

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym ma na celu umożliwienie sprawnej realizacji, po dniu 31 grudnia 2010 r., zadań Ministra Infrastruktury z zakresu międzynarodowych przewozów drogowych, dotychczas realizowanych przez gospodarstwo pomocnicze Ministerstwa Infrastruktury – Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM).

Obowiązujące od 1 stycznia 2010 r. przepisy o finansach publicznych – ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1241, z późn. zm.) – przewidują likwidację gospodarstw pomocniczych do końca 2010 r. Gospodarstwem pomocniczym jest działające przy Ministerstwie Infrastruktury Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego, zwane dalej „BOTM”, które wykonuje czynności organizacyjno-techniczne związane z realizacją zadań ministra właściwego do spraw transportu. Niezbędne jest wdrożenie nowych rozwiązań kompetencyjnych pozwalających na przejęcie dotychczasowych zadań, realizowanych z upoważnienia Ministra Infrastruktury przez Dyrektora BOTM.

Działalność BOTM, jako gospodarstwa pomocniczego, ulega zakończeniu na podstawie przepisów projektowanej ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, a zatem będzie konieczne dokonanie tzw. „likwidacji” z wyłączeniem art. 87 ust. 1 i art. 89 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych. Rozwiązania zawarte w art. 2 ust. 2 i 3 projektowanej ustawy są konsekwencją wyłączenia, w art. 5 ust. 1 tego projektu, art. 89 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych. Zgodnie z projektowanymi przepisami Główny Inspektorat Transportu Drogowego – a nie Ministerstwo Infrastruktury, przy którym do dnia 31 grudnia 2010 r. będzie działało gospodarstwo pomocnicze (BOTM) – przejmuje prawa, należności, zobowiązania, aktywa trwałe i inne składniki majątkowe tego gospodarstwa pomocniczego. Ponadto, zgodnie z tymi przepisami, Główny Inspektorat Transportu Drogowego będzie mógł regulować zobowiązania BOTM dotyczące 2010 r. i podlegające sfinansowaniu w 2011 r. ze środków zgromadzonych na rachunku BOTM na dzień 31 grudnia 2010 r., które – po zamknięciu tego rachunku – zostaną przekazane na rachunek pomocniczy GITD. Z dniem

1 stycznia 2011 r. nastąpi sukcesja generalna ogółu praw i obowiązków BOTM na rzecz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Projektowana ustawa stanowi regulację, która dokonuje zmian w zakresie regulacji rynku międzynarodowego transportu drogowego, ponieważ przenosi obecne kompetencje Ministra Infrastruktury w tym zakresie na Głównego Inspektora Transportu Drogowego, zwanego dalej GITD. Jednocześnie dotyczy również struktury Inspekcji Transportu Drogowego, zwanej dalej „ITD”, przejmuje zadania Dyrektora BOTM, wykonywane dotychczas na podstawie ustawy o transporcie drogowym, w zakresie określonym ww. zarządzeniem nr 20 Ministra Infrastruktury z dnia 11 lutego 2008 r.

Za zasadnością takiego rozwiązania przemawiały następujące uwarunkowania (z uwzględnieniem aspektu ekonomicznego):

- brak możliwości wykonywania dotychczasowych zadań przez Ministerstwo Infrastruktury bez wsparcia BOTM;
- brak środków finansowych oraz w konsekwencji tego również akceptacji społecznej dla tworzenia nowego urzędu lub nowej agencji wykonawczej;
- stosunkowo niski koszt przejęcia zadań realizowanych poprzez Dyrektora BOTM przez GITD;
- możliwość wykorzystania terenowych struktur ITD – wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, a także wysoko wykwalifikowanej w sprawach transportu drogowego kadry;
- możliwa integracja istniejących rejestrów informatycznych BOTM i ITD, brak konieczności budowy od podstaw nowej, odrębnej ewidencji teleinformatycznej.

Zasadnicza więc różnica pomiędzy dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym dotyczy organu właściwego w sprawach dotyczących uprawnień w międzynarodowym przewozie drogowym. Organem właściwym w ww. zakresie w aktualnie obowiązującym stanie prawnym jest minister właściwy do spraw transportu. Projektowana regulacja zakłada przekazanie tych kompetencji Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego.

Międzynarodowe przewozy drogowe osób i rzeczy są jedną z podstawowych gałęzi polskiej gospodarki narodowej. Z punktu widzenia gospodarczego wyróżnić można:

- międzynarodowe przewozy drogowe wykonywane przez przedsiębiorcę w celach zarobkowych (zwane międzynarodowym transportem drogowym);

- międzynarodowe przewozy wykonywane pomocniczo w stosunku do głównej działalności gospodarczej (zwane międzynarodowymi przewozami na potrzeby własne);
- inne przewozy.

