UZASADNIENIE

Projekt ustawy ma na celu wprowadzenie zmian do: ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1523), ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 977), ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 728, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210).

Przepis art. 39 ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym wprowadza zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym polegające m.in. na wprowadzeniu obowiązku rejestracji w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, zwanego dalej „systemem SENT”, przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. W myśl art. 49 pkt 2 ww. ustawy niniejsze zmiany wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Zmiany te przyczynią się do skuteczniejszej kontroli zezwoleń zagranicznych wymaganych przez przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych dotyczących transportu drogowego.

W wyniku przeprowadzenia dodatkowych analiz uznano za zasadne odstąpienie od wprowadzenia dodatkowego ograniczenia, nieprzewidzianego przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, w postaci obowiązku rejestracji w systemie SENT zagranicznych podmiotów wykonujących przewóz kabotażowy rzeczy w rozumieniu art. 2 pkt 6 tego rozporządzenia.

W związku z tym, że co do zasady można uchylić jedynie przepis, który wszedł w życie, tj. który obowiązuje, projekt ustawy przewiduje nadanie nowego brzmienia całemu art. 28b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Projektowane brzmienie art. 28b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w stosunku do obecnego brzmienia tego przepisu nie zawiera odesłania do przewozu kabotażowego rzeczy, o którym mowa w art. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Uznano, że rejestracja w systemie SENT zagranicznych podmiotów wykonujących przewóz kabotażowy rzeczy w rozumieniu art. 2 pkt 6 ww. rozporządzenia byłaby obowiązkiem administracyjnym, wykraczającym poza unijne ramy regulacyjne, a także sprzecznym z wieloletnią polityką państwa polskiego, sprzeciwiającego się wprowadzaniu przez Unię Europejską i przez poszczególne państwa członkowskie kolejnych barier w dostępie do rynku przewozów kabotażowych.

Należy zauważyć, że przepis określony w zmienianym art. 28b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym może znaleźć zastosowanie do pojazdów przewożących towary pochodzące z państw członkowskich Unii Europejskiej. Przepis art. 34 TFUE zakazuje stosowania środków o skutku równoważnym do ograniczeń ilościowych w przywozie towarów. Niemniej jednak należy wskazać, że projektowane wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę jest uzasadnione względami porządku publicznego i bezpieczeństwem publicznym. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest dopuszczalne stosowanie zakazów lub ograniczeń przywozowych, o ile są one uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, jak np. walką z przestępczością (np. wyrok w sprawie C-265/06 Komisja p. Portugalii, pkt 38). W związku z powyższym w ocenie projektodawcy wprowadzenie dodatkowych obowiązków (jak np. wyposażenie środka transportu w lokalizator), ograniczeń (wynikających z tego, że otrzymywany numer referencyjny jest ważny przez 10 dni) oraz sankcji, znajdujących zastosowanie wyłącznie wobec przewoźników zagranicznych, jest dopuszczalne w świetle art. 36 TFUE i nie narusza swobody przepływu towarów – także w przypadku, gdy będzie ono miało zastosowanie do przewoźników mających siedzibę poza Unią Europejską, jeśli dokonują oni przewozu towarów objętych tą swobodą.

Należy zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218) już obecnie nakładają, w przypadku przewozu niektórych towarów, obowiązek ich zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego dla tego zgłoszenia oraz przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy, choć przy wykorzystaniu tych samych narzędzi, odmiennie od ustawy SENT będzie obejmować przedmiotem zgłoszenia do rejestru SENT wykonywanie określonych w projektowanym art. 28b ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym rodzajów przewozów drogowych przez podmioty zagraniczne na terytorium kraju. Projekt wprowadza obowiązek administracyjny dla podmiotów zagranicznych, które dokonują konkretnych międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub przewozów kabotażowych rzeczy, i nie może być utożsamiany z zezwoleniem. Należy również wskazać, że obowiązek zgłoszenia jest wprowadzany dla wszystkich zagranicznych przewoźników drogowych realizujących te konkretne przewozy.

