

Uzasadnienie

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwany dalej: „projektem ustawy”, ma na celu przede wszystkim uregulowanie zasad zlecania transportu drogowego rzeczy przez podmioty prowadzące m.in. pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Szczególne znaczenie ma bowiem sprawowanie właściwego i efektywnego nadzoru w odniesieniu do działalności podmiotów przekazujących przewoźnikom drogowym zlecenia przewozowe, co pośrednio wpłynie na wzmocnienie uczciwej konkurencji na rynku transportowym w Polsce.

W tym zakresie projektowana ustawa przewiduje szczegółowe określenie obowiązków podmiotów wykonujących inne czynności związane z przewozem drogowym, m.in. poprzez wprowadzenie do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676 i 1843), zwanej dalej: „utd”, pojęcia pośrednictwa przy przewozie rzeczy. W chwili obecnej kwestie te nie są szczegółowo uregulowane poprzez przepisy utd, co powoduje, że zdarzają się nieprawidłowości w tym obszarze transportu drogowego.

W myśl rozwiązań zawartych w projekcie ustawy nie będzie możliwości przekazywania zleceń przewozu drogowego podmiotom posiadającym siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Przy tym projekt ustawy zawiera odstępstwa od wprowadzanego zakazu, wskazując zamknięty katalog przypadków, w których istnieje taka możliwość.

Art. 1 pkt 1 projektu ustawy. Wprowadzana zmiana ma na celu wskazanie, że zezwolenie zagraniczne może być otrzymywane w postaci papierowej lub elektronicznej.

Obecnie obowiązujące przepisy utd nie wskazują, jaką postać ma zezwolenie zagraniczne. W przypadku wielokrotnych zagranicznych zezwoleń wydawanych przez Międzynarodowe Forum Transportu (zezwolenia EKMT), od 1 stycznia 2026 r. mają one postać wyłącznie elektroniczną. Z tego tytułu w definicji zezwolenia zagranicznego proponuje się wskazanie, że dokument ten może mieć postać zarówno papierową jak i elektroniczną.

Uzupełnienie utd art. 4 o pkt 26 ma na celu wprowadzenie do pojęć zawartych w tej ustawie definicji pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Warto wskazać, że dotychczas działalność w zakresie pośrednictwa nie była zdefiniowana, a przepisy utd odnosiły się jedynie do obowiązku posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. W myśl projektowanych przepisów, pośrednictwo przy przewozie rzeczy będzie to działalność gospodarcza polegająca na przekazywaniu zleceń transportu drogowego rzeczy lub zawieraniu umowy transportu drogowego rzeczy, w imieniu nadawcy lub przewoźnika drogowego, wykonującego przewóz drogowy pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej:

- a) 2,5 tony w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy,
- b) 3,5 tony w krajowym transporcie drogowym rzeczy.

Należy wskazać, że zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące

warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, zwane dalej: „rozporządzenia (WE) nr 1071/2009”, obowiązek posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej dotyczy przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony. Natomiast w zakresie przedsiębiorców, którzy wykonują wyłącznie krajowy transport drogowy rzeczy pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony nie występuje obowiązek uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Stąd też w przypadku zdefiniowania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy zastosowano identyczne wymogi, jak przewidziane przepisami unijnymi.

Dodanie pojęcia pośrednictwa przy przewozie rzeczy do przepisów utd pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących objęcia obowiązkiem posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy przez podmioty prowadzące wskazaną działalność gospodarczą. Istotnym będzie, że pośrednictwem przy przewozie rzeczy nie będzie działalność platform handlowych, których rola ogranicza się wyłącznie do udostępniania przestrzeni teleinformatycznej, a nie bezpośredniego zawierania umowy przewozu drogowego, jeżeli nie będą spełniały kryteriów zawartych w dodawanej definicji.

Art. 1 pkt 2 projektu ustawy. Wskazana zmiana ma na celu urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego wymaganego przy ubieganiu się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami utd, licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy udziela się przedsiębiorcy, jeżeli znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 000 euro. W myśl dotychczasowych regulacji prawnych, wymóg sytuacji finansowej potwierdza się rocznym sprawozdaniem finansowym lub dokumentami potwierdzającymi: dysponowanie środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami, posiadanie akcji, udziałów lub innych zbywalnych papierów wartościowych, udzielenie gwarancji lub poręczeń bankowych oraz własność nieruchomości.