Natomiast biorąc pod uwagę dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych można wyodrębnić:

- działalność przewozową reglamentowaną lub zgłaszaną:
  - przewozy rzeczy pojazdami (lub zespołami pojazdów) o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 t (transport drogowy i przewóz na potrzeby własne),
  - przewozy osób w celach komercyjnych autobusami (przewozy regularne, regularne specjalne, wahadłowe, okazjonalne i na potrzeby własne) i samochodami osobowymi (przewozy okazjonalne),
- działalność przewozową niereglamentowaną przez państwo:
  - przewozy rzeczy pojazdami o dmc do 3,5 t,
  - przewozy osób pojazdami w celach niekomercyjnych.

Wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego (zarobkowy przewóz drogowy) wymaga posiadania, odpowiednio do rodzaju przewozu i obszaru, na którym wykonywany jest transport:

- licencji na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy (licencja wspólnotowa) wydawanej przez Ministra Infrastruktury;
- licencji na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób (licencja wspólnotowa) wydawanej przez Ministra Infrastruktury;
- licencji na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób pojazdem innym niż autobus lub autokar wydawanej przez Ministra Infrastruktury.

Licencje wydawane są na podstawie kryteriów jakościowych (posiadanie dobrej reputacji, kompetencji zawodowych, zdolności finansowej, dysponowanie pojazdami oraz kierowcami). Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego następuje w drodze decyzji administracyjnej ministra właściwego do spraw transportu.

Niezależnie od wymogu posiadania licencji, na wykonywanie niektórych rodzajów międzynarodowych przewozów drogowych niezbędne jest posiadanie właściwego zezwolenia. Dotyczy to głównie:

- międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy z przekroczeniem granicy Unii Europejskiej;
- międzynarodowych przewozów drogowych osób na liniach regularnych i liniach regularnych specjalnych.

Również wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych na potrzeby własne (niezarobkowy przewóz drogowy) wymaga uzyskania zaświadczenia potwierdzającego ten fakt. Zaświadczenia dla podmiotów wykonujących międzynarodowe niezarobkowe przewozy drogowe osób lub rzeczy wydaje Minister Infrastruktury.

Kompetencje w zakresie wydawania ww. zezwoleń i zaświadczeń posiada Minister Infrastruktury, który upoważnił do wykonywania zadań w zakresie wydawania licencji na międzynarodowy transport drogowy i wydawania odpowiednich zezwoleń Dyrektora BOTM – zarządzenie nr 19 Ministra Infrastruktury z dnia 11 lutego 2008 r. w sprawie funkcjonowania Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 21) oraz zarządzenie nr 20 Ministra Infrastruktury z dnia 11 lutego 2008 r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury do wykonywania niektórych czynności wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym lub z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych (Dz. Urz. MI Nr 4, poz. 22).

Stosownie do ww. zarządzenia Dyrektor BOTM upoważniony jest do:

1. wykonywania czynności związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych w sprawie:
  - 1) licencji na międzynarodowy transport drogowy,
  - 2) zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób,
  - 3) świadectw kierowcy,
  - 4) odmowy wydawania zezwoleń zagranicznych na przewóz osób i rzeczy na warunkach określonych w ustawie i corocznie wydawanym Komunikacie Ministra Infrastruktury w sprawie zasad wydawania zezwoleń zagranicznych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego oraz mając na uwadze podział zezwoleń zagranicznych dokonany przez komisję społeczną, o której mowa w art. 30 ust. 2b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą o transporcie drogowym;

2. wydawania następujących dokumentów:

- 1) formularzy jazdy,
- 2) certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu,
- 3) zaświadczeń na międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne,
- 4) zezwoleń zagranicznych.

Ponadto jest upoważniony do:

- 1) prowadzenia wymiany zagranicznych zezwoleń na międzynarodowy transport drogowy na polskie zezwolenia na międzynarodowy transport drogowy, według kontyngentów uzgodnionych z państwami, które zezwolenia te wydają;
- 2) przekazywania zezwoleń zagranicznych na międzynarodowy transport drogowy polskim organizacjom o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającym międzynarodowych przewoźników drogowych, upoważnionym do ich wydawania na podstawie art. 26 pkt 2 i art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym oraz zawierania z nimi odrębnych porozumień w tym zakresie;
- 3) monitorowania liczby wydawanych zezwoleń zagranicznych, w tym także przez inne podmioty uprawnione do ich wydawania;
- 4) wzywania, w trybie art. 84 ustawy o transporcie drogowym, posiadaczy zaświadczeń na międzynarodowy transport drogowy na potrzeby własne do przedstawiania dokumentów w zakresie zgodności wykonywania międzynarodowych przewozów na potrzeby własne z przepisami ustawy o transporcie drogowym i warunkami udzielonego zaświadczenia;
- 5) prowadzenia rejestru:
  - a) udzielonych licencji na międzynarodowy transport drogowy,
  - b) wydanych zezwoleń zagranicznych,
  - c) wydanych zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób,
  - d) wydanych świadectw kierowcy,
  - e) pojazdów i przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne.

