

**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 2003 r – 1 STYCZNIA 2004 r.**

**ze szczególnym uwzględnieniem zasad udzielania**  
**licencji przewozowych i gospodarki zezwoleniami zagranicznymi**

**W A R S Z A W A   2 0 0 4**

## Spis treści

Wprowadzenie .....	3
1..... Licencjonowanie międzynarodowego transportu drogowego w okresie 1 stycznia 2003 – 1 stycznia 2004 r. ....	4
2. Dystrybucja zezwoleń zagranicznych w okresie 1 stycznia 2003 – 1 stycznia 2004 r. ....	28
2. Informacje dodatkowe .....	37

## WPROWADZENIE

Celem przygotowanego dokumentu jest przedstawienie funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób i rzeczy z punktu widzenia zasad udzielania licencji przewozowych oraz gospodarki zezwoleniami zagranicznymi w roku 2003.

W raporcie zawarto również inne aspekty dotyczące funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w roku 2003 oraz propozycje dalszych działań na rok 2004.

Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego zajmuje się obsługą przedsiębiorców w zakresie udzielania licencji przewozowych oraz zezwoleń zagranicznych. Z tego powodu funkcjonowanie BOTM w dużej mierze uzależnione jest od prawidłowego przewidzenia sytuacji i oceny warunków zewnętrznych i wewnętrznych, mających wpływ na działalność transportową. Założenia, zastosowane w wykonywanych systematycznie prognozach, i zaprojektowane rozwiązania dotyczące polityki w zakresie dystrybucji zezwoleń zagranicznych i udzielania licencji opierają się na wielu czynnikach. Powoduje to, że zmiany części z nich powinny jak najszybciej znaleźć odzwierciedlenie w postaci zmodyfikowanych regulacji, które ułatwią maksymalizowanie możliwości bądź zniwelują ich negatywny wpływ na działalność podmiotów gospodarczych związanych z transportem. W tym celu regularnie wykonywane są szczegółowe zestawienia danych, z których korzysta kierownictwo i pracownicy BOTM, Departament Transportu Drogowego oraz inne wybrane jednostki, w zakresie stosownym do realizowanych przez nie zadań.

Wskazać należy, że w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, radykalnie zmieniła się sytuacja w

zakresie prognozowania sytuacji i warunków mających wpływ na działalność transportową. W omawianym okresie w obrocie prawnym funkcjonowały jednocześnie, jako równoważne w świetle prawa, uprawnienia udzielone pod rządami poprzednio obowiązującej ustawy z dnia 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. z 1997 r., nr 106, poz.677 ze zm.), jak też licencje udzielone pod rządami ustawy z dnia 6 września 2001 r. Dlatego też uznano za celowe dołączenie dodatkowych zestawień obejmujących m.in. dane dotyczące przepisywania „koncesji” na licencje przewozowe oraz ostrzeżeń o możliwości cofnięcia uprawnień.

## **LICENCJONOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W OKRESIE OD DN. 01.01.2003 DO 01.01.2004 R.**

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

Od 1 stycznia 2002 r. obowiązuje w Polsce ustawa o transporcie drogowym (zwana dalej ustawą o td.), dostosowująca nasze prawo do standardów unijnych. Przy okazji kompleksowego ujęcia uprawnień na wykonywanie transportu drogowego, ustawodawca w rewolucyjny sposób zmienił konstrukcję prawną licencji przewozowej. W miejsce wielu decyzji administracyjnych, z których każda wiązała określony pojazd z danym obszarem prowadzenia przewozów wprowadzono jedno uprawnienie wraz z załącznikiem - wykazem numerów rejestracyjnych pojazdów samochodowych oraz wypisami z licencji i z wykazu numerów rejestracyjnych. Ponadto nałożono na przedsiębiorców obowiązek dostosowania się do wymogów określonych w ustawie o transporcie drogowym do dnia 1 stycznia 2004 r. (w pierwotnym brzmieniu ustawy; zapis art. 103 ustawy został zmieniony na mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r., DZ.U. nr 149, poz. 1452, i od dnia 28 września 2003 r. obowiązującym terminem na dostosowanie się do wymogów ustawy o transporcie drogowym jest dzień akcesji Polski do Unii Europejskiej). Dlatego też z dniem 1 stycznia 2002 r. rozpoczęto tzw. przenoszenie uprawnień uprzednio udzielonych na licencje przewozowe zgodne z wzorem określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2001 r. w sprawie wzoru licencji na wykonywanie transportu drogowego, wypisu z licencji oraz wykazu pojazdów samochodowych (Dz. U. Nr 145, poz. 1630).

W 2003 r. dokonanych zostało kilka zmian ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Najważniejsze z nich to nowelizacje z 23 lipca i 14 listopada 2003 r.

Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym i niektórych innych ustaw (Dz.U. nr 149, poz. 1452). Najistotniejsze z wprowadzonych na mocy tej ustawy zmian to korekta definicji ustawowych, doprecyzowanie regulacji dotyczącej ostrzeżeń oraz sformułowanie wymagań dotyczących kierowania przez przewoźników drogowych zatrudnionych przez siebie kierowców na badania lekarskie, a także wprowadzenie obowiązku zwrotu wycofanych z obrotu prawnego blankietów w terminie 14 dni, pod karą grzywny. Jak wspomniano wyżej, przesunięty także został termin na dostosowanie się przewoźników do wymogów ustawy transportowej - z dnia 1 stycznia 2004 r. na dzień akcesji Polski do Unii Europejskiej.

