

## **Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego**



# **RAPORT MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY W OKRESIE 1 STYCZNIA 2005 R. – 1 STYCZNIA 2006 R.**

WARSZAWA 2006

<b>WSTĘP</b> .....	<b>3</b>
<b>LICENCJE NA WYKONYWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO</b> .....	<b>6</b>
AKTY PRAWNE REGULUJĄCE TRANSPORT DROGOWY .....	6
LICENCJONOWANIE TRANSPORTU DROGOWEGO.....	8
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWÓZ RZECZY Z UWZGLĘDNIENIEM TABORU EKOLOGICZNEGO I STRUKTURY POSIADANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW LICENCJI .....	8
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWÓZ OSÓB Z UWZGLĘDNIENIEM STRUKTURY POSIADANYCH UPRAWNIENI PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW .....	12
ZESTAWIENIE UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM OSÓB I RZECZY .....	15
ZESTAWIENIE WSPÓLNOTOWYCH UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM OSÓB I RZECZY .....	16
<b>ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE</b> .....	<b>18</b>
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DOTYCZĄCE WYBRANYCH ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH WYDANYCH PRZEZ BOTM W PIERWSZYM PÓŁROCZU ROKU 2005.....	21
<b>ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW OSÓB W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM</b> .....	<b>23</b>
<b>PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE</b> .....	<b>28</b>
<b>ŚWIADECTWA KIEROWCY</b> .....	<b>30</b>
<b>CERTYFIKATY POTWIERDZAJĄCE SPEŁNIENIE WYMOGÓW BEZPIECZEŃSTWA LUB DOPUSZCZENIE DO RUCHU</b> .....	<b>31</b>
ZESTAWIENIE ZEZWOLEŃ EKMT/CEMT NA 2005 R. WG OBSZARÓW WAŻNOŚCI .....	32
<b>KARTY OPŁATY ZA PRZEJAZD POJAZDU PO DROGACH KRAJOWYCH</b> .....	<b>34</b>

## WSTĘP

Rok 2005 był kolejnym rokiem dynamicznego rozwoju sektora międzynarodowego transportu drogowego.

Miało miejsce kilka nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, w tym wprowadzająca korzystną dla przedsiębiorców zmianę w zakresie uiszczania opłat za przejazd po drogach krajowych – zwalniająca podmioty, które wykupiły winietę, od obowiązku ponoszenia opłaty za przejazd autostradami. Utrzymane zostały generalne reguły, dotyczące wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, ustanowione w roku 2004, wynikające z dostosowania polskiego ustawodawstwa do obowiązujących w tym zakresie przepisów Unii Europejskiej. Już przed dniem 1 stycznia 2005 r. znacznemu uproszczeniu uległy procedury związane z wydawaniem licencji na przewozy osób i rzeczy oraz procedury dotyczące zasad wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób. Z dniem 1 maja 2004 r. przyjęto do stosowania nowy wzór blankietu licencji. Jednocześnie określono, że licencje na wykonywane międzynarodowego zarobkowego przewozu osób i rzeczy i wypisy z nich (licencje wspólnotowe) wydawane są na okres 5 lat i po tym okresie podlegają weryfikacji. Wszystkie uprawnienia przewozowe mają obszar obowiązywania „wszystkie kraje świata”, a licencje wydawane są także na pojazdy niespełniające norm EURO 1.

Zniesienie obowiązujących uprzednio ograniczeń ilościowych dla uzyskania licencji (w postaci np. uzależnienia wydawania licencji o określonym obszarze ważności od wystarczającej ilości zezwoleń zagranicznych, obowiązujących na danym terytorium) spowodowało, że znacznie zwiększyła się liczba przedsiębiorców posiadających licencje oraz pojazdów, jakimi wykonywany jest transport międzynarodowy. Ponadto sformalizowana została kwestia zatrudniania przez polskich przedsiębiorców kierowców, którzy nie są obywatelami państw UE.

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 Unii Europejskiej 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 r.

mocno ograniczony z powodu niedoboru zezwoleń, po akcesji Polski do Unii został otwarty i zliberalizowany zgodnie z zasadami prawa wspólnotowego.

Część zadań, jakie ustawa o transporcie drogowym nakłada na Ministra Transportu i Budownictwa, została delegowana do Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego. Podstawą działania BOTM w tym zakresie jest Zarządzenie nr 10 Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2004 r. (Dz. Urz. MI z 2004 r., nr 9, poz. 37 z późn. zm.) w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury do wykonywania niektórych czynności wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym lub z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych.

Zgodnie z treścią § 2 wskazanego wyżej Zarządzenia, Dyrektor Biura jest upoważniony do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem postępowań administracyjnych w sprawie:

- 1) licencji na międzynarodowy transport drogowy;
- 2) zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób;
- 3) świadectw kierowcy.

W tym zakresie Dyrektor Biura jest obowiązany do:

- 1) przyjmowania i prowadzenia dokumentacji oraz korespondencji;
- 2) zawiadamiania stron na podstawie art. 61 § 4 k.p.a. o wszczęciu postępowania administracyjnego i wzywania na podstawie art. 10 § 1 k.p.a. do wypowiedzenia się w przedmiocie zgromadzonych w tym postępowaniu materiałów i dowodów;
- 3) wzywania na podstawie art. 64 § 2 k.p.a. do usunięcia braków formalnych we wnioskach stron;
- 4) wzywania na podstawie art. 50 k.p.a. do złożenia wyjaśnień lub przedstawienia dokumentów w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym;
- 5) doręczania postanowień i decyzji administracyjnych;
- 6) kierowania pisemnych ostrzeżeń do przedsiębiorców, w trybie art. 15 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym;
- 7) wydawania zaświadczeń, o których mowa w art. 217 k.p.a;

8) wzywania w trybie art. 84 ustawy o transporcie drogowym, posiadaczy licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego lub zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób, lub zaświadczeń na międzynarodowy transport drogowy na potrzeby własne, do przedstawiania dokumentów w zakresie zgodności wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z przepisami ustawy i warunkami udzielonej licencji lub zezwolenia.

Dyrektor Biura jest ponadto upoważniony do wydawania następujących dokumentów:

- 1) formularza jazdy;
- 2) certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu;
- 3) zaświadczeń na międzynarodowy transport drogowy osób i rzeczy na potrzeby własne;
- 4) zezwoleń zagranicznych.

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

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

## LICENCJE NA WYKONYWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (Dz.U. z 2004 r., nr 204, poz. 2088 z późn. zm.)
- 2) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. *w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich* (Dz.U.U.E.L.92.95.1)

### 2. INFORMACJE - LICENCJONOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W OKRESIE OD DNIA 01.01.2005 r. do 01.01.2006 r.

#### **Akty prawne regulujące transport drogowy**

Od dnia 1 stycznia 2002 r. obowiązuje w Polsce ustawa o transporcie drogowym, dostosowująca polskie prawo do regulacji unijnych. W 2005 r. weszły w życie zmiany ustawy o transporcie drogowym (dalej u.t.d.), wynikające z ustaw:

- 1) z dnia 25 listopada 2004 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz.U. z 2004 r., nr 273, poz.2703)
  - obowiązuje ona od dnia 1 stycznia 2005 r. i dotyczy sposobu przekazywania wpływów uzyskanych z opłat za przejazd po drogach krajowych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.
- 2) z dnia 1 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 141, poz.1184)
  - art. 2 tej ustawy zmienia załącznik do u.t.d.

- 3) z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. z 2005 r., nr 155, poz.1297)
  - art. 2 tej ustawy zmienia art. 42, 46 u.t.d.
- 4) z dnia 27 lipca 2005 r. o przeprowadzaniu konkursów na stanowiska kierowników centralnych urzędów administracji rządowej, prezesów agencji państwowych oraz prezesów zarządów państwowych funduszy celowych (Dz.U. z 2005 r., nr 163, poz. 1362 z późn. zm.)
  - art. 36 tej ustawy zmienia art. 53 u.t.d. (dot. Głównego Inspektora ITD)
- 5) z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 172, poz.1440)
  - art. 3 tej ustawy dodał art. 45 a do u.t.d.
- 6) z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz.U. z 2005 r., nr 180, poz.1494)
  - art. 26 tej ustawy zmienił art. 15, 55, 72 i 73 u.t.d.
- 7) z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 180, poz.1497)
  - na mocy tej ustawy do u.t.d. wprowadzono obowiązek posiadania licencji na transport krajowy dla podmiotów, które prowadzą działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Zmiana u.t.d. w tym zakresie wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2006.