W zakresie opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, jest upoważniony do:

- 1) zawierania porozumień, w szczególności z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje benzynowe, polskimi organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym dotyczących poboru opłat;
- 2) przechowywania i dystrybucji kart opłaty na rzecz podmiotów uprawnionych do pobierania tych opłat;
- 3) prowadzenia szczegółowej ewidencji kart opłaty wydanych podmiotom uprawnionym do pobierania tych opłat oraz kart opłaty zwróconych przez te podmioty jako niewydane przedsiębiorcom lub niewykorzystane w całości lub w części;
- 4) monitorowania liczby i rodzajów wydawanych kart opłaty, w tym także przez inne podmioty uprawnione do pobierania tych opłat.

Dyrektor BOTM przygotowuje również sprawozdania na temat wydanych:

- 1) licencji na międzynarodowy transport drogowy, w tym informacje dotyczące zmiany i przeniesienia uprawnień wynikających z licencji oraz wypisów z licencji;
- 2) zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób oraz wypisów z tych zezwoleń;
- 3) zezwoleń zagranicznych;
- 4) zaświadczeń na międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne;
- 5) kart opłaty oraz możliwości zachowania ciągłości ich dystrybucji;
- 6) świadectw kierowcy;
- 7) formularzy jazdy;
- 8) certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu.

Ww. zadania zostaną na mocy projektowanej ustawy przejęte przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Stosunki społeczne, których dotyczy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, uregulowane są obecnie przepisami prawa krajowego<sup>1)</sup>, unijnego<sup>2)</sup> oraz międzynarodowego<sup>3)</sup>.

- 
- <sup>1)</sup>
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.),
  - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 marca 2009 r. w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu (Dz. U. Nr 54, poz. 443),
  - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2007 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. Nr 235, poz. 1726),
  - rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 5 stycznia 2006 r. w sprawie wzoru zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz wypisu z tego zaświadczenia (Dz. U. Nr 6, poz. 41),
  - rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 marca 2006 r. w sprawie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych (Dz. U. Nr 47, poz. 344),
  - rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie wysokości stawek prowizji od opłat pobieranych w transporcie drogowym oraz sposobu jej pobierania i rozliczania (Dz. U. Nr 58, poz. 406),
  - rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie oraz polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych do pobierania opłat za niektóre czynności administracyjne w międzynarodowym transporcie drogowym (Dz. U. Nr 256, poz. 2153),
  - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2004 r. w sprawie wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych licencji (Dz. U. Nr 153, poz. 1612),
  - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2004 r. w sprawie zezwoleń na wykonywanie krajowych i międzynarodowych przewozów drogowych osób oraz wypisów zezwoleń (Dz. U. Nr 144, poz. 1519),
  - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2002 r. w sprawie upoważnienia polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych do wydawania zezwoleń zagranicznych (Dz. U. Nr 68, poz. 627 oraz z 2003 r. Nr 47, poz. 402).
- <sup>2)</sup>
- rozporządzenie Rady (EWG) nr 56/83 z dnia 16 grudnia 1982 r. dotyczące wykonania Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (ASOR) (Dz. Urz. UE L 10 z dnia 13 stycznia 1983 r., s. 1),
  - rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. UE L 74 z dnia 20 marca 1992 r., s. 1),
  - rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich (Dz. Urz. UE L 95 z dnia 9 kwietnia 1992 r., s. 1),
  - rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w Państwie Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie (Dz. Urz. UE L 279 z dnia 12 listopada 1993 r., s. 1),
  - rozporządzenie Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy (Dz. Urz. UE L 375 z dnia 31 grudnia 1990 r., s. 10),
  - rozporządzenie Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiające warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. UE L 4 z dnia 8 stycznia 1998 r., s. 10),
  - rozporządzenie Komisji (WE) nr 792/94 z dnia 8 kwietnia 1994 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3118/93 do działających na własny rachunek przewoźników drogowego transportu rzeczy (Dz. Urz. UE L 92 z dnia 9 kwietnia 1994 r., s. 13),
  - rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. UE L 268 z dnia 3 października 1992 r., s. 1),
  - Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. UE L 124 z dnia 23 maja 1996 r., s. 1),

Stosownie do przepisów projektowanej ustawy bez zmiany pozostaje, że minister właściwy do spraw transportu jest organem właściwym do prowadzenia, na podstawie umów międzynarodowych, negocjacji i uzgodnień międzynarodowych, dotyczących kontyngentów