W myśl rozwiązań zawartych w projekcie ustawy wymogi w zakresie potwierdzenia wymaganej sytuacji finansowej niezbędnej do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy będą mogły być potwierdzone:

- rocznym sprawozdaniem finansowym potwierdzającym posiadanie kapitału (funduszy) własnych lub
- dokumentami potwierdzającymi:
 - a) własność jednej lub kilku nieruchomości, których wartość bez praw wynikających z wpisów w księdze wieczystej, potwierdzoną wyceną przeprowadzoną przez rzeczoznawcę majątkowego do szacowania nieruchomości,

- b) dokonanie oceny zdolności kredytowej związanej z uzyskaniem kredytu wydanymi na podstawie art. 70a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (Dz. U. z 2026 r. poz. 38, z późn. zm.).

Wprowadzenie powyższych zmian w zakresie poświadczania wymaganej zdolności finansowej do uzyskania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy pozwoli na wykazanie, że przedsiębiorca posiada odpowiednie środki finansowe lub majątek, aby zapewnić stabilność w prowadzonej działalności gospodarczej.

Ponadto projekt przewiduje, że przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy oraz przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu osób musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Wprowadzenie wskazanej regulacji pozwoli uniknięcia sytuacji, że pośrednicy przy przewożeniu rzeczy i pośrednicy przy przewożeniu osób nie dysponują wymaganym zabezpieczeniem finansowym przez cały okres prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze transportu drogowego i przyczyni się do respektowania wskazanego obowiązku.

Jednocześnie w projekcie ustawy do art. 5c utd dodano ust. 6, zgodnie z którym osoba może pełnić funkcję zarządzającego transportem nie więcej niż u trzech przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy. Dotychczas kwestia ta nie była uregulowana przepisami utd, co powodowało, że zarządzający transportem mógł być wyznaczony w kilku lub nawet w kilkudziesięciu podmiotach posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewożenia rzeczy. Warto wskazać, że aspekty prowadzenia pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy nie są uregulowane poprzez przepisy wspólnotowe, stąd też poszczególne państwa mogą regulować zasady dostępu do zawodu pośrednika poprzez regulacje krajowe. Jednocześnie wskazany limit nie będzie się wliczał w limity dotyczące możliwości pełnienia funkcji zarządzającego transportem w przedsiębiorstwach transportu drogowego, o których mowa w art. 7ca utd i art. 4 ust. 2 lit. c rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Wprowadzona zmiana wpłynie pozytywnie na zarządzanie w przedsiębiorstwach prowadzących działalność w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy.

Art. 1 pkt 3 projektu ustawy. Zmiana art. 7a ust. 3 utd przewiduje wprowadzenie wymogu dołączenia do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczeń osób wskazanych w pkt 6 i 9 tego przepisu o nienałożeniu poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej sankcji za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w tym najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku IV do tego rozporządzenia. Dodanie wskazanego obowiązku ma na celu zapewnienie, że na osoby wymienione w art. 7a ust. 3 pkt 6 utd, które nie posiadają polskiego obywatelstwa, nie zostały nałożone sankcje, w przypadku, gdy przepisy przewidują za dane naruszenie innego rodzaju odpowiedzialność. Wymienione oświadczenia mają być składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Mając na uwadze dodawany do utd przepis art. 7ca określający zasady wyznaczania zarządzającego transportem w przedsiębiorstwach transportu drogowego, niezbędne jest również rozszerzenie w art. 7a ust. 3 tej ustawy katalogu dokumentów wymaganych do przedstawienia wraz z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Wskazane oświadczenia pozwolą na identyfikację organom

udzielającym zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego liczbę przedsiębiorstw, w których osoba będzie zarządzała operacjami transportowymi. Zmiana w ust. 6 ma charakter wynikowy.