Kolejna ważna zmiana zasad licencjonowania transportu drogowego nastąpiła na mocy ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. nr 211, poz. 2050). Uchylony został przepis umożliwiający przeniesienie uprawnień w przypadku przejęcia całości lub części działalności w zakresie transportu drogowego. Zmianie uległ także sam kształt licencji – zniesiony został wykaz taboru i wypisy z tego wykazu. Wprowadzona natomiast została instytucja świadectwa kierowcy, którego posiadanie będzie konieczne w przypadku zatrudniania przez przewoźnika mającego siedzibę na terenie państwa członkowskiego Unii Europejskiej kierowcy, niebędącego obywatelem takiego państwa. Bardzo istotny jest przepis, stanowiący, że dotychczasowe uprawnienia przewozowe, niezależnie od oznaczenia obszaru przewozów, stają się ważne na wszystkie kraje. Nowelizacja ta wprowadza również regulacje, dotyczące wydawania licencji wspólnotowych. Mimo iż rozpoczęcie procesu wydawania tych uprawnień uzależnione było od określenia wzoru licencji wspólnotowej, prace nad

przygotowaniem nowego systemu były prowadzone odpowiednio wcześniej. Realizacja wniosków w tym zakresie rozpoczęta została niezwłocznie po wydaniu stosownego rozporządzenia i wraz z początkiem 2004 roku pierwsi przedsiębiorcy odebrali uprawnienia zgodne z nowym wzorem. Obecnie Biuro dokłada wszelkich starań, aby umożliwić wszystkim przedsiębiorcom odbiór licencji wspólnotowych przed dniem akcesji Polski do Unii.

Stosowany na potrzeby ewidencji wydawanych licencji system informatyczny jest na bieżąco dostosowywany do nowej rzeczywistości prawnej. Weryfikowana jest gromadzona w archiwach dokumentacja, zarówno dotycząca firmy, jak i wszystkich pojazdów. Proces przedruku wszystkich uprawnień, koniecznego z uwagi na wprowadzenie licencji przewozowych zgodnych z wzorem opartym na ustawie o td. z dnia 6 września 2001 r., jest stale monitorowany w celu wdrożenia ewentualnych usprawnień. Po wprowadzeniu stosownych zmian procedury termin przygotowania i wydania licencji przewozowej uległ skróceniu do 10 dni, zaś bieżąca korespondencja rozpatrywana jest nawet w ciągu 2 dni.

Poniższa tabela przedstawia dane na dzień 1 stycznia 2004 r. dotyczące wymienionych uprawnień:

<b>Wymiana uprawnień</b>		
	<b>Osobowe</b>	<b>Towarowe</b>
Liczba przedsiębiorców ogółem	2 985	9 757
Liczba posiadanych uprawnień	7 118	41 119
Liczba firm, które dokonały wymiany na licencje	1 811	7 702
Liczba wymienionych uprawnień	5 261	38 148

% wymienionych uprawnień wg liczby przedsiębiorców	60,7 %	79 %
% wymienionych uprawnień wg obszarów ważności	74 %	92,8 %
Łączny wskaźnik procentowy (na dzień 1 stycznia 2004 r.) przepisania przedsiębiorców na licencje udzielane zgodnie z ustawą o td. – 74,6 %; łączny wskaźnik przepisania uprawnień – 90 %.		

Należy wskazać, że posługiwanie się przy wykonywaniu przewozów międzynarodowych obecnie obowiązującymi blankietami licencji (w tym także wydanymi pod rządami ustawy z 1997 r.) będzie możliwe jedynie do dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej. Wraz z datą akcesji jedyną obowiązującą formą potwierdzenia posiadania przez przewoźnika odpowiedniego uprawnienia będzie licencja wspólnotowa.

Wszelkie zawarte poniżej dane zawierają informacje na temat ważnych licencji przewozowych wydanych zarówno pod rządami ustawy o transporcie drogowym, jak i wcześniej obowiązujących aktów prawnych.



## **Licencjonowanie transportu drogowego.**

Zasady udzielania licencji przewozowych w okresie od dn. 1 stycznia 2003 do 1 stycznia 2004 r. regulowały omówione poniżej Informacje Ministerstwa Infrastruktury.

Informacja nr 1 z dnia 25 maja 2002 r. przewidywała udzielanie licencji na przewóz rzeczy na pojazdy o ładowności do 3,5 t. lub 6 t. d.m.c. (dopuszczalnej masy całkowitej, dalej jako d.m.c.) na grupę 34 krajów oraz kraje Azji. Na pojazdy o d.m.c. powyżej 6 t. udzielano licencji na przewóz rzeczy wg tzw. Pakietu Dostępnego Rozszerzonego Ekologicznego 2, obejmującego grupę 22 krajów oraz obszar Azji. Kryterium decydującym o udzieleniu uprawnienia była wystarczająca liczba zezwoleń zagranicznych.