Zgodnie z informacją znajdującą się na stronie Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo‑Celnych oczekiwanie na potwierdzenie przesłania zgłoszenia (uzyskanie numeru referencyjnego wraz z kluczami), jego uzupełnienia albo aktualizacji nie przekracza kilku sekund. W związku z projektowanymi zmianami, polegającymi na wprowadzeniu dla zagranicznych przewoźników drogowych obowiązku zgłoszeń w systemie SENT, system ten zostanie odpowiednio dostosowany do nowych funkcjonalności w szczególności w taki sposób, aby zwiększona liczba zgłoszeń nie powodowała ryzyka wystąpienia ewentualnych problemów związanych z prawidłowym funkcjonowaniem lub niedostępnością rejestru.

Celem zmian przewidzianych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw jest umożliwienie efektywnego wykorzystania danych gromadzonych w systemie SENT w kontroli przewozów wykonywanych przez przewoźników zagranicznych. Rosnąca w ostatnim czasie nieuczciwa konkurencja ze strony przewoźników z państw położonych za wschodnią granicą Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio przekłada się na osłabienie polskiego transportu drogowego. Obecnie branża transportu drogowego boryka się z problemami związanymi z jej funkcjonowaniem na niespotykaną dotychczas skalę. Wynika to bezpośrednio nie tylko z sytuacji w Ukrainie i jej skutków dla transportu drogowego, lecz także ze spowolnienia gospodarczego, jakie obserwujemy w Europie. Transport drogowy jest istotnym działem gospodarki, bardzo czułym na wszelkie zmiany otoczenia ekonomicznego, szczególnie w przypadku nagłego i jednoczesnego załamania koniunktury, w wielu dziedzinach gospodarki. W przypadku Polski sytuacja ta nakłada się na generowany od wielu lat wzrost branży międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy w naszym kraju i systematycznie rosnącą liczbę przewoźników drogowych oraz posiadanych przez nich pojazdów ciężarowych. Jednocześnie, ze względu na wprowadzenie przepisów Pakietu Mobilności I w Unii Europejskiej i ograniczenia w dostępie do rynku wschodniego z tytułu wzajemnych sankcji UE – Rosja/Białoruś, sytuacja polskich przewoźników uległa znacznemu osłabieniu. Dodatkowo nałożyła się na to umowa liberalizacyjna UE – Ukraina, która wzmacnia pozycję przewoźników ukraińskich na rynku europejskim, kosztem polskiego transportu drogowego. W tym kontekście istnieje potrzeba wzmocnienia kontroli przewoźników z państw trzecich, w celu eliminowania zjawiska nieuczciwej konkurencji i ochrony rodzimego rynku transportu drogowego przed niedozwolonymi praktykami ze strony podmiotów zagranicznych.

W związku z powyższym jest uzasadnione objęcie, tak szybko jak to jest możliwe, przewoźników z krajów trzecich obowiązkiem zgłoszeń w systemie SENT.

Należy podkreślić, że projektowane wzmocnienie narzędzi kontrolnych eliminujących nieuczciwą konkurencję oraz tzw. szarą strefę jest uzasadnione przede wszystkim względami porządku publicznego i bezpieczeństwem publicznym. W ocenie projektodawcy wprowadzenie dodatkowych obowiązków administracyjnych nie stanowi zagrożenia dla stosowania i skuteczności umowy między Unią Europejską i Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z 2022 r.

Projektowany art. 28b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym określa dane, które zawiera zgłoszenie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego rzeczy.

