



Warszawa, dnia 20.01.2025 r.

W/2025/00003/DTR-TR/TMA

Pan Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pisma z 19.12.2024 oraz 03.12.2025 (DTD-2-1.0210.8.2024 w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy -Prawo przewozowe (UD18) przekazujemy następujące uwagi.

1. Uwagi do ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym

W zmianie 1) dot. art. 5c, proponuję się rozszerzenie katalogu dokumentów potwierdzających spełnienie przez przedsiębiorcę ubiegającego się o uzyskanie licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, wymogu dysponowania środkami finansowymi w wysokości 50 000 euro. W opinii ZMPD główne kryterium, które powinno być zastosowane w przypadku dokumentowania zdolności finansowej pośrednika przy przewozach rzeczy to stałe i realne dysponowanie określonym kapitałem, w okresie ważności licencji. W związku z tym proponujemy wykreślenie w art. 5c w ust. 3a w pkt 2 litery a), b) i c), gdyż zaproponowane alternatywne sposoby nie spełniają ww. kryterium. Uważamy, że zabezpieczenie zdolności finansowej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy powinno być zabezpieczane w analogiczny sposób jak działalność transportową, a więc poza sprawozdaniem finansowym, można zaakceptować polisę ubezpieczeniową jednakże pod warunkiem szczegółowego określenia warunków jakie musi spełniać ta polisa. Warunków tych nie spełnia polisa ubezpieczeniowa przedstawiana jako zabezpieczenie zdolności finansowej przy zezwoleniu na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Dlatego postulujemy, aby zakres rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 5c ust 6 ustawy objęło również ubezpieczenie, o którym mowa w art. 7 ust 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Ewentualnym dodatkowym dokumentem potwierdzającym zdolność finansową mogłaby być gwarancja bankowa albo depozyt bankowy, aczkolwiek w tych przypadkach organ wydający licencje na pośrednictwo rzeczy lub zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego powinien być w tych przypadkach beneficjentem tych zabezpieczeń. To ostatnie rozwiązanie było już wcześniej proponowane przez ZMPD. Depozyt byłby ustanawiany w formie gotówkowej na rachunku bankowym. Wpłaty lub zwolnienie środków z depozytu bankowego byłoby możliwe wyłącznie po uzyskaniu zgody organu który wydał licencję na wykonywanie

pośrednictwa, w przypadkach określonych w ustawie (na przykład cofnięcie licencji, zawieszenie prowadzenia działalności, spełnienie wymogu dotyczącego zabezpieczenia finansowego w inny przewidziany w ustawie sposób). Środki z depozytu bankowego podlegałyby egzekucji komorniczej lub administracyjnej.

Pozytywnie oceniamy zaproponowane rozwiązania, które zawarte są w zmianie 3) dotyczące zarządzającego transportem, a w szczególności wprowadzenia ograniczeń w wykonywaniu tych czynności. Stanowi to realizację postulatów ZMPD zgłaszanych wcześniej.

W zmianie 4) dot. dodawanego art. 17c, pozytywnie oceniamy zmiany zaproponowane w ust 1 i 2 tego artykułu, natomiast negatywnie oceniamy zmiany zaproponowane w ust. 3-7. Nie jest jasne w jakim celu zlecający i pośrednik będzie przekazywał przewoźnikowi dokument potwierdzający zlecenie. Nie znajdujemy takiego wyjaśnienia również w treści uzasadnienia do projektu ustawy, które mówi tylko o identyfikacji podmiotów i zwiększeniu uczciwej konkurencji. Dlatego proponujemy wykreślić zmiany zawarte w art. 17c ustęp 3-7 oraz wykreślić odpowiednie zmiany zawarte w zmianie 13) dot. załącznika nr 3 do ustawy.

Ponadto jako konsekwencję powyższej uwagi. proponujemy wykreślić zmianę 11) dot. dla art. 87 pkt a).

