

ZAMKOWSKA Stanisława¹

Nowe wymagania dla przewoźników drogowych w Polsce w związku ze zmianami na unijnym rynku transportowym

Transport drogowy, licencje, zezwolenia, wymagania, zarządzający transportem, rozporządzenia UE, dokumentacja

Streszczenie

W związku z przyjętym w 2009 roku pakietem nowych rozporządzeń Unii Europejskiej, związanych z zasadami wykonywania działalności transportowej na unijnym rynku transportowym, wprowadzone zostały od 4 grudnia 2011 roku zmiany w zakresie wymagań stawianych wobec przewoźników drogowych w Polsce. Niniejszy artykuł prezentuje zakres wprowadzanych zmian, odnoszących się do kwestii uprawnień (dokumentów) wymaganych od przewoźnika wykonującego transport drogowy (krajowy i międzynarodowy), jak też warunków, których spełnienie wymagane jest od tychże przewoźników. Ponadto, przeprowadzona została analiza porównawcza dotychczasowych i nowych wymagań oraz ich skutków.

NEW REQUIREMENTS FOR ROAD CARRIERS IN POLAND RESULTING FROM THE CHANGES IN THE EU TRANSPORT MARKET

Abstract

As a result of a package of new EU regulations adopted in 2009 and associated with the performance of transport in the EU transport market, since 4th December 2011 suitable changes have been introduced in the requirements of road transport in Poland. This paper presents the scope of the changes relating to the powers (documents) required of the carrier that performs the road transport (domestic and international) as well as the conditions required to be met by these carriers. In addition, comparative analysis of previous and new requirements and their consequences was carried out.

1. WSTĘP

Integracja polskiego rynku transportowego z Jednolitym Rynkiem europejskim jest procesem rozłożonym w czasie, który wymaga przede wszystkim harmonizacji polskiego rynku usług transportowych z rynkiem unijnym. Ma to na celu zapewnienie swobodnego przepływu towarów, usług, kapitałów i ludzi na całym obszarze Unii Europejskiej, co wiąże się z koniecznością wyeliminowania wszelkich przeszkód w tym zakresie.

Wspólnotowa polityka transportowa ukierunkowana jest na harmonijny, zrównoważony i stały rozwój transportu europejskiego, który zapewnia wysoki poziom realizowanych usług i umożliwia redukcję kosztów transportu. Jest to szczególnie ważne ze względu na znaczący wpływ polityki w dziedzinie transportu na inne sfery aktywności publicznej i gospodarczej.

Działania zmierzające do ustanowienia Jednolitego Rynku w zakresie realizowanych usług transportowych zostały poprzedzone szeregiem wydanych aktów prawnych: rozporządzeń, dyrektyw oraz decyzji, które stanowią wytyczne do realizacji procesów dostosowawczych gospodarek krajowych do wymagań wspólnotowych. Harmonizacja prawna obejmuje różne dziedziny transportu.

Ze względu na szeroki zakres zagadnień transportowych, objętych unijnymi regulacjami prawnymi, główna uwaga w niniejszym artykule została zwrócona na harmonizację otoczenia prawnego transportu drogowego w ramach Wspólnoty, określającego warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i dostępu do rynku oraz ich konsekwencje dla polskich przewoźników.

2. REGULACJE PRAWNE DOSTĘPU DO ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO I DO RYNKU OBOWIĄZUJĄCE W POLSCE DO 3 GRUDNIA 2011 ROKU

Celem przeobrażeń polskiego transportu jest pełny dostęp do europejskiego rynku transportowego oraz zwiększony w nim udział poprzez podniesienie standardu oferowanych usług. Realizacja tego celu wiąże się z koniecznością praktycznego zastosowania zastrzonych regulacji unijnych, między innymi w zakresie dostępu do rynku i powoływania przedsiębiorstw, legitymujących się statusem przewoźnika.

Podstawowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot ubiegający się o podjęcie zarobkowej działalności transportowej na obszarze Wspólnoty, określają stosowne przepisy Rady i UE wydane w latach dziewięćdziesiątych

¹ Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, ul. Malczewskiego 29A, 26-600 Radom, s.zamkowska@pr.radom.pl

i później, których wdrożenie stanowi ważny krok przygotowujący polskich przewoźników do konkurowania w europejskiej przestrzeni gospodarczej. Na szczególną uwagę zasługują dwie dyrektywy Rady wydane w latach dziewięćdziesiątych, których przepisy miały istotny wpływ na zmiany w regulacjach prawnych transportu drogowego w Polsce: wcześniejsza - nr 96/26/EC z 29 kwietnia 1996 roku [2] - określająca warunki dostępu do zawodu operatora pasażerskiego i operatora towarowego transportu drogowego oraz wzajemne uznawanie dyplomów, certyfikatów i innych dokumentów; i późniejsza – znowelizowana, z dnia 1 października 1998 roku, [3] której zakres obejmuje: przedsiębiorstwa działające w ruchu krajowym i międzynarodowym; operatorów transportu pasażerskiego używających pojazdów przeznaczonych do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą; operatorów transportu towarowego wykorzystujących pojazdy o ładowności powyżej 3,5t lub masie całkowitej nie przekraczającej 6t.

Postawione w tej dyrektywie wymagania wobec przewoźników ubiegających się o wykonywanie przewozów drogowych odniesione zostały głównie do trzech kwestii:

- *Dobrej reputacji* potwierdzającej, że dana osoba (lub zarządca przedsiębiorstwa) nie popełniła przestępstw kryminalnych, nie została uznana za niezdolną do wykonywania zawodu przewoźnika i nie popełniła wykroczeń przeciw przepisom obowiązującym w transporcie drogowym;
- *Odpowiedniej kondycji finansowej*, wymagającej posiadania dostępnych środków finansowych wystarczających na rozpoczęcie działalności i zarządzanie przedsiębiorstwem, na poziomie 9000 euro na jeden pojazd i 5000 euro na każdy następny;
- *Właściwych kwalifikacji zawodowych* (Certificate of Professional Competence), potwierdzonych znajomością niezbędnych zagadnień podczas egzaminów ustnego i pisemnego, a przy posiadaniu 5-letnim stażu egzaminu testowego [6]. Został także określony minimalny zakres wiedzy, jaki kandydaci muszą posiadać w zakresie teoretycznym i umiejętności praktycznych, niezbędnych do prawidłowego zarządzania przedsiębiorstwem transportowym.

Odpowiedzią na zalecenia UE była obowiązująca w Polsce, od 1 stycznia 2002 roku, ustawa o transporcie drogowym [17]. Dostosowanie polskiego prawa do regulacji unijnych miało wpłynąć na poprawienie pozycji konkurencyjnej polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim. Konieczność zmian wynikała także z wprowadzonych w życie od 1 stycznia 2001 roku nowych zasad podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej na terytorium RP [16] oraz nowych zadań organów administracji rządowej i organów jednostek samorządu terytorialnego w zakresie działalności gospodarczej.

Zgodnie z wzorcem krajów UE podjęcie i wykonywanie transportu drogowego, poprzez który w świetle ustawy należy rozumieć krajowy i międzynarodowy transport drogowy, wymagało uzyskania licencji na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat, po uwzględnieniu wniosku i argumentacji przewoźnika. Ustalonych zostało pięć warunków, jakie powinien spełnić przewoźnik ubiegający się o uzyskanie licencji:

1. *Dobrej reputacji członków organu zarządzającego*, gdy chodzi o osobę prawną lub przedsiębiorców prowadzących samodzielnie działalność gospodarczą, oznaczającej niekaralność sądową za przestępstwa umyślne; zostały uznane za niezdolne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego na podstawie odrębnych przepisów. Art.5 ust.1 pkt.1 zalicza do nich: przestępstwa karne skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska lub warunkom pracy i płacy albo innym przepisom dotyczącym wykonywania zawodu.
2. *Odpowiednich kwalifikacji zawodowych*, potwierdzonych zdaniem egzaminem sprawdzającym zakres posiadanych wiadomości i zdolności prowadzenia działalności w zawodzie, ważnych przez 5 lat. Przynajmniej jedna z osób zarządzających przedsiębiorstwem powinna legitymować się certyfikatem kompetencji zawodowych, otrzymanym po zdaniu stosownego egzaminu. W zależności od zakresu realizowanej działalności przewozowej wyróżniono cztery rodzaje certyfikatów: w krajowym transporcie drogowym osób, w krajowym transporcie drogowym rzeczy, w międzynarodowym transporcie drogowym osób, w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy.
3. *Odpowiedniej kondycji finansowej*; dysponowania wymaganym zabezpieczeniem finansowym przez wszystkich przewoźników w postaci: środków pieniężnych dostępnych przez okres posiadania licencji, poręczeń albo gwarancji bankowych, poręczeń osób fizycznych lub prawnych, obligacji państwowych, zastawu na papierach wartościowych gwarantowanych przez Skarb Państwa, gwarancji ubezpieczeniowych, polis ubezpieczeniowych autocasco lub weksli w wysokości: na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego - 9000 euro, z tym, że przejściowo stawki te były niższe i wynosiły: w 2002 r - 3000 euro, w 2003 - 6000 euro, a w 2004 - 9000 euro; na każdy następny pojazd samochodowy – 5000 euro, z tym, że w 2002 r – 1000 euro, w 2003 – 2000 euro, a dopiero w 2004 - 5000 euro.
4. *Zatrudnienie kierowców z odpowiednimi kwalifikacjami*. Zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy powinni posiadać świadectwo kwalifikacji określone przepisami prawa o ruchu drogowym [7] oraz nie mogą być skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska.
5. *Odpowiednie wymagania odnośnie pojazdów*, polegające na posiadaniu przez przedsiębiorcę tytułu prawnego do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którymi transport drogowy ma być wykonywany [11].

Przepisy w/w Ustawy odniesione zostały do dwóch głównych obszarów: dostępu do zawodu przewoźnika i dostępu do rynku oraz do regulacji przewozów taksówkowych, przewozów na potrzeby własne oraz do działalności powołanego organu kontrolującego - Inspekcji Transportu Drogowego.

Ponieważ udzielanie, zmiana lub cofnięcie licencji następuje w drodze administracyjnej, stąd też właściwymi organami do podejmowania w/w decyzji zostały wyznaczone:

- w krajowym transporcie drogowym – starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy (za wyjątkiem przewozów taksówkowych),
- w przewozach taksówkowych – wójt, burmistrz lub prezydent miasta (obszar gminy), wójt, burmistrz lub prezydent miasta właściwy dla siedziby zamieszkania przedsiębiorcy (obszar gmin sąsiadujących), Prezydent m.st. Warszawy (obszar miasta st. Warszawy – związku komunalnego)
- w międzynarodowym transporcie drogowym – minister właściwy do spraw transportu.

W transporcie osób na liniach regularnych, oprócz uzyskania licencji, postawiony został wymóg uzyskania zezwolenia (dostępu do rynku), – jako dokumentu uprawniającego przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego osób - krajowych i międzynarodowych. W zezwoleniu określone zostały w szczególności: warunki wykonywania przewozów; przebieg trasy, w tym miejscowości, w których znajdują się miejsca początkowe i docelowe przewozów; miejscowości, w których znajdują się przystanki. Wymagane zezwolenia odniesione zostały także do przewozów regularnych specjalnych (przewozy pracowników, uczniów lub żołnierzy), wahadłowych, okazjonalnych oraz wykonywanych w relacjach międzynarodowych. Warunki udzielenia zezwolenia zawarte zostały w Rozporządzeniu Rady EWG 684/92 dotyczącym wspólnych zasad międzynarodowych przewozów pasażerów autobusami i autokarami oraz uzupełniającym je Rozporządzenia Rady WE 11/98.