Zmiany zaproponowane w nowym brzmieniu art. 28b ust. 4 ww. ustawy mają na celu doprecyzowanie przepisów przez określenie, jak postępować ze zgłoszeniami, których ważność skończy się po 10 dniach od zgłoszenia. Projektowany przepis przewiduje, że w przypadku zgłoszeń przewozów, dla których numer referencyjny utracił ważność, przy dokonywaniu nowego zgłoszenia na kontynuację przewozu należy podać poprzedni numer referencyjny oraz miejsce rozpoczęcia kontynuacji przewozu z nowym numerem referencyjnym. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym na jednym i tym samym zezwoleniu pojazd może przejeżdżać przez kraj (RP) dwa razy – w jedną i następnie powrotną stronę i może się to odbywać w dużej odległości czasowej (powyżej 10 dni ważności numeru referencyjnego). Wskazanie numeru referencyjnego, który utracił ważność, pozwoli na analizę, czy przewóz na tym samym zezwoleniu jest realizowany zgodnie z tym zezwoleniem, a tym samym umożliwi GITD bilansowanie i rozliczanie zezwoleń na przewóz międzynarodowy. W systemie SENT *sensu stricto* są monitorowane przewozy towarów, w tym tzw. tranzytowe, które co do zasady trwają mniej niż 10 dni. Powyższe uzasadnia zróżnicowanie sytuacji podmiotów dokonujących nowego zgłoszenia w celu kontynuacji przewozu na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz podmiotów dokonujących zgłoszenia na podstawie art. 11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (przepisy tej ustawy nie przewidują obowiązku podania poprzedniego numeru referencyjnego).

Projektowany art. 28b ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje, że art. 8 oraz art. 10a–11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi stosuje się odpowiednio. Ponadto zgodnie z art. 28b ust. 6 do zgłoszeń i wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy oraz przewozów kabotażowych rzeczy w zakresie przesyłania i aktualizacji zgłoszenia stosuje się odpowiednio przepisy art. 9 ust. 1–4 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Zmiana w zakresie art. 28b ust. 7 i 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu wprowadzenie przepisów wskazujących sposób postępowania zagranicznych podmiotów wykonujących przewozy w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń. Brak tych regulacji może spowodować brak możliwości kontynuacji przewozu, a tym samym przerwanie łańcucha dostaw. Regulacje zawarte w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi dotyczą monitorowania przewozu i obrotu towarów objętych tym systemem, natomiast ustawa o transporcie drogowym reguluje m.in. kwestie przewozów, na realizację których są wymagane stosowne zezwolenia – te przewozy nie są objęte systemem monitorowania przewozu i obrotu, o którym mowa w ustawie SENT. Rejestr SENT, do którego są zgłaszane przewozy towarów objęte monitorowaniem, w świetle projektowanych przepisów, jest tylko narzędziem służącym do zgłaszania przewozów realizowanych przez zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy. Wobec tego, w przypadku niedostępności rejestru SENT, sposób postępowania tych podmiotów powinien być uregulowany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z uwagi na to, że zakres zbieranych danych jest zupełnie odmienny niż w SENT, a także sposób postępowania tych podmiotów może być inny niż określony w SENT. Projektowany art. 28b ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje, że w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy przesyłają do Głównego Inspektora Transportu Drogowego dokument zastępujący zgłoszenie oraz uzyskują od tego organu potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu.

Zmiana art. 28c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma na celu poprawienie błędnego przepisu w taki sposób, aby było możliwe wykonanie obowiązków w nim określonych. Obecne brzmienie art. 28c wskazuje, że zagraniczny podmiot jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, natomiast kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 28b ww. ustawy zagraniczny podmiot wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy lub przewóz kabotażowy rzeczy przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przesłać do rejestru zgłoszeń zgłoszenie takiego przewozu i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Natomiast dokument zastępujący zgłoszenie jest przesyłany wyłącznie w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń. W związku z tym nowe brzmienie art. 28c określa, że zagraniczny podmiot przed rozpoczęciem przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany przekazać kierującemu numer referencyjny albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie. W przypadku nieotrzymania przez kierującego numeru referencyjnego albo dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie kierujący jest obowiązany odmówić rozpoczęcia przewozu towaru.