W przypadku licencji na przewóz osób, uprawnień udzielano bez ograniczeń na autobusy spełniające normy ekologiczne, zaś na autobusy nie spełniające tych norm na obszar wszystkich krajów z wyłączeniem Austrii i Szwecji. Bez ograniczeń udzielano także licencji na samochody osobowe przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 5 osób łącznie z kierowcą z obszarem ważności obejmującym Austrię, Holandię i Niemcy.

Informacja nr 2 z dnia 25 maja 2002 r. umożliwiała przedsiębiorcom składanie wniosków dotyczących rozszerzenia obszaru ważności licencji uprawniających do wykonywania transportu rzeczy na terenie Niemiec dodatkowo o Danię, Holandię i Belgię-tranzyt, zaś w przypadku posiadania w dotychczasowym obszarze Włoch oraz krajów tranzytowych z Polski do Austrii – dodatkowo o Austrię-transport kombinowany.

W dniu 17 maja 2003 r. weszła w życie Informacja Ministerstwa Infrastruktury nr1/2003, która zastąpiła dwie wymienione powyżej Informacje z

2002 r. Utrzymała ona zasady zawarte w poprzednio obowiązującej Informacji nr 1/2002, z tym wyjątkiem, że przewiduje ona udzielanie licencji na przewóz rzeczy na pojazdy o ładowności do 3,5 t. lub 6 t. d.m.c. na grupę 35 krajów (dodano Irlandię) oraz kraje Azji. W przypadku pojazdów o d.m.c. powyżej 6 t. przewidziano udzielanie licencji na przewóz rzeczy wg tzw. Zestawu Dostępnego Zmienionego Ekologicznego, obejmującego grupę 23 krajów. W stosunku do poprzednich zasad zmiana polega na wyłączeniu z tej grupy Rosji oraz obszaru Azji. Dodano natomiast Danię-prom i Wielką Brytanię-prom.

Zmianie uległy także zasady rozszerzania już przyznanych uprawnień z obszarem ważności na Niemcy – dodatkowo przedsiębiorcy mogą ubiegać się o uprawnienia obejmujące obszarem ważności Danie, Holandię, Belgię-tranzyt, Irlandię, Luksemburg i Wielką Brytanię. Podobnie jak w latach ubiegłych jako kryterium decydujące o udzieleniu uprawnienia przyjęto wystarczającą liczbę zezwoleń zagranicznych.

Od dnia 9 sierpnia 2003 r. obowiązuje Informacja Ministra Infrastruktury nr 2/2003, dotycząca wydawania licencji wspólnotowej na wykonywanie m.t.d. Reguluje ona procedurę wymiany uprawnień obowiązujących dotychczas na licencje wspólnotowe, stanowiąc, że wnioski w tym zakresie przyjmowane będą wyłącznie w drodze korespondencyjnej. W Informacji tej zostało także podkreślone, że w okresie do dnia 1 maja 2004 r. zostaną utrzymane dotychczasowe zasady przyznawania zezwoleń, w tym dotyczące przyznawania zezwoleń „deficytowych”.

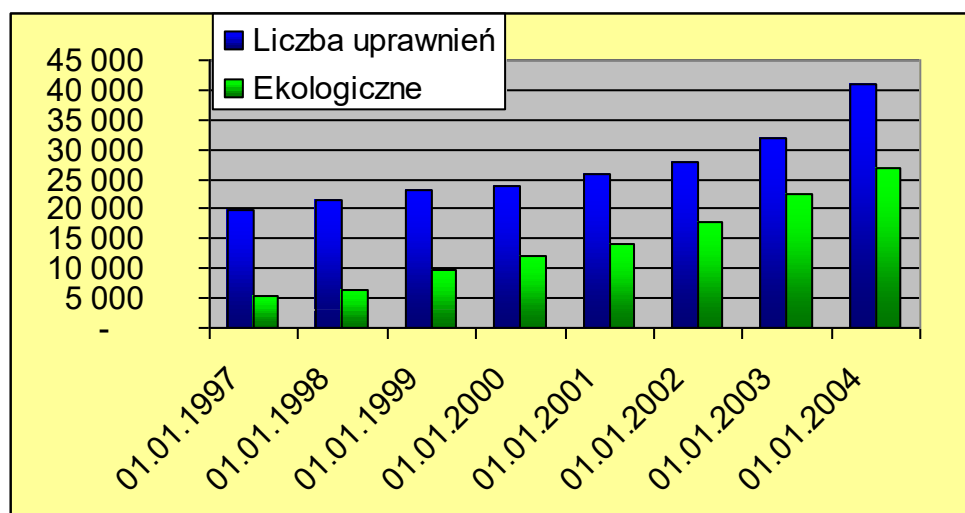
Od dnia 12 grudnia 2003 r. obowiązuje Informacja Ministra Infrastruktury nr 3/2003, dotycząca udzielania licencji na wykonywanie m.t.d. w 2004 r. Zgodnie z nią, w roku 2004 zarówno licencje na przewóz rzeczy, jak i na przewóz osób, przyznawane będą bez ograniczeń, a jedynym wymogiem będzie spełnienie wymagań wynikających z ustawy z dnia 6 września 2001 r. Jednocześnie przestają obowiązywać Informacje nr 1/2003 i 2/2003.

W związku z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 września 2002 r. w sprawie określenia liczby promes i licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy do dnia 31 grudnia 2002 r. oraz późniejszymi aktami zmieniającymi, dnia 16 grudnia 2002 r. przystąpiono do realizacji wniosków przedsiębiorców, którzy do dnia 31 sierpnia 1997 r. złożyli wnioski o udzielenie uprawnień na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i zostali wpisani do rejestru firm oczekujących na uzyskanie takich uprawnień (czyli lista K i Z). Realizacja wniosków dotyczyła wyłącznie pojazdów na obszar zgodny z wnioskiem, z wyłączeniem Austrii. Uprawnienia na tej podstawie wydawane były także w roku 2003.

Podkreślić jednak należy, że obecnie, w sytuacji, gdy ilość udzielanych licencji przewozowych nie jest już limitowana, ich otrzymanie zależy wyłącznie od potwierdzenia spełniania wymogów ustawowych. W związku z tym dalsze prowadzenie rejestru firm oczekujących na uzyskanie uprawnień nie jest celowe. Ze względu na tę zmianę okoliczności należy oczekiwać, że w przyszłości wnioski zarejestrowane na liście K i Z nie będą realizowane, z uwagi na fakt, że zmieniły się wymagania stawiane podmiotom ubiegającym się o licencję przewozową, a przedsiębiorcy mogą swobodnie starać się o udzielenie nowych uprawnień.

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

Liczba wydanych uprawnień na przewóz rzeczy systematycznie rośnie od 1997 r. Równocześnie można zaobserwować coraz większą liczbę pojazdów spełniających normy ekologiczne w międzynarodowym transporcie drogowym, co obrazuje poniższy wykres:



Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Stan na dzień	Liczba uprawnień na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego roku	Liczba uprawnień „ekologicznych”	Udział uprawnień ekologicznych (%)
01.01.1997	19 977	b.d.	5 250	26,3%
01.01.1998	21 470	1 493 (6,9%)	6 255	29,1%
01.01.1999	23 275	1 805 (7,7%)	9 756	41,9%
01.01.2000	23 883	608 (2,5%)	11 939	50,0%

01.01.2001	25 705	1 822 (7,1%)	14 247	55,4%
01.01.2002	27 854	2 149 (7,7%)	17 951	64,4%
01.01.2003	31 927	4 073 (12,8 %)	22 372	70,1%
01.01.2004	41 119	9 192 (22.3%)	27 013	65,7 %

Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym, wg stanu na dzień 1 stycznia 2004 r., w zależności od d.m.c. pojazdów, przedstawia się następująco:



Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu	Liczba licencji w dniu 01.01.2003 r.	Procent udziału	Liczba licencji w dn. 01.01.2004 r.	Procent udziału
do 6 ton	3 020	8,2%	2 984	7,2%
od 6 do 20 ton	1 906	7,2%	3 615	8,8%
pow. 20 ton	27 001	84,6%	34 520	84%
<b>RAZEM:</b>	<b>31 927</b>	<b>100,0%</b>	<b>41 119</b>	<b>100,0%</b>

Oznacza to, w porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia 2003 r., spadek ilości licencji obejmujących pojazdy o dmc do 6 ton (o 36; uprzednio stanowiły one 8,2 % wszystkich uprawnień) oraz wzrost ilości licencji obejmujących pojazdy o dmc od 6 do 20 ton (o 1.709; uprzednio stanowiły one 7,2 % 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.

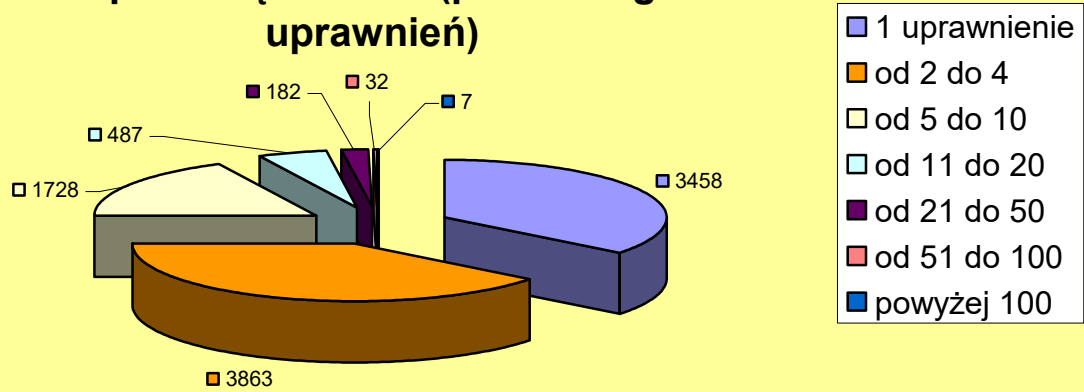
Dane porównawcze, ujęte wg struktury liczby posiadanych uprawnień o wszystkich obszarach ważności przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, wskazują na przewagę przedsiębiorców małych oraz średnich. Przedstawiona poniżej tabela oraz wykres zawierają analizę na dzień 1 stycznia 2004 r. Wskazują one, że w porównaniu z dniem 1 stycznia 2003 r. nastąpił spadek ilości przedsiębiorców posiadających jedno uprawnienie (z 39,9 % wszystkich przedsiębiorców), oraz że nastąpił wzrost ilości przedsiębiorców posiadających od 5 do 10 oraz od 11 do 20 uprawnień (w porównaniu z dniem 01.01.2003 r., kiedy grupy te miały odpowiednio udział 14,9 i 3,7 % wszystkich przedsiębiorców). Wskazać także należy, że największa liczba uprawnień (wg kryterium ilościowego) przypada na grupę przedsiębiorcy, którym udzielono od 5 do 10 uprawnień.

