

Informacja na temat funkcjonowania
międzynarodowego transportu drogowego w 2001r.
ze szczególnym uwzględnieniem zasad udzielania
licencji i gospodarki zezwoleniami zagranicznymi

SPIS TREŚCI:

- Wstęp
- Licencjonowanie międzynarodowego transportu drogowego w roku 2001
- Dystrybucja zezwoleń zagranicznych w roku 2001
- Informacje dodatkowe

WSTĘP

Celem przygotowanego dokumentu jest przedstawienie syntezy gospodarki zezwoleniami zagranicznymi oraz zasad udzielania licencji przewozowych /licencji/ na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w roku 2001.

W materiale zawarto również inne aspekty dotyczące funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w roku 2001r. oraz propozycje działań w roku 2002.

Funkcjonowanie Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w dużej mierze uzależnione jest od tego, na ile dobrze przewidziana zostanie sytuacja i ocena warunków zewnętrznych i wewnętrznych, mających wpływ na działalność transportową. Zastosowane w wykonywanych systematycznie prognozach założenia i zaprojektowane rozwiązania dotyczące polityki w zakresie dystrybucji zezwoleń zagranicznych i udzielania licencji opierają się na wielu czynnikach co sprawia, że zmiany części z nich powinny jak najszybciej znaleźć odzwierciedlenie w postaci zmodyfikowanych regulacji, które ułatwią maksymalizowanie możliwości bądź zniwelują negatywny wpływ na działalność podmiotów gospodarczych związanych z transportem.

W tym celu regularnie wykonywane są odpowiednio pogrupowane zestawienia danych, z których korzysta kierownictwo i pracownicy BOTM, Departament Transportu Drogowego oraz inne wybrane jednostki, w zakresie stosownym do realizowanych przez nie zadań. W oparciu o te analizy w trakcie roku 2001 zmieniane były procedury zarządzające gospodarką zezwoleniami i warunki udzielania licencji.

Wskazać należy, że sytuację w zakresie prognozowania sytuacji i warunków mających wpływ na działalność transportową w 2002r. utrudnia wejście w życie z dniem 1 stycznia 2002r. ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym /Dz. U. Nr 125, poz. 1371/. Wprowadzone w życie nowe regulacje komplikują możliwość przewidzenia tendencji, jakie będzie można zaobserwować w 2002r. Ponadto całkowita zmiana systemu licencjonowania mieć będzie wpływ na system dystrybucji zezwoleń zagranicznych. Obecnie wpływ ten jest przez BOTM monitorowany i w miarę możliwości podejmowane są decyzje zmierzające do zabezpieczenia dostosowania systemu dystrybucji zezwoleń do reguł nowej ustawy.

Licencjonowanie międzynarodowego transportu drogowego w roku 2001

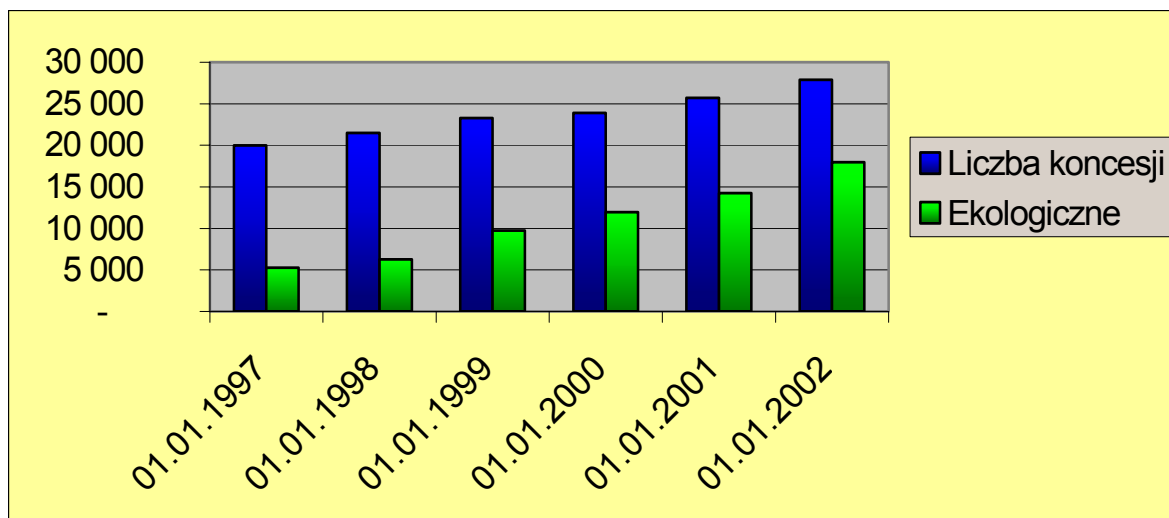
Zasady udzielania licencji w roku 2001

W roku 2001 zasady udzielania licencji regulowały dwa Komunikaty MTiGM. Pierwszy z dnia 23 lutego 2001r. przewidywał udzielanie licencji na przewóz rzeczy na tzw. małe pojazdy o ładowności do 3,5 t. lub 6 t. d.m.c. na grupę 34 krajów oraz Azję. Na pojazdy o d.m.c. powyżej 6 t. udzielano licencji na przewóz rzeczy wg tzw. Pakietu Dostępnego Rozszerzonego Ekologicznego 2, obejmującego grupę 22 krajów oraz obszar Azji. Na obszary te nie występował deficyt zezwoleń zagranicznych. Ponadto bez ograniczeń udzielano licencji na autobusy spełniające normy ekologiczne, a na autobusy nie spełniające tych norm na obszar wszystkich krajów z wyłączeniem Austrii i Szwecji. Udzielano także licencji na samochody osobowe przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 5 osób łącznie z kierowcą z obszarem ważności na Niemcy i Holandię. Od dnia 8 maja 2001r., na mocy Komunikatu MTiGM nr 5/2001, zmieniono zasady przyznawania licencji na samochody osobowe przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 5 osób łącznie z kierowcą w ten sposób, że licencji udzielano na obszar ważności obejmujący Niemcy, Holandię i Austrię.

Na mocy Komunikatu z dnia 23 lutego 2001r. przystąpiono także do realizacji 100 wniosków zarejestrowanych na listach K i Z w roku 1997. Dla pojazdów spełniających normy ekologiczne podjęto decyzję o przyznaniu licencji zgodnej z wnioskiem strony, z wyłączeniem Austrii.

Liczba licencji na przewóz rzeczy z uwzględnieniem taboru ekologicznego i struktury posiadanych licencji przez przedsiębiorców

W roku 2001 odnotowano dalszy wzrost liczby pojazdów spełniających normy ekologiczne. Dynamikę zmian udziału licencji ekologicznych w ogólnej liczbie licencji, a także wzrost ogólnej liczby licencji na przewóz rzeczy w latach 1996-2001 obrazuje poniższy wykres:



Dane te w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Stan na dzień	Liczba licencji na przewóz rzeczy	Licencje „ekologiczne”	Procent udziału
01.01.1997	19 977	5 250	26,3%
01.01.1998	21 470	6 255	29,1%
01.01.1999	23 275	9 756	41,9%
01.01.2000	23 883	11 939	50,0%
01.01.2001	25 705	14 247	55,4%
01.01.2002	27 854	17 951	64,4%

Struktura udzielonych ogółem licencji na przewóz rzeczy, wg stanu na dzień 01.01.2002r., w zależności od d.m.c. pojazdów objętych uprawnieniami przedstawia się następująco:

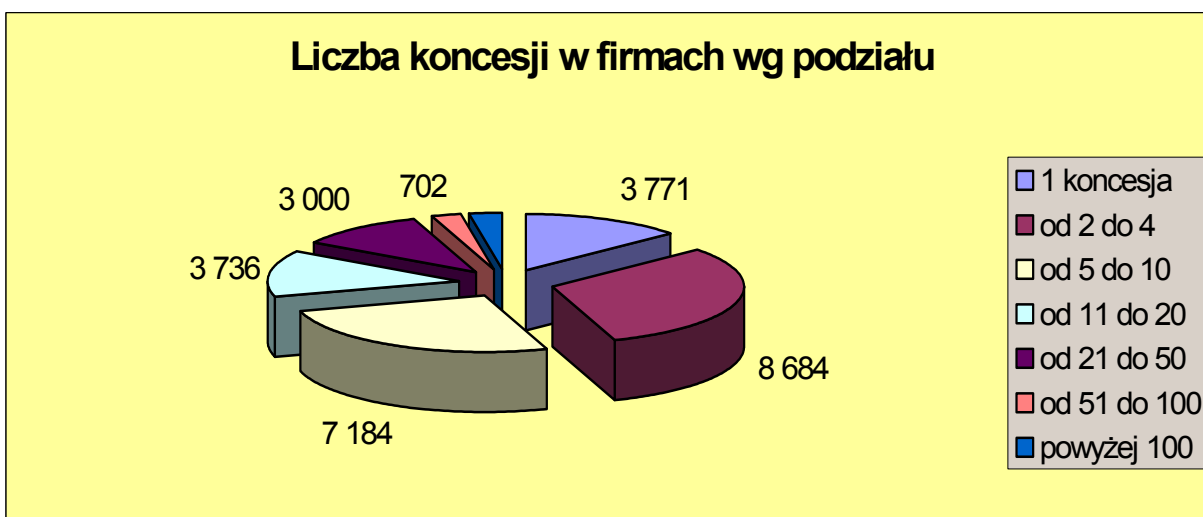
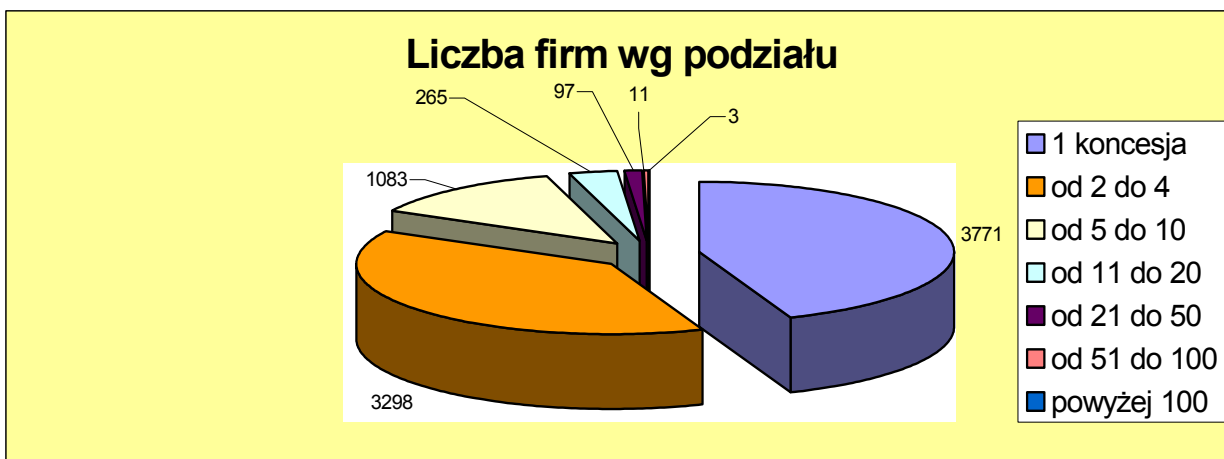
Dopuszczalna masa całkowita pojazdu	Liczba licencji (licencji)	Procent udziału
do 6 ton	3303	11,9%
od 6 do 20 ton	1360	4,9%
pow. 20 ton	23191	83,3%
RAZEM:	27854	100,0%

Dane te obrazuje poniższy wykres:



Przedstawiona poniżej tabela oraz wykres ilustrują (wg stanu na dzień 01.01.2002r.) strukturę liczby posiadanych licencji o wszystkich obszarach ważności przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. Charakterystyczna jest tu przewaga przedsiębiorców małych i średnich.

Liczba licencji na przewóz rzeczy	Liczba przedsiębiorców	Liczba licencji (licencji)	% przeds.	% licencji (licencji)
1 koncesja	3 771	3 771	44,2	13,5
Od 2 do 4	3 298	8 684	38,7	31,2
od 5 do 10	1 083	7 184	12,7	25,8
od 11 do 20	265	3 736	3,1	13,4
od 21 do 50	97	3 000	1,1	10,8
od 51 do 100	11	702	0,1	2,5
Powyżej 100	3	777	0,04	2,8
RAZEM	8 528	27 854		

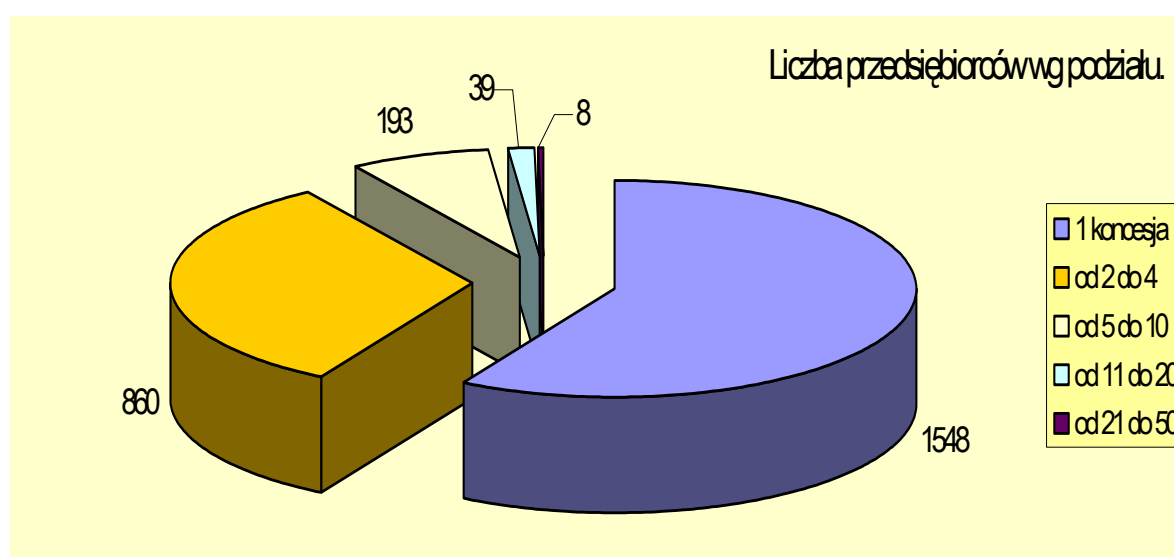


Liczba licencji na przewóz osób z uwzględnieniem struktury posiadanych licencji przez przedsiębiorców.

Poniższe wykresy i tabele przedstawiają liczbę ważnych licencji na przewóz osób w ramach transportu międzynarodowego oraz strukturę liczby posiadanych licencji o wszystkich obszarach ważności przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu osób, wg stanu na dzień 01.01.2002r.

