

B i u r o O b s ł u g i T r a n s p o r t u
M i ę d z y n a r o d o w e g o
Ministerstwo Infrastruktury



RAPORT NA TEMAT FUNKCJONOWANIA
MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO
W OKRESIE 1 STYCZNIA 2004 r – 1 STYCZNIA 2005 r.

W A R S Z A W A 2 0 0 5

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
LICENCJE NA WYKONYWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	6
AKTY PRAWNE REGULUJĄCE TRANSPORT DROGOWY	6
LICENCJONOWANIE TRANSPORTU DROGOWEGO.....	8
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWÓZ RZECZY Z UWZGLĘDNIENIEM TABORU EKOLOGICZNEGO	9
I STRUKTURY POSIADANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW LICENCJI	9
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWÓZ OSÓB	16
Z UWZGLĘDNIENIEM STRUKTURY POSIADANYCH UPRAWNIENI PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW	16
ZESTAWIENIE UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM.....	21
TRANSPORCIE DROGOWYM OSÓB I RZECZY	21
ZESTAWIENIE WSPÓLNOTOWYCH UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM OSÓB I RZECZY	22
ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE	23
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DOTYCZĄCE WYBRANYCH ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH WYDANYCH PRZEZ BOTM W ROKU 2004.....	26
ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM (LINIE REGULARNE)	29
PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE	33
ŚWIADECTWA KIEROWCY	35
CERTYFIKATY POTWIERDZAJĄCE SPEŁNIENIE WYMOGÓW BEZPIECZEŃSTWA LUB DOPUSZCZENIE DO RUCHU	36
ZESTAWIENIE ZEZWOLEŃ EKMT/CEMT NA 2004 R. WG OBSZARÓW WAŻNOŚCI	37
KARTY OPŁATY ZA PRZEJAZD POJAZDU PO DROGACH KRAJOWYCH	38

WSTĘP

Rok 2004 był rokiem przełomowym dla polskiego międzynarodowego transportu drogowego. 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. Natomiast wszystkie uprawnienia przewozowe mają obszar obowiązywania „wszystkie kraje świata”, jak również licencje wydawane są także na pojazdy niespełniające norm EURO 1.

Zniesienie ograniczeń dla uzyskania licencji spowodowało, że znacznie zwiększyła się liczba przedsiębiorców posiadających licencje i pojazdów, jakimi wykonywany jest transport. 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 1 maja 2004 mocno ograniczony z powodu niedoboru zezwoleń, po akcesji Polski do Unii został otwarty i zliberalizowany zgodnie z zasadami prawa wspólnotowego.

Zmiany te skutkują także znacznym zwiększeniem ilości zadań, powierzonych na rzecz Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego, które m.in. obsługiwało proces zastąpienia licencji stosowanych dotychczas licencjami zgodnymi z wzorem unijnym. Zmieniona została struktura organizacyjna BOTM, tak aby móc sprawnie realizować nowe zadania związane z akcesją Polski do struktur UE oraz w celu podwyższenia standardów obsługi petentów.

Część zadań, jakie ustawa o transporcie drogowym nakłada na Ministra Infrastruktury, została delegowana na BOTM. 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)

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) świadectwa 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, 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*
- 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.UE.L.92.95.1)

2. INFORMACJE - LICENCJONOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W OKRESIE OD DNIA 01.01.2004 r. do 01.01.2005 r.

Akty prawne regulujące transport drogowy

Od dnia 1 stycznia 2002 r. obowiązuje w Polsce ustawa o transporcie drogowym (zwana dalej ustawą o td), dostosowująca polskie prawo do regulacji unijnych. W 2004 r. weszły w życie zmiany powyższej ustawy, wynikające z konieczności jej dostosowania do warunków obowiązujących po wejściu Polski do Unii Europejskiej (m.in. dodano rozdział dotyczący świadectw kierowcy). Ostatnia istotna w zakresie zasad licencjonowania nowelizacja ustawy o transporcie drogowym nastąpiła na mocy ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. z 2003 r., nr 211, poz. 2050 z późn. zm.) i weszła w życie z dniem 27 grudnia 2003 r. Wprowadzała istotne zmiany w kwestii udzielania licencji w 2004 r. Uchylony został przepis umożliwiający przeniesienie uprawnień w przypadku przejęcia w całości lub w części działalności w zakresie transportu drogowego. Utrzymany został obowiązek posiadania licencji, niezbędnej do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego. Otrzymanie licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego uzależnione zostało wyłącznie od potwierdzenia spełniania wymogów ustawowych. Zmianie uległ wzór oraz treść licencji/wypisu z licencji (zgodna z wymogami UE). Wypisy z numerami rejestracyjnymi pojazdów, objętych uprawnieniem, które dotychczas były nieodłączną częścią licencji, oraz wykaz taboru - nie są

wydawane przedsiębiorcom. Ponadto wszedł w życie przepis, stanowiący, iż dotychczasowe uprawnienia przewozowe, niezależnie od oznaczenia obszaru przewozów, stają się ważne na „wszystkie kraje”. Nowelizacja ta wprowadzała również regulacje, dotyczące wydawania licencji wspólnotowych. Realizacja wniosków w tym zakresie rozpoczęta została niezwłocznie po wydaniu przez Ministra Infrastruktury stosownego rozporządzenia i z początkiem 2004 r. pierwsza grupa przedsiębiorców odebrała licencje/wypisy z licencji zgodne z nowym wzorem, zgodnym z wymaganiami unijnymi. Nadmienić należy, że licencje te uprawniały do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego od dnia 1 maja 2004 r.

Zgodnie z treścią 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 (zmienionym Rozporządzeniem (WE) Nr 484/02 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r.)*, obowiązek uzyskania tzw. licencji wspólnotowych wyłączono w stosunku do przedsiębiorców posiadających licencję na międzynarodowy transport drogowy osób wykonywany samochodem osobowym.

Jednakże zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, jeżeli wykonywany jest zarobkowy transport drogowy pojazdem samochodowym służącym do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – tzw. „busem”, przedsiębiorca zobowiązany jest do posiadania licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób, zgodnej z wzorem określonym przez Ministra Infrastruktury (nie jest to licencja wspólnotowa).