Ponadto w art. 1 w pkt 3 projektu ustawy proponuje się nowe brzmienie art. 49 pkt 2 ustawy przez wskazanie, że art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b, pkt 12–14, 18 i 19 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz art. 43 ustawy, tj. przepis wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, wejdą w życie z dniem 1 listopada 2024 r. W obecnym brzmieniu art. 49 pkt 2 przewiduje, że zmiany te wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

Projektowana zmiana polegająca na skróceniu *vacatio legis* o 2 miesiące jest związana z pilną potrzebą zwiększenia efektywności wykonywania kontroli podmiotów, uczestniczących w przewozach drogowych, a także wzmocnienia egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione. Szczególne znaczenie w ww. zakresie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i przewozu kabotażowego, wykonywanego przez przewoźników mających siedzibę poza terytorium Unii Europejskiej, które to rodzaje operacji transportowych szczególnie negatywnie oddziaływują na rodzimy rynek transportu drogowego. Kontrole wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, przez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia. W związku z powyższym istnieje pilna potrzeba uporządkowania obszaru międzynarodowych przewozów drogowym wykonywanych przez przewoźników mających siedzibę poza terytorium Unii Europejskiej, m.in. przez uszczelnienie systemu do elektronicznej kontroli zezwoleń zagranicznych. Termin 1 listopada 2024 r. pozwoli na dostosowanie się przez zagranicznych przewoźników drogowych do nowych obowiązków nałożonych przez przyjętą ustawę. Projektowane przyspieszenie o 2 miesiące wejścia w życie przepisów wprowadzających obowiązek rejestracji w systemie SENT przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe jest skorelowane z pracami nad dostosowaniem tego systemu.

Jednocześnie dodawany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym art. 48a (art. 1 pkt 2 projektu ustawy) przewiduje, że przepisy art. 39 pkt 4, 5, 8, pkt 11 lit. b,   
pkt 12–14, 18 i 19 oraz art. 43, w zakresie dotyczącym wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy, o którym mowa w art. 28 ust. 1a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. wykonywania na podstawie zezwolenia wymaganego przepisami umowy międzynarodowej przewozu do lub z państwa trzeciego przez zagraniczny podmiot mający siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o wolnym handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym), stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.

Mając na uwadze potrzebę zwiększenia efektywności kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych, uznano, że niezbędna jest zmiana w art. 96 § 1a pkt 2 ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (art. 2 projektu ustawy), polegająca na dodaniu naczelnika UCS jako organu, który jako oskarżyciel publiczny, w przypadku naruszeń z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, może nałożyć grzywnę w wysokości do 2000 złotych. Grzywna, wprowadzona na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym – za wykonanie przewozu bez okazania numeru referencyjnego zgłoszenia przewozu do rejestru SENT – wynosi 1500 złotych. Bez wprowadzenia ww. zmiany w przypadku stwierdzenia naruszenia przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej funkcjonariusz (mogący obecnie nałożyć z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym grzywnę jedynie do wysokości 500 złotych – art. 96 § 1 k.p.s.w.) będzie kierował sprawy o nałożenie grzywny do sądu, co jest nieefektywne z punktu widzenia budżetu państwa. Jest to szczególnie istotne w przypadku, gdy kierujący nie kwestionuje zasadności nałożenia kary, chce przyjąć „mandat” i uiścić należność.