W 2004r. weszły w życie zmiany w omawianej ustawie o transporcie drogowym, wynikające z konieczności jej dostosowania do warunków obowiązujących po wejściu Polski do UE. Znacznemu uproszczeniu uległy procedury związane z wydawaniem licencji na przewozy osób i rzeczy oraz procedury dotyczące zasad wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób. Przyjęto nowy wzór blankietu licencji, zgodny z wzorem unijnym, zastępujący licencje na międzynarodowy przewóz - licencjami wspólnotowymi na 5-letnie okresy odnawialne, obowiązującymi na „wszystkie kraje świata”. Zakres wydawania licencji objął także pojazdy niespełniające norm EURO 1. Zniesienie ograniczeń dla uzyskania licencji spowodowało, że znacznie zwiększyła się liczba przedsiębiorców posiadających licencje i liczba pojazdów, jakimi wykonywany jest transport. Liczba przewoźników posiadających uprawnienie wspólnotowe na przewóz rzeczy wynosiła na dzień 01.05 2004r – 8980, a na 01.01.2005 – 11 835. Natomiast liczba przewoźników posiadających uprawnienie wspólnotowe na przewóz osób odpowiednio: 2207 i 2567 [1]. Według stanu na dzień 31.12.2010 udzielono: około 9,1 tys. licencji na krajowy przewóz osób, dla 66.0 tys. pojazdów; około 61,2 tys. licencji na krajowy przewóz rzeczy, dla około 181,2 tys. pojazdów, w tym ok. 4,5 tys. tych licencji dotyczyło uprawnienia tylko na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy [5].

Zgodnie z zarządzeniem nr 10 Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r (Dz.Urz. MI z 2004 r, nr 9, poz 37, paragraf 2) dyrektor Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego został upoważniony do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych w sprawie: licencji na międzynarodowy transport drogowy; zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób; świadectwa kierowcy.

Zgodnie z zapisami traktatu akcesyjnego wykonywanie przewozów rzeczy pomiędzy krajami UE jest zwolnione z obowiązku posiadania zezwoleń. Utrzymany został natomiast obowiązek posiadania zezwoleń do krajów niebędących członkami UE oraz niektóre zezwolenia do krajów trzecich. W związku z powyższym dostęp do przewozów na rynku Europy Zachodniej, który był dla polskich przewoźników do dnia 1 maja 2004 roku w pewnym stopniu ograniczony z powodu niedoboru zezwoleń, po akcesji Polski do UE został otwarty i zliberalizowany, zgodnie z zasadami prawa wspólnotowego.

3. NOWE ROZWIĄZANIA LEGISLACYJNE WPROWADZONE OD 4 GRUDNIA 2011 ROKU

W 2009 roku wprowadzone zostały nowe rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady(WE), które spowodowały zmiany na unijnym rynku transportowym, a w następstwie także wywołały konieczność zmian w polskich regulacjach prawnych. Do rozporządzeń tych należą:

- 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 [8].
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych [9] (dot. międzynarodowego przewozu rzeczy).
- 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 [10] (dot. międzynarodowego przewozu osób).

W uzasadnieniu wprowadzenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 podkreślono, że wcześniejsze przepisy, wynikające z dyrektywy Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r., wprowadzały minimalne warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i wzajemne uznawanie wymaganych do tego dokumentów. Przeprowadzone oceny i różne analizy wykazały, że dyrektywa ta jest stosowana niejednolicie w poszczególnych państwach członkowskich. Rozbieżności te mają wielorakie negatywne konsekwencje, w szczególności prowadzą do zakłócenia konkurencji, braku przejrzystości rynku oraz niejednakowego poziomu kontroli, jak również ryzyka, że przedsiębiorcy zatrudniający pracowników o niskim poziomie kwalifikacji zawodowych będą ignorowali przepisy w sprawie bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej lub przestrzegali ich w ograniczonym zakresie, co może zaszkodzić wizerunkowi sektora. Wymienione konsekwencje mogą zakłócić prawidłowe funkcjonowanie wewnętrznego rynku transportu drogowego, ponieważ rynek międzynarodowego transportu rzeczy i niektórych operacji kabotażu jest dostępny dla przedsiębiorców w całej Wspólnocie.

Wspomniane rozporządzenie nr 1071/2009, regulujące dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywania tego zawodu, odnosi się do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika drogowego (art.1 pkt.2). Zgodnie z art. 3 przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełnić następujące wymogi:

1. Posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
2. Cieszyć się dobrą reputacją;
3. Posiadać odpowiednią zdolność finansową;
4. Posiadać wymagane kompetencje zawodowe.

Ponadto, państwa członkowskie mogą nałożyć dodatkowe wymogi, które przedsiębiorcy muszą spełniać, aby wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

Opierając się na przepisach rozporządzeń unijnych i projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, która implementuje w/w przepisy rozporządzeń, można określić zmiany, jakie muszą być realizowane w transporcie drogowym w Polsce ,po 4 grudnia 2011 r.