Art. 1 pkt 4 projektu ustawy. Przepisy utd w pełni nie precyzują zasad wyznaczania zarządzającego transportem, gdyż w tym zakresie stosuje się bezpośrednio przepisy art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Pełnienie funkcji zarządzającego transportem w kilku, a nawet w kilkudziesięciu przedsiębiorstwach transportowych powoduje, że zarządzający transportem może w nienależyty sposób wypełniać swoją funkcję, co przekłada się bezpośrednio na jakość zarządzania przedsiębiorstwami, a przede wszystkim powstaje wątpliwość czy przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania kompetencji zawodowych, który jest warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Ustawodawca unijny daje jednak możliwość doprecyzowania przez państwa członkowskie zasad wyznaczania zarządzającego transportem na podstawie art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Wprowadzenie nowych reguł wyznaczania zarządzającego transportem będzie odpowiadało celowi regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) 1071/2009, jakim jest zapewnienie rzeczywistego, a nie jedynie formalnego, czy wręcz fikcyjnego zarządzania transportem w przedsiębiorstwie.

W tym zakresie, zarządzający transportem, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 będzie mógł kierować operacjami transportowymi nie więcej niż u trzech przewoźników drogowych. Ponadto projekt ustawy przewiduje, że zarządzający transportem wyznaczony zgodnie z art. 7ca ust. 1 nie może zostać dodatkowo wyznaczony zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, czyli na podstawie umowy cywilnej. Wprowadzona zmiana pozytywnie wpłynie na proces zarządzania operacjami transportu drogowego w przedsiębiorstwach transportu drogowego. Warto wskazać, że wprowadzone przepisy nie dotyczą osób pełniących funkcję osoby zarządzającej w przedsiębiorstwach posiadających licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy.

Art. 1 pkt 5 projektu ustawy. Wskazana zmiana ma na celu wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o udzielenie licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy oświadczenia zarządzającego transportem zawierającego informację o przewoźnikach drogowych, u których zarządza operacjami transportowymi. Wprowadzona zmiana wynika, z art. 1 pkt 2 lit. d projektu ustawy (dodanie ust. 6 w art. 5c utd), stanowiącym, że zarządzający transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż u trzech przedsiębiorców posiadających licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewożeniu rzeczy. Wskazane oświadczenie pozwoli organom licencyjnym na weryfikację rzeczywistej liczby przedsiębiorstw, w których uprawnione osoby będą zarządzały operacjami transportowymi. Zmiana w art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy ma charakter wynikowy.

Art. 1 pkt 6 projektu ustawy. Wprowadzona zmiana ma na celu dodanie do utd art. 17c, który wprowadza nowe zasady przekazywania zleceń przewozu w transporcie drogowym rzeczy. Wskazany przepis stanowi, że zabrania się przekazywania zleceń przewozu drogowego lub zawierania umowy przewozu drogowego podmiotom posiadającym siedzibę w państwie innym

niż państwo członkowskie Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Konstrukcja wskazanego przepisu zapewni, że zlecenia przewozowe będą przekazywane podmiotom, które spełniają wymogi przewidziane w obowiązujących przepisach prawnych, zarówno krajowych jak i międzynarodowych. Jednocześnie doprecyzowano, że zakazu, o którym mowa w art. 17c ust. 1 utd nie stosuje się w przypadku wykonywania przewozów przez podmiot posiadający odpowiednie zezwolenia wynikając z prawa międzynarodowego lub umów bilateralnych (zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1 utd, zezwolenie, o którym mowa w art. 29 ust. 1 utd lub wielkokrotne zagraniczne zezwolenie EKMT).

Zgodnie z art. 28 ust. 1 utd, wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagraniczny podmiot niemający siedziby w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu, o ile umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

Zezwolenie wydawane przez Międzynarodowe Forum Transportu, jest dokumentem dopuszczającym do wykonywania nieograniczonej liczby kursów pomiędzy krajami członkowskimi Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT), których przebieg został udokumentowany w odpowiednio wypełnionym karnecie. Zezwolenie jest ważne przez cały rok kalendarzowy. Zezwolenie może posiadać ograniczenia terytorialne (nie można z niego korzystać na terytorium określonego państwa) oraz ograniczenia dotyczące klasy ekologii pojazdów, które mogą korzystać z zezwolenia. Zezwolenie EKMT jest ważne w pojeździe/zespole pojazdów posiadającym ważny certyfikat potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu. Natomiast, zgodnie z art. 29 ust. 1 utd, Główny Inspektor Transportu Drogowego wydaje przewoźnikowi drogowemu zezwolenie na przewóz kabotażowy na terytorium RP.

W dodawanym do utd przepisie art. 17c ust. 2 doprecyzowano natomiast, że przekazywanie zleceń przewozu drogowego rzeczy podmiotom lub zawieranie umowy przewozu drogowego z podmiotami posiadającymi siedzibę w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jest dozwolone, o ile podmioty te posiadają zezwolenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1a lub zezwolenie EKMT, o ile są wymagane albo umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej. Warto wskazać, że jeżeli umowy międzynarodowe nie wprowadzają obowiązku posiadania stosownego zezwolenia, takim przewoźnikom będzie możliwość przekazywania zleceń przewozowych w oparciu o posiadaną licencję wspólnotową.

Dodanie wskazanej regulacji nie wprowadza nowych ograniczeń w zakresie wykonywania przewozów przez przewoźników unijnych jak i z krajów trzecich, a ma na celu jedynie określenie zasad przekazywania zleceń przewozowych m.in. przez pośredników przy przewozie rzeczy. Dzięki temu przekazywane zlecenia będą trafiały do przewoźników uprawnionych do wykonywania danego przewozu drogowego.

Jednocześnie projekt ustawy wprowadza obowiązek weryfikacji powyżej wskazanych dokumentów przed zleceniem przewoźnikowi transportu drogowego, co będzie gwarantowało,

że przewoźnik z chwilą rozpoczęcia transportu drogowego będzie posiadał wszystkie wymagane prawem dokumenty związane z realizowanym przewozem drogowym. Wskazana regulacja wpłynie na zapewnienie uczciwej konkurencji w transporcie drogowym.

Art. 1 pkt 7 projektu ustawy. Zmiana wprowadzona ma charakter porządkowy.

Art. 1 pkt 8 projektu ustawy. Zmiana polega na uchyleniu art. 29a utd, który dotyczy wykonywania przewozów kabotażowych rzeczy na terytorium RP bez zezwolenia na podstawie umowy międzynarodowej. Warto wskazać, że w chwili obecnej zawarte przez RP umowy międzynarodowe nie przewidują możliwości wykonywania przewozów kabotażowych bez uzyskania stosownego zezwolenia. Natomiast przepisy rozporządzenia z dnia 21 października 2009 r. Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych jasno doprecyzowały zasady i okres wykonywania przewozów kabotażowych przez przewoźników unijnych. Warto również wskazać, że międzynarodowa umowa handlowa Unia Europejska - Zjednoczone Królestwo m.in. reguluje wzajemny dostęp przewoźników do kabotażu i w ramach tych przepisów nie przewiduje się uzyskiwania w RP odrębnego zezwolenia przez brytyjskich przewoźników. Stąd też powielanie wskazanych regulacji w przepisach utd nie jest zasadne.

Art. 1 pkt 9 projektu ustawy. Wskazany przepis zmienia delegację zawartą w art. 34a ust. 2 utd wskazując, iż minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu, maksymalną moc silnika oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.

W celu dostosowania do aktualnych realiów rynkowych spraw dotyczących zwrotu kosztów używania samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy w celu realizacji przez pracownika czynności służbowych pojazdami elektrycznymi i hybrydowymi proponuje się zmianę brzmienia art. 34a ust. 2 utd w zakresie, który upoważnia ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu ww. kosztów. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie możliwości zwrotu pracownikom kosztów używania do celów służbowych samochodów prywatnych z napędem elektrycznym lub hybrydowym, a także napędzanych wodorem, czy też zasilanych innymi alternatywnymi źródłami energii.

Ponadto w art. 34a dodano nowy ust. 1a stanowiący uzupełnienie ustawowych przepisów materialnych dotyczących przysługującego pracownikowi zwrotu kosztów związanych z używaniem pojazdów prywatnych do celów służbowych, w celu doprecyzowania na jakiej podstawie pracownikowi przysługuje taki zwrot kosztów. Natomiast nowy ust. 1b stanowi, że podstawą zwrotu kosztów jest złożenie przez pracownika pisemnego oświadczenia o używaniu przez niego pojazdu do celów służbowych w danym miesiącu. Jednocześnie określono dane, jakie powinno zawierać przedmiotowe oświadczenie.

Art. 1 pkt 10 projektu ustawy. Zmiana realizuje wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w połączonych sprawach C-541/20 do C-555/20. We wspomnianym powyżej wyroku Trybunał stwierdził nieważność art. 1 pkt 3 rozporządzenia (UE) 2020/1055 w zakresie, w jakim dodaje on ust. 1

lit. b do art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Uwzględniając jeden z zarzutów podniesionych przez Rzeczpospolitą Polską w skardze w sprawie C-554/20 Trybunał stwierdził nieważność przepisu zobowiązującego przewoźników do organizowania przewozów flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia. Powyższe wiąże się z koniecznością wprowadzenia stosowanych zmian w utd. W konsekwencji ww. wyroku i w celu jego właściwej realizacji należy zatem m.in. uchylić lit. i w art. 55 ust. 1 pkt 7 utd, stanowiącą, że inspektor Inspekcji Transportu Drogowego wykonując zadania, o których mowa w art. 50 utd, ma prawo do żądania okazywania i badania dokumentów zawierających informacje na temat organizowania przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do bazy eksploatacyjnej nie później niż w terminie ośmiu tygodni od dnia opuszczenia państwa, w którym znajduje się jego siedziba.

Ponadto zmiana w art. 55 ust. 1c ma na celu poszerzenie uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego poprzez nadanie uprawnień kontrolnych względem przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Wprowadzona zmiana wynika z dodanych poprzez projekt ustawy nowych obowiązków dla pośredników przy przewozie rzeczy.

Art. 1 pkt 11-14 projektu ustawy. Zmiany mają na celu upublicznienie informacji dotyczących podmiotów prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy w Polsce, przez wprowadzenie nowej ewidencji przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy - w ramach prowadzonego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego. W dodawanym w art. 82h nowym ustępie 3a określono zakres danych gromadzonych w nowej ewidencji. Zmiany w art. 82i w ust. 1 w nowym pkt 4 określają 7-dniowy termin jaki mają właściwe organy (starostowie/prezydenci miast/Prezydent m. st. Warszawy) na przekazanie informacji o udzieleniu, zmianie albo cofnięciu licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy oraz sposób przekazania danych. Wprowadzenie powyżej opisanych obowiązków ma ułatwić m.in. przewoźnikom drogowym szybkie sprawdzenie, czy dany podmiot, w tym przypadku pośrednik przy przewozie rzeczy, posiada wymagane uprawnienia do prowadzenia tego rodzaju działalności gospodarczej. Przepis ten także wpisuje się proces cyfryzacji transportu drogowego.

Art. 1 pkt 15 projektu ustawy. Dodany w art. 87 ust. 9 utd nakłada na kierowcę obowiązek posiadania przy sobie i okazania na żądanie uprawnionego organu kontroli dokumentów, których posiadanie w pojeździe wymagane jest przepisami określonymi w art. 4 pkt 22 ustawy o transporcie drogowym, inne niż wymienione w ust. 1, 1b, 2 i 4. Ponadto wprowadzona regulacja przewiduje, że w przypadku, gdy podczas kontroli drogowej kierowca okaże dokument związany z przewożonym ładunkiem (list przewozowy) w postaci elektronicznej, jest obowiązany do udostępnienia tego dokumentu, na żądanie kontrolującego, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w trakcie kontroli, np. poprzez wysłanie dokumentu na adres poczty elektronicznej organu kontrolnego. Wprowadzona zmiana wynika z umożliwienia stosowania listu przewozowego w postaci elektronicznej.

Art. 1 pkt 16 projektu ustawy. Zmiana art. 92a ust. 11 utd polega na dodaniu pkt 9 i objęciu odpowiedzialnością za naruszenia obowiązków lub warunków przewozu także przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Wprowadzona zmiana

wynika z dodanych poprzez projekt ustawy nowych obowiązków dla pośredników przy przewozie rzeczy.

Zmiana w części wspólnej ust. 11 ma na celu wprowadzenie do odpowiedzialności innych podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, przesłanki, zgodnie z którą podmioty te ponoszą odpowiedzialność za wykonywanie przewozu drogowego z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, jeżeli okoliczności sprawy i dowody jednoznacznie wskazują, że mieli wpływ lub godzili się na powstanie naruszenia.

Art. 1 pkt 17 projektu ustawy. Zmiany określone w art. 1 pkt 18 projektu ustawy dostosowują oraz uzupełniają taryfikator kar pieniężnych zawartych w załączniku nr 3 do ustawy odnoszących się do naruszenia przepisów o zleceniu transportu drogowego rzeczy oraz przewozów kabotażowych nieuprawnionemu podmiotowi. Wskazane kary wynikają z dodania do utd przepisu art. 17c. W tym zakresie podwyższono sankcję w postaci kary pieniężnej zawartej w załączniku nr 3 utd w lp. 1. pkt 1.14 (zlecenie przewozu drogowego podmiotowi nieposiadającemu uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego, w szczególności uprawnień wymaganych odpowiednio do rodzaju wykonywanego przewozu) z 10 000 złotych do 12 000 złotych.

Jednocześnie poprzez projekt ustawy zostanie wprowadzona sankcja za przekazanie przez podmiot realizujący przekazane zlecenie przewozu drogowego rzeczy niezgodnych ze stanem faktycznym, przerobionych lub podrobionych dokumentów niezbędnych do weryfikacji, o której mowa w dodawanym do utd art. 17c ust. 3.

W związku z realizacją wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w połączonych sprawach C-541/20 do C-555/20 uchyla się karę przewidzianą w lp. 1 pkt 1.18 załącznika nr 3 do utd za naruszenie wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie organizacji przewozów flotą pojazdów w sposób, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

Art. 2 pkt 1 projektu ustawy. Zmiany polegające na dodaniu w art. 38 ust. 3 do ustawy – Prawo przewozowe zakładają wprowadzenie możliwości, aby list przewozowy mógł mieć formę pisemną i był wystawiany w postaci papierowej lub postaci elektronicznej. Jest to odpowiedź na postulaty branży przewozowej w zakresie umożliwienia stosowania dokumentów przewozowych w postaci elektronicznej i stanowić będzie ułatwienie dla podmiotów zaangażowanych w proces przewozu drogowego.

Art. 2 pkt 2 projektu ustawy. Wskazana zmiana wynika z wprowadzenia możliwości stosowania listu przewozowego w postaci elektronicznej. W związku z tym, jeżeli strony umowy zdecydują się na skorzystanie właśnie z tej postaci, niezbędne jest dokonanie zmian polegających na umożliwieniu dostępu do listu przewozowego sporządzonego w tej właśnie postaci. Wprowadzenie możliwości stosowania listu przewozowego w postaci papierowej lub elektronicznej ułatwi obieg dokumentów przewozowych pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w dany przewóz drogowy.

Art. 2 pkt 3 projektu ustawy. Zmiana brzmienia w art. 55a ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo przewozowe. W tym miejscu należy wskazać, że zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V wydawane jest na podstawie przepisów w art. 64 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.). Przepisy w art. 64d ust. 6-8 tej ustawy umożliwiają organowi wydającemu zezwolenia

określenie zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu. Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ponosi podmiot wykonujący ten przejazd. Do kosztów przystosowania odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego zalicza się koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług lub robót, wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego w tym koszty:

- wykonania niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
- czasowego usunięcia ograniczeń skrajni drogowej;
- wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu pojazdu;
- dokonania geometrycznych korekt trasy przejazdu lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
- budowy lub dostosowania lokalnych objazdów występujących na trasie przejazdu pojazdu;
- wykonania prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi;
- dokonania zmian w organizacji ruchu lub przywrócenia jej stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.

Wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii V nie jest zależne od uzyskania zlecenia przewozowego na ten przejazd. Zauważyć należy, iż charakter zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych i brzmienie przepisu w art. 55a ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo przewozowe, iż „zabrania się nadawcy zlecenia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz”, powoduje uzależnienie otrzymania zlecenia od wcześniejszego uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Obecna konstrukcja przepisu w art. 55 a ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo przewozowe powoduje ponoszenie wysokich kosztów (np. uzgadniania trasy, wykonania ekspertyz mostowych) przez przewoźników i nie daje tym samym gwarancji dostania zlecenia na taki przejazd. W związku z tym, doprecyzowano przepis, że zabrania się nadawcy dopuszczenia do rozpoczęcia przewozu drogowego przesyłki towarowej pojazdem nienormatywnym bez wymaganego zezwolenia na taki przewóz.

Art. 3 projektu ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889). Wprowadza się zmianę, która zwalnia z opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania pojazdy napędzane wodorem. Propozycja ta rozszerza katalog pojazdów zwolnionych ze wskazanych opłat i jest instrumentem wsparcia dla rozwoju rynku pojazdów ekologicznych. W ocenie projektodawcy projektowana regulacja może stanowić zachętę do szerszego wykorzystywania pojazdów napędzanych wodorem.