Liczba licencji	Liczba firm	Liczba licencji	% przeds.	% licencji (licencji)

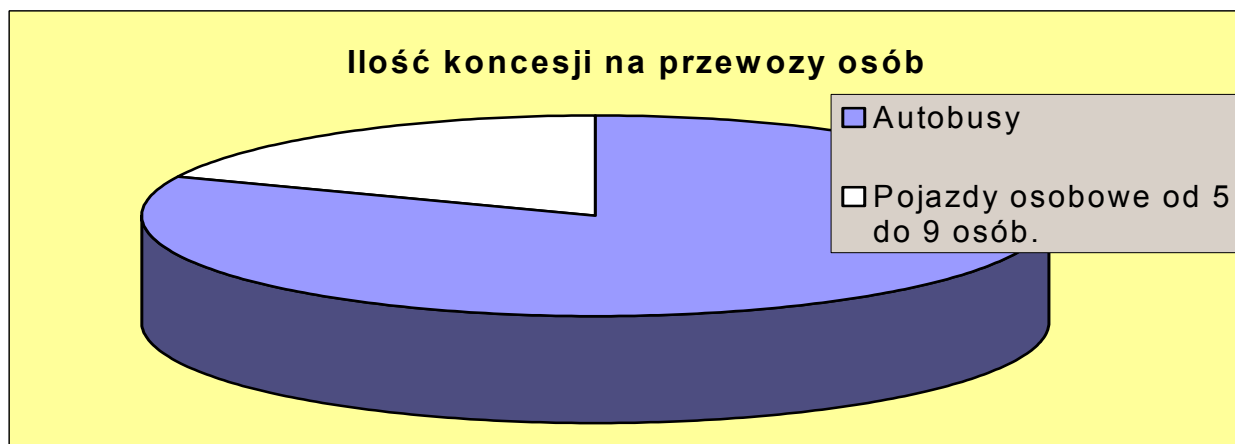
osobowych				(licencji)
1 koncesja	1548	1548	58,5	26,8
od 2 do 4	860	2184	32,5	37,7
od 5 do 10	193	1273	7,3	22,0
od 11 do 20	39	554	1,5	9,6
od 21 do 50	8	224	0,3	3,9
RAZEM	2648	5780		



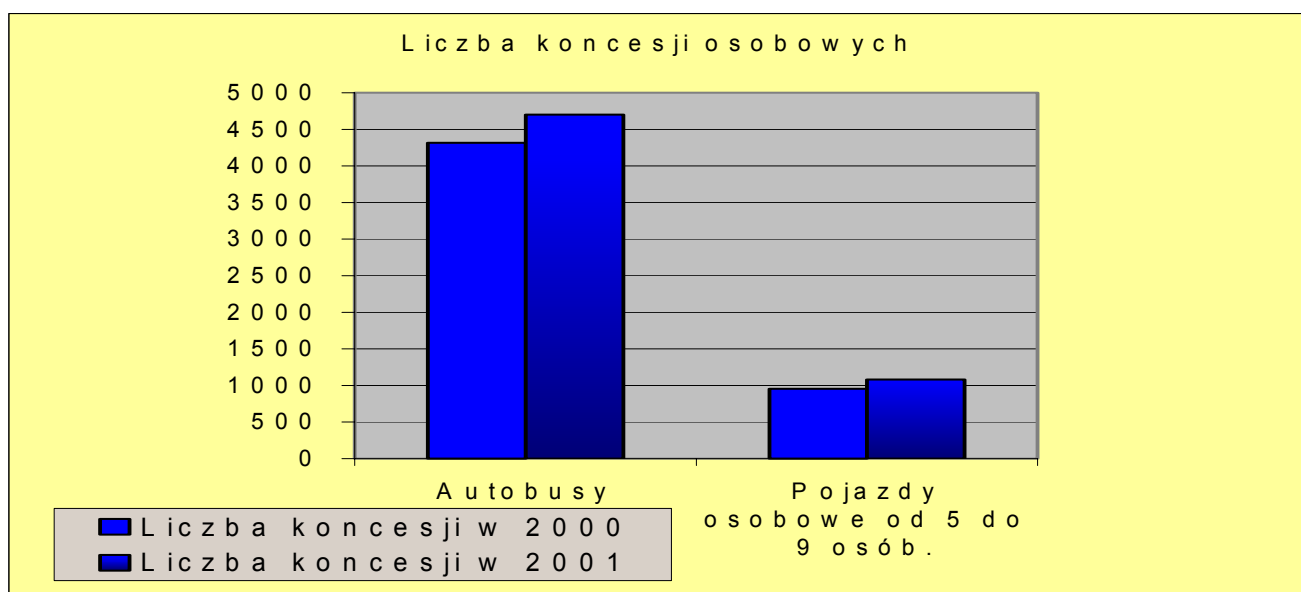
Struktura udzielonych ogółem licencji na przewóz osób, wg stanu na dzień 01.01.2002r., w zależności od rodzaju pojazdów objętych uprawnieniami przedstawia się następująco:

Liczba licencji na przewozy osób		
Rodzaj pojazdu	Liczba licencji	Procent udziału
Autobusy	4 700	81,3%
Pojazdy osobowe od 5 do 9 osób.	1 080	18,7%
RAZEM:	5 780	100,0%

Dane te, przedstawione na wykresie, prezentują się następująco:

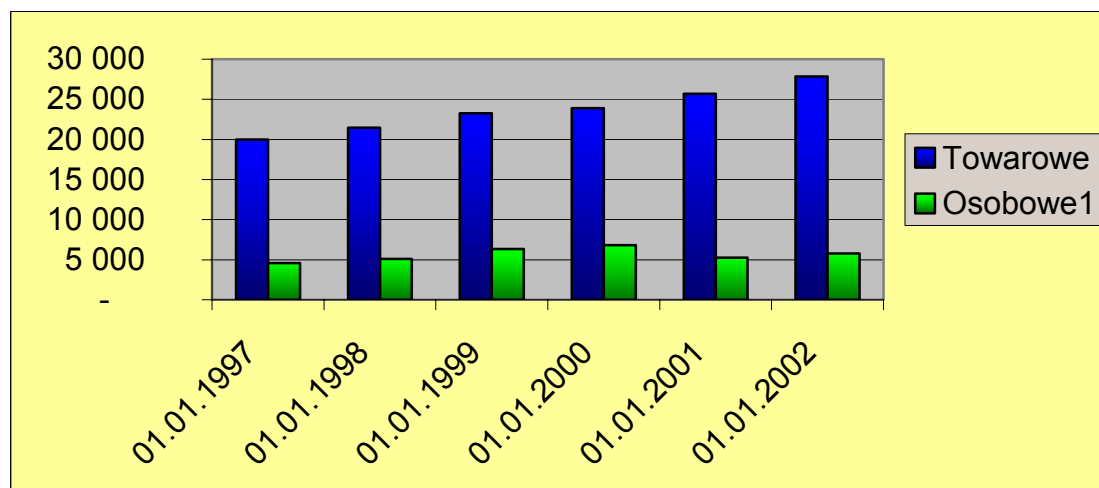


Poniższy wykres prezentuje te dane w ujęciu porównawczym, w stosunku do 2000r.:



Zestawienie licencji na przewóz osób i rzeczy

Poniżej prezentowane dane ilustrują relację pomiędzy liczbą licencji na przewóz rzeczy oraz na przewóz osób, wg stanu na 01.01.2002r.