Pierwszą zmianą jest wprowadzenie nowych rodzajów uprawnień wymaganych od przedsiębiorców realizujących przewozy transportem drogowym. Oznacza to konieczność uzyskania przez przewoźników nowych dokumentów na wykonywanie działalności transportowej. Zmiany w tym zakresie obrazuje tabela 1.

Tab.1. Wymagane uprawnienia (dokumenty) od przewoźnika drogowego

| Obszar działania transportu | Dokumenty wymagane do 3 grudnia 2011 | Dokumenty wymagane od 4 grudnia 2011 |
|------------------------------------|---|---|
| Międzynarodowy transport drogowy | Licencja na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego | Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego wydana po 4 grudnia 2011r.) Licencja wspólnotowa |
| Krajowy transport drogowy | Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego | Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego wydana po 4 grudnia 2011r.) |

Bibliografia[12]

Nowe przepisy Rozporządzenia nr 1071/2009 wymagają od wszystkich przewoźników, niezależnie od obszaru wykonywanych przewozów, uzyskania jednakowych zezwoleń na wykonywanie przewozów drogowych. Natomiast przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy, oprócz zezwolenia, będą zobowiązani dodatkowo uzyskać licencję wspólnotową. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, z możliwością jego przedłużenia [9]. Wszystkie licencje uprawniające do wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego osób i rzeczy oraz wypisy z tych licencji zachowują ważność w terminach na jaki zostały wydane, lecz nie dłużej niż 5 lat .Natomiast licencje wydawane po tym dniu muszą spełniać wymagania wynikające z rozporządzeń 1071/2009 ; 1072 /2009; 1073/2009.

Według zmian w polskich przepisach [17] odnoszących się do ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (art 5 pkt. 5) licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego jest zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Tak więc przewoźnicy międzynarodowi, oprócz posiadanej licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, która zostanie zamieniona na licencję wspólnotową, zgodną ze wzorem WE, muszą uzyskać licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego. Licencji udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat, uwzględniając wniosek przedsiębiorcy.

Kolejną zmianą są warunki uzyskania uprawnień do zawodu przewoźnika (licencji), których zakres został zmieniony, a także poszerzony o dodatkowe wymagania.

Zgodnie z art. 5.3 (projekt utd) przedsiębiorcy udziela się licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego, jeżeli:

1. Spełnia wymogi określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego,
2. Przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy, a także inne osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewozy na jego rzecz:
 - a) spełniają wymagania określone w przepisach ustawy, przepisach ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami [13] oraz innych przepisach określających wymagania w stosunku do kierowców,

- b) nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub środowisku.

Tak więc nowe warunki, których spełnienie wymagane jest od przewoźnika, dotyczą siedmiu głównych warunków, które zostały zamieszczone w tabeli 2.

Tab. 2. Nowe warunki uzyskania uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika w transporcie drogowym

| Wymagania stawiane w zakresie: | Do 3 grudnia 2011r. | Od 4 grudnia 2011 |
|--------------------------------|---------------------|--|
| | | licencja na wykonywanie transportu drogowego |
| Kompetencji zawodowych | TAK | TAK |
| Dobrej reputacji | TAK | TAK |
| Sytuacji finansowej | TAK | TAK |
| Kierowców | TAK | TAK |
| Pojazdów | TAK | TAK |
| Siedziby | NIE | TAK |
| Bazy eksploatacyjnej | NIE | TAK |

Bibliografia [12]

Ponadto, przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego powinien wyznaczyć przynajmniej jedną osobę fizyczną – **zarządzającego transportem** (zarządzającego operacjami transportowymi), – która w sposób rzeczywisty i ciągle zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa, mając rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający np. na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem, przedsiębiorcą lub członkiem organu zarządzającego firmą. Może to być także osoba wyznaczona w drodze umowy cywilno-prawnej, spełniająca dodatkowe wymagania, takie, jak:

- Zamieszkanie na terenie Wspólnoty,
- Spełnianie wymagań w zakresie dobrej reputacji oraz kompetencji zawodowych,
- Sprecyzowanie w umowie zadań, które ta osoba ma wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły,
- Określenie zakresu obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem,
- Zagwarantowanie niezależności osoby od kontrahentów przewoźnika,
- Ograniczenie liczby przedsiębiorstw, w których ta osoba zarządza transportem do 4,
- Ograniczenie floty pojazdów, którymi ta osoba zarządza we wszystkich przedsiębiorstwach do 50.