Mając na uwadze potrzebę zwiększenia efektywności kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych, projekt ustawy został uzupełniony o zmianę art. 87 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Celem ww. zmiany jest zapewnienie możliwości weryfikacji, podczas wykonywania przewozu drogowego, przestrzegania obowiązku przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Obecnie kierowca ma obowiązek posiadania i okazywania tylko numeru referencyjnego (ewentualnie dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia tego dokumentu). Weryfikacja danych na podstawie okazanego numeru referencyjnego, bez jednoczesnej możliwości weryfikacji danych geolokalizacyjnych przejazdu środka transportu, nie poprawi efektywności kontroli. Zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi kontrola przewozu towarów polega m.in. na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu. Kontrola ta obejmuje weryfikację wskazań lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Kierujący jest obowiązany w toku kontroli przewozu towarów umożliwić kontrolującemu wykonanie ww. weryfikacji. Podczas kontroli przewozu towarów objętych przepisami ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (na drodze) kontrolowanym jest kierujący dokonujący tego przewozu. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi nie ma rozróżnienia na kierujących krajowych i zagranicznych. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym z uwagi na swoją specyfikę obejmuje w art. 28b tylko zagraniczne podmioty wykonujące międzynarodowe przewozy, a kierującymi tymi pojazdami mogą być zarówno osoby zagraniczne, jak i krajowe.

Projektowany art. 3 wprowadza zmianę w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dodawany art. 87 ust. 7) polegającą na dodaniu przepisu zobowiązującego kierowcę do umożliwienia kontroli spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 10a ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ust. 1 lub 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W ustawie o transporcie drogowym przewidziano karę administracyjną z załącznika nr 3 do tej ustawy w lp. 3.2b. za naruszenie polegające na „Wykonywaniu przewozu drogowego rzeczy, w przypadku, o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi”. Spełnienie obowiązku przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych będzie badane w ramach postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej na przewoźnika drogowego. Jednocześnie w projekcie ustawy przewiduje się regulację polegającą na dodaniu w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym kary za naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10b ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi lub art. 87 ust. 7 ustawy o transporcie drogowym, w wysokości 1000 zł.

Pilna potrzeba zmiany przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 projektu ustawy) wynika z faktu, iż w myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, z późn. zm.).

Powyższe poświadczenie uprawnia Ośrodek Szkolenia Kierowców do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m.in. 5-letni okres ważności akredytacji (dotychczas akredytacje były bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat.

Tym samym nie jest aktualnie możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych https://rspo.gov.pl/.

Na mocy art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw akredytacje kuratora oświaty przyznane przed dniem wejścia w życie zmienionych przepisów (1 września 2019 r.) zachowały moc do zakończenia kształcenia ustawicznego w danej formie pozaszkolnej, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2020 r.

Następnie na mocy art. 6 ustawy z dnia 19 listopada 2020 r. o zmianie ustawy – Karta Nauczyciela oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 4) w ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw dodano w art. 103 nowy ust. 3.

Powyższa regulacja przesądziła, że akredytacje przyznane przez kuratora oświaty przed dniem 1 września 2017 r. zachowują moc do dnia zakończenia kształcenia ustawicznego w danej formie pozaszkolnej, jednak nie dłużej niż do dnia 31 sierpnia 2021 r.

Następnie art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997, z późn. zm.) przesądził, że przedsiębiorców posiadających w dniu 31 sierpnia 2021 r. poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, posiadające w dniu 31 sierpnia 2021 r. akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, uznaje się za spełniających warunek, o którym mowa w art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, do dnia 31 sierpnia 2024 r.

Projektowany art. 133a przewiduje przedłużenie terminu określonego w art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw do dnia 31 sierpnia 2027 r., tj. o 3 lata.

Powyższe pozwoli na utrzymanie na dotychczasowym poziomie liczby podmiotów uprawnionych do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Zgodnie z projektowanym art. 5 ustawa wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2024 r., z wyjątkiem art. 4, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r.

Wyznaczenie takiego terminu zapewni odpowiednie *vacatio legis* potrzebne do prawidłowego przygotowania systemu SENT oraz dostosowania się przez zagranicznych przewoźników drogowych do nowych obowiązków.

Wejście w życie art. 4 z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 września 2024 r., wynika z terminu określonego w art. 33 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, który upływa z dniem 31 sierpnia 2024.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348 oraz z 2024 r. poz. 757).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.