Zatem po 1 maja 2004 roku dotychczas udzielone przewoźnikom uprawnienia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób wykonywanego samochodami osobowymi, w tym także busami, zachowują moc obowiązującą.

Kolejny istotny zapis powołanego powyżej Rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 mający wpływ na wydawanie licencji wspólnotowych, to ustalenie, iż licencje wspólnotowe i wypisy z nich wydawane będą na okres pięciu lat i mogą podlegać przedłużeniu. Ponadto ważny jest zapis ww. Rozporządzenia w zakresie uprawnień wspólnotowych, dotyczący weryfikacji pod względem spełniania przez przedsiębiorców warunków ustawowych do posiadania uprawnień. Oznacza to, iż po wpłynięciu wniosku o przyznanie licencji wspólnotowej, a także nie później niż po pięciu latach od chwili jej wydania, a następnie co najmniej raz na pięć lat, właściwe organy państwa członkowskiego siedziby przedsiębiorcy

będą sprawdzać, czy przedsiębiorca spełnia warunki upoważniające do posiadania uprawnienia.

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 dn. 1 stycznia 2004 do 1 stycznia 2005 r. regulowały, oprócz wskazanych powyżej - ustawy o transporcie drogowym i Rozporządzenia Rady nr 881/92, omówione poniżej Informacje Ministra Infrastruktury.

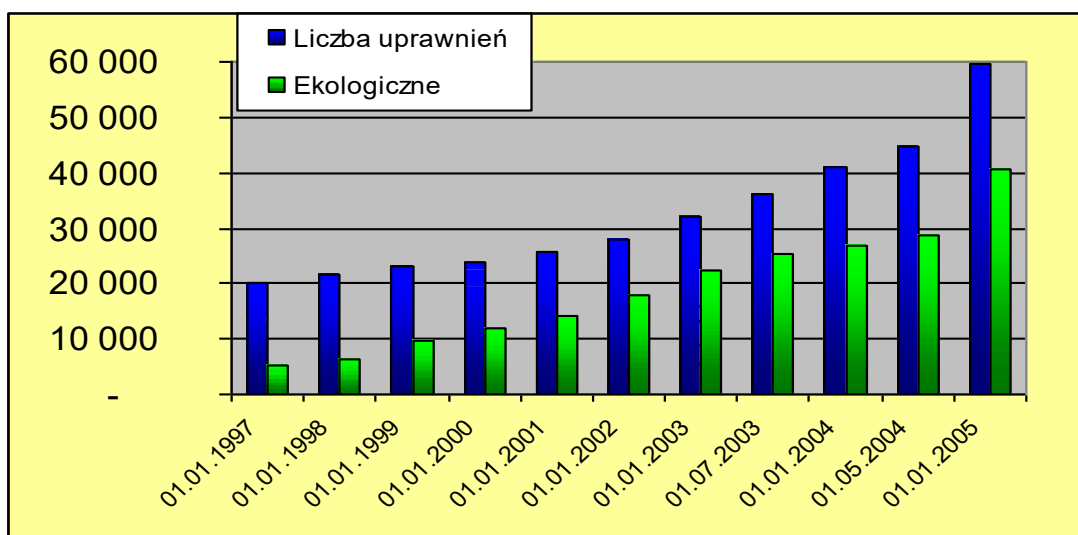
Informacja nr 3 z dnia 12 grudnia 2003 r., przewidywała udzielanie w 2004 r. bez ograniczeń licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i osób (po spełnieniu przez przedsiębiorców wymogów ustawowych – wyłączono m.in. wymóg posiadania taboru ekologicznego, min. EURO-1). Jednocześnie przestała obowiązywać Informacja nr 1/2003 oraz 2/2003.

Informacja nr 1 z dnia 4 lutego 2004 r., dotyczyła udzielania licencji wspólnotowych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego. Zgodnie z nią w celu usprawnienia procedury wydawania ww. uprawnień BOTM wysyłał sukcesywnie do przedsiębiorców wykonujących m.t.d. na podstawie dotychczasowej licencji – zaproszenie do składania wniosku. Zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ministrowi właściwemu do spraw transportu przyznana została możliwość wydania uprawnienia w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku przez przedsiębiorcę. W Informacji nr 1 została jednak zawarta informacja, iż w celu sprawnego i nie powodującego zakłóceń toku wydawania licencji wspólnotowych Minister Infrastruktury nie będzie korzystał z przyznanego mu terminu, i gwarantuje wydanie licencji wszystkim przedsiębiorcom, wykonującym działalność gospodarczą w zakresie transportu międzynarodowego na podstawie dotychczasowych uprawnień, do dnia 30 kwietnia 2004 r., jeśli w wyznaczonym w zaproszeniu terminie wpłynie do Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego kompletny wniosek.

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

W roku 2004 zniesione zostały obowiązujące wcześniej, wynikające ze zbyt małej w stosunku do potrzeb i możliwości polskich przewoźników liczby zezwoleń zagranicznych, przekazywanych przez partnerów zagranicznych na rzecz strony polskiej, ograniczenia w zakresie udzielania licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i osób. 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:



Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

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 %

Przy czym należy zaznaczyć, że dane powyższe 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 2005 r. jest liczbą wypisów z licencji wspólnotowych.

Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym, wg stanu na dzień 30.04.2004 r. w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów, przedstawia się następująco:



Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu	Liczba uprawnień w dniu 01.01.2004 r.	Procent udziału	Liczba uprawnień w dniu 01.05.2004 r.	Procent udziału	Liczba uprawnień w dniu 01.01.2005 r.	Procent udziału
do 6 ton	2 984	7,2%	3422	7,6 %	4254	7,1 %
Od 6 do 20 ton	3 615	8,8%	3750	8,4 %	6498	10,9 %
Pow. 20 ton	34 520	84%	37511	84 %	48954	82 %
RAZEM:	41 119	100,0%	44 683	100 %	59706	100 %

Oznacza to, w porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia 2004 r., znaczny wzrost ilości licencji wszystkich kategorii na dzień 1 stycznia 2005 r. - obejmujących pojazdy o dmc do 6 ton - o 1270, obejmujących pojazdy o dmc od 6 do 20 ton - o 2883, a także o dmc powyżej 20 ton – o 14.434. Należy także wskazać, że w dniu 1 stycznia 2003 r. pojazdy o dmc do 6 ton stanowiły 8,2 % wszystkich uprawnień, a pojazdy o dmc od 6 do 20 ton - 7,2 % uprawnień. Wynika z powyższego, że utrzymuje się tendencja do zmniejszania się udziału pojazdów o dmc do 6 ton w ogólnej liczbie wydawanych uprawnień.

Można zauważyć, że jest to systematyczny proces. W porównaniu z danymi na dzień 01.01.2001 r. aktualne dane wskazują spadek procentowego udziału licencji obejmujących pojazdy o dmc do 6 ton w ogólnej ilości licencji – w dniu 01.01.2001 r. 2.818 takich uprawnień stanowiło 11% wszystkich licencji. Odpowiednio nastąpił także wzrost liczby uprawnień obejmujących pojazdy o dmc od 6 do 20 ton – 262 takie uprawnienia stanowiły w dniu 01.01.2001 r. 1% wszystkich licencji, których było wtedy 25.705. Wskazuje to nie tylko na stale zwiększającą się liczbę uprawnień, ale także na wymianę przez przewoźników taboru na pojazdy o większej dmc.

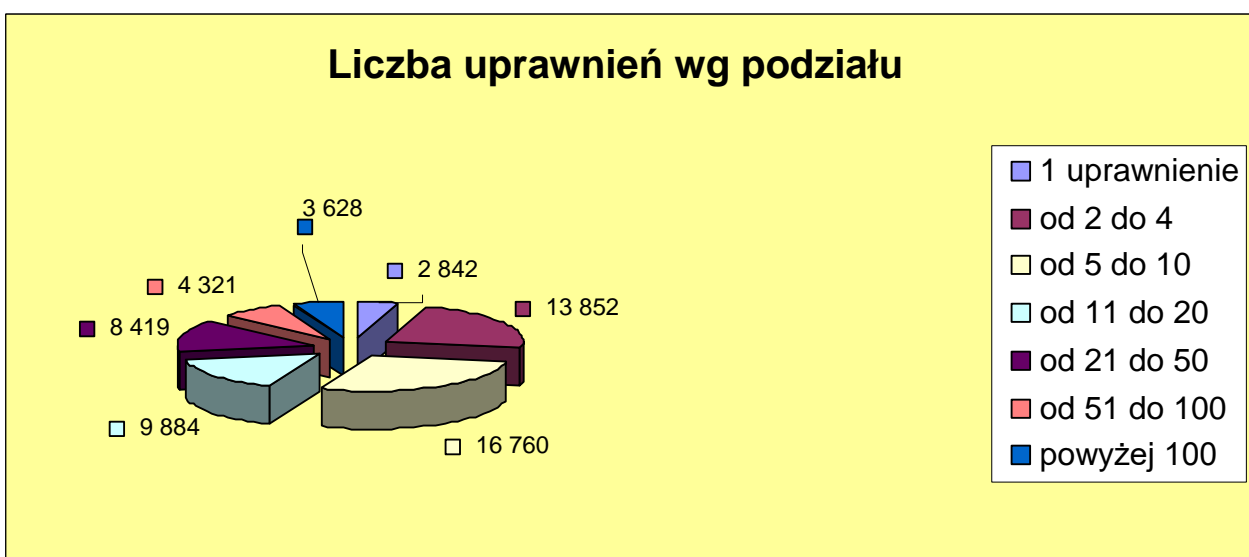
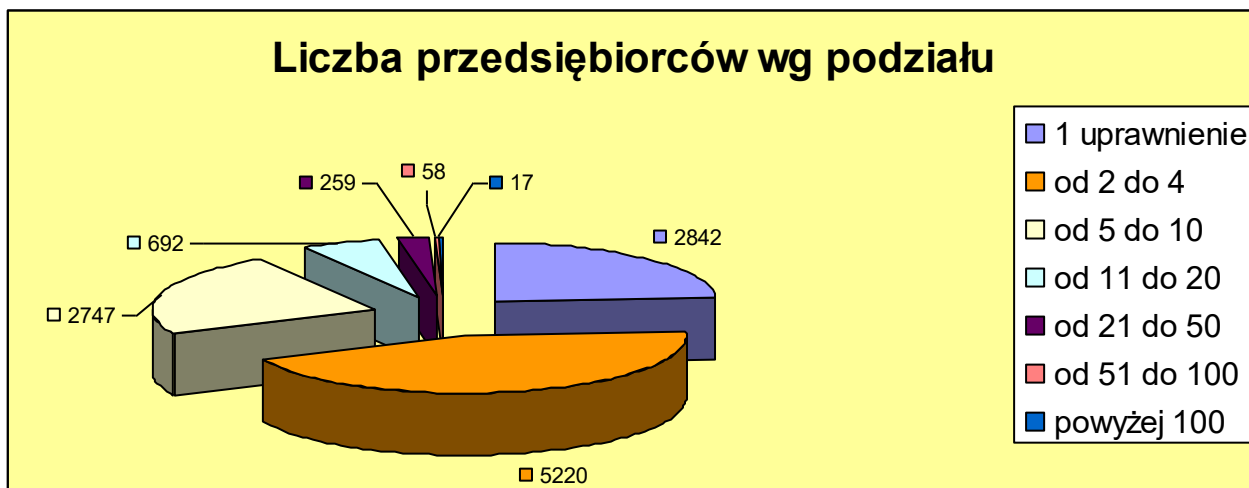
Dane porównawcze, ujęte wg struktury liczby posiadanych uprawnień przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, wskazują na przewagę przedsiębiorców małych oraz średnich.