Czynności objęte zarządzaniem operacjami transportowymi mają polegać na wykonywaniu zadań związanych w szczególności: z utrzymaniem i konserwacją pojazdów, ze sprawdzaniem umów i dokumentów przewozowych, z podstawową księgowością, z przydzielaniem ładunków lub usług kierowcom i pojazdom, ze sprawdzaniem procedur związanych z bezpieczeństwem.

Zarządzający operacjami transportowymi powinni posiadać niezbędną wiedzę z zakresu obejmującego zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy, potwierdzoną egzaminem. Dokumentem potwierdzającym kompetencje zawodowe jest *certyfikat kompetencji zawodowych*. Nowy system uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych przewiduje jeden certyfikat, niezależny od obszaru, na którym wykonywane są przewozy, a nie odrębność dla przewozów krajowych i międzynarodowych.

W celu spełnienia tego wymogu dana osoba lub dane osoby muszą posiadać odpowiednią wiedzę, która zostaje sprawdzona w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który – jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie – może zostać uzupełniony egzaminem ustnym. W tym celu państwa członkowskie mogą zdecydować o obowiązku udziału w szkoleniu przed egzaminem.

Zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia [8] wiedza brana pod uwagę przy uznawaniu kompetencji zawodowych przez państwo członkowskie musi obejmować, co najmniej dziedziny wymienione poniżej, dotyczące – odpowiednio – drogowego transportu rzeczy i drogowego przewozu osób. W odniesieniu do tych dziedzin wnioskujący przewoźnicy drogowi rzeczy i przewoźnicy drogowi osób muszą posiadać poziom wiedzy i umiejętności praktycznych koniecznych do kierowania przedsiębiorstwem transportowym. Są to wybrane zagadnienia z dziedziny:

- A. Prawa cywilnego
- B. Prawa handlowe
- C. Prawa socjalnego
- D. Prawa podatkowego
- E. Działalności gospodarczej i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa
- F. Dostęp do rynku
- G. Normy techniczne i techniczne aspekty działalności
- H. Bezpieczeństwo drogowe

Certyfikat wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III rozporządzenia [8], i traktuje się je jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach

członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów sprawdzających wiedzę.

Pierwsze ze wskazanych w tabeli 2 uwarunkowań dotyczy *wymagań dobrej reputacji*. Chociaż zostały one utrzymane w ramach wcześniejszych przepisów, to jednak zmienione zostały szczegółowe wymagania w tym zakresie. Porównanie wymagań w zakresie wymogów dobrej reputacji przedstawia tabela 3.

Tab.3. Wymagania w zakresie dobrej reputacji przedsiębiorcy transportu drogowego

| Szczegóły | do 3 grudnia 2011 r. | od 4 grudnia 2011 r. |
|--|---|--|
| Osoby, wobec których wymagana jest dobra reputacja | Przedsiębiorca, członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową | Przedsiębiorca, członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową osoba zarządzająca transportem (posiadacz CPC) |
| Rodzaj orzeczenia będącego podstawą uznania, iż warunek dobrej reputacji nie jest spełniony | Wyrok sądu za przestępstwo umyślne | wyrok sądu za przestępstwo każde inne orzeczenie nakładające sankcję (w tym także decyzja administracyjna) |
| Rodzaj naruszeń będących podstawą do uznania, iż warunek dobrej reputacji nie jest spełniony | Przestępstwa umyślne: - karne skarbowe, - przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, - przeciwko mieniu, - przeciwko obrotowi gospodarczemu, - przeciwko wiarygodności dokumentów, - przeciwko ochronie środowiska, - przeciwko warunkom pracy i płacy, - przeciwko innym przepisom dotyczącym wykonywania zawodu. | - Poważne naruszenia przepisów krajowych: prawa handlowego, upadłościowego, dot. płac i warunków zatrudnienia, prawa o ruchu drogowym, dot. odpowiedzialności zawodowej, dot. handlu ludźmi lub narkotykami, innych wskazanych w przepisach prawa krajowego. - Poważne naruszenia przepisów wspólnotowych w zakresie: czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych; maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym; kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców; badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych; dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób; bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych; instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;) praw jazdy; dostępu do zawodu; transportu zwierząt. |

Bibliografia: opracowanie własne na podstawie [8,12].