Liczba uprawnień na przewóz rzeczy	Liczba przedsiębiorców	Liczba uprawnień	% przedsiębiorców	% uprawnień
1 uprawnienie	3 458	3 458	38 %	8,4 %
Od 2 do 4	3 863	10 435	42,4 %	25,4 %
Od 5 do 10	1 728	11 061	19 %	26,9 %
Od 11 do 20	487	6 923	5,3 %	16,8 %
Od 21 do 50	182	5 452	2 %	13,2 %
Od 51 do 100	32	2 151	0,35 %	5,2 %
Powyżej 100	7	1 639	0,08 %	4 %
<b>RAZEM</b>	<b>9 757</b>	<b>41 119</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

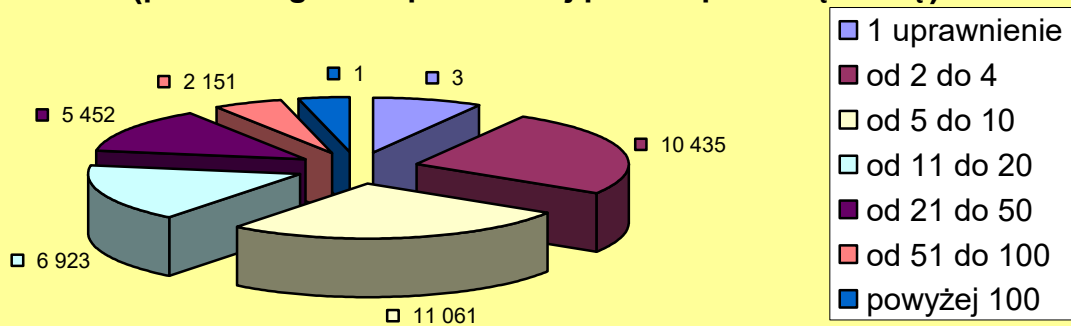
Dla porównania, na dzień 1 stycznia 2003 r. powyższe dane przedstawiały się następująco:

Liczba uprawnień na przewóz rzeczy	Liczba przedsiębiorców	Liczba licencji	% przedsiębiorców	% uprawnień
1 uprawnienie	3 482	3 482	39,9	10,9
Od 2 do 4	3 463	9 271	39,7	29,0
od 5 do 10	1297	8 581	14,9	26,9
od 11 do 20	326	4 580	3,7	14,3
od 21 do 50	128	3 806	1,5	11,9
od 51 do 100	16	1 066	0,2	3,3
Powyżej 100	4	1 141	0,05	3,6
<b>RAZEM</b>	<b>8 716</b>	<b>31 927</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### Liczba przedsiębiorców (podział wg ilości uprawnień)



### Liczba uprawnień (podział wg ilości posiadanej przez 1 przedsiębiorcę)





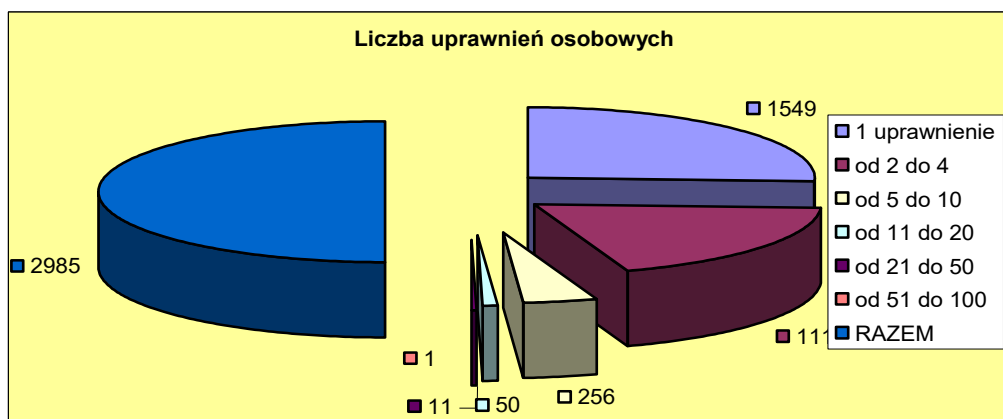
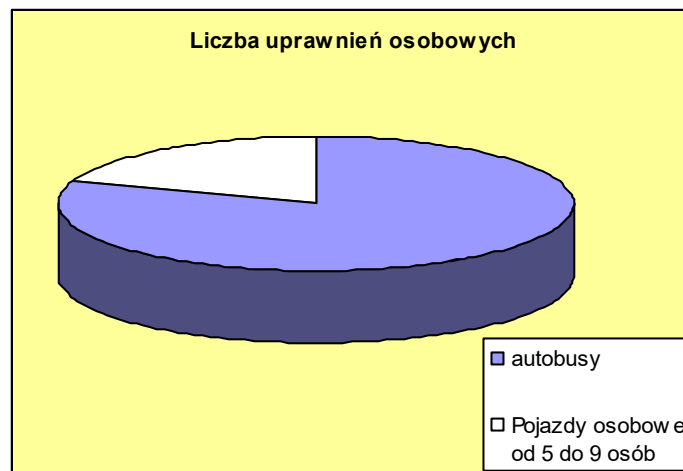
## **Liczba uprawnień na przewóz osób z uwzględnieniem struktury posiadanych uprawnień przez przedsiębiorców.**