- 
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE. L z dnia 14.11.2009 r. 300, s. 51),
  - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. U. UE. L z dnia 14.11.2009 r. 300, s. 72),
  - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE. L z dnia 14.11.2009 r. 300, s. 88).
- <sup>3)</sup>
- umowa w sprawie Międzynarodowych Okazjonalnych Przewozów Pasażerów Autokarami i Autobusami (ASOR), sporządzona w Dublinie dnia 6 maja 1982 r.,
  - umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS) sporządzona w Brukseli dnia 11 grudnia 2000 r. (Dz. U z 2003 r. Nr 114, poz. 1076),
  - umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Ludowej Socjalistycznej Republiki Albanii sporządzona w Tiranie dnia 18 stycznia 1990 r. o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 52 i Nr 48, poz. 732),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białoruś o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Mińsku dnia 20 maja 1992 r. (M.P. z 2001 r. Nr 46, poz. 743),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Chorwacji o międzynarodowych przewozach drogowych osób i ładunków sporządzona w Zagrzebiu dnia 30 września 1994 r. (M.P. z 2001 r. Nr 46, poz. 745),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 20 września 1984 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Iraku w sprawie międzynarodowych przewozów drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 54),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 4 grudnia 1976 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Cesarskim Rządem Iranu o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4 poz. 44),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 30 października 1978 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Haszymidzkiego Królestwa Jordanii o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 50),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 18 grudnia 1969 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 40),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kazachstanu o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Ałmaty dnia 23 maja 1997 r. (M.P. z 2001 r. Nr 46, poz. 749),
  - umowa podpisana w Biszkeku dnia 25 października 2002 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Kirgiskiej o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2004 r. Nr 38, poz. 671),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Macedońskim o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Ochrydzie dnia 5 lutego 1998 r. (M.P. z 2001 r. Nr 46, poz. 755),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Mołdowy o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Kiszyniowie dnia 10 grudnia 1997 r. (M.P. z 2001 r. Nr 46, poz. 757),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych podpisana w Warszawie dnia 30 sierpnia 1996 r. (M.P. z 2005 r. Nr 61, poz. 806),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 15 kwietnia 1978 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Arabskiej Republiki Syryjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 48, z 2004 r. Nr 39, poz. 689),
  - umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Tunezyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Tunisie dnia 24 grudnia 1980 r. (M.P. z 2003 r. Nr 29, poz. 403 i Nr 49, poz. 758),
  - umowa zawarta w Ankarze dnia 9 września 1977 r. między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Turcji o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2003 r. Nr 4, poz. 46 i Nr 40, poz. 583),
  - umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy o międzynarodowych przewozach drogowych sporządzona w Warszawie dnia 18 maja 1992 r. (M.P. z 2002 r. Nr 6, poz. 125),
  - umowa sporządzona w Warszawie dnia 10 lipca 2003 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Uzbekistanu o międzynarodowych przewozach drogowych (M.P. z 2004 r. Nr 23, poz. 400).



zezwoleń na międzynarodowy przewóz drogowy osób i rzeczy. Ponadto bez zmian zostaje, że minister właściwy do spraw transportu jest organem właściwym do prowadzenia w ramach Międzynarodowego Forum Transportowego negocjacji w sprawie zezwoleń wielostronnych EKMT. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi także nadzór nad komisją społeczną do spraw podziału zezwoleń zagranicznych pomiędzy przewoźnikami drogowymi w zakresie podziału zezwoleń zagranicznych, jak również nadzór nad systemem dystrybucji zezwoleń przez organy i podmioty do tego wskazane.

Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji będzie następować w drodze decyzji administracyjnej. Organem właściwym w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji w zakresie transportu w międzynarodowym transporcie drogowym oraz wydania zaświadczenia na międzynarodowy niezarobkowy przewóz drogowy oraz wypisu lub wypisów z zaświadczenia będzie GITD.

Dla usprawnienia procesu dystrybucji formularze jazdy będą wydawać GITD oraz wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego. Również w przypadku zezwoleń zagranicznych, których wykorzystanie uzależnione jest od spełnienia przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, odpowiedni certyfikat potwierdzający ich spełnianie będzie wydawać GITD oraz wojewódzki inspektor transportu drogowego. Należy jednak podkreślić, że z uwagi na konieczność scalenia systemów, w tym teleinformatycznych, GITD i WITD, ustawa wprowadza przepis przejściowy, zgodnie z którym WITD będą realizowały przedmiotowe zadania począwszy od 1 stycznia 2012 r.

GITD będzie organem ustawowo wskazanym do wytwarzania i przekazywania polskich zezwoleń oraz do przyjmowania i dystrybucji zezwoleń zagranicznych w transporcie drogowym rzeczy.

GITD, w drodze decyzji, będzie wydawał, odmawiał wydania, zmieniał lub cofał świadectwo kierowcy, przeprowadzał kontrole wydanych świadectw kierowcy, prowadził rejestr wydanych świadectw kierowcy oraz rejestr pojazdów i przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne.

Opłata za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych będzie mogła być wnoszona w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego i w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego.