Od 4 grudnia 2011 zmieniają się także szczegółowe rozwiązania w zakresie spełnienia wymogu posiadania przez przewoźników odpowiedniej zdolności finansowej. Zgodnie z art. 7. [8] przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości, co najmniej równej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Przez pojęcie sprawozdania rocznego należy rozumieć sprawozdanie finansowe sporządzone na podstawie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości [14].

W drodze odstępstwa właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na w/w kwoty.

Dodatkowe wymagania od 4 grudnia 2011 dotyczą konieczności posiadania przez przedsiębiorców *siedziby i bazy eksploatacyjnej*, co związane jest z dodatkowym wysiłkiem finansowym i organizacyjnym, w celu dostosowania się do nowych wymagań.

W stosunku do siedziby nowe przepisy unijne wymagają, aby położona była w tym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których przedsiębiorca prowadzi główną działalność. Siedziba ta powinna składać się z lokali, w których są prowadzone (i przechowywane) dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp muszą mieć organy uprawnione do nadzoru i kontroli przewoźnika. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili [8 art.5a i b]. Gdy zezwolenie zostanie wydane przedsiębiorca powinien dysponować, co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu [8 art 5b].

Bazą eksploatacyjną (transportową) jest obiekt wyodrębniony poza drogą publiczną, wyposażony w odpowiednie urządzenia i sprzęt techniczny, który umożliwi prowadzenie w sposób rzeczywisty i ciągły działalności związanej z pojazdami i odpowiednio zabezpieczony przed dostępem osób postronnych oraz spełniający warunki wynikające z przepisów prawa budowlanego i ochrony środowiska [15, 8].

Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym działalność gospodarczą w zakresie krajowego transportu drogowego osób lub rzeczy obowiązani są do dnia 4 grudnia 2012 r. wykazać spełnienie wymagań określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, pod rygorem wygaśnięcia dotychczasowych uprawnień.

Licencji udziela się na pisemny wniosek przedsiębiorcy, z dołączeniem następujących dokumentów [15]:

1. Kserokopię certyfikatu kompetencji zawodowych osoby zarządzającej transportem;
2. Oświadczenie członków organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzącej działalność gospodarczą, że spełnia warunek dobrej reputacji;
3. Oświadczenie osoby zarządzającej transportem, że spełnia warunek dobrej reputacji,
4. Oświadczenie osoby uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy, że spełnia warunki, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009;
5. Dokumenty potwierdzające spełnienie warunków związanych z wymogiem kompetencji zawodowych, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009;
6. Oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców spełniających wymagane warunki;
7. Wykaz pojazdów wraz z kserokopiami krajowych dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego, a w przypadku, gdy przedsiębiorca nie jest właścicielem tych pojazdów również dokument potwierdzający prawo do dysponowania nimi;
8. Dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania bazą eksploatacyjną;
9. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie licencji.

Do wniosku o wydanie licencji wspólnotowej przedsiębiorca dołącza uwierzytelnioną kserokopię licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób lub rzeczy, udokumentowane oświadczenie dotyczące zdolności finansowej oraz dowód uiszczenia opłaty za wydanie licencji wspólnotowej.

4. WNIOSKI

Pełne utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób, zwanego zawodem przewoźnika drogowego. Te wspólne zasady powinny przyczynić się – w interesie przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki – do podniesienia poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizacji rynku, poprawy jakości świadczonych usług, a także do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Powinny także ułatwić przewoźnikom drogowym skuteczne korzystanie ze swobody przedsiębiorczości.

