wartości. Istnieje wiec konieczność urealnienia wysokości opłaty, biorąc chociażby pod uwagę ogólny wzrost wynagrodzeń na przestrzeni ostatnich 20 lat.

Projekt w zakresie zmian w załączniku nr 1 do rozporządzenia przewiduje w szczególności wprowadzenie wariantu D, który pozwala na przeprowadzenie procesu szkolenia na stanowisko dyżurnego ruchu przez kandydatów nie posiadających wykształcenia kierunkowego, czy też stażu pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez przeprowadzenie dedykowanego dla takiego wariantu cyklu przygotowania zawodowego oraz wprowadzenie zmian w programach przygotowania zawodowego. Zmiany w programach przygotowania zawodowego wynikają m.in. z rozwoju łączności cyfrowej, innego zakresu obowiązków na poszczególnych stanowiskach kolejowych, a także doświadczeń z prowadzonych szkoleń i egzaminów, które uwydatniły konieczność zmian w zakresie liczby godzin przygotowania zawodowego i zakresu przekazywanej wiedzy. Ponadto wprowadzone zmiany określają liczbę godzin szkolenia dla poszczególnych tematów, a nie jak dotychczas liczbę dni szkoleniowych. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych doprecyzowano, że jedna godzina szkolenia równa się 60 minutom. Ponadto zmienił się wymagany staż pracy na stanowisku konduktora lub manewrowego z roku na co najmniej 6 miesięcy – w pkt 4 w części „Kierownik pociągu pasażerskiego i towarowego” w ppkt I w wariancie B w pkt 2, analogicznie w przypadku rewidenta taboru (pkt 7 ppkt I w wariancie B). W części „Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego” w ppkt I dodano wariant C. W pkt 9 odnoszącym się do stanowiska toromistrza zaproponowano zmniejszenie wymagań co do stażu pracy dla wariantu A, B i C. Podobną zmianę wprowadzono w przypadku pkt 11 „Prowadzący pojazdy kolejowe” zmniejszając wymagania stażu pracy dla prowadzących pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych oraz dla prowadzących pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Wprowadzenie proponowanych zmian pozwoli zapewnić ciągłość pracy eksploatacyjnej. Należy mieć również na uwadze, że skuteczne szkolenia muszą uwzględniać dynamiczny rozwój kolei oraz trwające procesy inwestycyjne. Zmieniła się nie tylko technologia wykorzystywana przy realizacji procesu przewozowego, ale i zdezaktualizował się obecnie funkcjonujący proces przygotowania zawodowego. Proces ten powinien zostać dostosowany do zmienionych warunków wewnętrznych, rynku pracy oraz otoczenia zewnętrznego.

Nowelizacja obejmuje również zmiany załącznik nr 3 do rozporządzenia „Charakterystyka stanowisk kolejowych oraz terminy badań okresowych” w zakresie przepisów dotyczących częstotliwości wykonywania badań okresowych dla pracowników zatrudnionych na niektórych stanowiskach kolejowych, z uwzględnieniem wieku pracownika. W związku z powyższym wprowadzono dla stanowisk: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, kierownik pociągu, rewident taboru oraz dróżnik przejazdowy obowiązek corocznych badań po ukończeniu 62 roku życia. Celem tej zmiany jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez zwiększenie częstotliwości badań okresowych osób zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego będących w wieku przedemerytalnym i tym samym zwiększenie prawdopodobieństwa wykrycia zmian zdrowotnych, które uniemożliwiają wykonywanie pracy na tych stanowiskach.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401252/katalog/13150874#13150874>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

1. **Projekt rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki w sprawie rodzajów podatków, opłat lub niepodatkowych należności budżetowych, których wpłata jest realizowana przy użyciu mikrorachunku podatkowego (numer z wykazu 1013).**
2. Zgodnie z art. 61b § 4 ustawy – Ordynacja podatkowa minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje podatków, opłat lub niepodatkowych należności budżetowych, których wpłata jest realizowana przy użyciu mikrorachunku podatkowego, mając na względzie uwarunkowania techniczne i organizacyjne umożliwiające przekazywanie należności przy użyciu tego mikrorachunku.
3. Obecnie nie funkcjonują indywidualne oznaczenia symbolu formularza / tytułu płatności związane z:
   1. zapłatą przez płatnika kwoty podatku VAT od kaucji pobranych przez wprowadzających produkty w opakowaniach na napoje za opakowania objęte systemem kaucyjnym, które nie zostały zwrócone w tym systemie. Brak wskazanych oznaczeń może powodować problem z właściwą identyfikacją przez organy skarbowe dokonanej wpłaty podatku VAT z tytułu nieodebranej kaucji i prawidłowego grupowania transakcji podatnika i płatnika. Również płatnicy mogą mieć problem z prawidłowym określeniem tytułu płatności w takiej sytuacji;
   2. opodatkowaniem wyrównawczym jednostek składowych grup międzynarodowych i krajowych.
4. Brak jednolitości opisów poszczególnych płatności w ramach podatku CIT.
5. Użycie niedozwolonego znaku w symbolu tytułu płatności JPK w ramach podatku VAT.

Rekomendowane rozwiązania:

Ad 1) Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 61b § 4 ustawy – Ordynacja podatkowa. Rozporządzenie określa katalog podatków, opłat i niepodatkowych należności budżetowych wpłacanych za pośrednictwem mikrorachunku podatkowego identyfikującego podatnika lub płatnika.

Ad 2) Wprowadzenie nowego symbolu płatności VAT-KU umożliwi prawidłowe grupowanie transakcji podatnika i płatnika oraz przyporządkowania dokonanej wpłaty do tytułu jej uiszczenia.

Specyfika wpłat podatku VAT oraz fakt ich rozliczenia na koncie rozrachunkowym innego podmiotu niż wpłacający, wymaga utworzenia w tym zakresie dedykowanych rozwiązań, czyli odrębnego symbolu płatności.

Odrębny symbol płatności uprości dokonywanie wpłat przez płatników. Dodatkowo wpłynie korzystnie na możliwość generowania danych m.in. o wpływach, liczbie wpłat itp. przyczyniając się do prawidłowości prowadzanych analiz.

Dodanie nowej grupy płatności „Podatki wyrównawcze”, obejmującej płatności podatków wyrównawczych wynikających z: zeznania o wysokości globalnego podatku wyrównawczego (GLB-I1), zeznania o wysokości krajowego podatku wyrównawczego (GLB-D1) oraz zeznania o wysokości podatku wyrównawczego od niedostatecznie opodatkowanych zysków (GLB-U1).

Ad 3) Ujednolicenie opisów płatności w ramach podatku CIT poprzez dostosowanie opisu płatności dla formularza CIT-8E.

Ad 4) Zastąpienie znaku „\_” znakiem „-„.

Przedmiotowy projekt aktu prawnego wraz z Załącznikiem, Uzasadnieniem oraz Oceną Skutków Regulacji dostępny jest na stronach Rządowego Centrum Legislacji pod adresem:

<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12401300/katalog/13151008#13151008>

Projekt jest obecnie jednocześnie na etapie uzgodnień i konsultacji publicznych.

W analizowanym okresie ogłoszono 33 akty prawne, tzn. ustawy, rozporządzenia Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów i poszczególnych ministrów oraz obwieszczenia w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego.