

Marta Kadłubek
Politechnika Częstochowska

Analiza uwarunkowań prawnych sektora zarobkowego transportu samochodowego ładunków w Polsce

Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności (PKD)¹, przedsiębiorstwem transportowym nazwać można „każdą zorganizowaną postać podażowej strony rynku usług przemieszczania, charakteryzującą się osobliwą nazwą i dającą się identyfikować specyficznym produktem, nazywanym usługą transportową”.

Według Głównego Urzędu Statystycznego² „transport samochodowy zarobkowy obejmuje usługi świadczone odpłatnie przez podmioty, w których transport samochodowy stanowi podstawową działalność gospodarczą” oraz od 2003 roku w zakresie przewozów ładunków transport samochodowy zarobkowy obejmuje również usługi wykonywane odpłatnie przez podmioty prowadzące podstawową działalność gospodarczą inną niż transport samochodowy.

Przedsiębiorstwo zarobkowego transportu samochodowego ładunków określane bywa mianem „przewoźnika drogowego”, który to termin objaśnia w art. 3 pkt 15 ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku³ jako „przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego”.

Uwarunkowania prawne działalności transportowej przedsiębiorstw stanowią zbiór norm odnoszących się do zasad ogólnych prowadzenia działalności gospodarczej związanych z wyborem form własności, formy organizacyjno – prawnej czy opodatkowania, jak i norm odnoszących się wyłącznie do konkretnych gałęzi i rodzajów transportu.

Kategorie przedsiębiorstw ze względu na ich wielkość, z przyjęciem jako kryteriów różnicujących liczbę zatrudnionych i wielkość obrotów w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych, reguluje ustawa o swobodzie działalności gospodarczej z dn. 2 lipca 2004 roku Zgodnie z zaleceniem Komisji Unii Europejskiej Nr 96/280/WE z dnia 3 kwietnia 1996 roku w sprawie warunków funkcjonowania przedsiębiorstw, ustawa m.in. definiuje mikroprzedsiębiorcę czy też małego i średniego przedsiębiorcę, także w odniesieniu do działalności transportowej.

Ewolucja uwarunkowań prawnych funkcjonowania przedsiębiorstw zarobkowego transportu samochodowego ładunków w Polsce

Od początku lat 90. XX wieku, w Polsce dokonuje się ewolucja uwarunkowań dotyczących wszystkich aspektów wykonywania transportu drogowego, w tym także zarobkowego transportu samochodowego ładunków, zarówno w kierunku dostosowania do wymogów gospodarki rynkowej, jak i rozwiązań stosowanych w tym zakresie w Unii Europejskiej (UE). Wyróżnić można kilka okresów rozwoju koncepcji nowego systemu transportowego, znacząco przyspieszonego i pogłębionego w ostatnich kilku latach, skrótowo wskazanych poniżej.

• Lata 1989 – 1991

Ustawa o działalności gospodarczej z dn. 23 grudnia 1988 roku⁴, która weszła w życie 1 stycznia 1989 roku oraz ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych z dn. 13 lipca 1990 roku⁵, usunęły uprzednie bariery wejścia i wyjścia na rynki produkcji towarów i usług, w tym świadczenie usług transportu samochodowego ładunków, po zgłoszeniu do ewidencji działalności gospodarczej.

Dnia 1 listopada 1989 roku decyzją Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM) uchylona została Taryfa Towarowa Transportu Samochodowego i Spedycji oraz dopuszczono wolne kształtowanie stawek przewozowych pomiędzy stronami kontraktu.

¹ PKD wprowadzona została z dniem 01.01.2008 r. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24.12.2007 r. (Dz.U. Nr 251, poz. 1885, z dnia 31.12.2007 r.).

² GUS: *Rocznik Statystyczny 2010*, Warszawa 2011.

³ Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

⁴ Dz. U. Nr 41, poz. 342 z późn. zm.

⁵ Dz. U. Nr 51, poz. 298 z późn. zm.

•Lata 1992 – 1997

Od marca 1992 r. obowiązywała ustawa o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z dnia 26 lipca 1991 roku⁶, regulująca warunki wykonywania przez krajowe przedsiębiorstwa międzynarodowych przewozów drogowych zarobkowych i niezarobkowych, a także zasady wykonywania przewozów międzynarodowych przez przedsiębiorstwa zagraniczne. Ustawa znacznie usztywniła bariery wejścia na ten segment rynku, wprowadzając koncesjonowanie międzynarodowych przewozów drogowych w Polsce⁷. Koncesje przydzielane były w drodze decyzji administracyjnej przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej na konkretny pojazd, nie przedsiębiorstwo, po spełnieniu przez przewoźnika wymagań określonych ustawą, do których należało między innymi udokumentowanie praktyki w przewozach oraz gwarancji finansowych.

•Lata 1998 – 2001

Z uwagi na problem reglamentacji deficytowych zezwoleń na wjazd do innych krajów, MTiGM wprowadziło od 1 stycznia 1998 roku kontyngentowanie koncesji, które w praktyce zakazywało wydawania nowych. Oznaczało to radykalną regulację o charakterze restrykcji, ograniczającą dostęp do rynku transportowego.

W ówczesnie obowiązującym prawie brak było natomiast regulacji, które określałyby zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, jak również warunków dostępu do rynku. Koniecznym było również uchwalenie w prawie polskim uregulowań zawartych w przepisach UE w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz kwalifikacji zawodowych kierowcy wykonującego transport drogowy, jak również przepisów regulujących dostęp do rynku. Ponadto ustawa o działalności gospodarczej z dnia 19 listopada 1999 roku⁸ wymusiła zastąpienie dotychczas obowiązującego systemu koncesjonowania systemem licencyjnym. Regulacje w powyższym zakresie wprowadzono w drodze wydania ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku⁹.

•Lata 2002 – 30 kwietnia 2004

Z dniem 1 stycznia 2002 roku weszła w życie fundamentalna dla polskiego transportu ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku¹⁰. Prawo o transporcie drogowym w sposób kompleksowy i jednorodny reguluje stosunki ekonomiczne i stosunki pracy w sektorze, określając zasady dostępu do zawodu oraz dostępu do rynków samochodowych, warunki uzyskiwania zezwoleń na przewozy międzynarodowe i tranzytowe, procedury uzyskiwania kwalifikacji zawodowych, zasady kontroli działalności przedsiębiorców samochodowych (status Inspekcji Transportu Drogowego), rozwiązywanie kryzysu na rynku samochodowym oraz wysokość licznych opłat i kar za lekceważenie zasad ustawowych¹¹.

Antycypując akcesję Polski do Unii Europejskiej, ustawa ta w pełni nawiązała do treści dyrektywy Rady 96/26/WE z dn. 29 kwietnia 1996 roku¹², zmodyfikowanej dyrektywą Rady 98/76/WE z dnia 1 października 1998 roku¹³. Po licznych nowelizacjach, ustawa odpowiada obowiązującym regulacjom prawnym UE i wprowadza ład na polskim rynku przewozów samochodowych wykonywanych między innymi pojazdami do przewozu ładunków o ładowności powyżej 3,5 t.

Prawo o transporcie drogowym reguluje zasady, według których podejmowany i wykonywany jest w Polsce¹⁴:

- krajowy transport drogowy – rozumiany jako działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, przy czym jazda pojazdu odbywa się wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej
- międzynarodowy transport drogowy - rozumiany jako działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, przy czym jazda pojazdu odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej
- niezarobkowy transport drogowy krajowy i międzynarodowy.

⁶ Dz. U. Nr 75, poz. 332 z późn. zm.

⁷ Bentkowska-Senator K., Kordel Z.: *Polski transport samochodowy ładunków*, Wyd. KODEKS, Bydgoszcz 2007, s. 23.

⁸ Dz. U. Nr 101, poz. 1178 z późn. zm.

⁹ Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Burnewicz J., *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, WKiŁ, Warszawa 2005, s. 212.

¹² Dz. Urz. L 124 z 23 maja 1996 r.

¹³ Dz. U. L 277 z 14 października 1998 r.