Ponadto aktem obowiązującym bezpośrednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 roku w *sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego z państw członkowskich lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich (zmienione Rozporządzeniem(WE)Nr 484/02 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r.)*

Wszelkie poniższe informacje oraz dane liczbowe dotyczą ważnych licencji przewozowych, wydanych zarówno na podstawie ustawy o transporcie drogowym, jak i wcześniej obowiązujących aktów prawnych.

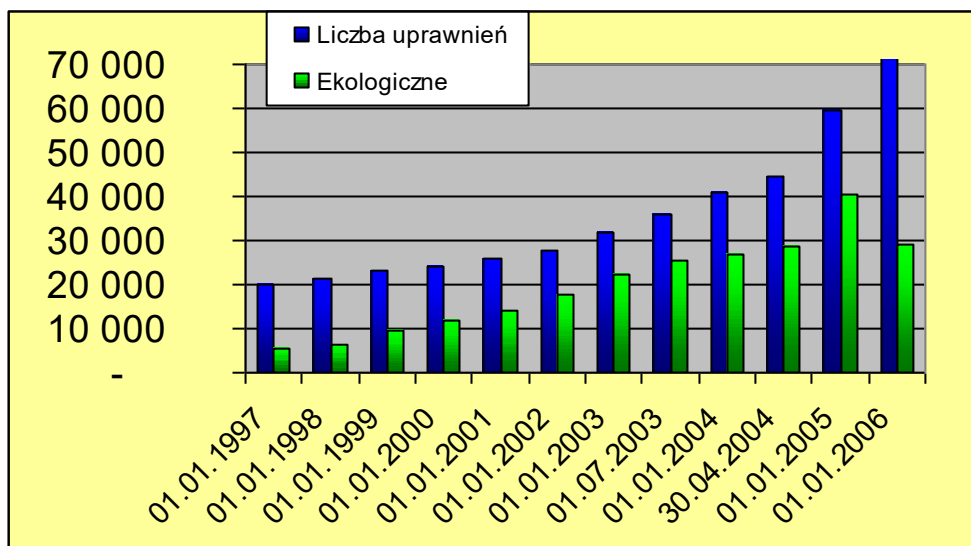
## Licencjonowanie transportu drogowego

Zasady udzielania licencji przewozowych w okresie od dnia 1 stycznia 2005 do dnia 1 stycznia 2006 r. ustanowione zostały w ustawie o transporcie drogowym i Rozporządzeniu Rady nr 881/92. W omawianym okresie nie wydano Informacji Ministra Infrastruktury dotyczących zasad udzielania licencji na transport międzynarodowy, a dostęp do uprawnień został w pełni zliberalizowany. Zniesione zostały wszelkie ograniczenia ilościowe, a przedsiębiorcy zobowiązani są spełnić wyłącznie określone w powołanych aktach prawnych przesłanki jakościowe (spełnianie wymogu dobrej reputacji, posiadanie odpowiedniej sytuacji finansowej, legitymowanie się certyfikatem kompetencji zawodowych, prawo dysponowania pojazdami, oraz wymóg, by przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez niego kierowcy, spełniają wymagania określone w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz w innych przepisach określających wymagania w stosunku do kierowców, a także nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za określone przestępstwa).

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

Jak wskazano powyżej, do uzyskania licencji wystarczające stało się spełnienie przez przedsiębiorców wymogów ustawowych – wyłączono m.in. wymóg posiadania taboru ekologicznego. W związku z powyższym liczba wydanych uprawnień na przewóz rzeczy systematycznie rośnie. Równocześnie można zaobserwować zwiększającą się liczbę pojazdów spełniających normy ekologiczne (EURO 1, 2, 3) w międzynarodowym transporcie drogowym, co obrazuje poniższy wykres:

Tabela nr 1





Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Tabela nr 2

Stan na dzień	Liczba uprawnień licencyjnych na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba uprawnień „ekologicznych”	Udział uprawnień „ekologicznych”	
		Ilościowo	%		wzrost w stosunku do poprzedniego okresu – ilościowo	udział w ogólnej liczbie uprawnień w %
01.01.1997	19 977	b.d.	b.d.	5 250	b.d.	26 %
01.01.1998	21 470	1 493	7,5 %	6 255	1 005	29,1 %
01.01.1999	23 275	1 805	8,4 %	9 756	3 501	41,9 %
01.01.2000	23 883	608	2,6 %	11 939	2 183	50 %
01.01.2001	25 705	1 822	7,6 %	14 247	2 308	55,4 %
01.01.2002	27 854	2 149	8,4 %	17 951	3 704	64,4 %
01.01.2003	31 927	4 073	14,6 %	22 372	4 421	70,1 %
01.01.2004	41 119	9 192	28,8 %	27 013	4 641	65,7 %
01.05.2004	44 683	3 564	6,2%	28 599	1 586	64 %
01.01.2005	59 706	15 023	33,6 %	40 608	12 009	68 %
01.01.2006	72 576	12 870	21,5 %	28 594	- 12 014	- 29,6 %

Należy zaznaczyć, że powyższe dane wskazują ilość wypisów z licencji, a w odniesieniu do okresu 1998 – 2002 – ilość koncesji będących w obrocie prawnym (liczby oznaczają ilość uprawnień odpowiadającą ilości pojazdów objętych licencjami). Liczba uprawnień będących w obrocie prawnym w dniu 1 stycznia 2006 r. jest liczbą wypisów z licencji wspólnotowych.

Na podstawie danych historycznych można zaobserwować wzrost ilości uprawnień wydanych na pojazdy „ekologiczne” oraz udziału tych uprawnień w ogólnej liczbie wydanych uprawnień. Wyraźny spadek liczby uprawnień „ekologicznych” w 2005 r. (z 40.608 w dniu 01.01.2005 r. do 28.594 w dniu 01.01.2006 r.) należy tłumaczyć tym, że przedsiębiorcy

zgłaszając nowe pojazdy, jako te, którymi ma być wykonywany transport, nie przedstawiają certyfikatów ekologii. Spadek nie wynika zatem z pogorszenia jakości taboru.

Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym, wg stanu na dzień 01.01.2006 r. w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów, przedstawia się następująco:

Tabela nr 3



Należy przy tym zaznaczyć, że w porównaniu z danymi na dzień 1 stycznia 2005 r., w ciągu 2005 r. nastąpiła zmiana udziału poszczególnych kategorii pojazdów w ich ogólnej liczbie – dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 6 ton – udział ten zmniejszył się z 8,4 % do 2,7 %; dla pojazdów o d.m.c. od 6 do 20 ton – zmniejszył się z 12,9 % do 9,9 %; a dla pojazdów o d.m.c. powyżej 20 ton – udział w ogólnej liczbie pojazdów zwiększył się z 78,7 % do 87,4 %.

Dane porównawcze, ujęte wg struktury liczby posiadanych wypisów z licencji przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, wskazują na przewagę przedsiębiorców małych oraz średnich. Przedstawiona poniżej tabela (tab. nr 4) oraz wykres zawierają analizę na dzień 1 stycznia 2005 r. i 1 stycznia 2006 r. Wskazują one, że najliczniejsza jest grupa przedsiębiorców posiadających od 2 do 4 uprawnień (stanowią oni 44,8 % wszystkich przedsiębiorców). Wskazać jednakże należy, że największa liczba uprawnień (wg kryterium ilościowego – 26,5 % wszystkich wypisów z licencji) przypada na grupę tych przedsiębiorców, którym wydane zostało od 5 do 10 wypisów z licencji. Stan ten utrzymał się pomimo tego, że w porównaniu z dniem 1 stycznia 2005 r. nastąpił spadek ilości przedsiębiorców posiadających od 5 do 10 uprawnień (z 23,2 % wszystkich przedsiębiorców do 21 %).

Tabela nr 4

Liczba uprawnień na przewóz rzeczy (wypisów z licencji)	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba wypisów z licencji	% przedsiębiorców	% wypisów
1 uprawnienie	01.01.2005	2 842	2 842	24 %	4,76 %
	01.01.2006	3 327	3 327	24,6 %	4,6 %
Od 2 do 4	01.01.2005	5 220	13 852	44,1 %	23,2 %
	01.01.2006	6 065	16 696	44,8 %	23 %
Od 5 do 10	01.01.2005	2 747	16 760	23,2 %	28,07 %
	01.01.2006	2 843	19 201	21 %	26,5 %
Od 11 do 20	01.01.2005	692	9 884	5,85 %	16,55 %
	01.01.2006	851	12 125	6,3 %	16,7 %
Od 21 do 50	01.01.2005	259	8 419	2,19 %	14,1 %
	01.01.2006	349	10 581	2,6 %	14,5 %
Od 51 do 100	01.01.2005	58	4 321	0,5 %	7,24 %
	01.01.2006	73	4 848	0,5 %	6,7 %
Powyżej 100	01.01.2005	17	3 628	0,14 %	6,07 %
	01.01.2006	26	5 798	0,2 %	8 %
<b>RAZEM</b>	<b>01.01.2005</b>	<b>11 835</b>	<b>59 706</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	<b>01.01.2006</b>	<b>13 534</b>	<b>72 576</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Poniższe wykresy obrazują dane na dzień 1 stycznia 2006 r.

Tabela nr 5

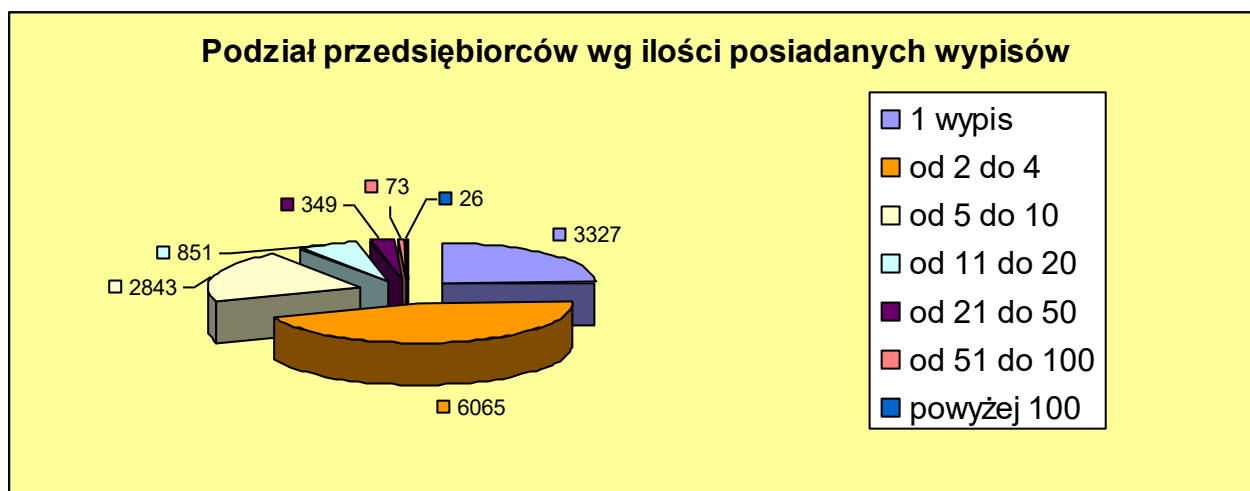
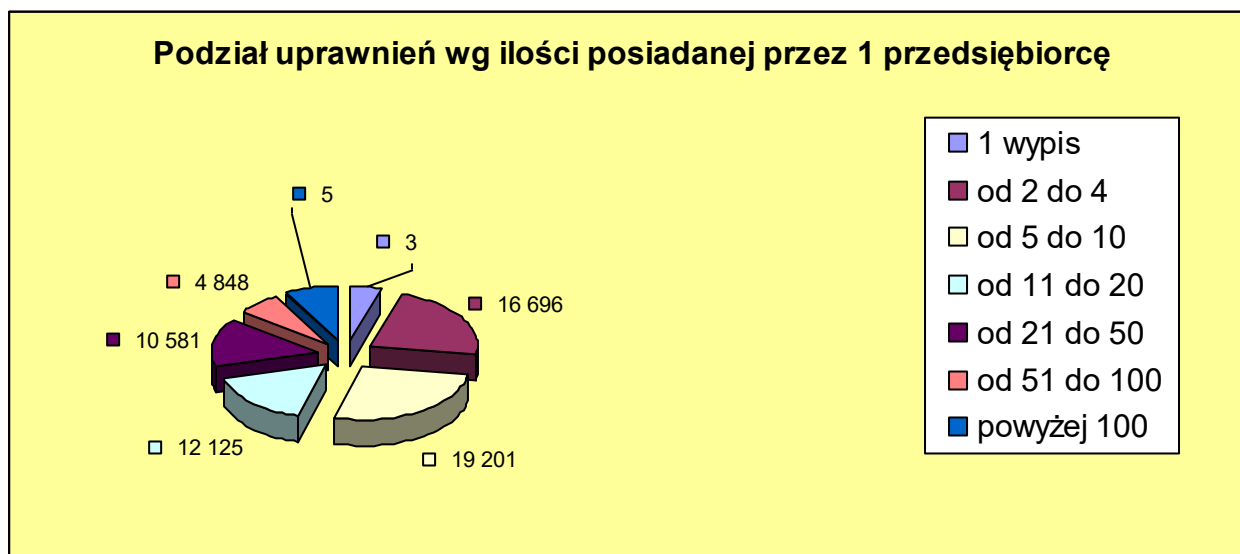


Tabela nr 6



**Liczba uprawnień na przewóz osób z uwzględnieniem struktury posiadanych uprawnień przez przedsiębiorców**

Licencje na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób do dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej udzielane były na autobusy bądź samochody osobowe – w zarobkowym transporcie drogowym. Z obowiązku posiadania licencji zwolnieni byli przewoźnicy, wykonujący niezarobkowy transport drogowy osób

pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Po 1 maja 2004 r. licencje na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu osób, zgodne z wzorem unijnym, udzielane są wyłącznie przedsiębiorcom wykonującym transport autobusami lub autokarami. Jednocześnie ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nadal przewiduje obowiązek posiadania licencji dla pozostałych przedsiębiorców, wykonujących zarobkowy przewóz osób samochodami osobowymi. Tym przedsiębiorcom udzielane są licencje zgodne z wzorem, określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2004 r. w sprawie wzorów licencji na wykonywanie transportu drogowego oraz wypisów z tych licencji (Dz.U. z 2004 r., nr 153, poz. 1612).

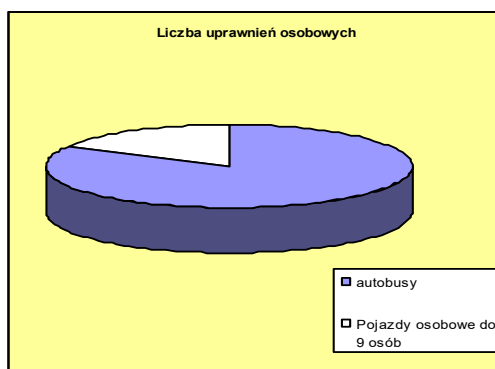
Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz osób, wg stanu na dzień 1 stycznia 2006 r., w zależności od rodzaju pojazdów objętych uprawnieniami przedstawia się następująco:

Tabela nr 7

<b>Liczba uprawnień na przewozy osób</b>			
<b>Rodzaj pojazdu</b>	<b>Data</b>	<b>Liczba uprawnień</b>	<b>Procent udziału</b>
Autobusy	01.01.2005	5 492	82,1 %
	01.01.2006	6 564	88,1 %
Pojazdy osobowe do 9 osób	01.01.2005	1 196	17,9 %
	01.01.2006	886	11,9 %
<b>RAZEM:</b>	<b>01.01.2005</b>	<b>6 688</b>	<b>100 %</b>
	<b>01.01.2006</b>	<b>7 450</b>	<b>100 %</b>

Dane powyższe wg stanu na dzień 1 stycznia 2006 r., przedstawione na wykresie, prezentują się następująco:

Tabela nr 8



Analiza struktury liczby posiadanych uprawnień o wszystkich obszarach prowadzenia przewozów przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego osób, przedstawia się w sposób analogiczny do struktury przedsiębiorstw wykonujących przewóz rzeczy. Także w tej sferze obserwujemy przewagę firm małych oraz średnich, co ilustruje zamieszczona poniżej tabela:

Tabela nr 9

#### Podział uprawnień na przewóz osób

(łącznie wypisów z licencji wspólnotowych i wypisów z licencji udzielonych na pojazdy osobowe do 9 osób)

Liczba wypisów z licencji na przewóz osób	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba wypisów z licencji	% przedsiębiorców	% wypisów z licencji
1 uprawnienie	01.01.2005	1 128	1 128	43,9 %	16,8 %
	01.01.2006	1 132	1 132	41,9 %	15,2 %
Od 2 do 4	01.01.2005	1 146	2 928	44,6 %	43,8 %
	01.01.2006	1 205	3 078	44,6 %	41,3 %
Od 5 do 10	01.01.2005	229	1 552	8,9 %	23,2 %
	01.01.2006	284	1 876	10,5 %	25,2 %
Od 11 do 20	01.01.2005	52	710	2 %	10,6 %
	01.01.2006	69	977	2,5 %	13,1 %
Od 21 do 50	01.01.2005	11	312	0,4 %	4,7 %
	01.01.2006	10	275	0,4 %	3,7 %

Od 51 do 100	01.01.2005	1	58	0,03 %	0,8 %
	01.01.2006	2	112	0,07 %	1,5 %
<b>RAZEM</b>	<b>01.01.2005</b>	<b>2 567</b>	<b>6 688</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	<b>01.01.2006</b>	<b>2 702</b>	<b>7 450</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

### Zestawienie uprawnień przewozowych w międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy

Poniżej prezentowane dane ilustrują relację pomiędzy liczbą uprawnień na przewóz rzeczy oraz na przewóz osób, wg stanu na dzień 1 stycznia 2005 i 1 stycznia 2006 r.

Liczba uprawnień oznacza tu liczbę wypisów z udzielonych przedsiębiorcom licencji, i odpowiada liczbie pojazdów objętych tymi wypisami.

Tabela nr 10

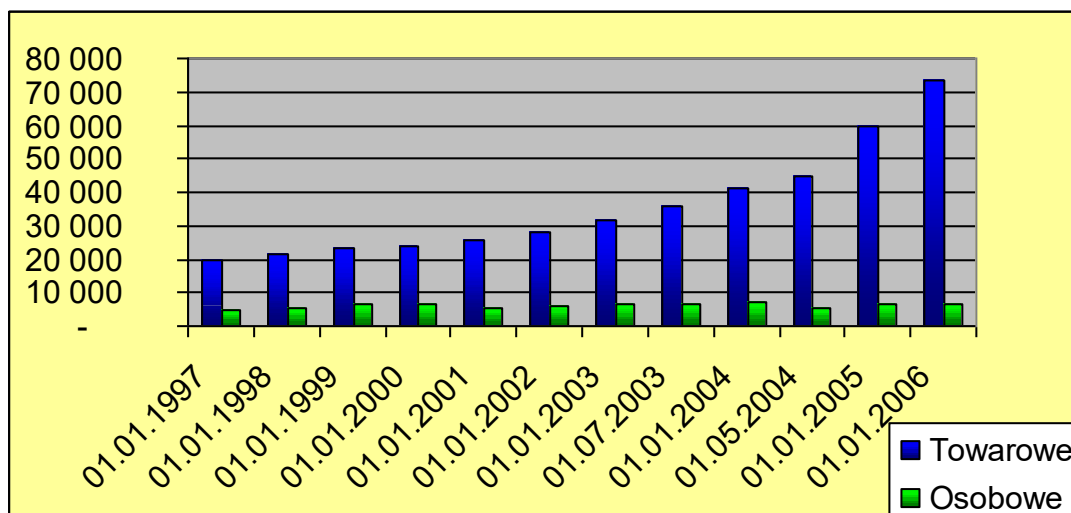


Tabela nr 11

<b>Stan na dzień</b>	<b>Towarowe</b>	<b>Wzrost w porównaniu do poprzedniego roku (w %)</b>	<b>Osobowe</b>	<b>Wzrost w porównaniu do poprzedniego roku (w %)</b>
01.01.1997	19 977	b.d.	4 599	b.d.
01.01.1998	21 470	7,5 %	5 101	10,9 %
01.01.1999	23 275	8,4 %	6 354	24,6 %
01.01.2000	23 883	2,6 %	6 841	7,7 %
01.01.2001	25 705	7,6 %	5 268	- 29,8 %
01.01.2002	27 854	8,4 %	5 780	9,7 %
01.01.2003	31 927	14,6 %	6 337	9,6 %
01.01.2004	41 119	28,8 %	7 118	12,3 %
01.01.2005	59 706	45,2 %	6 688	- 6,04 %
01.01.2006	72 576	21,5 %	7 450	11,4 %

Spadek ilości uprawnień na przewóz osób, jaki miał miejsce w roku 2004, wynikał z tego, że nie wszyscy przedsiębiorcy, którzy posiadali licencje starego typu, złożyli wnioski o wydanie im uprawnień zgodnych ze wzorem unijnym.

#### **Zestawienie wspólnotowych uprawnień przewozowych w międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy**

Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:



Tabela nr 12

**Podział wg ilości pojazdów objętych uprawnieniami**

Stan na dzień	Liczba pojazdów objętych licencjami wspólnotowymi na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba pojazdów „ekologicznych”	Udział pojazdów ekologicznych w ogólnej liczbie pojazdów (w %)
		liczbowo	w %		
01.05.2004	44 683	b.d.	b.d	28 599	64 %
01.01.2005	59 706	15 023	25,2 %	40 608	68 %
01.01.2006	72 576	12 870	21,5 %	28 594	-29,6 %

Jak już zostało wskazane, spadek procentowego udziału pojazdów „ekologicznych” w liczbie wszystkich pojazdów nie wynika z pogorszenia jakości taboru polskich przewoźników, ale z faktu, że nie przedstawiają oni certyfikatów ekologii, wobec zniesienia w przypadku zezwoleń zagranicznych do większości krajów wymogu ekologii.

Tabela nr 13

**Podział wg ilości firm**

Stan na dzień	Liczba przewoźników posiadających licencję wspólnotową na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba przewoźników posiadających licencję wspólnotową na przewóz osób	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu	
		liczbowo	%		liczbowo	%
01.05.2004	<b>8 980</b>	8 980	-	<b>1 210</b>	1 210	-
01.01.2005	<b>11 835</b>	2 855	31,8 %	<b>1 829</b>	619	51,1 %
01.01.2006	<b>13 534</b>	2 199	18,6 %	<b>2 185</b>	356	19,5 %

## **ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE**

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – art. 25, 30
- 2) dwustronne umowy międzynarodowe – z krajami nie będącymi członkami Unii Europejskiej
- 3) Traktat Akcesyjny – Traktat między Królestwem Belgii, Królestwem Danii, Republiką Federalną Niemiec, Republiką Grecką, Królestwem Hiszpanii, Republiką Francuską, Irlandią, Republiką Włoską, Wielkim Księstwem Luksemburga, Królestwem Niderlandów, Republiką Austrii, Republiką Portugalską, Republiką Finlandii, Królestwem Szwecji, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej) a Republiką Czeską, Republiką Estońską, Republiką Cypryjską, Republiką Łotewską, Republiką Litewską, Republiką Węgierską, Republiką Malty, Rzeczpospolitą Polską, Republiką Słowenii, Republiką Słowacką dotyczący przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej do Unii Europejskiej (Dz.U.UE.L.03.236.17 z późn. zm.)
- 4) Umowa o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 17 marca 1993 r.

### 2. INFORMACJE - DYSTRYBUCJA ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH W ROKU 2005

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie drogowym, zezwolenie zagraniczne jest to dokument otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej przekazywany przewoźnikowi drogowemu i upoważniający go do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, jednokrotnie lub wielokrotnie, do lub z terytorium państwa określonego w zezwoleniu lub tranzytem przez jego terytorium.

Od dnia 1 maja 2004 r., tj. z dniem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, transport drogowy rzeczy pojazdami z polską rejestracją odbywa się bez ograniczeń, czyli bez obowiązku posiadania zezwoleń zagranicznych wymienianych przed dniem 1 maja 2004 r. przez kraje Unii Europejskiej (stare i nowe) w relacjach:

- dwustronnych między Polską a poszczególnymi krajami UE,
- w tranzycie przez terytoria 25 krajów UE,
- między krajami UE.

Dokumentem uprawniającym do wykonywania powyższych przewozów od dnia 1 maja 2004 r. jest wypis z licencji wspólnotowej.

Wykonywanie na terytorium Unii Europejskiej przewozów drogowych rzeczy pomiędzy dwoma miejscami położonymi na terytorium jednego z państw członkowskich (kabotaż) jest niedozwolone.

Na mocy umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, sporządzonej dnia 17 marca 1993 r. w Brukseli, zasady wykonywania międzynarodowego transportu drogowego odnoszące się do krajów Unii Europejskiej mają również zastosowanie do Norwegii, Islandii i Lichtensteinu.

Wykonywanie przewozów drogowych rzeczy pomiędzy terytorium jednego z państw członkowskich a terytorium państwa nie należącego do Unii Europejskiej odbywa się nadal według ustaleń stosownych umów dwustronnych.

Zasady wymiany zezwoleń pomiędzy krajami ustalane są przez Strony umów międzynarodowych, utrzymujących obowiązek posiadania zezwoleń jednorazowych.

Poprzez działania Ministerstwa Infrastruktury na forum Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu – EKMT osiągnięty został wymierny efekt w postaci zwiększenia kontyngent zezwoleń EKMT na dany rok kalendarzowy. W roku 2005 nastąpił wyraźny wzrost ilości tych zezwoleń, ze względu na zobowiązanie, że zostaną one przeznaczone dla przewoźników dysponujących pojazdami spełniającymi wysokie normy ekologii i bezpieczeństwa (EURO 3 + S). Działanie to jest wynikiem polityki proekologicznej w transporcie drogowym. Ma to znaczący wpływ na jakość taboru polskich przewoźników, a tym samym na polepszenie oceny ich działalności w krajach, gdzie szczególną wagę przywiązuje się do ekologii.

Od dwóch lat, od momentu ożywienia gospodarki rosyjskiej, systematycznie wzrasta zainteresowanie przewoźników polskich i zagranicznych przewozami w kierunku wschodnim. W tej sytuacji zezwolenie jako czynnik ograniczający dostęp do rynku obniża konkurencyjność polskich firm transportowych.

Ożywienie gospodarki krajów takich jak np. Serbia i Czarnogóra oraz Uzbekistan, Azerbejdżan, Armenia, Gruzja, Kirgistan) powoduje systematyczny wzrost zainteresowania przewoźników polskich i zagranicznych przewozami w tych kierunkach. Tu również czynnikiem ograniczającym dostęp do rynku i obniżającym konkurencyjność polskich firm transportowych jest brak dostatecznej ilości zezwoleń.

Od kilku lat limity zezwoleń dla firm przewozowych określone są na podstawie liczby zezwoleń wykorzystanych w roku poprzednim, a ich wysokość jest uzależniona od ilości zagwarantowanych i otrzymanych przez Stronę polską zezwoleń zagranicznych. Zasada ta została utrzymana w 2005 r.

Zasady i warunki wydawania zezwoleń w kolejnym roku uzgadniane są z przedstawicielami organizacji zrzeszających przewoźników drogowych. Po akceptacji przez Ministra Infrastruktury, zasady i warunki publikowane są w formie informacji Ministra w grudniu roku poprzedzającego rok, na który udzielane są zezwolenia. Co roku wprowadza się wszystkie możliwe uproszczenia w zasadach wydawania zezwoleń tak, aby były one optymalne, czytelne i jednakowe dla wszystkich firm przewozowych.

W celu umożliwienia wykonywania przewozów, przedsiębiorcom rozpoczynającym działalność, a tym samym nie posiadającym limitów, z kontyngentów zezwoleń deficytowych została wydzielona pula zezwoleń na tzw. limity dodatkowe. Uwzględniając postulaty przedsiębiorców, w celu uniknięcia marnotrawstwa zezwoleń stworzono możliwość zrzekania się limitów (całkowicie lub częściowo) przez przedsiębiorców, którzy z różnych przyczyn nie mogą wykorzystać limitów, na korzyść innych przedsiębiorców.

W okresie od 1 stycznia 2005 r. do 1 lipca 2005 r. BOTM wydał łącznie na rzecz przedsiębiorców 226.432 zezwolenia jednorazowe na międzynarodowy przewóz towarów.

W wyniku negocjacji w omawianym okresie strona Polska otrzymała dodatkowe pule zezwoleń:

- 10.000 zezwoleń ukraińskich,
- 5.000 zezwoleń rumuńskich,

- 100 zezwoleń chorwackich.

### **Zestawienie porównawcze dotyczące wybranych zezwoleń zagranicznych wydanych przez BOTM w pierwszym półroczu roku 2005**

Uwzględniając wynikające z wielkości kontyngentów ograniczenia dotyczące liczby zezwoleń możliwych do zaoferowania, w przypadku braku możliwości zwiększenia kontyngentów, zastosowano rozwiązania zapewniające planowe wydawanie zezwoleń zagranicznych z grupy zezwoleń najbardziej deficytowych, tak aby możliwe było korzystanie z pełnego zakresu zezwoleń do końca bieżącego roku, np. wprowadzono limity dla zezwoleń białoruskich.

Jednocześnie, ze względu na rozwój polskich firm transportowych, wystąpiono do większości krajów o dodatkowe zezwolenia (z wyjątkiem Kazachstanu, Kirgistanu, Ukrainy, Albanii, Armenii, Macedonii i Maroka).

### **ROSJA**

Po obserwowanym w latach 1997-1999 spadku przewozów w relacji z Rosją, od roku 2000 widoczny był niewielki wzrost zainteresowania zarówno przedsiębiorców polskich, jak i firm zachodnich, wywołany ożywieniem rynku i gospodarki rosyjskiej. W roku 2002 nastąpił gwałtowny powrót przedsiębiorców polskich na rynek przewozów do/z/przez Rosję. Możliwości poboru zezwoleń rosyjskich, jakie dawały przedsiębiorcom obowiązujące zasady oraz potrzeby rynku handlowego spowodowały zawieranie nowych, dużych kontraktów przewozowych, głównie z krajami Unii Europejskiej. Skutkiem powyższego było tak znaczne zwiększenie zapotrzebowania na zezwolenia rosyjskie, że już w maju 2003 r. konieczne było wprowadzenie ścisłej reglamentacji zezwoleń rosyjskich. W roku 2004 utrzymana została reglamentacja i ustalone zostały limity w pobieraniu zezwoleń. Reglamentacja została utrzymana w 2005 r.

Strona polska otrzymała na rok 2005 r. zezwolenia rosyjskie w ilości:

- 45.000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich
- 55.000 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe.

### **RUMUNIA**

Nie słabnie zainteresowanie drogą przez Ukrainę i Rumunię do Grecji, Turcji i pozostałych krajów południowej Europy. Zwiększenie kontyngentu w roku 2004

i utrzymanie go na tym poziomie w 2005 roku zabezpieczyło w pewnym stopniu potrzeby polskich przewoźników. Jednakże ze względu na wzrost wymiany towarowej między Polską i Rumunią oraz sygnalizowane możliwości przejęcia przez polskich przewoźników przewozów między krajami UE a Rumunią podjęto starania o zwiększenie kontyngentu zezwoleń, i w maju 2005 r. uzyskano dodatkową ich ilość.

### SERBIA I CZARNOGÓRA

Zainteresowanie drogą przez Serbię i Czarnogórę do Grecji, Turcji i pozostałych krajów południowej Europy może być alternatywą dla Rumunii. Dodatkowa wymiana zezwoleń pozwoliła na zabezpieczenie potrzeb polskich przewoźników. Jednakże ze względu na wzrost wymiany towarowej między Polską i Serbią oraz sygnalizowane możliwości przejęcia przez polskich przewoźników przewozów między krajami UE a Serbią podjęto starania o zwiększenie kontyngentu obu rodzajów wymienianych zezwoleń.

### BIAŁORUŚ

Wśród pozostałych Państw Członkowskich Unii nie ma dużego zapotrzebowania na przewozy na wschód, stąd znaczny udział polskich przewoźników w przewozach wykonywanych w tym kierunku. O zapotrzebowaniu na przewozy w tym kierunku decyduje również fakt, że jest to jedna z dróg tranzytowych do Rosji (druga wiedzie przez Litwę i Łotwę), pomimo tego, że strona białoruska wprowadziła opłaty tranzytowe i koszty przewozu przez terytorium Białorusi wzrosły. Przewozy do Białorusi są także popularne ze względu na różnicę w cenie paliwa, stąd zwiększenie ilości zezwoleń pobieranych przez przewoźników prowadzących przewozy na potrzeby własne. Dodatkowo czynnikiem wpływającym na niedobór zezwoleń białoruskich jest zmniejszenie przez stronę białoruską wielkości kontyngentu – z 125.000 w 2004 r. do 108.000 z roku 2005. Wskazać tu należy, że prowadzono rozmowy o uzyskanie dodatkowego kontyngentu, jednak okazały się one bezskuteczne.

W związku z narastającym zainteresowaniem zezwoleniami białoruskimi od marca 2005 r. wprowadzono ich reglamentację.

## **ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW OSÓB W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM**

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – rozdział 3, art. 18 – 27a
- 2) Rozporządzenie Rady (EWG) NR 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. zmienione Rozporządzeniem Rady (WE) NR 11/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. *w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu pasażerskiego autokarowego i autobusowego*
- 3) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. *ustanawiające szczególne zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów do przewozu pasażerów autokarem i autobusem*

### 2. INFORMACJE

Do dnia przejścia tej działalności przez BOTM, kompetencja do wydawania zezwoleń na linie regularne należała w całości bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury (obecnie Ministerstwa Transportu i Budownictwa). Postępowania dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych na kraje nie będące członkami UE od dnia 1 czerwca 2005 r. prowadzone są przez BOTM.

Zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym osób (linie regularne) jest decyzją administracyjną wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu na okres od 6 miesięcy do 5 lat. Od dnia wstąpienia Polski do Unii Europejskiej w BOTM zostało przyjętych 1198 wniosków o udzielenie tego typu zezwolenia, w tym 367 w pierwszej połowie 2005 r.

W omawianym okresie wydrukowano zgodnie z obowiązującymi wzorami 200 zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych linii regularnych. Obecnie stosowany wzór zezwolenia obowiązuje od dnia 1 maja 2004 r. i jest zgodny z treścią Rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92.

Doręczone przewoźnikom zostało 166 uprawnień (pozostało do doręczenia 34 wydrukowanych zezwoleń). Dalsze 67 wniosków o udzielenie zezwolenia znajdowało się w dniu 1 lipca 2005 r. w trakcie realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

Statystycznie ilość składanych wniosków wynosi ok. 10 sztuk tygodniowo, co daje w miesiącu liczbę ok. 40 wniosków. Tygodniowo wydawanych jest około 8 zezwoleń, miesięcznie liczba ta wynosi około 32 sztuk.

Od dnia 1 stycznia 2005 do dnia 1 lipca 2005 r. łączna liczba złożonych wniosków wyniosła 367 sztuk. Liczba ta obejmuje 122 wnioski o udzielenie zezwolenia, a także wnioski o wydanie dodatkowych wypisów, o wydanie decyzji o zmianie zezwolenia, oraz wnioski o wystawienie duplikatu – łącznie 155 szt. Ponadto złożonych zostało 90 zapytań o opinię od obcych Ministerstw Transportu, podlegających realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

Spośród wydanych przewoźnikom uprawnień najwięcej zezwoleń udzielono na wykonywanie transportu na terytorium Niemiec, Włoch, Anglii i Francji (po ok. 15).

Do pozostałych państw liczba udzielonych zezwoleń wynosi od 2 do 10 sztuk.

Podział wniosków przyjętych od dnia 1 stycznia 2005 do dnia 1 lipca 2005 r. według terytorium wykonywania przewozów przedstawia się następująco:

Tabela nr 14

<b>Kraj</b>	<b>Ilość wniosków</b>	<b>Ilość wniosków na zezwolenia tranzytowe</b>
AUSTRIA:	2	36
NIEMCY:	34	46
FRANCJA:	9	19
BELGIA:	1	22
SZWECJA:	3	-
IRLANDIA:	5	-



CZECHY:	23	-
WĘGRY:	1	1
NORWEGIA:	1	-
MACEDONIA:	-	1
SERBIA	-	1
WŁOCHY:	27	2
HOLANDIA:	5	23
ANGLIA:	13	5
SZWAJCARIA:	2	4
GRECJA:	2	1
HISZPANIA:	3	-
LUXEMBURG:	2	-
SŁOWACJA:	1	14
LITWA:	1	-
<b>RAZEM:</b>	<b>135</b>	<b>175</b>

Procedura dotycząca realizacji wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w międzynarodowym transporcie osób przedstawia się następująco:

Po weryfikacji przez BOTM złożonego przez polskiego przedsiębiorcę wniosku wysyłany jest on do zaopiniowania do wszystkich państw, przez które przebiega podana trasa. Państwa Członkowskie obowiązuje 2-miesięczny termin na zgłaszanie uwag, dotyczących wniosku. Poprawność wniosku oceniana jest na podstawie i zgodne z zasadami opisanymi w Rozporządzeniu Rady (EWG) 684/92.

W przypadku wystąpienia ze strony któregoś z państw zastrzeżeń, opisanych w art. 7 ust. 4 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92, przekazywane są one polskiemu przedsiębiorcy, który zostaje tym samym zobligowany do udzielenia wyjaśnień lub przedstawienia dokumentów zawierających informacje zgodnie z wytycznymi konkretnego kraju.

Termin na wydanie decyzji dotyczącej wniosku nie może przekroczyć czterech miesięcy. Może on ulec wydłużeniu w przypadku, gdy wnioskujący o wydanie zezwolenia przedsiębiorca udzieli odpowiedzi na wystąpienie któregoś z państwa, przez które ma przebiegać trasa, w terminie uniemożliwiającym rozpatrzenie wniosku w tym czasie.

Zgodnie z Rozporządzeniem, jeżeli uwagi ze strony państw członkowskich nie zostaną przekazane w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania dokumentów, zezwolenie może zostać udzielone.

Przedsiębiorcy po otrzymaniu uprawnienia mogą wnioskować o jego zmianę, polegającą na dopisaniu lub rezygnacji podwykonawców, modyfikacji godzin, przejść granicznych i przystanków, a w przypadku polskiego odcinka trasy możliwe jest także dodanie kilku miejscowości.

Przedsiębiorcy mogą wnioskować o uzyskanie dodatkowego wypisu do zezwolenia, jeżeli ich tabor uległ zwiększeniu lub dopisano do udziału w linii podwykonawcę lub partnera. Powyższe możliwości nie są objęte dwumiesięcznym terminem realizacji. Po udzieleniu zmodyfikowanego zezwolenia i wypisów polskie Ministerstwo Infrastruktury zobligowane jest do przesłania kopii uprawnienia z informacją o rodzaju zmiany do zainteresowanych państw.

Zgodnie z wymogami Rozporządzenia Rady (EWG) 684/92 stałą częścią procedur, związanych z wydaniem zezwoleń na międzynarodowe linie pasażerskie, jest współpraca z zagranicznymi Ministerstwami celem opiniowania wniosków. Ze względu na konieczność tych konsultacji, postępowanie w sprawie udzielenia zezwolenia może trwać do czterech miesięcy. W ramach współpracy pomiędzy Ministerstwami prowadzona jest korespondencja dotycząca przekazywania wniosków polskich przedsiębiorców, przesyłane są kopie wydanych zezwoleń oraz uwagi dotyczące wykonywania zezwoleń na linie regularne, zarówno przez polskich, jak i zagranicznych, przedsiębiorców.

Należy także wskazać, że z dniem 1 czerwca 2005 r. nastąpiło przejście przez BOTM procedur związanych z rozpatrywaniem wniosków przewoźników polskich o wydawanie zezwoleń na wykonywanie wahadłowych i okazjonalnych przewozów osób. Z dniem 15 czerwca 2005 r. miało także miejsce przejście przez BOTM rozpatrywania wniosków przewoźników polskich i zagranicznych o wydanie zezwoleń tranzytowych na przewóz osób w międzynarodowym transporcie drogowym.

W związku z powyższym, w zakresie:

1) zezwoleń na przewozy tranzytowe

- przyjęte zostały 104 wnioski; wydrukowano 58 zezwoleń, z czego wydanych zostało 46;

2) zezwoleń na przewozy okazjonalne

- przyjęto 55 wniosków; wydrukowano 40, wydano 31 zezwoleń;

3) zezwoleń na przewozy wahadłowe

- przyjęto 150 wniosków; wydrukowano 149, wydano 132 zezwolenia.

## **PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE**

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – rozdział 5, art. 33 - 34a
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. *w sprawie wzoru zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz wypisów z tego zaświadczenia* (Dz.U. z 2004 r., nr 100, poz. 1006)
- 3) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98/WE z dnia 2 października 1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń nr 684/92/EWG i nr 12/98/WE, w sprawie dokumentów wymaganych w międzynarodowym transporcie osób wykonywanym autobusami i autokarami

### 2. INFORMACJE

Do dnia 30 kwietnia 2004 r. zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne w transporcie międzynarodowym wydawali starostowie właściwi ze względu na siedzibę przedsiębiorcy. BOTM wydaje zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne osób lub rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym od dnia 1 maja 2004 r.

Podmioty mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w których prawnej dyspozycji znajdują się pojazdy zarejestrowane w Polsce, mogą uzyskać zaświadczenie o wykonywaniu przewozów drogowych na potrzeby własne. Zaświadczenie to potwierdza zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego działalności gospodarczej. Aby zakwalifikować przewóz osób lub rzeczy jako przewóz na potrzeby własne, przedsiębiorca musi też spełniać pozostałe warunki – wykonywać ten przewóz niezarobkowo, pojazdami prowadzonymi przez przedsiębiorcę lub jego pracowników, a rzeczy przewożone są jego własnością lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione, zaś w przypadku przewozu osób – osoby przewożone są to

pracownicy lub członkowie ich rodzin, lub są to osoby przewożone z lub do przedsiębiorstwa na potrzeby przedsiębiorcy.

Do dnia 1 maja 2004 r. BOTM prowadził rejestr pojazdów i podmiotów wykonujących przewozy do krajów, z którymi zawarte zostały umowy dwustronne, które wymagały uzyskania przez przedsiębiorcę zezwoleń zagranicznych jednorazowych na przekroczenie granicy państwa-strony umowy.

Po 1 maja 2004 roku Dyrektor BOTM został upoważniony przez Ministra Infrastruktury do wydawania zaświadczeń na przewóz osób i rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym. Na rzecz przedsiębiorcy wydawane jest zaświadczenie wraz z wypisami w ilości odpowiadającej ilości zgłoszonych pojazdów, na okres do 5 lat. Zaświadczenie może obejmować:

- autobus,
- samochód ciężarowy powyżej 3,5 t d.m.c.,
- zespół pojazdów powyżej 3,5 t d.m.c.,
- ciągnik siodłowy.

BOTM dokonuje także wymiany zaświadczeń wydanych przez starostów dla międzynarodowego transportu drogowego w razie potrzeby dokonania zmiany w treści zaświadczenia.

Zaświadczenia są nadal podstawą wydawania zezwoleń zagranicznych.

Od dnia 1 stycznia 2005 do dnia 1 lipca 2005 r. wydano 1142 zaświadczenia na przewóz rzeczy. Zaświadczeniami objęto 2319 pojazdów.

Przewóz osób na potrzeby własne na podstawie zaświadczenia zgodnego z wzorem określonym w Unii Europejskiej wykonują 62 podmioty.

## ŚWIADECTWA KIEROWCY

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – rozdział 4a, art. 32a – 32e
- 2) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dn. 26.03.1992 r. *w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego lub więcej państw członkowskich* (zmienione Rozporządzeniem (WE) nr 484/02 Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 1 marca 2002 r., zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 *w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców*)

### 2. INFORMACJE

Świadectwo kierowcy jest decyzją administracyjną, wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu na okres do 5 lat. Ustawa o td przewiduje obowiązek uzyskania świadectwa kierowcy dla pracownika, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy.

W okresie od dnia 1 stycznia 2005 do dnia 1 lipca 2005 r. wydanych zostało 70 świadectw kierowcy. Liczba ta obejmuje 41 świadectw wydanych dla obywateli Białorusi, 24 dla obywateli Kazachstanu, 2 – dla obywateli Rosji i 1 dla obywatela Ukrainy, oraz 2 dla obywateli innych państw nie należących do Unii Europejskiej.

## **CERTYFIKATY POTWIERDZAJĄCE SPEŁNIENIE WYMOGÓW BEZPIECZEŃSTWA LUB DOPUSZCZENIE DO RUCHU**

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – rozdział 4a, art. 30 - 30a
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2004 r. *w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu* (Dz.U. z 2004 r., nr 205, poz. 2098)
- 3) Dyrektywa 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. *w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep* (Dz. Urz. WE L 046 z 17.02.1997, z późn. zm.). zmieniona dyrektywą 1999/52/WE dla celów Rezolucji CEMT/CM(2001)9/FINAL

### 2. INFORMACJE

Do dnia 30 kwietnia 2004 r. certyfikaty „S” wydawał Instytut Transportu Samochodowego na podstawie upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu. BOTM wydaje certyfikaty potwierdzające spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu od dnia 1 maja 2004 r.

Na komplet certyfikatów potwierdzających spełnienie wymogów bezpieczeństwa lub dopuszczenie do ruchu dla jednego przedsiębiorcy składają się następujące dokumenty:

- 1) certyfikat potwierdzający dopuszczenie do ruchu dla pojazdu,
- 2) certyfikat potwierdzający dopuszczenie do ruchu dla przyczepy / naczepy,
- 3) certyfikat potwierdzający spełnienie wymogów bezpieczeństwa („S”) dla pojazdu,
- 4) certyfikat potwierdzający spełnienie wymogów bezpieczeństwa („S”) dla przyczepy / naczepy.

Certyfikaty potwierdzające dopuszczenie do ruchu wydawane są w oparciu o spełnianie przez pojazd normy emisji spalin i hałasu (EURO 2, EURO 3).

W ciągu roku 2005 wydano łącznie 10.787 certyfikatów „S”. Liczba ta obejmuje:

- 5425 certyfikatów dla samochodów,
- 5362 certyfikaty dla naczep,

Przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej certyfikaty „S” były wydawane dla pojazdów wykonujących przewozy międzynarodowe dla celów wydawania na ich podstawie zezwoleń super ekologicznych. Zezwolenia te przeznaczone były dla pojazdów spełniających normy hałasu, zadymienia, bezpieczeństwa EURO 2+S i EURO 3+S. Po dniu 1 maja 2004 r. zezwolenia te przestały obowiązywać i obecnie certyfikaty „S” wydawane są praktycznie na potrzeby pojazdów korzystających z zezwoleń EKMT. Zezwolenia te są wielostronnymi zezwoleniami dla firm świadczących usługi w międzynarodowym transporcie drogowym, wydawanymi na podstawie systemu kontyngentu przedsiębiorcom mającym swą siedzibę w państwie członkowskim EKMT.

Na rok 2005 strona Polska otrzymała 1285 sztuk zezwoleń EKMT przeznaczonych dla pojazdów spełniających normy EURO 3+S.