W zakresie zmiany 12), dot. wysokości kar pieniężnych za naruszenia związane ze zlecaniem usług przewozowych podmiotom nieuprawnionym, proponujemy ponowne rozważenie wysokości tych kar. Wydaje się, że racjonalnym byłoby, aby łączna wysokość kar przy działalności pośrednictwa przy przewozie rzeczy nie przewyższały wysokości kwoty zabezpieczenia finansowego, gdyż w praktyce wyższe kwoty nie będą wyegzekwowane. Stoimy na stanowisku, że wysokości kar pieniężnych powinny być proporcjonalne do stopnia naruszenia i adekwatne do kar pieniężnych określanych dla przewoźnika drogowego.

2) Uwagi do zmiany ustawy – Prawo przewozowe

W art. 2 w zmianie 4) dot. dodawanych art. 73a-73b, ZMPD od dłuższego czasu stoi na stanowisku, że konieczne jest poszukiwanie rozwiązań które spowodują, że radykalnie zmianie ulegnie problem opóźniania terminu zapłaty za zrealizowane usługi przewozowe oraz problem tzw. wyłudzenia usługi przewozowej, czyli uniknięcia zapłaty za zleconą usługę. Mamy wątpliwości, czy słusznym rozwiązaniem jest ustanowienie prawa do bezwzględnej solidarnej odpowiedzialności wszystkich podmiotów uczestniczących w procesie zlecenia transportowego?. Chodzi o to, aby wyeliminować patologię polegającą na tym, że pierwotny nadawca towaru zapłacił pośrednikowi za wykonany przewóz, natomiast pośrednik nie przekazuje należnych środków finansowych za wykonaną usługę przewoźnikowi.

Ponadto negatywnie oceniamy propozycję wprowadzenia **odpowiedzialności nadawcy, odbiorcy i wszystkich podmiotów pośredniczących za wypłatę należnego wynagrodzenia kierowcy wykonującego przewóz drogowy i za odprowadzenie należnej składki na ubezpieczenie społeczne oraz należnej zaliczki na podatek dochodowy od wynagrodzenia**

kierowcy. To są obowiązki pracodawcy, a nie zleceniodawcy usługi przewozowej, dlatego też proponujemy wykreślenie zmiany zawartej w art. 73b.

3) Uwagi do przepisów przejściowych i końcowych

Pozytywnie oceniamy zapisy zawarte w art. 4 dotyczące skrócenia terminu zapłaty w transakcjach handlowych dla realizacji usług przewozowych w transporcie drogowym. Jednakże proponujemy, aby przepis ten dotyczył wszystkich podmiotów zlecających pośrednio czy bezpośrednio usługę przewozową. Uważamy, że okres obowiązywania tego rozwiązania powinien być wydłużony do 36 miesięcy, bowiem tyle czasu może trwać odbudowywanie rynku i kondycji finansowej przewoźników drogowych po okresie kryzysu.

Pozytywnie oceniamy także zmianę zaproponowaną w art. 5, która zmierza do wprowadzenia czasowego odstępstwa w zakresie wyliczania podstawy wymiaru składki ubezpieczenia społecznego od przychodów kierowców świadczących prace w ruchu międzynarodowym. Proponujemy jednak, aby okres, w którym dolna granica odliczeń od przychodu kierowców w celu ustalenia podstawy wymiaru składki ubezpieczeń społecznych odnosiłaby się do minimalnego wynagrodzenia (o którym mowa w ustawie z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę) **wynosił również 36 miesięcy**, a nie 12 miesięcy, jak zaproponowano w przedłożonym do konsultacji projekcie. Istnieje bowiem pilna i szybka potrzeba wsparcia branży transportu drogowego, która od prawie 2 lat znajduje się w bardzo trudnej sytuacji finansowej.

Z poważaniem

Prezes ZMPD

2 up.  **Piotr Mikiel**
Dyrektor Departamentu Transportu