¹⁴ art. 4, Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

Podjęcie i wykonywanie zarobkowego transportu drogowego (krajowego i międzynarodowego) wymaga uzyskania odpowiedniej licencji (która w przewozach międzynarodowych zastąpiła poprzednią koncesję), udzielanej na wniosek przedsiębiorcy na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat¹⁵. Obecnie jest to licencja wspólnotowa, uprawniająca do wykonywania przewozów na terenie UE. Udzielenie licencji przez właściwe organy administracji państwowej uzależnione zostało od konkretnych kryteriów jakościowych, dotyczących kompetencji zawodowych, dobrej reputacji oraz odpowiedniej kondycji finansowej przedsiębiorcy, a mianowicie¹⁶:

- członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy osoby prowadzące działalność gospodarczą, spełniają wymogi dobrej reputacji, czyli nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za określone przestępstwa umyślne lub nie zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego na podstawie odrębnych przepisów
- przynajmniej jedna z osób zarządzających przedsiębiorstwem legitymuje się certyfikatem kompetencji zawodowych
- przedsiębiorca posiada zabezpieczenie potwierdzone dostępnymi środkami finansowymi, majątkiem lub ostatnim bilansem rocznym przedsiębiorstwa w wysokości 9 000 euro na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego i 5 000 euro na każdy następny pojazd samochodowy
- przedsiębiorca wykonujący przewozy i zatrudnieni przez niego kierowcy mają świadectwa kwalifikacji określone przepisami prawa o ruchu drogowym oraz nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za określone przestępstwa umyślne
- podmiot ubiegający się o licencję posiada tytuł prawny do dysponowania pojazdem samochodowym spełniającym wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którym transport drogowy ma być wykonywany.

Wspomniany certyfikat kompetencji zawodowych przewoźników drogowych jest dokumentem potwierdzającym posiadanie przez przedsiębiorcę kwalifikacji niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Uzyskanie certyfikatu wymaga wykazania się wiedzą lub praktyką niezbędną do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, której sprawdzianem jest egzamin pisemny zdany przed komisją egzaminacyjną¹⁷. Rozporządzenie wykonawcze do ustawy o transporcie drogowym z dnia 8 października 2003 roku¹⁸ w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym określa zakres zagadnień objętych egzaminem. Certyfikaty wydaje w Polsce Instytut Transportu Samochodowego.

Uregulowania prawne dotyczące porządkowania podażowej strony rynku transportu drogowego odnoszą się również do dokonywania opłat za czynności administracyjne, jak i korzystania z infrastruktury drogowej. Opłaty te ponoszone są jednorazowo w momencie dokonania czynności administracyjnej lub okresowo za korzystanie z dróg. Przewoźnicy są obowiązani do uiszczania opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, której wysokość uzależniona jest od czasu przejazdu, rodzaju pojazdu, liczby osi, dopuszczalnej masy całkowitej oraz emisji spalin pojazdu, z wyłączeniem przejazdów po autostradach płatnych czy transportu kombinowanego.

Uzupełnieniem ogólnych przepisów zawartych w ustawie o transporcie drogowym jest ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych z dn. 28 października 2002 roku¹⁹. Projekt tej ustawy został oparty o rozwiązania zawarte w ratyfikowanej przez Polskę umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów niebezpiecznych (ADR), jak również został skonsultowany z Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) oraz z Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji. Ustawa ta zawiera przepisy interpretujące kwestie związane z pojazdami i opakowaniami, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, zasady używania ciśnieniowych urządzeń transportowych, zasady kontroli i nadzoru oraz przepisy karne, uwzględniając wszystkie obowiązujące w tym zakresie dyrektywy UE.

¹⁵ art. 5 par. 1 i 2, Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

¹⁶ art. 5 par. 3, Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

¹⁷ art. 37, Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.

¹⁸ Dz. U. Nr 176, poz. 1720 z późn. zm.

¹⁹ Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.

Jedną z najistotniejszych regulacji prawnych dotyczących transportu drogowego jest ustawa o czasie pracy kierowców z dn. 16 kwietnia 2004 roku²⁰, wprowadzająca wspólnotowe zasady w zakresie okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu (między innymi 45 - minutowa przerwa po 4,5 - godzinnym okresie prowadzenia pojazdu) i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców (w układzie dobowym, tygodniowym, dwutygodniowym, miesięcznym, półrocznym i rocznym), a także określająca obowiązki pracodawcy wobec zatrudnionych kierowców. Ustawa o czasie pracy kierowców²¹ zachowuje system równoważnych norm czasu pracy, powszechnie stosowany w przedsiębiorstwach transportowych. Liczba godzin nadliczbowych, przepracowanych przez kierowcę w związku z nieprzewidzianymi sytuacjami i zdarzeniami wymagającymi od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego i mienia albo usunięcia awarii oraz szczególnymi potrzebami pracodawcy, nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, systemy wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku.

• od 1 maja 2004

Transport ze względu na swoją specyfikę technologiczną oraz międzynarodowy charakter wymaga znacznie większej interwencji władz publicznych niż inne działy gospodarki narodowej, których rozwój regulują prawa rynkowe. Znalazło to wyraz między innymi w stosunkowo rozbudowanym prawodawstwie Unii Europejskiej, którego efektem są liczne akty normatywne regulujące problematykę transportową w krajach unijnych. Według oceny ekspertów, ogólną ich liczbę określa się na ponad 630²², a do najważniejszych dla polskiego zarobkowego transportu samochodowego ładunków należą między innymi poniższe konwencje i umowy:

- Konwencja o międzynarodowych drogowych przewozach towarów (CMR)²³ - podpisana w Genewie w 1956 roku, ratyfikowana przez Polskę w 1962 roku; wprowadza i ujednocila warunki umowy o przewóz drogowy towarów, dokumentację przewozową, odpowiedzialność przewoźnika, tryb skarg i reklamacji, etc.
- Umowa o międzynarodowych przewozach artykułów spożywczych (ATP)²⁴ – podpisana w Genewie w 1970 roku, ratyfikowana przez Polskę w 1984 roku; ma na celu uproszczenie procedur przewozu towarów żywnościowych łatwo psujących się, zapobiegając spadkowi jakości tych towarów w czasie transportu
- Umowa o międzynarodowych drogowych przewozach towarów niebezpiecznych (ADR)²⁵ – podpisana w Genewie w 1958 roku, ratyfikowana przez Polskę w 1975 roku; określa nie tylko rodzaj ładunków, ale także sposób ich opakowania, rozmieszczenia i przewożenia
- Konwencja dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)²⁶ – podpisana w Genewie w 1970 roku, ratyfikowana przez Polskę w 1992 roku; określa między innymi wiek kierowcy, czas prowadzenia pojazdu, przerwy, czas odpoczynku kierowcy, obowiązek posiadania i wykorzystywania urządzeń kontrolujących czas pracy kierowców (tachografy), obowiązek homologacji i inne
- Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetu TIR (TIR)²⁷; podpisana w Genewie w 1975 roku, ratyfikowana przez Polskę w 1962 roku; określa warunki przewozu towarów bez przeładunku przez jedną lub kilka granic, zadania przewoźnika, warunki techniczne pojazdów, zabezpieczeń, etc.

²⁰ Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.

²¹ Ustawa ta implementowała przepisy rozporządzenia UE 3820/85/EWG oraz umowę europejską AETR. Po wstąpieniu Polski do UE zarówno rozporządzenie jak i umowa obowiązują bezpośrednio.

²² Burniewicz J.: *Transport a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, (mat. konf.), Komitet Transportu PAN, Sekcja Organizacji i Zarządzania, Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o., Poznań 14 czerwca 2000, s. 13.

²³ Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238 z późn. zm.; Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352 z późn. zm.

²⁴ Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 287 z późn. zm.

²⁵ Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629 z późn. zm.; Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 213 i 214 z późn. zm.

²⁶ Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 z późn. zm.

²⁷ Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76 z późn. zm.; Dz. U. z 2000 r. Nr 43, poz. 494 z późn. zm.

Ustawą krajową o systemie tachografów cyfrowych z dnia 29 lipca 2005 roku²⁸ wprowadzono obowiązek instalacji tachografów w pojazdach samochodowych o masie całkowitej powyżej 3,5 t²⁹. Urządzenia te rejestrują czas prowadzenia pojazdu, czas wykonywania innej pracy, przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek i okresy odpoczynku dobowego oraz czas dyżuru. Kierowca jest obowiązany używać tachografu każdego dnia pracy od momentu przejścia pojazdu.

Ogólnie można stwierdzić, iż przeprowadzany w Polsce proces legislacyjny adaptacji do *acquis communautaire* w zakresie zarobkowego transportu samochodowego ładunków, ma przebieg pozytywny, zapewniający niedyskryminujący przewoźników dostęp do rynku.

Jednym z istotniejszych ograniczeń – zgodnym jednak z warunkami Traktatu Akcesyjnego – jest okres przejściowy w odniesieniu do wykonywania usług kabotażu małego, czyli transportu towarowego wewnątrz obszaru innego państwa członkowskiego UE. Okresy przejściowe UE zastosowała wobec prawie wszystkich państw kandydujących, z wyjątkiem Cypru, Malty i Słowenii, a wynoszące dla Polski 3 lata począwszy od 1 maja 2004 roku, z możliwością przedłużenia o kolejne 2 lata. Na zasadzie wzajemności zakaz ten dotyczy przewoźników z innych państw UE, którzy nie mogą realizować usług kabotażu towarowego na terytorium Polski. Swoboda kabotażu UE została uregulowana od 1998 roku zgodnie z rozporządzeniem Rady EWG Nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 roku³⁰, ustanawiającym warunki wykonywania krajowego transportu samochodowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie.

Ostatnio branża transportowa doczekała się zunifikowanego pakietu rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (WE), określającego wspólne warunki uprawiania zawodu przewoźnika drogowego. Trzy rozporządzenia regulujące zasady dostępu do zawodu ukazały się już w listopadzie 2009 roku w Dzienniku Urzędowym UE, między innymi dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego czy też dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Regulacje zawarte w tych aktach prawnych powinny być stosowane od 4 grudnia 2011 roku w każdym państwie członkowskim. Ogromna skala zmian zwłaszcza dla nowo powstających podmiotów na rynku oraz wymagania stawiane państwom członkowskim w zakresie ujednolicenia przepisów krajowych z materią zawartą w pakiecie rozporządzeń, stawia pod dużym znakiem dostosowanie polskiego porządku prawnego do przepisów wspólnotowych. Niezależnie od tego, na jakim etapie będą prace legislacyjne, 4 grudnia 2011 roku wszyscy przewoźnicy od tego dnia są zobowiązani spełniać kilka istotnych warunków³¹:

- nowym obowiązkiem każdego z przewoźników będzie wyznaczenie osoby fizycznej, która faktycznie i w sposób ciągły zarządza łańcuchem dostaw, flotą i ma bezpośredni wpływ na funkcjonowanie działu transportu
- pojawił się rygorystyczny wymóg posiadania siedziby, który kładzie kres powszechnym praktykom wyznaczania miejsca zamieszkania lub zameldowania właściciela firmy jako adresu głównej siedziby przedsiębiorstwa, podczas gdy faktyczna działalność odbywa się w innym miejscu
- dobra reputacja od 4 grudnia 2011 roku będzie kontrolowana w znacznie szerszym, niż dotychczas, obszarze. Wzrost dobrej reputacji w myśl unijnego rozporządzenia posiada osoba, która nie jest skazana za poważne naruszenia prawa, przestępstwa w żadnym z państw członkowskich oraz nie jest obciążona sankcjami za poważne naruszenia prawa transportowego
- możliwość spełniania zobowiązań finansowych w każdym momencie danego roku obrachunkowego jest kolejnym obligatoryjnym warunkiem wykonywania zawodu przewoźnika
- jednym z podstawowych dokumentów w postępowaniu o wydanie licencji, a od 4 grudnia 2011 roku w trybie uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika, jest certyfikat kompetencji zawodowych. Od tego momentu jednostki certyfikujące będą musiały potwierdzać kompetencje zawodowe na nowym wzorze certyfikatu.

²⁸ Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1494 z późn. zm.; Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661 z późn. zm.

²⁹ Burniewicz J.: *Sektor samochodowy...* op.cit., s. 218.

³⁰ Dz. Urz. L 279 z 12 listopada 1993 r.

³¹ Szwed I.: *Unifikacja prawa transportowego*, www.Log24.pl (dostęp: 12.08.2011).

Podsumowanie

Najczęściej wymienianymi barierami utrudniającymi funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego w krajach UE są³²:

- brak harmonizacji przepisów odnośnie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej
- brak ujednoczonych przepisów o okresowych ograniczeniach ruchu pojazdów
- odmienne procedury wydawania zezwoleń na przewozy ponadnormatywne
- różne systemy obciążania transportu samochodowego kosztami zewnętrznymi.