GITD, wydając decyzje administracyjne w pierwszej instancji, jest uznawany za ministra w rozumieniu art. 5 § 2 pkt 4 Kodeksu postępowania administracyjnego. Tym samym na mocy art. 127 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego od decyzji GITD przysługiwać będzie wniosek o ponowne rozpatrzenie. Decyzja wydana w wyniku rozpatrzenia ww. wniosku będzie ostateczna w toku instancji i przysługiwać będzie od niej skarga do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

Sprawy wszczęte a niezakończone decyzją ostateczną w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy przejmuje GITD.

Przewiduje się pozostawienie w mocy dokumentów wydanych w międzynarodowym przewozie drogowym przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zmiana art. 46 jest wynikiem konieczności zapewnienia dochodu dla budżetu państwa w wysokości nie mniejszej niż 10 mln zł, przy równoczesnym zagwarantowaniu dochodów na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego. Wskazany w ustawie sposób ułatwia jednostkom pobierającym rozliczenia pobranych środków, z uwagi na to, że dochód z każdej opłaty przypisany będzie do jednego beneficjenta.

Działalność BOTM, jako gospodarstwa pomocniczego, ulegnie zakończeniu na podstawie przepisów projektowanej ustawy, a zatem będzie konieczne dokonanie likwidacji z wyłączeniem art. 89 ust. 1 i ust. 4 ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych. W związku z planowanym na dzień 31 grudnia 2010 r. zakończeniem działalności BOTM wystąpią obowiązki wynikające z przepisów o rachunkowości, polegające na zamknięciu ksiąg rachunkowych i sporządzeniu sprawozdania finansowego. Składniki aktywów trwałych i innych składników majątkowych BOTM przekazane zostaną ex lege do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na podstawie odpowiednich protokołów zdawczo-odbiorczych z dniem 1 stycznia 2011 r. Z dniem 1 stycznia 2011 r. nastąpi sukcesja generalna ogółu praw i obowiązków BOTM na rzecz Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Pracownicy BOTM staną się ex lege z dniem 1 stycznia 2011 r. z mocy przedmiotowej ustawy pracownikami Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Rozwiązanie jest

korzystniejsze dla przejmowanych w ten sposób pracowników, gdyż gwarantuje kontynuację na nie mniej korzystnych warunkach i pewność zatrudnienia pracowników BOTM w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Dla pracowników BOTM zatrudnionych na stanowiskach, których charakter pracy odpowiada stanowiskom urzędniczym oznacza to nawiązanie stosunku pracy na stanowisku urzędniczym, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. Nr 227, poz. 1505, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana ustawa oddziaływać będzie na:

- przedsiębiorców wykonujących zarobkowo międzynarodowy transport drogowy;
- przedsiębiorców i inne podmioty wykonujące międzynarodowe przewozy na potrzeby własne;
- pracowników likwidowanego BOTM, którzy przejdą do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego;
- pracowników ITD, którzy będą wykonywać zadania z zakresu określonego ustawą.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został poddany szerokim konsultacjom społecznym. Projekt został przesłany do:

- 1) Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz;
- 2) Konfederacji Pracodawców Polskich (od 15 czerwca 2010 r. Pracodawcy RP);
- 3) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 4) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 5) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 6) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 7) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- 8) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych;
- 9) Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”;
- 10) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 11) wojewodów.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego zgłosił, iż należy rozważyć możliwość wystąpienia do Ministerstwa Finansów, w sprawie zmiany odpowiednich przepisów ww. ustaw w celu pozostawienia BOTM-u w dotychczasowym kształcie. Ustawa z dnia 28 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1241, z późn. zm.) zrealizowała postulat likwidacji gospodarstw pomocniczych.

Propozycja OZPTD jest sprzeczna z koncepcją zmian w organizacji sektora finansów publicznych, gdyż ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) nie przewiduje dalszego funkcjonowania w sektorze finansów publicznych takiej formy organizacyjno-prawnej. Natomiast w przypadku braku możliwości dalszego utrzymania BOTM OZPTD postuluje utrzymanie realizacji zadań BOTM przez administrację rządową podległą Ministrowi Infrastruktury, a jako rzecz pożądaną utworzenie odrębnego urzędu regulacji transportu drogowego, posiadającego oddziały terenowe (w województwach) lub przekształcenie ITD w taką właśnie instytucję na wzór niemieckiej BAG.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych zgłosiło, iż składało ofertę realizacji tych zadań przez tę organizację. Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. L 124 z 23.05.1996) stanowi jednoznacznie, że decyzje o dopuszczeniu lub odrzuceniu wniosku o dopuszczenie do zawodu przewoźnika transportu drogowego podejmują właściwe władze państw członkowskich (art. 6), zatem proponowane rozwiązanie nie jest możliwe. Należy mieć również na względzie fakt, iż zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji administracyjnej (art. 7 ust. 1). W związku z powyższym, wydawanie decyzji administracyjnych w zakresie ww. licencji przez organizację zrzeszającą przewoźników, a więc przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego, pozostawałoby w sprzeczności z istotą tej czynności, ponieważ decyzje takie byłyby wydawane przez podmiot zrzeszający przedsiębiorców będących adresatami tych decyzji. ZMPD zwróciło uwagę, że łączenie w jednej organizacji funkcji administracyjnych i usługowych wobec przewoźników drogowych wykonywanych dotychczas przez BOTM z funkcjami kontrolnymi sprawowanymi przez ITD rodzi uzasadnione obawy przed potencjalnymi nadużyciami i nadmierną ingerencją w rynek transportowy. Nadrzędnym celem, jaki powinien zostać uwzględniony przy likwidacji BOTM, jest ograniczenie do minimum zmian w funkcjonowaniu obsługi zapewnianej aktualnie przez BOTM przedsiębiorcom wykonującym