Art. 4 oraz art. 5 projektu ustawy zmieniają odpowiednio ustawę o podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT) oraz ustawę o podatku dochodowym od osób prawnych (CIT). Ustawy te wyłączają z kosztów uzyskania przychodów wydatki ponoszone na rzecz pracownika, jeżeli w określonych przypadkach przekraczają kwotę ustaloną przy zastosowaniu stawek za jeden kilometr przebiegu pojazdu, określonych w odrębnych przepisach wydanych przez właściwego ministra. Przy czym, obie ustawy przez stawkę za jeden kilometr przebiegu pojazdu (art. 23 ust.

4 PIT; art. 16 ust. 4 CIT), rozumieją stawkę określoną dla samochodów osobowych, uwzględniającą odpowiednio pojemność silnika. W związku z tym, że projekt posługuje się pojęciem „moc silnika”, uzasadniona jest zmiana przepisów ustawy PIT oraz ustawy CIT, która uwzględni zmienioną terminologię. Zmiany te mają charakter wynikowy w związku ze zmianą wprowadzaną w art. 1 pkt 9 projektu ustawy.

Art. 6 projektu ustawy zmienia przepis art. 26g pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220, z późn. zm.). Propozycja polega na zwiększeniu z 60 euro do 90 euro równowartości kwoty, za każdy dzień pobytu za granicą, kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, które nie wchodzi w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 350, z późn. zm.). Podwyższenie kwoty zwolnienia nie wpłynie na wysokość wynagrodzenia jaki otrzymują kierowcy ani na wysokość innych świadczeń socjalnych. Ten przepis szczególnie zakłada bowiem zastrzeżenie, że tak ustalony miesięczny przychód kierowców stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia. Prognozowane przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej na 2026 rok wynosi 9420 zł. Jest to wzrost o około 8,6% względem prognoz na 2025 rok (8673 zł). Wzrost ten wynika z dobrej koniunktury, presji płacowej oraz przewidywanej inflacji. Jednocześnie podwyższona kwota zwolnienia pozwoli firmom transportowym na zachowanie stabilności finansowej i utrzymania na tym samym poziomie kosztów pracowniczych bez uszczerbku dla przyszłych świadczeń socjalnych i emerytalnych kierowców.

Według szacunków, zwiększenie kwoty zwolnienia nie wpłynie w sposób zasadniczy na wysokość wpływów do Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (FUS). Koszty pracownicze, w tym ZUS, stanowią przeszło 25% kosztów prowadzenia działalności transportowej. W związku z licznymi apelami przedstawicieli organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych w sprawie podjęcia pilnych działań mogących stanowić realną pomoc dla branży w obniżeniu kosztów pracy polskich przewoźników, co ma istotne znaczenie w trudnej sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz przy istniejącej presji konkurencyjnej ze strony m.in. przewoźników z Ukrainy, została opracowana niniejsza propozycja rozwiązań prawnych.

Powyższe podniesienie kwoty zwolnienia nie stanowi pomocy de minimis w rozumieniu przepisów rozporządzenia Komisji (UE) 2023/2831 z dnia 13 grudnia 2023 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 2023/2831 z 15.12.2023). Powyższe rozwiązanie polegające na możliwości braku zaliczania do przychodu stanowiącego podstawę do oskładkowania równowartości kwoty, obecnie 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, jest rozwiązaniem systemowym dedykowanym kierowcom w ruchu międzynarodowym. Na podobnych zasadach rozliczani są pracownicy zatrudnieni u polskiego pracodawcy wykonujący pracę poza granicami RP. Dla tych osób do podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne nie wlicza się kwoty stanowiącej równowartość diety przewidzianej dla państwa, w którym pracownik pracuje,

zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Rodziny Pracy i Polityki Społecznej, za każdy dzień jego pobytu w tym kraju w celu wykonywania pracy.

W celu ułatwienia rozliczania wynagrodzeń kierowców, przepisem szczególnym w ustawie o czasie pracy kierowców wprowadzono zryczałtowaną kwotę odliczenia.

Zgodnie z wytycznymi Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) (<https://www.zus.pl/firmy/ulgi/umorzenia/pomoc-publiczna>), pomoc publiczna jest to pomoc udzielana przedsiębiorcy przez państwo.