Stan na dzień	Towarowe	Osobowe ¹
01.01.1997	19 977	4 599
01.01.1998	21 470	5 101
01.01.1999	23 275	6 354
01.01.2000	23 883	6 841
01.01.2001	25 705	5 268
01.01.2002	27 854	5 780

- 1) W BOTM trwa weryfikacja licencji osobowych.
Dane na 1.01.2002 nie uwzględniają licencji nie zweryfikowanych

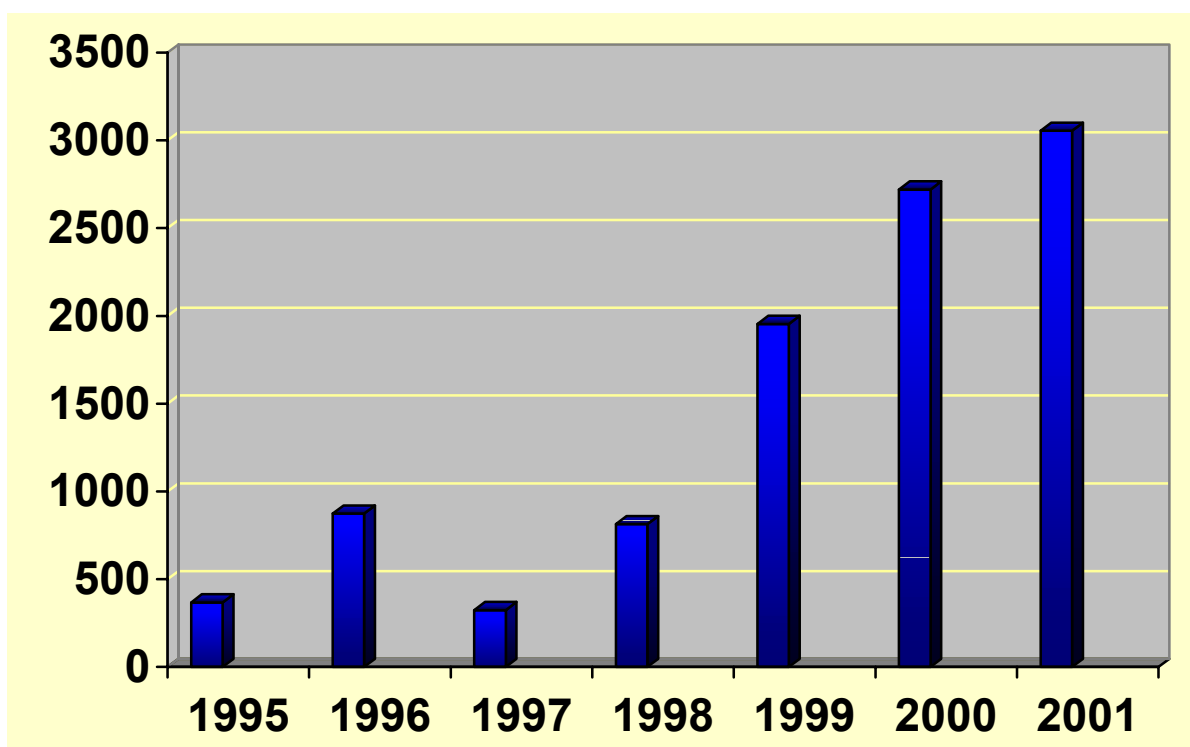
Przenoszenie uprawnień wynikających z licencji

Przenoszenie uprawnień koncesyjnych przez koncesjonariuszy na innych przedsiębiorców (nabywanie licencji w sposób „pochodny”) faktycznie było praktykowane od 1995r. Pełne prawne ramy dla tego procesu stworzono w obowiązującej do dnia 31 grudnia 2001 r. ustawie z dnia 2 sierpnia 1997r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 106, poz. 677), która weszła w życie 12 grudnia 1997r. Nowelizacja tej ustawy, która weszła w życie 30 kwietnia 1999r., zliberalizowała warunki przenoszenia uprawnień koncesyjnych, głównie poprzez odstąpienie od wymogu przejmowania wszystkich licencji i pojazdów dotychczasowego koncesjonariusza.

Od 1 marca 2000r. wprowadzono jednoetapowy tryb postępowania o przeniesienie uprawnień koncesyjnych, w miejsce dwuetapowego

obowiązującego w latach poprzednich. Powyższe zmiany organizacyjno - prawne spowodowały uproszczenie prowadzonych postępowań i pozwoliły na skrócenie czasu realizacji wniosków o przeniesienie uprawnień wynikających z licencji średnio do 7 dni.

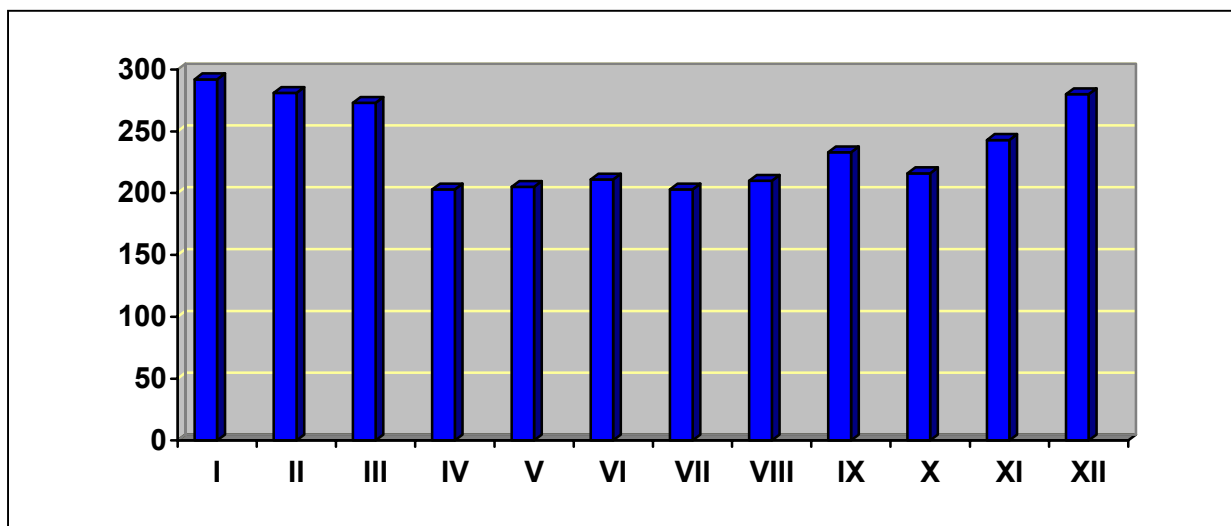
Zainteresowanie przedsiębiorców tą formą nabywania uprawnień przewozowych obrazuje poniższy wykres, uwzględniający liczbę przyjętych wniosków o przejęcie uprawnień koncesyjnych w latach 1995 – 2001:



Dane te w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Rok	Liczba przyjętych wniosków
1995	368
1996	874
1997	324
1998	814
1999	1954
2000	2720
2001	3055

W roku 2001 nastąpiło przejście 3055 licencji, z czego 2330 o obszarze ważności „wszystkie kraje świata” i 725 licencji o innych obszarach ważności. Zainteresowanie tą formą przejmowania uprawnień przez cały rok było względnie stabilne. Poniższy wykres ilustruje liczbę przenoszonych licencji w poszczególnych miesiącach roku 2001.



Należy sądzić, że w związku z identyczną regulacją tego problemu w ustawie z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym tendencja ta utrzyma się. Jednocześnie jednak utrudnienia przenoszenia uprawnień wynikają z konieczności posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych przy podejmowaniu działalności w zakresie m.t.d. po raz pierwszy.

System kontroli granicznej

Od października 1999r. roku funkcjonuje system kontroli ważności uprawnień koncesyjnych. System ten polega na przekazywaniu przez BOTM do urzędów celnych informatycznych plików z danymi o ważności lub braku ważności danego blankietu licencji. Przekazywane informacje stanowią fragment zasobów informatycznych BOTM przystosowany do celów kontrolnych. Początkowo informację aktualizowano raz w miesiącu poprzez przekazywanie plików na dyskietkach do Departamentu Składów i Agencji Celnych GUC. Od jesieni 2000r. informacje przekazywane są drogą poczty elektronicznej dwa razy w tygodniu.

W wyniku wprowadzenia systemu kontroli uprawnień koncesyjnych w 2001r. na podstawie zgłoszeń od jednostek kontrolujących dotyczących naruszeń przez przedsiębiorców ustawy o warunkach wykonywania

międzynarodowego wszczęto **204** postępowania o cofnięcie z urzędu licencji na wykonywanie m.t.d. z tego tytułu.