Przedstawiona poniżej tabela oraz wykres zawierają analizę na dzień 30 kwietnia 2004 r. i 1 stycznia 2005 r. Wskazują one, że w porównaniu z dniem 1 stycznia 2004 r. nastąpił spadek ilości przedsiębiorców posiadających jedno uprawnienie (z 35,4 % wszystkich przedsiębiorców do odpowiednio 30,96 i 24 %), oraz że nastąpił wzrost ilości przedsiębiorców posiadających powyżej 100 uprawnień – szczególnie widoczny w okresie od 30.04.2004 do 01.01.2005 r. (w porównaniu z dniem 01.01.2004 r. i 30.04.2004 r, kiedy grupa ta miała udział 0,07 % wszystkich przedsiębiorców; w dniu 01.01.2005 r. – liczyła ona 0,14 % przedsiębiorców i 6,07 % uprawnień). Wskazać także należy, że największa liczba uprawnień (wg kryterium ilościowego) przypada na grupę przedsiębiorców, którym udzielono od 5 do 10 uprawnień.

Liczba uprawnień zwykłych na przewóz rzeczy	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba uprawnień	% przedsiębiorców	% uprawnień
1 uprawnienie	01.01.2004	3 458	3 458	35,4 %	8,4 %
	01.05.2004	2 780	2 780	30,96 %	6,2 %
	01.01.2005	2 842	2 842	24 %	4,76 %
Od 2 do 4	01.01.2004	3 863	10 435	39,6 %	25,4 %
	01.05.2004	3 592	8 988	40 %	20,1 %
	01.01.2005	5 220	13 852	44,1 %	23,2 %
Od 5 do 10	01.01.2004	1 728	11 061	17,7 %	26,9 %
	01.05.2004	1 879	12 834	20,92 %	28,7 %
	01.01.2005	2 747	16 760	23,2 %	28,07 %
Od 11 do 20	01.01.2004	487	6 923	5 %	16,8 %
	01.05.2004	494	8 901	5,5 %	19,9 %
	01.01.2005	692	9 884	5,85 %	16,55 %

Od 21 do 50	01.01.2004	182	5 452	1,9 %	13,3 %
	01.05.2004	192	6 650	2,13 %	14,9 %
	01.01.2005	259	8 419	2,19 %	14,1 %
Od 51 do 100	01.01.2004	32	2 151	0,33 %	5,2 %
	01.05.2004	36	2 834	0,4 %	6,3 %
	01.01.2005	58	4 321	0,5 %	7,24 %
Powyżej 100	01.01.2004	7	1 639	0,07 %	4 %
	01.05.2004	7	1 696	0,07 %	3,8 %
	01.01.2005	17	3 628	0,14 %	6,07 %
RAZEM	01.01.2004	9 757	41 119	100 %	100 %
	01.05.2004	8 980	44 683	100 %	100 %
	01.01.2005	11 835	59 706	100 %	100 %

Poniższe wykresy obrazują dane na dzień 1 stycznia 2005 r.



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

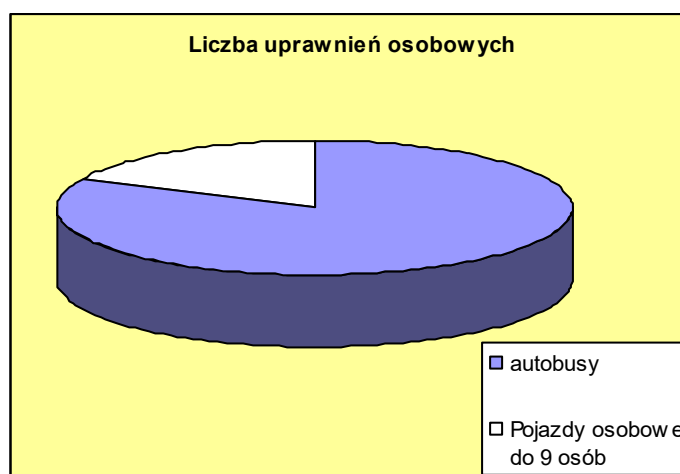
Licencje na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób do dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej udzielane były na autobusy bądź samochody osobowe – w zarobkowym transporcie drogowym. Z obowiązku posiadania licencji zwolnieni byli przewoźnicy, wykonujący niezarobkowy transport drogowy osób pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Po 1 maja 2005 r. licencje na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu osób, zgodne z wzorem unijnym, udzielane są wyłącznie dla przedsiębiorców wykonujących 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 polskim wzorem.

Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz osób, wg stanu na dzień 1 maja 2004 r., w zależności od rodzaju pojazdów objętych uprawnieniami przedstawia się następująco:

Liczba uprawnień na przewozy osób			
Rodzaj pojazdu	Data	Liczba uprawnień	Procent udziału
Autobusy	01.01.2004	6 114	85,9 %
	01.05.2004	4 562	85 %
	01.01.2005	5 492	82,1 %
Pojazdy osobowe do 9 osób	01.01.2004	1 004	14,1 %
	01.05.2004	808	15 %
	01.01.2005	1 196	17,9 %
RAZEM:	01.01.2004	7 118	100 %
	01.05.2004	5 370	100 %
	01.01.2005	6 688	100 %

Dane powyższe wg stanu na 1 stycznia 2005 r., przedstawione na wykresie, prezentują się następująco:



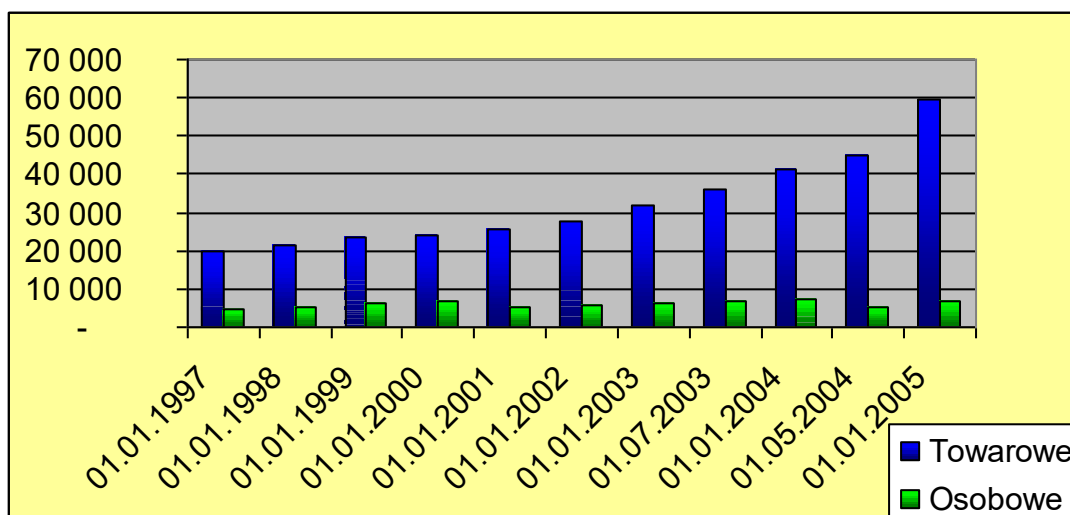
Analiza struktury liczby posiadanych uprawnień o wszystkich obszarach prowadzenia przewozów przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego osób, przedstawia się w sposób analogiczny do struktury przedsiębiorstw wykonujących przewóz rzeczy. Także w tej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