W kreowaniu rynku transportowego Unii Europejskiej w ostatnich latach, na najnowsze rozwiązania powyższych problemów, ma wpływ przyjęta w 2000 roku Strategia Lizbońska, której główne kierunki dotyczą potrzeb zdynamizowania rozwoju gospodarki, jej konkurencyjności, kreowania innowacyjności, przedsiębiorczości i spójności ekonomicznej³³. Koresponduje ona z unijną polityką transportową, opisaną w Białej Księdze³⁴ do roku 2010, eksponującą zagadnienie stałego i zrównoważonego rozwoju transportu, poprawę spójności gospodarczej, aktywizację regionów, podnoszenie konkurencyjności gospodarki oraz poprawę jakości życia obywateli jako cele generalne.

Streszczenie

Aktualnie obowiązujące uwarunkowania prawne w Polsce umożliwiają wytwarzanie produkcji transportowej w ramach wielu form przedsiębiorstw. Transport samochodowy zarobkowy obejmuje usługi świadczone odpłatnie przez podmioty, w których transport samochodowy stanowi podstawową działalność gospodarczą oraz od 2003 roku w zakresie przewozów ładunków transport samochodowy zarobkowy obejmuje również usługi wykonywane odpłatnie przez podmioty prowadzące podstawową działalność gospodarczą inną niż transport samochodowy. Ewolucja uwarunkowań dotyczących wszystkich aspektów wykonywania transportu drogowego, w tym także zarobkowego transportu samochodowego ładunków, zarówno w kierunku dostosowania do wymogów gospodarki rynkowej, jak i rozwiązań stosowanych w tym zakresie w Unii Europejskiej, dokonuje się w Polsce od początku lat 90. ubiegłego wieku. Wyróżnić można kilka okresów rozwoju koncepcji systemu transportowego, znacząco przyspieszonego i pogłębianego w ostatnich kilku latach, skrótoowo wskazanych w artykule.

Literatura

- 1) Bentkowska-Senator K., Kordel Z., *Polski transport samochodowy ładunków*, Wyd. KODEKS, Bydgoszcz, 2007.
- 2) Burnewicz J., *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, WKiŁ, Warszawa, 2005.
- 3) Burnewicz J., *Transport a przystąpienie Polski do Unii Europejskiej*, (mat. konf.), Komitet Transportu PAN, Sekcja Organizacji i Zarządzania, Międzynarodowe Targi Poznańskie Sp. z o.o., Poznań, 14 czerwca 2000.
- 4) Dz. U. Nr 41, poz. 342 z późn. zm.
- 5) Dz. U. Nr 51, poz. 298 z późn. zm.
- 6) Dz. U. Nr 75, poz. 332 z późn. zm.
- 7) Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.
- 8) Dz. U. Nr 101, poz. 1178 z późn. zm.
- 9) Dz. U. Nr 176, poz. 1720 z późn. zm.
- 10) Dz. U. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.
- 11) Dz. U. Nr 251, poz. 1885, z dnia 31.12.2007 r.
- 12) Dz. Urz. L 124 z 23 maja 1996 r.
- 13) Dz. Urz. L 277 z 14 października 1998 r.
- 14) Dz. Urz. L 279 z 12 listopada 1993 r.
- 15) Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238; Dz. U. z 1995 r. Nr 69, poz. 352 z późn. zm.
- 16) Dz. U. z 1999 r. Nr 30, poz. 287 z późn. zm.
- 17) Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629; Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 213 i 214.
- 18) Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 z późn. zm.
- 19) Dz. U. z 1984 r. Nr 17, poz. 76; Dz. U. z 2000 r. Nr 43, poz. 494 z późn. zm.
- 20) Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.
- 21) Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1494; Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661 z późn. zm.
- 22) European Commission: *Lisbon action plan incorporating EU Lisbon Programme and recommendations for actions to member states for inclusion in their national Lisbon Programmes*, Brussels, 2005.
- 23) European Commission: *White Paper, European Transport Policy for 2010: Time to decide*, Brussels, 2001.
- 24) GUS: *Rocznik Statystyczny 2010*, Warszawa, 2011.
- 25) Liberadzki B., Mindur L., *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa - Radom, 2007.
- 26) Szwed I., *Unifikacja prawa transportowego*, www.Log24.pl (dostęp: 12.08.2011).