Dzięki wprowadzeniu systemu kontroli całkowicie wyeliminowano, w ocenie BOTM, zjawisko nieuczciwej konkurencji polegające na posługiwaniu się tzw. koncesjami klonowanymi tj. wykonywaniu przewozów na podstawie blankietu zatrzymanego przez przedsiębiorcę, na podstawie nieprawdziwego oświadczenia o jego zagubieniu, po uprzednim dokonaniu zmiany licencji poprzez zmianę pojazdu nią objętego i uzyskaniu nowego blankietu obejmującego różny od poprzedniego pojazd samochodowy. Celem zakończenia toczących się postępowań w tych sprawach, z uwagi na zmianę stanu prawnego spowodowaną wejściem w życie ustawy o transporcie drogowym, skierowano do Ministerstwa Infrastruktury prośbę o dyspozycje co do formy i trybu ich zakończenia.

Realizacja wniosków z list oczekujących na udzielenie licencji według stanu na koniec 2001r.

Poniższe zestawienie prezentuje liczbę zrealizowanych wniosków przedsiębiorców, którzy zapisali się na listy oczekujących. Lista „K” obejmuje przedsiębiorców, którzy złożyli wnioski o nową koncesję, natomiast lista „Z” tych, którzy wnieśli o rozszerzenie posiadanej licencji.

Ponieważ wniosek składany przez przedsiębiorcę obejmował często udzielenie lub rozszerzenie więcej niż jednej licencji liczba ułamkowa, jaką posługiwano się w zestawieniu oznacza np., iż 1 wniosek o udzielenie np. 2 licencji, został w $\frac{1}{2}$ zrealizowany a w $\frac{1}{2}$ pozostawiony w oczekiwaniu do rozpoznania.

Lista „K” z roku 1997.

Skróty:

Wn. – oznacza liczbę wniosków;

Konc. – oznacza liczbę licencji.

Zrealizowano w roku	Licencje na wszystkie kraje bez Austrii i Słowenii Wn. Konc.	Licencje na Niemcy Wn. Konc.	Licencje na Tzw. ZŁD Wn. Konc.	Licencje na Wszystkie kraje bez Austrii Wn. Konc.	Licencje na wszystkie kraje – A,H	Licencje na wszystkie kraje – H,A,N,E,P
1998	33 37	1 2				
1999	4 4	½ 3	½ 1	1 1		
2000				1 2		
2001			3 3	32 35	2 2	1 1

Z tej listy nie zrealizowano :

- 3 wniosków o 5 licencji na Niemcy;
- 8 wniosków o 9 licencji na wszystkie kraje.
2 wniosków o 2 licencje na wszystkie kraje – A
1 wniosek o 1 licencję na ZŁD

Z tej listy nie zrealizowano :

- wykreślono z listy 16 wniosków o 18 licencji , ze względu na likwidację działalności, upływ terminu realizacji wniosku, cofnięcie innego uprawnienia koncesyjnego etc.;
- wykreślono z listy 1 wniosek o 1 licencję na wszystkie kraje – A,I,H,E,P i 1 wniosek o 1 licencję na wszystkie kraje – A z uwagi na art. 13 „starej ustawy” (zakaz nabywania ponownych uprawnień przez 2 lata);
- wykreślono z listy 1 wniosek o 1 licencję na ZŁD z uwagi na fakt stwierdzonej karalności przedsiębiorcy.

Lista „K” z roku 1997.

Zrealizowano w roku	Koncesja na Czechy		Licencje na tzw. ZŁD		Licencje na tzw. ZŁD bez Rosji i krajów Azji		Licencje na Niemcy – przewóz mat. Budowlanych w prom. 25 km.	
	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.
1998	1	1	31 i 1/2	43	68 i 1/2	82	1	1
1999			1 i 1/2	4				
2000			1	1				

Z tej listy nie zrealizowano:

- z listy wykreślono 3 wnioski o 3 licencje, z przyczyn niezłożenia dokumentacji w terminie.

Lista „Z” z roku 1997.

Zrealizowano w roku	Licencje na tzw. ZŁD		Licencje na tzw. ZŁD bez Rosji i krajów Azji		Licencje na D, B tranzyt, NL, GB, L, CH		Licencje na D, CH, L		Licencje na D, F, GB.	
	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.
1998	10	10	2	2						
1999	1	1			1/2	1				
2000	1	1					1	1	1	1

Lista „Z” z roku 1997.

Zrealizowano w roku	Licencje na wszystkie kraje - A		Licencje na tzw. ZŁD +D,NL, SLO		Licencje na H	Licencje na wszystkie kraje – A,H		Licencje na wszystkie kraje – A,I,E,P		Licencje na wszystkie kraje – A,I,F,E,P
	Wn.	Konc.	Wn.	Konc.		Wn.	Konc.	Wn.	Konc.	
2001	31 1/2		1		2	2	2	1		1

37	1	2		1	1
----	---	---	--	---	---

Z tej listy nie zrealizowano :

- Wykreślono 7 wniosków o 7 licencji, z przyczyn niezłożenia dokumentacji w terminie;
- Wykreślono 1 wniosek o 1 licencję na wszystkie kraje z powodu nieodebrania licencji poprzedniej;
- Niezrealizowano 2 wniosków o 2 licencje na wszystkie kraje – A w wyznaczonym terminie (decyzja).

Do zrealizowania za rok 1997 pozostało:

1. 324 wnioski o 413 licencji z obszarem ważności na wszystkie kraje;
2. 5 wniosków o 10 licencji z obszarem ważności na Niemcy ;
3. 76 wniosków o 90 licencji z obszarem ważności na ZŁD (w tym Węgry);
4. 13 wniosków o 16 licencji z obszarem ważności na ZŁD i Niemcy;
5. 3 wnioski o 3 licencje na kraje, które obecnie są dostępne (wchodzą w skład PDR EKO 2 (np. Rosja, Słowacja).

Dystrybucja zezwoleń zagranicznych w roku 2001

W roku 2001 podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na zapotrzebowanie na zezwolenia zagraniczne były:

- wzrost przewozów międzynarodowych związany z rozwojem gospodarki polskiej, wzrostem wymiany handlowej, nakładów inwestycyjnych zagranicznych.
- wzrost kontroli zezwoleń zagranicznych w niektórych państwach. Stosowana poprzednio powszechnie metoda jeżdżenia z jednym „służbowym”, czy też „dyżurnym” zezwoleniem, przestała się sprawdzać. Służby graniczne wielu państw zaczęły „kasować” zezwolenia w momencie przekroczenia granicy, co spowodowało wzrost popytu na zezwolenia holenderskie, belgijskie i inne.
- trzecim czynnikiem wpływającym na wzrost zapotrzebowania na niektóre rodzaje zezwoleń była zmiana kierunku przewozów po tzw. kryzysie rosyjskim.

Zmiany w liczbie zezwoleń zagranicznych przekazywanych stronie polskiej w ramach kontyngentów na przestrzeni ostatnich lat, jakie zachodzą w wyniku rozmów Komisji Mieszanych, pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków. Po pierwsze, w większości udało się uzyskać przyrost liczby zezwoleń. Po drugie, często wymienione zostało więcej zezwoleń niż zakładał kontyngent wstępny. Po trzecie wreszcie, poprzez zwiększanie kontyngentów zezwoleń ekologicznych, starano się promować przechodzenie polskich przewoźników z ciągników nieekologicznych na ciągniki w pełni ekologiczne, spełniające najbardziej zaawansowane normy obowiązujące w Unii Europejskiej.

Dominujące znaczenie dla stanu polskiego transportu mają przewozy wykonywane w kierunku zachodnim. Obecne ograniczenia ilościowe w dostępie do rynku (zezwolenia zagraniczne) znacznie utrudniają konkurencyjność polskich firm transportowych. Stałe monitorowanie oraz odpowiednie zabiegi administracyjne, a także prowadzenie działań mających na celu zwiększenie liczby zezwoleń są niezbędne dla w miarę stabilnego funkcjonowania firm transportowych do czasu akcesji Polski do UE.