Liczba uprawnień zwykłych na przewóz osób	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba uprawnień	% przedsiębiorców	% uprawnień
1 uprawnienie	01.01.2004	1489	1489	52,8 %	20,9 %
	01.05.2004	982	982	44,5 %	16,4 %
	01.01.2005	1128	1128	43,9 %	16,8 %
Od 2 do 4	01.01.2004	1009	2814	35,8 %	39,5 %
	01.05.2004	944	2513	42,8 %	42 %
	01.01.2005	1146	2928	44,6 %	43,8 %
Od 5 do 10	01.01.2004	255	1645	9 %	23,1 %
	01.05.2004	220	1388	9,1 %	23,2 %
	01.01.2005	229	1552	8,9 %	23,2 %
Od 11 do 20	01.01.2004	55	818	2 %	11,5 %
	01.05.2004	50	788	2,2 %	13,2 %
	01.01.2005	52	710	2 %	10,6 %

Od 21 do 50	01.01.2004	12	352	0,4 %	5 %
	01.05.2004	11	299	0,5 %	5 %
	01.01.2005	11	312	0,4 %	4,7 %
Od 51 do 100	01.01.2004	0	0	0 %	0 %
	01.05.2004	0	0	0 %	0 %
	01.01.2005	1	58	0,03 %	0,8 %
Powyżej 100	01.01.2004	0	0	0 %	0 %
	01.05.2004	0	0	0 %	0 %
	01.01.2005	0	0	0 %	0 %
RAZEM	01.01.2004	2820	7118	100 %	100 %
	01.05.2004	2207	5970	100 %	100 %
	01.01.2005	2567	6688	100 %	100 %

Zestawienie uprawnień przewozowych w międzynarodowym transportie drogowym osób i rzeczy

Poniżej prezentowane dane ilustrują relację pomiędzy liczbą uprawnień na przewóz rzeczy oraz na przewóz osób, wg stanu na 30 kwietnia 2004 r. i 1 stycznia 2005 r.



Stan na dzień	Towarowe	Wzrost w porównaniu do poprzedniego roku (w %)	Osobowe	Wzrost w porównaniu do poprzedniego roku (w %)
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 %
01.05.2004	44 683	8,7 %	5 370	- 19,2 %
01.01.2005	59 706	33,6 %	6 688	12 %

Zestawienie wspólnotowych uprawnień przewozowych w międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy

Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Stan na dzień	Liczba uprawnień na przewóz rzeczy wspólnotowych	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba uprawnień „ekologicznych”	Udział uprawnień ekologicznych (%)
		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 %

Stan na dzień	Liczba przewoźników posiadających uprawnienie wspólnotowe na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba przewoźników posiadających uprawnienie wspólnotowe na przewóz osób	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu	
		liczbowo	%		liczbowo	%
01.05.2004	8 980	8 980	100 %	2 207	2 207	100 %
01.01.2005	11 835	2 855	31,8 %	2 567	360	16,3 %

ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE

1. STAN PRAWNY

- 2) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – art. 25, 30
- 3) dwustronne umowy międzynarodowe – z krajami nie będącymi członkami Unii Europejskiej
- 4) 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.U.E.L.03.236.17 z późn. zm.)
- 5) Umowa o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 17 marca 1993 r.

2. INFORMACJE - DYSTRYBUCJA ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH W ROKU 2004

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie drogowym, zezwole
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 wydawanych 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 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 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.

W roku 2004 podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na zapotrzebowanie na zezwolenia zagraniczne były:

- wzrost przewozów międzynarodowych związany z rozwojem gospodarki polskiej,
- wzrost wymiany handlowej,
- wzrost zagranicznych nakładów inwestycyjnych i wzrost krajowych nakładów inwestycyjnych poprzez tworzenie centrów logistycznych,
- wzrost zapotrzebowania na przewozy do Rosji.

W roku 2004 zmianie uległy zasady wykonywania przewozów przez polskich przewoźników do/ z Państw Unii Europejskiej, gdyż zgodnie z zapisami traktatu akcesyjnego wykonywanie przewozów dwustronnych i tranzytowych pomiędzy krajami UE zwolnione jest z obowiązku posiadania zezwoleń. Powyższe ustalenia korzystnie wpłynęły na możliwość wykonywania przewozów przez polskich przewoźników, gdyż do tej pory często niedobór zezwoleń był jedyną przeszkodą w wykonywaniu przewozów.

W nowych warunkach członkostwa w Unii Europejskiej wykonywanie przewozów zależy przede wszystkim od możliwości logistyczno - przewozowych firmy.

Zasady wydawania zezwoleń ustalane są przez Strony umów międzynarodowych, utrzymujących obowiązek posiadania zezwoleń jednorazowych. W wyniku rozmów Komisji Mieszanych powołanych przez Strony tych umów, wynegocjowane zostały zezwolenia dodatkowe, ponadkontyngentowe, o które (częściowo lub całkowicie) wzrasta kontyngent na rok następny. Istotne znaczenie miało także wejście w życie, od dnia 1 lipca 2004 roku, nowej umowy polsko- rosyjskiej.

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 2004 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 byłej Jugosławii (np. Serbia i Czarnogóra) oraz usamodzielniających się gospodarczo krajów WNP (np. Uzbekistan, Azerbejdżan) 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.