Założenia europejskiej polityki transportowej mają istotny wpływ na polski system transportowy, w którym od przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych dokonują się istotne przeobrażenia ilościowe i jakościowe. Obok konieczności wprowadzania zasad gospodarki rynkowej, zaistniała konieczność dostosowywania polskich rozwiązań do wymogów Unii Europejskiej, w związku z procesami integracyjnymi. Strategia integrowania polskiego systemu transportowego z systemem transportowym UE dokonuje się na wielu płaszczyznach i jest czynnikiem sprawczym nowej polityki transportowej, której realizacja wymaga określonej perspektywy czasowej.

Ponieważ zaciera się obecnie wcześniejszy podział rynku na krajowy i międzynarodowy, stąd też polskie firmy transportowe muszą być gotowe do operowania na rynku unijnym, z takimi samymi konsekwencjami, jakie obowiązują przewoźników w krajach Europy Zachodniej. Większa dostępność polskich przewoźników do rynku unijnego jest związana, zarówno ze zwiększonymi obrotami handlowymi między Polską a krajami UE, jak też z usuwaniem prawnych barier dostępu do tego rynku.

Jednym ze sposobów regulacji podaży usług transportowych na rynku bez granic, w tym podnoszenia jakości usług, jest ujednolicenie i jednocześnie zaostrzenie kryteriów dostępu do zawodu operatora transportu. Jest to niezmiernie istotne, także z punktu widzenia wyzwań globalizacyjnych i rosnącej konkurencji ze strony innych regionów gospodarczych świata. A zatem, takie wyzwanie wywołuje konieczność usprawnienia transportu i zlikwidowania wszelkich ograniczeń w jego funkcjonowaniu. Jednakże zwiększenie konkurencyjności w transporcie musi być oparte o nowe standardy usług i kompetencyjność podmiotów realizujących te usługi.

Stąd też wprowadzone nowe uwarunkowania i wymagania dla przewoźników drogowych w UE, w tym także w Polsce mają istotne znaczenie dla poprawy jakości i konkurencyjności transportu europejskiego wobec wyzwań współczesnej gospodarki.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego, Ministerstwo Infrastruktury: *Raport na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w okresie 1 stycznia 2004 – 1 stycznia 2005, maszynopis powielony*, Warszawa 2005.
- [2] *Dyrektywa Rady Nr 96/26/EC* z 29 kwietnia 1996 r., określająca warunki dostępu do zawodu operatora pasażerskiego i operatora towarowego transportu drogowego oraz wzajemne uznawanie dyplomów, certyfikatów i innych dokumentów, Dz.U. L 124 z 1996
- [3] *Dyrektywa Rady Nr 98/76/EC* z 1 października 1998 r. Dz.U.L 277 z 1998
- [4] http://zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id+2207. z dn. 2012-02-02
- [5] http://www.mi.gov.pl/2-48203fle24e2f-1793921-p_1.htm z dn. 11.04.2011
- [6] Michnik J.: *Dopuszczenie do zawodu przewoźnika drogowego w Polsce*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej”, nr 62/2001 s. 52.
- [7] *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.z 2001 r Nr 129, poz.1444), które weszło w życie 1 stycznia 2002r., z późniejszymi zmianami
- [8] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE*, Dz. U.UE. L 2009.300/51 z 14.11.
- [9] *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 2009. 300.72 z 14.11.
- [10] *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.U. UE. L. 2009. 300.88 z 14.11.
- [11] Skala-Poźniak A.: *Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy*, „Przegląd Komunikacyjny” 2001, nr 11.
- [12] Strona internetowa: Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. 19.10.2011
- [13] *Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r* (Dz. U. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz.530 i Nr 106, poz. 622)
- [14] *Ustawa o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r.* Dz. U. z 2009 Nr 152 poz.1223 z późniejszymi zmianami).
- [15] *Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym – projekt* z dnia 7.09.2011.
- [16] *Ustawa z dnia 19 listopada 1999 - prawo działalności gospodarczej*, Dz.U. nr 101 z 1999r, (obowiązująca od 1 stycznia 2001 roku) poz. 1178 wraz z późniejszymi zmianami.
- [17] *Ustawa z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym.* Dz. U. Nr 125/2001 poz. 1371 z późniejszymi zmianami.