Licencje przewozowe na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób udzielane są na autobusy bądź samochody osobowe. Z obowiązku posiadania licencji zwolnienie są przewoźnicy, wykonujący niezarobkowy transport drogowy osób pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów przeznaczone konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

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

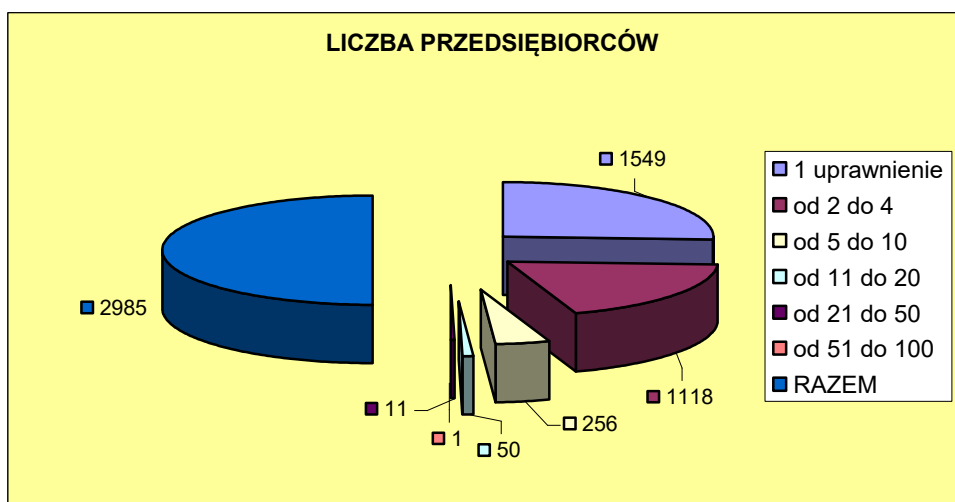
<b>Liczba uprawnień na przewozy osób</b>		
<b>Rodzaj pojazdu</b>	<b>Liczba uprawnień</b>	<b>Procent udziału</b>
Autobusy	5 718	80,3 %
Pojazdy osobowe Od 5 do 9 osób.	1 400	19,7 %
<b>RAZEM:</b>	<b>7 118</b>	<b>100,0 %</b>

Dane powyższe, przedstawione na wykresie, prezentują się następująco:



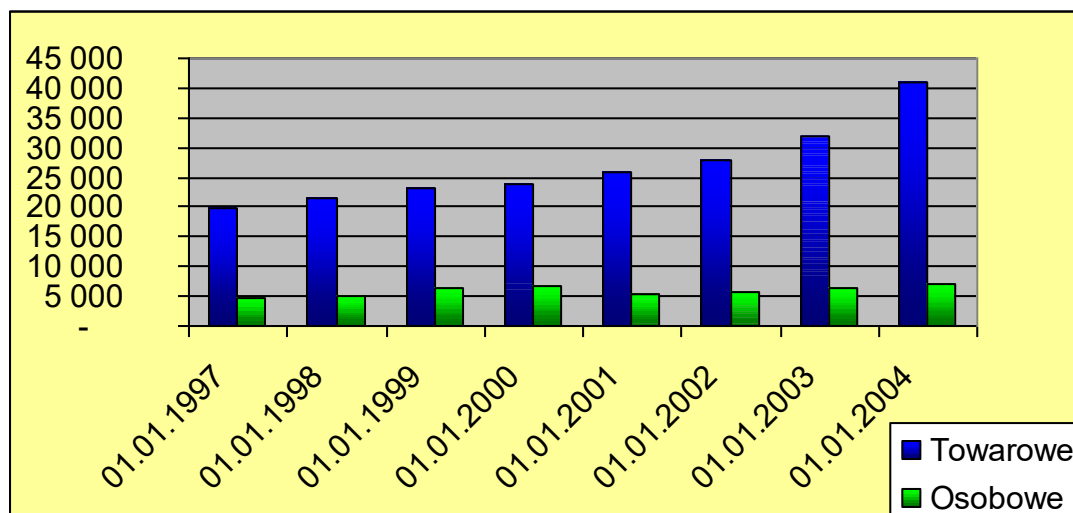
Analiza struktury liczby posiadanych uprawnień o wszystkich obszarach prowadzenia przewozów przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego osób, przedstawia się w sposób analogiczny do struktury przedsiębiorstw wykonujących przewóz rzeczy. Także w tej sferze obserwujemy przewagę firm małych oraz średnich, co ilustruje zamieszczony poniżej wykres oraz tabela (stan na dzień 1 stycznia 2004 r.):