ZUS może udzielać pomocy publicznej w formie:

- rozłożenia na raty należności z tytułu składek,
- odroczenia terminu płatności składek,
- umorzenia należności z tytułu składek.

Art. 7 projektu ustawy wprowadza zmiany w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768).

Ww. ustawa uchyliła przepisy art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na podstawie których wydano odpowiednio:

- 1) rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.);
- 2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

Jednocześnie w tym samym art. 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dodano ust. 3a obligujący ministra właściwego do spraw transportu do wydania w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej rozporządzenia określającego: wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym, wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym.

W myśl art. 27 ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym miały zachować moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a tej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. i mogły być w tym czasie zmieniane.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace nad wydaniem nowych aktów wykonawczych, jednak z uwagi na zasadę dyskontynuacji prace te zostały przerwane.

Ponownie do prac przystąpiono w 2024 r. Na zlecenie resortu infrastruktury konsorcjum, któremu przewodniczy Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, opracowuje analizę warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednak, m.in. w związku z istotnymi zmianami organizacyjnymi w resorcie infrastruktury, nie jest możliwe wydanie nowych regulacji o tak wysokim stopniu skomplikowania i szerokim zakresie oddziaływania (uczestnicy ruchu drogowego, producenci i dystrybutorzy znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, organy zarządzające ruchem i sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem, odpowiednie służby, w tym m. in. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa itd.) w pierwotnie wskazanym terminie.

Dlatego proponuje się określenie tego terminu na 31 grudnia 2028 r. Należy w tym miejscu podkreślić, że jest to termin graniczny, co nie oznacza, że nowe przepisy nie zostaną wydane wcześniej. Jednak, przede wszystkim ze względu na szeroki zakres konsultacji społecznych projektu rozporządzenia, istnieje realne ryzyko, że proces ten będzie długotrwały.

Art. 8 projektu ustawy. Przepis ma charakter epizodyczny. W myśl projektowanych regulacji, w drodze odstępstwa od przepisów ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1790), w okresie 12 miesięcy, termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, wyniesie 35 dni. Czasowe skrócenie ustawowych i umownych terminów płatności za wykonaną usługę przewozu drogowego korzystnie wpłynie na przewoźników drogowych i pozwoli im zachować płynność finansową.

Art. 9 projektu ustawy. Projektowana regulacja ma charakter przepisu przejściowego. Zgodnie z projektowanym przepisem, do spraw dotyczących naruszeń lub warunków przewozu drogowego przez podmioty wykonujący m.in. pośrednictwo przy przewozie rzeczy, powstałych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 10 projektu ustawy. Projektowany przepis ma charakter przepisu przejściowego i określa 18 miesięczny termin na przekazanie przez starostów Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacji dotyczących udzielonych i ważnych licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy – w celu ich uwzględnienia w nowej ewidencji prowadzonej w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Art. 11 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu nałożenie obowiązku na przewoźnika drogowego do przedłożenia w terminie do dnia 31 grudnia 2027 r. organowi, który udzielił mu zezwolenia na wykonywanie przewoźnika drogowego dokumentu

potwierdzającego wyznaczenie zarządzającego transportem zgodnie z art. 7ca ustawy zmienianej w art. 1, dodanym niniejszą ustawą.

Art. 12 projektu ustawy. Wskazany przepis określa termin ważności przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym tj. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. poz. 271, z późn. zm.), tj. do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 13 projektu ustawy. Przepis przejściowy ma na celu zobowiązanie pośredników przy przewozie osób do dostosowania się do nowych wymogów związanych z potwierdzaniem wymaganej zdolności finansowej. W związku z tym określono procedurę związaną z postępowaniem pośredników jak i organów licencyjnych w związku z wprowadzoną zmianą w tym zakresie.

Art. 14 projektu ustawy. Wskazany przepis przejściowy ma na celu wskazanie, że skrócony termin zapłaty świadczenia pieniężnego za wykonanie usługi w transakcji handlowej, polegającej na odpłatnym, drogowym przewozie rzeczy, stosuje się do transakcji handlowych, zawartych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 15 projektu ustawy. Dotyczy terminu wejścia w życie wskazanej ustawy. Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 11-14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.;
- 3) art. 1 pkt 10 lit. a i pkt 17 lit. c, art. 7, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

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 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408).

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 2025 r. poz. 677) 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.