Tabela nr 15

**Zestawienie zezwoleń EKMT/CEMT na 2005 r. wg obszarów ważności**

<b>GRUPA</b>	<b>OKREŚLENIE OBSZARU WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA</b>	<b>RODZAJ POJAZDU</b>	<b>LICZBA SZT.</b>	<b>NUMERY ZEZWOLEŃ (OD-DO)</b>
I	Zezwolenie ważne na terytorium wszystkich krajów EKMT	EURO 3+S	96	001-096
II	Z wyłączeniem Austrii	EURO 3+S	57	097-153
III	Z wyłączeniem Austrii i Grecji	EURO 3+S	207	154-360
IV	Z wyłączeniem Austrii, Włoch i Grecji	EURO 3+S	925	361-1285



Kraje, które biorą udział w Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, to:

- |                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| 1) Austria              | 33) Szwajcaria      |
| 2) Azerbejdżan          | 34) Turcja          |
| 3) Białoruś             | 35) Ukraina         |
| 4) Belgia               | 36) Węgry           |
| 5) Bośnia Hercegowina   | 37) Wielka Brytania |
| 6) Chorwacja            | 38) Włochy          |
| 7) Czechy               |                     |
| 8) Dania                |                     |
| 9) Estonia              |                     |
| 10) Finlandia           |                     |
| 11) Francja             |                     |
| 12) Gruzja              |                     |
| 13) Grecja              |                     |
| 14) Hiszpania           |                     |
| 15) Holandia            |                     |
| 16) Irlandia            |                     |
| 17) Litwa               |                     |
| 18) Liechtenstein       |                     |
| 19) Łotwa               |                     |
| 20) Macedonia           |                     |
| 21) Malta               |                     |
| 22) Mołdawia            |                     |
| 23) Niemcy              |                     |
| 24) Norwegia            |                     |
| 25) Polska              |                     |
| 26) Portugalia          |                     |
| 27) Rumunia             |                     |
| 28) Rosja               |                     |
| 29) Serbia i Czarnogóra |                     |
| 30) Słowacja            |                     |
| 31) Słowenia            |                     |
| 32) Szwecja             |                     |

## KARTY OPŁATY ZA PRZEJAZD POJAZDU PO DROGACH KRAJOWYCH

### 1. STAN PRAWNY

- 1) Ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – art. 42 – 47,
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. *w sprawie uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd po drogach krajowych* (Dz. U. z 2001 r. Nr 150, poz. 1684 z późn. zm.),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2004 r. *w sprawie wysokości stawek prowizji od opłat pobieranych w transporcie drogowym oraz sposobu jej pobierania i rozliczania* (Dz. U. z 2004 r. Nr 159, poz. 1663),
- 4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (1999/62/WE) z dnia 17 czerwca 1999 r. *w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*

### 2. INFORMACJE

W roku 2005 miały miejsce zmiany ustawy o transporcie drogowym w zakresie opłat za przejazd pojazdu po drogach krajowych. Ostatnie zmiany wprowadzone zostały na mocy ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 180, poz. 1497). Zmianie uległa definicja zobowiązanych do uiszczania opłaty – obecnie są to podmioty wykonujące przewóz drogowy (dotychczas – przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy). Istotną zmianą jest wprowadzenie zasady, że przedsiębiorca, który posiada kartę opłaty drogowej, zwolniony jest od obowiązku uiszczania opłaty za przejazd autostradami.

BOTM pełni rolę centralnego magazynu dla wszystkich innych podmiotów uprawnionych do sprzedaży kart. Działalność ta została rozpoczęta na podstawie zapisów ustawy z dnia 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz.U. z 1997 r., nr 106, poz. 677 z późn. zm.), a obecnie jest kontynuowana zgodnie z obowiązującą ustawą o transporcie drogowym.

Obok wymienionych w ustawie o transporcie drogowym Izb Celnych oraz BOTM dystrybucję kart opłaty prowadzi również Poczta Polska jako Spółka nadzorowana przez Skarb Państwa po zawarciu porozumienia z Ministrem Transportu i Budownictwa oraz stowarzyszenia przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym i indywidualni dystrybutorzy, którzy wykonują tę funkcję na zasadzie dobrowolności po zawarciu porozumienia z BOTM.

Aktualizowany wykaz indywidualnych punktów prowadzących dystrybucję kart opłaty na przejściach granicznych z Słowacją, Litwą, Czechami, Niemcami oraz na morskich przejściach granicznych, a także wszystkich innych punktów prowadzących dystrybucję kart opłaty publikowany jest na stronie:

<http://www.botm.gov.pl/index.php?m=karty&i=punkt>

W celu dalszego rozszerzenia sieci dystrybucji BOTM podjął działania, które umożliwiają podpisywanie porozumień praktycznie ze wszystkimi chętnymi pod warunkiem prowadzenia legalnej działalności potwierdzonej wpisem do KRS lub wpisem do ewidencji działalności gospodarczej i nadaniem numeru REGON i NIP.

BOTM współpracuje z siecią dystrybucji kart opłaty stworzoną przez:

- Poczta Polska,
- Izby Celne,
- Stowarzyszenia,
- indywidualnych dystrybutorów.

Zakres obowiązków BOTM, związanych z dystrybucją kart opłaty drogowej, obejmuje:

- a) zawieranie porozumień z dystrybutorami,
- b) wydawanie kart zgodnie z zamówieniem,

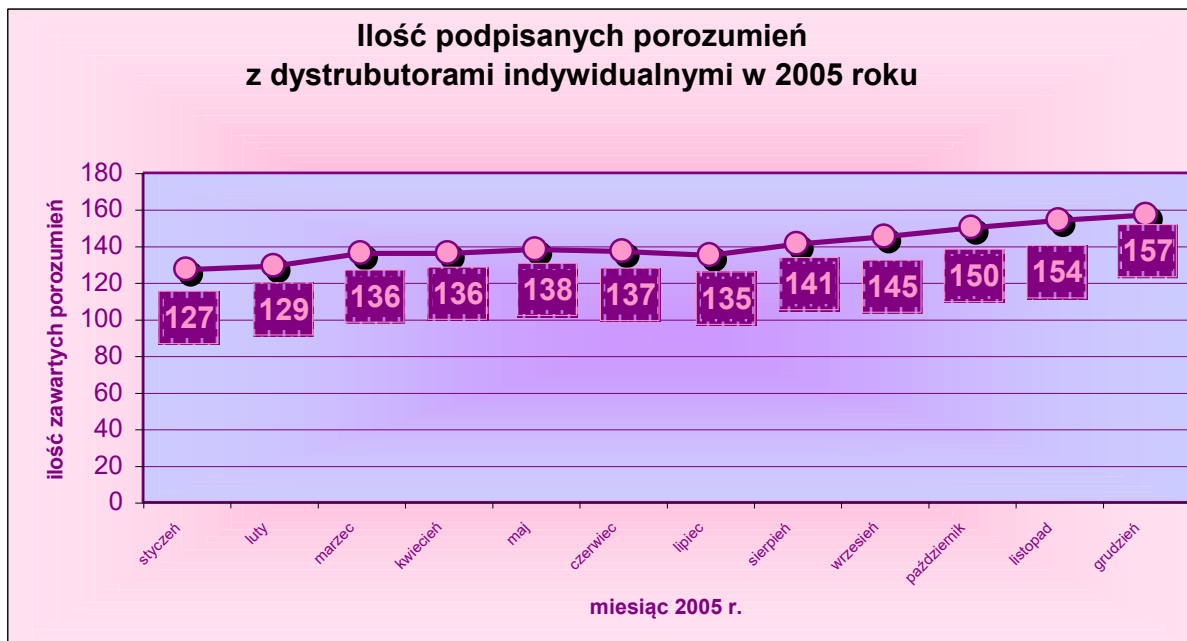
- c) kontrolę należności dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- d) rozliczanie dystrybutorów,
- e) analizę sprzedaży kart opłaty,
- f) rozpatrywanie wniosków o zwrot niewykorzystanej opłaty,
- g) monitoring punktów dystrybucyjnych,
- h) współpracę z GDDKiA,
- i) merytoryczną obsługę informacyjną,
- j) sprzedaż kart opłaty w miejscu,
- k) zamawianie kart opłaty.

Liczba indywidualnych dystrybutorów, którzy zawierają Porozumienia w sprawie dystrybucji kart opłat sukcesywnie się powiększa.

Tabela nr 16

<b>DATA</b>	<b>ILOŚĆ POROZUMIEŃ</b>
01.01.2003	8
01.01.2004	48
01.01.2005	127
01.01.2006	157

Tabela nr 17



W dniu 1 stycznia 2006 r. BOTM współpracował z ok. 3,5 tys. punktów dystrybucji kart opłaty na terenie Polski oraz na Litwie i Białorusi.

Wartość kart opłaty sprzedanych w 2005 roku wyniosła 496,6 mln zł.

Tabela nr 18