Wynikające ze stałego monitorowania rynku, konsekwentnie prowadzone działania MI oraz BOTM mają na celu zwiększenie liczby zezwoleń i są niezbędne dla utrzymania pozycji i stabilnego funkcjonowania firm transportowych i wykonujących przewozy dla własnych potrzeb.

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 2004 r.

Zasady dotyczące wydawania zezwoleń w kolejnym roku uzgadniane są z przedstawicielami organizacji zrzeszających przewoźników drogowych. Po akceptacji uzgodnień przez MI zasady publikowane są 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, nie mającym limitów firmom rozpoczynającym działalność, 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 firmy, które z różnych przyczyn nie mogą wykorzystać limitów, na korzyść innych firm.

Zestawienie porównawcze dotyczące wybranych zezwoleń zagranicznych wydanych przez BOTM w roku 2004

Analiza ilości zezwoleń zagranicznych wydanych przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego w roku 2004 oraz ocena przyszłych trendów pokazuje, że w przypadku kontyngentów niektórych rodzajów zezwoleń zagranicznych w przyszłości kluczowe znaczenie będzie miało ich zwiększenie. Uwzględniając wynikające z wielkości kontyngentów ograniczenia dotyczące liczby zezwoleń możliwych do zaoferowania, w przypadku braku możliwości zwiększenia kontyngentów, poszukiwano rozwiązań zapewniających planowe wydawanie zezwoleń zagranicznych z grupy zezwoleń najbardziej deficytowych, tak aby możliwe było korzystanie z pełnego zakresu zezwoleń do końca bieżącego roku.

Zezwolenia wymieniane, w ramach kontyngentów, z większością partnerów zagranicznych pokrywały zapotrzebowania przewoźników polskich. Problemy z przewozami do tych krajów powstają w przypadku, gdy wykonywanie przewozów wymaga przejazdu tranzytem przez kraje, dla których występuje deficyt zezwoleń m.in. Rosji, Rumunii, Serbii i Czarnogóry.

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 firm polskich na rynek przewozów do/z/przez Rosję. Możliwości poboru zezwoleń rosyjskich, jakie dawały firmom 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 2004 roku utrzymana została reglamentacja i ustalone zostały limity w pobieraniu zezwoleń.

W pierwszym półroczu 2004 r. polsko – rosyjska Komisja Mieszana ds. międzynarodowych przewozów drogowych uzgodniła nową wymianę zezwoleń na rok 2004 oraz zasady wykonywania przewozów:

- Strona polska otrzymała na **I półrocze 2004 r.** dodatkowe zezwolenia rosyjskie w ilości:

9.700 zezwoleń na przewozy dwustronne, tranzytowe i z krajów trzecich (na jednym zezwoleniu można wykonać tylko jeden z w/w rodzajów przewozu),

5.000 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe (na jednym zezwoleniu można wykonać tylko jeden z w/w rodzajów przewozu).

Z zezwoleń tych oraz poprzednio otrzymanych w roku 2004, przedsiębiorcy mogli korzystać **do dnia 30 września 2004 roku**. Z dniem tym zezwolenia straciły ważność, bez względu na datę rozpoczęcia przewozu. Jeśli pojazd wjechał do Rosji przed dniem 30 września 2004 na „starym zezwoleniu”, to opuszczając terytorium Rosji po dniu 30 września 2004 musiał mieć „nowe zezwolenie”.

- Na **drugie półrocze 2004 r.**, zgodnie z nową umową i upływem roku, Strona polska otrzymała

25.000 zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe (na jednym zezwoleniu można wykonać tylko jeden z w/w rodzajów przewozu).

25.000 zezwoleń specjalnych na przewozy do/z krajów trzecich.

Ważność zezwoleń ustalono od dnia 1 lipca 2004 r. do 31 stycznia 2005 r.

RUMUNIA

Nie słabnie zainteresowanie drogą przez Ukrainę i Rumunię do Grecji, Turcji i pozostałych krajów południowej Europy. Zwiększenie kontyngentu w roku 2004 zabezpieczyło w pewnym stopniu potrzeby polskich przewoźników. Jednakże ze względu na wzrost wymiany towarowej między Polska i Rumunią oraz sygnalizowane możliwości przejścia przez polskich przewoźników przewozów między krajami UE a Rumunią podejmowane są starania o zwiększenie kontyngentu obu rodzajów wymienianych zezwoleń.

SERBIA I CZARNOGÓRA

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

ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW REGULARNYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM (LINIE REGULARNE)

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 szczegółowe 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. Postępowania dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych na kraje nie będące członkami UE nadal prowadzone są przez Ministerstwo Infrastruktury.

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 831 wniosków o udzielenie tego typu zezwolenia.

Wydrukowano zgodnie z obowiązującymi wzorami 445 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 190 uprawnień. Pozostało do doręczenia 255 wydrukowanych zezwoleń. Dalsze 386 wniosków o udzielenie zezwolenia znajdowało się w dniu 1 stycznia 2005 r. w trakcie realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

Statystycznie ilość składanych wniosków wynosi ok. 20 sztuk tygodniowo, co daje w miesiącu liczbę 80 wniosków. Sytuacja ta kształtowała się odmiennie w początkowym okresie wydawania zezwoleń przez BOTM – w maju i czerwcu liczba wpływających wniosków była dwukrotnie wyższa. Obecnie jednak ich ilość zmniejszyła się i utrzymuje się na wskazanym poziomie. Tygodniowo wydawanych jest około 10 zezwoleń, miesięcznie liczba ta wynosi około 40 sztuk. Liczba składanych wniosków utrzymuje się na niezmiennym poziomie.