Wielkości kontyngentów zezwoleń otrzymywanych przez stronę polską przedstawiona została w tabeli poniżej. W oparciu o te wielkości przygotowano

zasady określone w Komunikacie nr 26/2000 w sprawie zasad wydawania zezwoleń zagranicznych w roku 2001.

Zestawienie porównawcze dotyczące wybranych zezwoleń zagranicznych wydanych przez BOTM w latach 1999, 2000 i 2001

Analiza wydanych przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego zezwoleń zagranicznych w roku 2001 roku oraz ocena przyszłych trendów pokazuje, że bez zwiększenia kontyngentów dla niektórych rodzajów zezwoleń zagranicznych, nie jest możliwe całkowite zaspokojenie potrzeb polskich przewoźników. Uwzględniając ograniczenia dotyczące liczby zezwoleń możliwych do zaoferowania, w przypadku braku możliwości zwiększenia kontyngentów, poszukiwano rozwiązań ograniczających liczbę wydawanych zezwoleń zagranicznych z grupy zezwoleń najbardziej deficytowych, tak aby możliwe było kontynuowanie wydawania pełnego zakresu zezwoleń do końca bieżącego roku.

AUSTRIA

Zmiana struktury kontyngentu nie wpłynęła na zmniejszenie zapotrzebowania. Zezwolenia były i będą w 2002 podlegały ścisłej reglamentacji. O niesłabnącym zainteresowaniu Austrią i kierunkami w relacji z Austrią świadczy ciągle zwiększająca się ilość zezwoleń premiovych przyznawanych polskim przewoźnikom za wykonywanie przewozów w systemie kombinowanym w roku 2000 w wys. 7 573 szt. za rok 2001 w wys. 9758 szt.

BELGIA

Zainteresowanie tym kierunkiem od lat systematycznie wzrasta. Pozyskanie dodatkowych zezwoleń oraz okresowe zaostrzenia reglamentacji pozwoliło zapewnić ciągłość sprzedaży do końca roku. Mimo zwiększonego kontyngentu nie przewidujemy odejścia od reglamentacji w roku 2002.

DANIA

Zwiększenie kontyngentu na rok 2001 i jego utrzymanie na rok 2002 (tylko ze zmianą struktury) zapewnił ciągłość sprzedaży. Ilość zezwoleń, którą przewoźnik mógł otrzymać praktycznie uzależniona była tylko od ilości zwróconych, wykorzystanych zezwoleń.

FRANCJA

Zezwolenia ogólne należą do grupy zezwoleń ściśle reglamentowanych. Pozyskanie dodatkowo 500 zezwoleń ekologicznych w IV kwartale nie wprowadziło zasadniczych zmian w systemie reglamentacji natomiast w znaczący sposób pozwoliło na rozładowanie napięcia pod koniec roku w wydawaniu zezwoleń dla firm nie posiadających limitów.

Znacznie zwiększono ilość zezwoleń stałych na rok 2002, a zmniejszono z tej przyczyny liczbę zezwoleń jednorazowych. Należy się liczyć kontynuowaniem tej tendencji w przyszłości.

W 2001 roku dało się zauważyć większe zainteresowanie, ze strony polskich przewoźników, zezwoleniami kooperacyjnymi. Przewidujemy, że przy tak utrzymującej się tendencji wzrostowej 500 sztuk zezwoleń okaże się ilością dalece niewystarczającą.

GRECJA

Mimo wprowadzonego drastycznego ograniczenia wydawania (wyłącznie na podania) zezwoleń starcza do połowy lutego, dotyczy zezwoleń Grecja kraje 3.

HISZPANIA

5000 sztuk zezwoleń stałych oraz możliwość wykonywania przewozów na podstawie dokumentów ATP (bez zezwolenia) w pełni zaspokaja potrzeby przewoźników polskich.

HOLANDIA

Zwiększenie kontyngentu na rok 2001 i kolejne na 2002 pozwala praktycznie na zaspokojenie potrzeb przewoźników. Ilość zezwoleń, którą przewoźnik mógł otrzymać praktycznie uzależniona jest tylko od ilości zwróconych, wykorzystanych zezwoleń.

NIEMCY

W czasie spotkania Komisji Mieszanej, kiedy to ustalono wielkość kontyngentu na rok bieżący, na wniosek strony polskiej zmniejszono liczbę zezwoleń nieekologicznych dokonując zamiany na zezwolenia ekologiczne i superekologiczne. Celowość tej zamiany znajduje potwierdzenie w praktyce. W roku 2000 natomiast nastąpił znaczny wzrost liczby wydanych zezwoleń ekologicznych. Założona w kontyngencie wstępnym liczba zezwoleń ekologicznych nie zapewnia zaspokojenia potrzeb przewoźników. Dlatego też, w zasadach na rok, założono zmniejszony miesięczny limit poboru zezwoleń do 2 szt. w II półroczu na koncesję nieekologiczną.

NORWEGIA

Po wprowadzeniu zwolnienia z obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy wykonywane pojazdami ekologicznymi kontyngent uważamy za wystarczający. Ilość zezwoleń, którą przewoźnik mógł otrzymać praktycznie uzależniona jest tylko od ilości zwróconych, wykorzystanych zezwoleń.

PORTUGALIA

Pozyskanie dodatkowo 200 sztuk zezwoleń w roku 2001 pozwoliło na zachowanie, z wprowadzoną reglamentacją i małymi przerwami, wydawania zezwoleń do końca roku. Należy przypuszczać, że w tym roku sytuacja się powtórzy.

RUMUNIA

Ze względu na niedostatek zezwoleń węgierskich znacznie wzrosło w roku 2001 zainteresowanie drogą przez Ukrainę i Rumunię. Zainteresowanie to spowodowało krótkotrwałą przerwę w wydawaniu tych zezwoleń. Dostateczna ilość zezwoleń ukraińskich i dodatkowych zezwoleń rumuńskich unormowała sytuację. Zwiększenie kontyngentu na rok 2002 pozwala przypuszczać, że w 2002 przerwy w dystrybucji i czasowa reglamentacja nie powtórzą się.

WĘGRY

Wzrost zapotrzebowania na zezwolenia węgierskie jest znaczny. Przekazanie 15 000 zezwoleń płatnych okazało się niewystarczające. W chwili obecnej bardzo dotkliwe są opłaty pobierane przez stronę węgierską za przejazd z wykorzystaniem zezwoleń płatnych. Wzmożony popyt na zezwolenia węgierskie (w przypadku tzw. krótkich licencji z obszarami ważności obejmującymi jedynie kraje wschodniej i południowej Europy), wynika z faktu, iż przewozy do/z lub przez Węgry stały się jedyną alternatywą po utracie zleceń

na kierunku wschodnim) Wart odnotowania jest fakt uzupełniania dostępnych licencji -o zakres ważności na terytorium Węgier- pochodzący z innej licencji oraz częste wykorzystywania tego rodzaju zezwoleń przy przewozach na potrzeby własne.

WŁOCHY

Do coraz większego wzrostu popytu na zezwolenia „Włochy loco” przyczyniła się obniżka cen za przejazd koleją przez Austrię, swobodna możliwość przejazdu przez Słowenię oraz rosnące wskaźniki wymiany handlowej na linii Polska-Włochy. Nieznaczny wzrost liczby wydanych zezwoleń nie odzwierciedla w pełni zapotrzebowania na nie, ze względu na ograniczenia poboru. Spodziewane jest więc wystąpienie trudności z realizacją przewozów w roku 2002.