międzynarodowy transport drogowy. W państwach członkowskich UE regułą jest łączenie przez organ administracji publicznej zadań kontrolnych z kompetencjami do wydawania uprawnień dla przewoźników drogowych. Tego rodzaju organy o charakterze kontrolno-reglamentacyjnym występują w Austrii, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Francji, a także na Litwie. Dla przykładu w Austrii uprawnienia do wykonywania przewozów drogowych przyznają organy administracji rządowej na szczeblu regionalnym, podobnie przedstawia się kwestia w Wielkiej Brytanii (przy czym centralny organ nadzoruje wykonywanie tych czynności) i w Republice Federalnej Niemiec (tam organem nadzorującym jest odpowiednik GITD), w Hiszpanii i Francji należy to do kompetencji ministrów właściwych do spraw transportu. Zaproponowano utworzenie odrębnej agencji wykonawczej, która przejęłaby zadania BOTM. Koncepcja przejęcia zadań przez agencję wykonawczą z uwagi na dotychczasowe zadania oraz strukturę organizacyjną BOTM nie znajduje uzasadnienia, gdyż BOTM nie wykonuje zadań o charakterze majątkowym, ale o charakterze administracyjno-prawnym związanym z prowadzeniem postępowań administracyjnych w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego wraz ze wskazaniem źródeł finansowania

Zadania, cele, mierniki określone w budżecie zadaniowym Ministra Infrastruktury (część 39 – Transport) nie ulegają zmianie, w związku z likwidacją BOTM i stosownym przeniesieniem zadań i kompetencji w ramach tej części budżetowej. Przejęcie zadań Dyrektora BOTM przez GITD spowoduje konieczność zwiększenia wydatków planowanych w projekcie ustawy budżetowej na 2011 r., w części 39 – Transport, Dział 600, Rozdział 60055, o kwotę 7 001 000 zł (do dnia 31 grudnia 2010 r. koszty BOTM pokrywane są z przychodów własnych, natomiast od dnia 1 stycznia 2011 r. wydatki związane z realizacją przejętych zadań Dyrektora BOTM będą obciążały budżet państwa). Zakłada się, że w następnych latach (2012 – 2013) wydatki związane z przejęciem przez GITD zadań Dyrektora BOTM wyniosą 5 691 000 zł rocznie.

Szczegółowe wydatki na 2011 rok obrazuje poniższa tabela.

WYDATKI GŁÓWNEGO INSPEKTORATU TRANSPORTU DROGOWEGO ZWIĄZANE Z PRZEJĘCIEM BOTM W 2011 r. (w tysiącach złotych)		
1.	Wydatki bieżące	5 691
	w tym:	
	Wynagrodzenia ogółem - 65 etatów	2 541
§4020	- wynagrodzenia osobowe pracowników	2 342
§4040	- dodatkowe wynagrodzenie roczne	199
	Pochodne od wynagrodzeń	513
§4110	- składki na ubezpieczenie społeczne	386
§4120	- składki na Fundusz Pracy	62
§4440	Odpis na ZFŚS	65
	Materiały i energia	618
§4210	- zakup materiałów i wyposażenia	539
§4260	- zakup energii	43
§4740	- zakup materiałów papierniczych do sprzętu drukarskiego i ksero	20
§4750	- zakup akcesoriów komputerowych, w tym programów i licencji	16
	Usługi	1 991
§4270	- zakup usług remontowych	20
§4280	- zakup usług zdrowotnych	26
§4300	- zakup usług pozostałych	789
§4350	- zakup usług dostępu do sieci Internet	20
§4360	- opłaty z tytułu zakupu usług telekomunikacji telefonii komórkowej	25
§4370	- opłaty z tytułu zakupu telekomunikacji telefonii stacjonarnej	40
§4380	- zakup usług obejmujących tłumaczenia	10