Liczba uprawnień	Liczba przedsiębiorstw	Liczba uprawnień	% przedsiębiorstw	% uprawnień
1 uprawnienie	1 549	1 549	52 %	21,7 %
od 2 do 4	1 118	2 847	37,4 %	40 %
Od 5 do 10	256	1 668	8,6 %	23,4 %
Od 11 do 20	50	681	1,7 %	9,5 %
Od 21 do 50	11	315	0,3 %	4,4 %
Od 51 do 100	1	58	0,03 %	0,8 %
<b>RAZEM</b>	<b>2 985</b>	<b>7 118</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</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 1 stycznia 2004 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	6,9%	5 101	9,8%
01.01.1999	23 275	7,7%	6 354	19,7%
01.01.2000	23 883	2,5%	6 841	7,1%
01.01.2001	25 705	7%	5 268	- 23%
01.01.2002	27 854	7,7%	5 780	8,9%
01.01.2003	31 927	12,5%	6 337	8,8%
01.01.2004	41 119	28,8%	7 118	12,3%

## **Realizacja wniosków z list oczekujących na udzielenie uprawnień wg stanu na dzień 1 stycznia 2004 r.**

Z uwagi na deficyt zezwoleń zagranicznych już w latach 1995-1997 zostały utworzone listy przedsiębiorców, którzy złożyli wnioski o udzielenie dodatkowych uprawnień na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego w zakresie przewozu rzeczy na wnioskowany obszar ważności (tzw. Lista „K”) oraz przedsiębiorców, którzy złożyli wnioski o rozszerzenie posiadanego obszaru prowadzenia przewozów (tzw. Lista „Z”). Realizacja złożonych podań w ubiegłych latach odbywała się partiami wg zasad ściśle określonych przez Ministerstwo Infrastruktury (uprzednio Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej).

W 2002 r. pozostały do rozpatrzenia:

1. wnioski przedsiębiorców rozpoczęte i niezrealizowane z lat 1995 – 1997;
2. wnioski oczekujące w kolejności na realizację.

Dopiero rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 września 2002 r. w sprawie określenia liczby promes i licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy do dnia 31 grudnia 2002 r. (ze zmianami) umożliwiło definitywną realizację wniosków z listy „K” i „Z”. Procedurę rozpoczęto dnia 16 grudnia 2002 r. Pomimo faktu, że wymienione wyżej rozporządzenie przestało obowiązywać z dniem 31 grudnia 2002 r., w roku 2003 r. realizowane były wnioski, jakie przedsiębiorcy złożyli do tego terminu, a które wymagały uzupełnienia dokumentacji. Na listach tych było zarejestrowanych 665 wniosków na Liście „Z” oraz 2089 wniosków na Liście „K”. Następnie w wyniku decyzji i rozporządzeń Ministra Infrastruktury wnioski z tych list były etapami realizowane. W trakcie tego procesu były one także weryfikowane. Na

mocy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 września 2002 r. w sprawie określenia liczby promes i licencji na międzynarodowy transport drogowy rzeczy do dnia 31 grudnia 2002 r. ( Dz.U. nr 173, poz. 1417) ustalone zostało, że do dnia 31 grudnia 2002 r. liczba licencji dla przedsiębiorców, którzy do dnia 31 sierpnia 1997 r. złożyli wnioski o udzielenie uprawnień na wykonywanie m.t.d. i zostali zarejestrowani na wymienionych wyżej listach wynosić będzie 441, a licencje te obejmować będą 572 pojazdy. Ogółem zrealizowano 269 takich wniosków, z czego 103 po dniu 1 stycznia 2003 r. Ostatni wniosek został zrealizowany we wrześniu 2003 r. W wyniku realizacji tych wniosków wydano 372 uprawnienia, w tym 7 w drugim półroczu 2003 r.

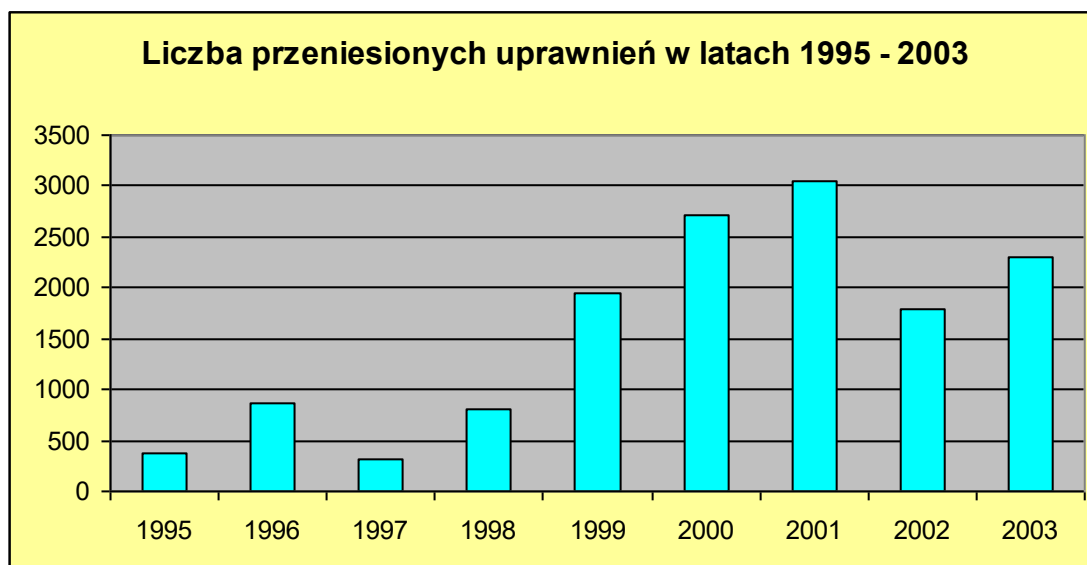
Jak już wskazano powyżej, z uwagi na zmianę polityki w zakresie transportu drogowego, związaną ze zmianą obowiązujących przepisów prawnych, nastąpiła liberalizacja zasad przyznawania uprawnień transportowych. W jej wyniku możliwe jest uzyskanie licencji przez każdego przedsiębiorcę spełniającego wymagane przepisami warunki, co oznacza, że bezprzedmiotowe jest dalsze uzależnianie przyznania uprawnienia od obszaru wykonywania transportu, o jaki wnioskował przedsiębiorca. Obecnie bowiem udzielane są uprawnienia z obszarem ważności obejmującym wszystkie kraje.