Pomimo podjęcia starań BOTM stale odnotowuje zjawisko wykorzystywania zezwoleń przez inne firmy niż te, którym zezwolenia zostały wydane. Widoczne jest to przy dokładnym sprawdzaniu zwrotów, gdzie często ujawniana jest pieczęć innej firmy, niż upoważniona do wykorzystania zezwolenia (np. jeden stempel przystawiony jest na drugim) lub numer rejestracyjny pojazdu, którym firma pobierająca zezwolenie nie dysponuje. Wskazuje to na fakt „wymieniania się” zezwoleniami przez przewoźników, którzy często tłumaczą się pomyłką przy stemplowaniu, wyjątkowymi okolicznościami lub innymi zdarzeniami losowymi. Poddanie w środowisku przewoźników dyskusji tego problemu mogłoby wesprzeć przygotowanie właściwych działań mających na celu jak najefektywniejsze zabezpieczenie przed niepożądanym zjawiskiem handlu zezwoleniami.

Stan kontyngentów w kolejnych latach obrazują poniższe dane:

Kraj lp. symbol	rodzaj zezwolenia	2000	2001 dla	2002 od	Uwagi
1. ALBANIA AL.	ogólne	500	500	500	
2. AUSTRIA A	ogólne	2 900	1 000	1 000	
	ogólne EURO 1	4 200	3 300	3 300	
	ogólne EURO 2	900	3 700	3 700	
	loco	2 900	2 000	2 000	
	loco EURO 2	100	1 000	1 000	
	autobus	14 000	14 000	14 000	
3. AZERBEJDŻAN AZ	ogólne	200	200	200	
4. BELGIA B	loco	30 000	30 000	35 000	
	tranzyt st.	8 000	8 000	6 000	
5. BIAŁORUŚ BY	ogólne	125 000	125 000	125 000	
	kr 3	1 000	1 000	1 000	
6. BOŚNIA i HERCEGOWINA BIH	ogólne	500	700	700	
	kr 3		50	50	
7. BUŁGARIA BG	loco	4 000	4 000	4 000	
	tranzyt	10 000	13 000	13 000	
	tranzyt EURO 1	3 000		0	
	kr 3	250	250	250	
8. CHORWACJA HR	ogólne	5 000	5 000	5 000	
	kr 3	100	100	100	
	autobus p.	50	50	50	
	autobus wah.	100	100	100	
9. CZECHY CZ	kr 3	500	500	500	
	autobus p.	400	400	400	
	autobus wah.	100	100	100	

10. DANIA DK	loco loco EURO1 tranzyt tranzyt EURO 1 kr 3 kr 3 EURO 1	17 000 500 1 400	12 000 12 000 250 250 600 600	8 400 15 600 175 325 420 780	
11. ESTONIA EST	ogólne ogólne EURO 1 kr 3	7 000 4 000 400	7 000 4 000 400	7 000 4 000 600	
12. FINLANDIA FIN	kr 3 kr 3 EURO 1	120 120	120 150	70 230	
13. FRANCJA F	ogólne ogólne EURO 1 ogólne st. ogólne st.EURO 1 ogólne st.EURO 2 tranzyt tranzyt EURO 1 tranzyt EURO 2 kr 3 kooperacja	27 000 3 000 100 300 100 6 000 9 000 6 000 250 500	27 000 3 000 100 300 100 6 000 8 000 8 000 250 500	18 000 3 000 100 900 200 6 000 8 000 8 000 250 500	
14. GRECJA GR	kr 3	100	100	100	
15. GRUZJA GE	ogólne		50	50	
15. HISZPANIA E	autobus ogólne st.+kr3 ogólne	50 10 000	75 5 000	75 5 000	
16. HOLANDIA NL	ogólne kr 3	46 500 1 200	64 000 2 400	73 000 3 600	
17. JUGOSŁAWIA YU	loco tranzyt	1 500 1 500	2 500 500	1 500 1 500	
18. KAZACHSTAN KZ	ogólne kr 3	2 500 500	3 000 500	3 000 500	

19. KIRGISTAN KS	ogólne	300	300	300	
20. LITWA LT	ogólne ogólne EURO 1 kr 3	28 000 7 000 3 400	28 000 7 000 3 400	28 000 7 000 3 400	
21. ŁOTWA LV	ogólne ogólne EURO 1 kr 3 +ogólne autobus p. loco EURO 1 loco	7 500 10 000 700 25 3 500 5 000	12 500 13 500 700 25	12 500 13 500 1 000 25	
22. MACEDONIA MK	ogólne ogólne EURO 1	3 000	2 400 600	2 400 600	
23. MAROKO MA	ogólne	200	200	200	
24. MOŁDAWIA MD	ogólne kr 3	4 150 350	4 150 350	4 150 350	
25. NIEMCY D	ogólne ogólne st. ogólne EURO 1 ogólne st.EURO 1 ogólne EURO 2 ogólne st.EURO 2	160 000 750 275 000 1 000	120 000 750 250 000 900 100 000 200	120 000 750 250 000 900 100 000 200	
26. NORWEGIA N	ogólne kr 3	3 000 150	1 500 150	1 200 150	
27. PORTUGALIA P	ogólne ogólne + kr3	400 200	400 200	400 200	
28. ROSJA RUS	ogólne kr 3 autobus p.	75 000 900 500	75 000 900 500	75 000 1 200 500	

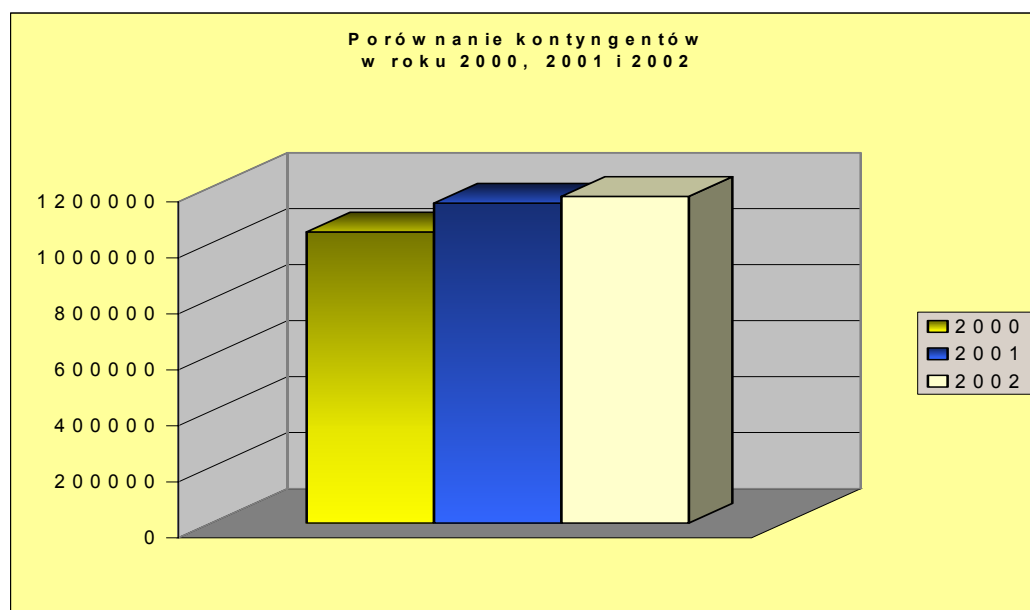
29. RUMUNIA RO	ogólne loco kr 3	10 000 1 000 200	10 000 1 000 200	15 000 3 000 400	
30. SŁOWACJA SK	kr 3 autobus p. autobus wah.	600 300 100	600 300 100	600 300 100	
31. SŁOWENIA SLO	kr 3 autobus p.	500 50	500 50	500 50	
32. SZWECJA S	ogólne kr 3	10 000 1 150	8 000 1 300	6 500 1 500	
33. TURCJA TR	tranzyt	6 000	6 000	6 000	
34. UKRAINA UA	ogólne ogólne EURO 1	44 000 11 000	44 000 11 000	38 500 16 500	
35. WĘGRY H	ogólne kr 3 ogólne płatne	25 000 3 000 7 000	25 000 3 000 11 000	25 000 3 000 8 000	
36. WŁOCHY I	loco loco EURO 1 tranzyt kr 3 spoza UE kr 3 UE ogólne porty autobus p.	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	