Od dnia 1.05.2004 do 01.01.2005 r. łączna liczba złożonych wniosków wyniosła 831 sztuk. Liczba ta obejmuje 645 wniosków o udzielenie zezwolenia, a także:

- wnioski o wydanie dodatkowych wypisów – 9 szt.,
 - wnioski o wydanie decyzji o zmianie zezwolenia – 52 szt.,
 - oraz wnioski o wystawienie duplikatu – 25 szt.
- łącznie około 86 wniosków. Ponadto złożonych zostało 250 zapytań o opinię od obcych Ministerstw Transportu, podlegających realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

Z pośród wydanych przewoźnikom uprawnień najwięcej zezwoleń udzielono na wykonywanie transportu na terytorium Niemiec (ok. 70), Włoch (ok. 40), Anglii (ok. 30), Francji (ok. 15), Grecji (ok. 10), Hiszpanii (ok. 5).

Do pozostałych państw: Austrii, Holandii, Belgii, Szwajcarii, Szwecji, Luxemburgu, Litwy, Norwegii, Łotwy, Czech i Węgier, udzielono łącznie 20 zezwoleń.

W dniu 1 stycznia 2005 r. w trakcie trwania procedury pozostawało 386 wniosków (liczba ta nie obejmuje 250 zapytań o opinię od obcych Ministrów Transportu). Podział tych wniosków według terytorium wykonywania przewozów przedstawia się następująco:

Kraj	Ilość
AUSTRIA:	6
NIEMCY:	140
FRANCJA:	30
BELGIA:	20
SZWECJA:	12
IRLANDIA:	5
PORTUGALIA:	2
DANIA:	6
WĘGRY:	1
NORWEGIA:	10
MALTA:	1
WŁOCHY:	40
HOLANDIA:	15
ANGLIA:	46
SZWAJCARIA:	10
GRECJA:	20
HISZPANIA:	11
LUXEMBURG:	4
SŁOWACJA:	1
LITWA:	5
ŁOTWA:	1
RAZEM:	386

Procedura dotycząca realizacji wniosku o udzielenie zezwolenie 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 oceniania 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 musi zamknąć się w 4 miesiącach. 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 2 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, 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 Transportu zobligowane jest do przesłania kopii uprawnienia z informacją o rodzaju zmiany do zainteresowanych państw.

Bardzo istotnym jest fakt, że 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 4 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.

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 – stanowią oni pracowników lub ich rodziny, lub przewożone są z lub do przedsiębiorstwa na potrzeby przedsiębiorcy.

Do 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 BOTM w imieniu Ministra Infrastruktury wydaje zaświadczenia 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 1 maja 2004 r. do 1 stycznia 2005 r. wydano 1060 zaświadczeń na przewóz rzeczy. Zaświadczeniami objęto 2120 pojazdów.

Przewóz osób na potrzeby własne na podstawie zaświadczenia zgodnego z wzorcem określonym w Unii Europejskiej wykonuje 17 podmiotów.

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 kierowcy, 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 maja 2004, kiedy rozpoczęto ich wydawanie, do dnia 1 stycznia 2005 r. wydanych zostało 16 świadectw kierowcy. Liczba ta obejmuje 15 świadectw wydanych dla obywateli Białorusi i 1 dla obywatela Bułgarii.

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 30 kwietnia 2004 r. *w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu* (Dz.U. z 2004 r., nr 119, poz. 1245), zastąpione Rozporządzeniem 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)

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 2004 strona Polska otrzymała 907 sztuk zezwoleń EKMT przeznaczonych dla pojazdów spełniających normy EURO 2+S i EURO 3+S.

Zestawienie zezwoleń EKMT/CEMT na 2004 r. wg obszarów ważności

LP	OKREŚLENIE OBSZARU WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA	RODZAJ POJAZDU	LICZBA SZT.	NUMERY ZEZWOLEŃ (OD-DO)	UWAGI
1	z wyłączeniem Włoch i Grecji	EURO 3+S	10	001-010	zezwolenia ważne na terytorium Austrii
2	z wyłączeniem Grecji	EURO 3+S	86	011-096	zezwolenia ważne na terytorium Austrii i Włoch
3	z wyłączeniem Austrii i Grecji	EURO 3+S	244	097-340	zezwolenia ważne na terytorium Włoch
4	z wyłączeniem Austrii	EURO 3+S	30	341-370	zezwolenia ważne na terytorium Włoch i Grecji
5	z wyłączeniem Austrii i Włoch	EURO 2+S	123	371-493	zezwolenia ważne na terytorium Grecji
6	z wyłączeniem Austrii, Włoch i Grecji	EURO 2+S	381	494-874	
7	z wyłączeniem Austrii, Włoch i Grecji	EURO 3+S	33	875-907	

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. 1684z 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

BOTM pełni rolę centralnego dystrybutora 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 td.

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 MI oraz stowarzyszenia przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym i indywidualni dystrybutorzy, którzy wykonują tę funkcję na zasadzie dobrowolności po zawarciu porozumienia z BOTM.

W związku z coraz większym zainteresowaniem dystrybucją kart opłaty w sierpniu 2004 roku w BOTM powstała komórka zajmująca się wyłącznie rozliczaniem i realizacją zamówień kart opłaty.

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

<http://www.botm.gov.pl/dokumenty/doc/punkty.doc>

Wszystkie punkty prowadzące dystrybucję kart opłaty znajdują się w wyszukiwarce na stronie: http://www.botm.gov.pl/index2.php?=-wyszukiwarka_sprzedazy_kart&m=botm

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:

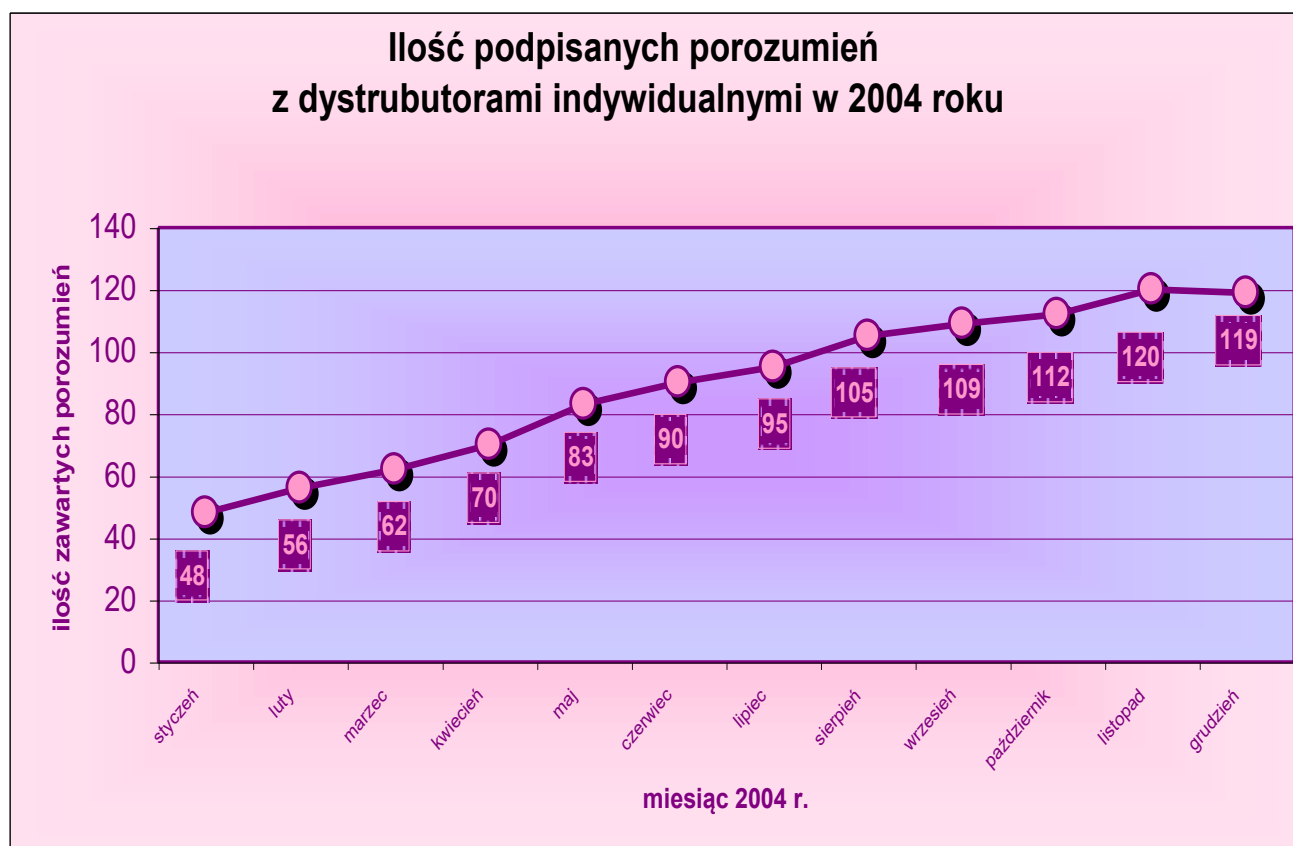
- Poczta Polska
- Izby Celne
- Stowarzyszenia
- indywidualnych dystrybutorów

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

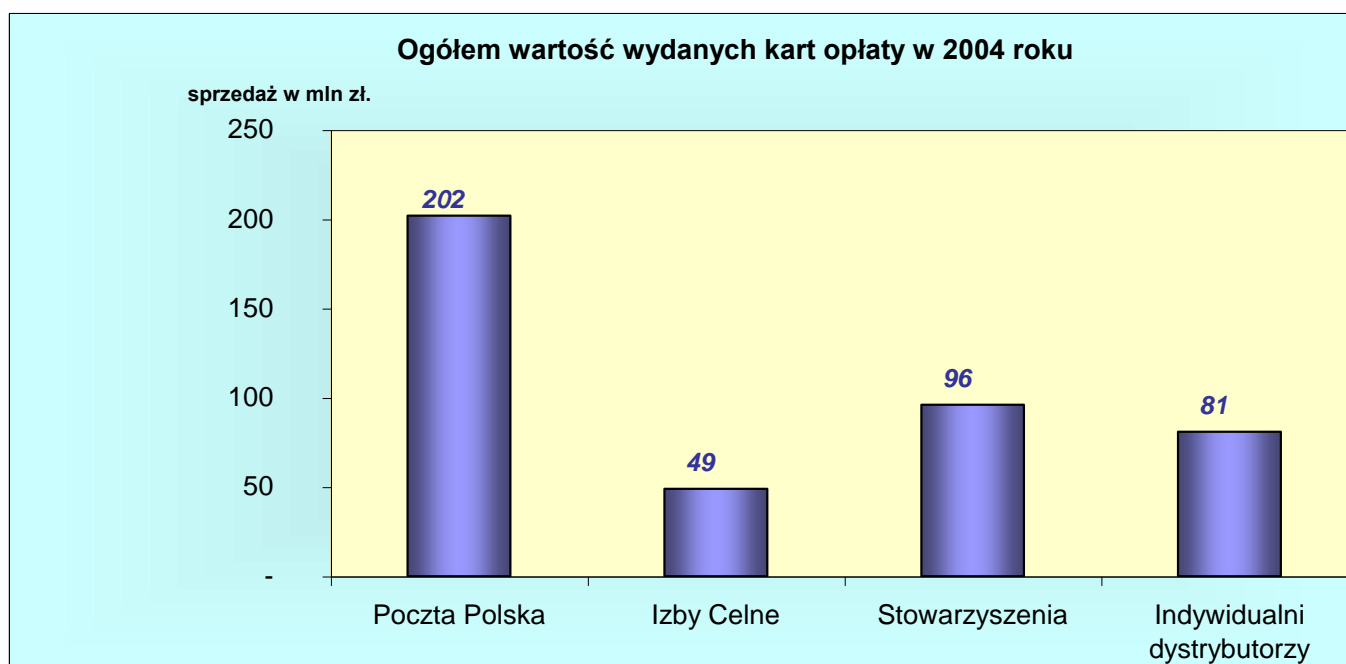
Liczba indywidualnych dystrybutorów, którzy zawierają Porozumienia w sprawie dystrybucji kart opłat sukcesywnie się powiększa.

Tabela nr 1.



W dniu 1 stycznia 2005 r. BOTM współpracował z ok. 3.300 punktami dystrybucji kart opłaty na terenie Polski oraz na Litwie i Białorusi.

Tabela nr 2.



Wartość kart opłaty wydanych w 2004 roku wyniosła **428 mln zł**.