	§4400	- opłaty czynszowe za pomieszczenia biurowe	1 000
	§4410	- podróże służbowe krajowe	22
	§4420	- podróże służbowe zagraniczne	22
	§4550	- szkolenia pracowników	17
	Pozostałe wydatki		28
	§4430	- różne opłaty i składki	28
2.	Integracja systemów informatycznych BOTM z Centralą Ewidencji Naruszeń (koszt jednorazowy)		1000
3.	Integracja systemów finansowo-płacowych (koszt jednorazowy)		310
Razem			7 001

W zakresie wydatków bieżących, budżet GITD powinien zostać zwiększony w 2011 r. w stosunku do budżetu BOTM z 2010 r. o kwotę 91 tys. zł. Kwota ta wynika z przeliczeń składek na ubezpieczenia zdrowotne (w BOTM składka na ubezpieczenie wypadkowe wynosi 0,8 % w GITD 0,93 %), a także kosztów związanych z koniecznością zabezpieczenia transportu gotówki do banku (konwoje), paliwo, licencje komputerowe (np. rozszerzenie posiadanego Elektronicznego Obiegu Dokumentów – VDoc o kolejne stanowiska), czy inne wydatki związane z rozszerzeniem systemów informatycznych, wynikające z obowiązku przyjęcia do GITD pracowników BOTM (np. pakiet Lotus Notes, MS Office).

Aktualnie eksploatowany przez BOTM system wspierający proces wydawania zaświadczeń i licencji należy dostosować do nowych warunków organizacyjno-prawnych, jakie będą funkcjonować po przejęciu kompetencji BOTM przez ITD. Docelowym modelem jest decentralizacja dystrybucji części dokumentów, a co za tym idzie konieczność decentralizacji systemu wspierającego ich druk i personalizację. ITD została wyposażona w system wspierający proces kontroli i wystawiania decyzji administracyjnych oraz będący podstawą prowadzonej przez GITD Centralnej Ewidencji Naruszeń. System ten przeznaczony jest do prowadzenia m.in. rejestru kontrolowanych przedsiębiorców, pojazdów i kierowców oraz popełnianych przez nich naruszeń. W sposób naturalny powinien również zawierać informację o posiadanych przez przedsiębiorców licencjach i zezwoleniach, dlatego też konieczne jest docelowe przeniesienie rejestru wydawanych dokumentów do systemu wspierającego Centralną Ewidencję Naruszeń oraz zaimplementowanie w tym systemie odpowiednich mechanizmów wspierających proces



personalizacji i wydawania dokumentów, tak aby zapewnić spójność oraz komplementarność przetwarzanych informacji, co pozwoli na bardziej efektywne ich wykorzystanie. W pierwszym etapie planuje się integrację obu tych systemów w celu zapewnienia dostępności informacji o licencjach i zezwoleniach w systemie wspierającym Centralną Ewidencję Naruszeń. W ramach niezbędnych prac oszacowano następujące pozycje:

- prace analityczne i projektowe – 100 000,00 zł
- licencje na oprogramowanie systemowe oraz aplikacje wspierające analizę danych oraz ich rafinację i transformację – 95 000,00 zł
- sprzęt serwerowy z zapewnieniem redundancji (serwer bazy danych, serwer systemu analitycznego – w sumie 4 serwery lub jeden serwer o dużej mocy obliczeniowej z licencjami na oprogramowanie do wirtualizacji maszyn) – 160 000,00 zł,
- instalacja i konfiguracja infrastruktury sprzętowej – 20 000,00 zł,
- instalacja i konfiguracja warstwy aplikacyjnej – 15 000,00 zł
- prace programistyczne – 470 000,00 zł,
- prace wdrożeniowe – 100 000,00 zł,
- szkolenia i dokumentacja – 40 000,00 zł.

Szacowany koszt programu finansowo-księgowego, kadrowo-płacowego, środków trwałych, kasy to ok. 150 000 zł, integracja programów informatycznych ze sobą 20 000 zł, serwer do obsługi danych finansowo-kadrowo-płacowych koszt od 40 000 zł, silnik bazy danych SQL do obsługi programów od 50 000 zł, wykwalifikowanie pracowników i wdrożenie programów 50 000 zł. – razem: 310 000 zł. Koszt ten został określony z uwagi na konieczność:

- dokupienia odpowiedniej ilości stanowisk pracy do istniejących systemów oraz opracowania dodatkowych nakładek dostosowujących program do rozwiązań narzuconych wymogami prawa dla jednostek budżetowych,
- wprowadzenia systemu informatycznego wspomagającego zarządzanie rozbudowującego się zasobu posiadanych środków trwałych na stanie.

Rozwiązaniem alternatywnym byłaby opcja zakupu zupełnie nowego systemu, który nie będzie posiadał ograniczenia stanowiskowego, a który zastąpi istniejące rozwiązania dotyczące kasy, środków trwałych, systemu kadrowo-płacowego i systemu finansowo-księgowego dla GITD po połączeniu z BOTM. Jednakże jest to koszt co najmniej trzykrotnie przewyższający szacunkowe wyliczenia, które zostały przedstawione powyżej.