776 575 779 775

Kraj lp. symbol	rodzaj zezwolenia	2000 kon/wym	2001 kon/wym	2002	Uwagi
2. AUSTRIA A	ogólne	2 900	1 000	1 000	
	ogólne EURO 1	4 200	3 300	3 300	
	ogólne EURO 2	900	3 700	3 700	
	loco	2 900	2 000	2 000	
	loco EURO 2	100	1 000	1 000	
	autobus	14 000	14 000	14 000	
4. BELGIA B	loco	30 000/34 000	30 000/39 000	35 000	
	tranzyt st.	8 000	8 000	6 000	
10. DANIA DK	loco	17 000/20 000	12 000	8 400	
	loco EURO1		12 000	15 600	
	tranzyt	500	250	175	
	tranzyt EURO 1		250	325	
	kr 3	1 400	600	420	
	kr 3 EURO 1		600	780	
13. FRANCJA F	ogólne	27 000	27 000	18 000	
	ogólne EURO 1	3 000	3000/ 3500	3 000	
	ogólne st.	100	100	100	
	ogólne st.EURO 1	300	300	900	
	ogólne st.EURO 2	100	100	200	
	tranzyt	6 000	6 000	6 000	
	tranzyt EURO 1	9 000/8 000	8 000	8 000	
	tranzyt EURO 2	6 000/8 000	8 000	8 000	
	kr 3	250	250	250	
	kooperacja	500	500	500	
15. HISZPANIA E	autobus		75	75	
	ogólne st.+kr3	50	5 000	5 000	
	ogólne	10 000			
16. HOLANDIA NL	ogólne	46 500/55 000	64 000	73 000	
	kr 3	600	2 400	3 600	
25. NIEMCY D	ogólne	160 000	120 000	120 000	
	ogólne st.	750	750	750	
	ogólne EURO 1	275 000/280 000	250 000/270 000	250 000	
	ogólne st.EURO 1	1 000	900	900	
	ogólne EURO 2		100 000	100 000	
	ogólne st.EURO 2		200	200	

26. NORWEGIA N	ogólne kr 3	3 000/7 000 150	1 500 150	1 200 150	od 2001 eko bez zezwo
27. PORTUGALIA P	ogólne ogólne + kr3	400 200	400/ 700 200	400 200	
35. WĘGRY H	ogólne kr 3 ogólne płatne	25 000 3 000 7000/15 000	25 000 3 000 11 000/15 000	25 000 3 000 8 000	
36. WŁOCHY I	loco loco EURO 1 tranzyt kr 3 spoza UE kr 3 UE ogólne porty autobus p.	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	26 800 2 000 150 1 300 450 150 50	

463 025 759 025



INFORMACJE DODATKOWE

Działania w zakresie informacji podejmowane w roku 2001 oraz zarys koncepcji polityki informacyjnej w roku 2002

Zagadnienia koncesjonowania m.t.d., przewozów na potrzeby własne, dystrybucji zezwoleń oraz opłaty drogowe mają bezpośredni wpływ na dużą grupę podmiotów gospodarczych. Wskazane jest intensyfikowanie działań w zakresie jak najszybszego przekazywanie informacji przedsiębiorcom zajmującym się transportem samochodowym.

W roku 2001 polityka informacyjna BOTM koncentrowała się na dostarczeniu zainteresowanym informacji na temat warunków wykonywania transportu samochodowego poprzez aktywną współpracę z mediami, organizacjami zrzeszającymi międzynarodowych przewoźników drogowych, urzędami celnymi, funkcjonariuszami policji, a także w sposób bezpośredni organizując punkt informacyjny, prowadząc stronę internetową oraz aktualizując gabloty w siedzibie biura. W ramach działań informacyjnych Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego prowadzi współpracę z prasą branżową (Polska Gazeta Transportowa, Trucker). Przedstawiciele Biura wielokrotnie brali udział w spotkaniach z członkami ZMPD, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz stowarzyszeń regionalnych gdzie przybliżali zagadnienie dotyczące zasad wykonywania m.t.d. w Polsce.

Porównując liczbę Informacji i Komunikatów wydanych w latach 1998-2001, wyraźnie widać, iż liczba informacji przekazywanych wzrasta. W roku 1998 ukazało się 28 Komunikatów MTiGM oraz 75 Informacji BOTM, w roku 1999 ukazało się 22 Komunikaty MTiGM oraz 114 Informacji BOTM, w roku 2000 ukazało się 26 Komunikatów MTiGM oraz 121 Informacji BOTM. W roku 2001 ukazało się 26 Komunikatów MTiGM oraz 103 Informacje BOTM. Komunikaty regulowały zasady wydawania zezwoleń i udzielania licencji. Informacje dotyczyły spraw związanych z działalnością w zakresie transportu

drogowego, które w ocenie BOTM posiadały istotne znaczenie dla klientów Biura.

Z dużym uznaniem należy przyjąć zaangażowanie środowiska przedsiębiorców w czasie współpracy nad tworzeniem nowych projektów mających na celu poprawę warunków funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego oraz tworzenia założeń polityki transportowej. Członkowie organizacji zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych wyłonieni w drodze konsultacji współpracowali między innymi w czasie przygotowywania zasad dystrybucji zezwoleń obowiązujących w roku 2001 oraz w tworzenia kryteriów rozdziału zezwoleń stałych.

W roku 2001 kontynuowane było rozpowszechnianie Komunikatów i Informacji za pośrednictwem prasy branżowej oraz organizacji zrzeszających przewoźników, a także wywieszanie w gablotach BOTM i udostępnianie w postaci odbitek kserograficznych. W ramach poprawy dostępności do informacji bezpośredniej bardzo wskazane wydaje się wydzielenie punktu informacyjnego dotyczącego licencji. Zagadnienia te ze względu na stopień skomplikowania oraz złożoność zagadnień prawnych często są czasochłonne i wymagają zaangażowania doświadczonych pracowników. Udzielenie wyczerpującej informacji w tym zakresie łączy się wyszukiwaniem w komputerowej bazie danych wielu wiadomości wraz z ich weryfikacją z dokumentami złożonymi w archiwum. W chwili obecnej prowadzone są działania przystosowujące salę operacyjną do obsługi większej liczby klientów. W przypadku poprawy warunków kadrowych rozwiązanie to może zostać wprowadzone w II kwartale 2002 roku.

Od lipca 1998 roku działa strona internetowa prezentująca działalność BOTM - www.botm.gov.pl. W tym czasie wiele regionalnych organizacji przewoźników wykorzystuje tę drogę do kontaktu z biurem i wykorzystuje zamieszczone przez BOTM informacje w celu dalszego ich propagowania. Ten sposób informowania pozwala na bieżące prezentowanie aktualnie obowiązujących zasad, co ma szczególne znaczenie w związku ze specyfiką działalności transportowej. W roku 2002 planowane jest uatrakcyjnienie formy graficznej strony internetowej i sposób prezentacji poprzez Interent.

W związku z wejściem w życie szeregu nowych aktów prawnych planowane jest uaktualnienie specjalistycznych informatorów dystrybuowanych przez Biuro, w tym:

- kierowany do policji i służb celnych informator „Kontrola zagranicznych przewoźników wykonujących międzynarodowy transport drogowy na terytorium RP pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi za granicą”
- oraz „Wszystko o zasadach funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego” w którym można znaleźć informacje na temat zagadnień związanych z transportem wykonywanych przez polskich przedsiębiorców – informator w wersji polskiej i angielskiej