Po stronie dochodowej budżetu państwa, przy założeniu powyższego sposobu podziału opłat od wydawanych dokumentów, należy mieć na uwadze kwotę około 10 109 000,00 zł<sup>4)</sup> corocznie. Krajowy Fundusz Drogowy (KFD) zasilany będzie corocznie kwotą ok. 43 mln zł<sup>5)</sup>. Środki w całości będą wpływały na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, skąd środki z opłat określonych w pozycji 1 – 10 poniższej tabeli będą odprowadzane na rachunek bankowy KFD, z którego finansowane są inwestycje drogowe. Kwota środków przewidzianych jako dochód budżetu państwa z nadwyżką pokryje przewidywane wydatki budżetowe związane z przejęciem zadań BOTM przez urząd obsługujący GITD.

Lp.	Rodzaj dokumentu	Obecny stan prawny		Stan prawny od 01.01.2011r.	
		BOTM	KFD	GITD – budżet państwa	KFD
1.	Zezwolenia EKMT	294 084,00	1 806 516,00	0,00	2 100 600,00
2.	Zezwolenia zagr. jednorazowe	1 498 112,00	9 202 688,00	5 350 400,00	5 350 400,00
3.	Formularze jazdy UE	146 750,00	0,00	0,00	146 750,00
4.	Zaświadczenia na potrzeby własne	997 508,00	0,00	0,00	997 508,00
5.	Zezwolenia na przewozy regularne	90 714,68	557 247,32	0,00	647 962,00
6.	Świadectwa kierowcy	22 775,00	0,00	0,00	22 775,00
7.	Certyfikaty	1 061 810,00	0,00	0,00	1 061 810,00
8.	Interbus	63 450,00	0,00	0,00	63 450,00
9.	Karty opłat	193 046,60	1 737 419,40	0,00	1 930 466,00

<sup>4)</sup> Kwota ta obejmuje dochód BOTM oraz polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych („stowarzyszenia”).

<sup>5)</sup> Kwota ta obejmuje kwoty przekazywane przez GITD oraz polskie organizacje o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych („stowarzyszenia”).

10.	Licencje	3 685 291,40	22 638 218,60	0,00	26 323 510,00
		8 053 541,68	35 942 089,32	5 350 400,00	38 645 231,00

Należy przy tym zaznaczyć, że na kwotę 10 109 000,00 zł przekazywaną do budżetu państwa składać się będzie 50 % dochodu uzyskiwanego przez GITD z tytułu zezwoleń jednorazowych zagranicznych (tabela powyżej), jak również dochodu uzyskiwanego przez stowarzyszenia przewoźników z tytułu ww. zezwoleń. Powyższa kwota została obliczona na podstawie uśrednionych dochodów BOTM (z ostatnich trzech lat) oraz organizacji zrzeszających przewoźników, uzyskiwanych z tytułu dystrybucji zezwoleń jednorazowych zagranicznych. Natomiast pozostałe 50 % dochodów uzyskiwanych przez GITD i stowarzyszenia przewoźników z tytułu zezwoleń jednorazowych zagranicznych będzie stanowić dochód KFD. Poniżej opisano podział dochodów uzyskiwanych przez GITD i stowarzyszenia przewoźników z tytułu zezwoleń zagranicznych na część przekazywaną do KFD i do budżetu państwa, co zostanie zapisane w ustawie o transporcie drogowym. Zapisy te będą miały na celu zagwarantowanie dla budżetu państwa odpowiednich wpływów jako rekompensaty wydatków budżetowych związanych z przekazaniem zadań BOTM do GITD.

Podział wpływów z opłat w międzynarodowym transporcie drogowym z tytułu wydania jednorazowego zezwolenia zagranicznego przez upoważnioną do tego polską organizację o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającą międzynarodowych przewoźników drogowych, przedstawia się następująco:

Lp.	Rodzaj dokumentu	Obecny stan prawny		Stan prawny od 01.01.2011r.		
		Stowarzyszenia przewoźników	KFD	Stowarzyszenia przewoźników	GITD – budżet Państwa	KFD
	Zezwolenia zagr. jednorazowe	783 751,00	8 436 849,00	883 586,00	4 755 773,00	4 755 773,00*

\* średnia z lat 2007 – 2009

#### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

## 5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przejęcie części zadań, wykonywanych obecnie przez Dyrektora BOTM z upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego ułatwi przedsiębiorcom wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe dostęp do organów wydających szereg niezbędnych w tym zakresie dokumentów (formularzy jazdy, certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu). Dokumenty te będzie można uzyskać w każdym mieście, stanowiącym siedzibę wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego lub jego oddziału (są to miasta wojewódzkie i szereg innych większych miejscowości na terenie każdego województwa).

## 6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.