## **Przejmowanie działalności w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.**

Przejęcie uprawnień licencyjnych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, zgodnie z ustawą o transporcie drogowym w brzmieniu obowiązującym w omawianym okresie, miało miejsce na wniosek przedsiębiorców w przypadku przejęcia całości bądź części działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego transportu drogowego. Postępowania w takich przypadkach miały charakter jednoetapowy. Jedynym ograniczeniem, które miało nieznaczny wpływ na postępowania, jest wymóg posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych w przypadku podejmowania działalności gospodarczej w międzynarodowym transporcie po raz pierwszy.

Istotne jest, że ustawa z dnia 14 listopada 2003 r., która weszła w życie w dniu 27 grudnia 2003 r., zniósła możliwość przeniesienia uprawnień na tej podstawie, ponieważ uchylony został art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy o td.

Do tej daty jednak realizowana była znaczna ilość wniosków dotyczących przeniesienia uprawnień w wyniku przejęcia całości lub części działalności. Zainteresowanie przedsiębiorców tą formą nabywania uprawnień przewozowych obrazuje poniższy wykres, uwzględniający liczbę przyjętych wniosków o przejęcie licencji w latach 1995-2003 r.



Dane te w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

<b>Rok</b>	<b>Liczba przyjętych wniosków</b>
1995	368
1996	874
1997	324
1998	814
1999	1 954
2000	2 720
2001	3 055
2002	1 792
2003	2304

W roku 2002 nastąpiło przejście 1.792 uprawnień, z czego 1.445 dotyczyło obszaru prowadzenia przewozów wszystkie kraje świata i 347 uprawnień o innych obszarach ważności.

Natomiast w roku 2003 nastąpiło przejście 2.304 uprawnień, w tym 1.391 posiadających obszar prowadzenia przewozów wszystkie kraje świata.



## **System kontroli granicznej**

Konieczność dostosowania systemu komputerowego w pierwszym półroczu 2002 r. do nowych uregulowań prawnych i zmiany reorganizacyjnej Głównego Urzędu Cei spowodowały, iż zachwiani uległ system kontroli granicznej w zakresie wydanych uprawnień przewozowych. Możliwość efektywnej kontroli pojawiła się dopiero po wprowadzeniu nowych programów informatycznych. Od września 2002 r. systematycznie, dwa razy w tygodniu, przekazywane są drogą poczty elektronicznej informacje o ważnych i wyłączonych z obrotu prawnego uprawnieniach.

Ponadto, w celu polepszenia i usprawnienia współpracy z granicznymi placówkami, a także poprawienia skuteczności kontroli, w dalszym ciągu trwają prace nad wyeliminowaniem niezgodności i udoskonaleniem systemów informatycznych.

W pierwszym półroczu 2003 r. wprowadzono dodatkowo możliwość sprawdzania stanu uprawnień za pomocą strony internetowej – [granica.botm.gov.pl](http://granica.botm.gov.pl), aktualizowanej na bieżąco. Znacznie upraszcza to kontrolę uprawnień i umożliwia ich sprawdzanie poza godzinami funkcjonowania Biura.

## **Postępowania o cofnięcie uprawnień przewozowych**

Ustawa o transporcie drogowym w dużo szerszym zakresie niż dotychczas uregulowała materialnoprawną problematykę cofnięcia licencji przewozowych. Wprowadzono instytucję ostrzeżenia przewoźników przed możliwością wszczęcia postępowania administracyjnego, co umożliwia pełną kontrolę ze strony organu wydającego licencję nad wykonywaną działalnością transportową i dyscyplinuje przewoźników dopuszczających się naruszeń. Ponadto, rozszerzono katalog sankcji poprzez dodanie możliwości nałożenia na przedsiębiorcę kar pieniężnych. Na mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. doprecyzowana została regulacja dotycząca ostrzeżeń, w ten sposób, że określone zostało, że postępowanie o cofnięcie uprawnień zostanie wszczęte w przypadku ponownego stwierdzenia naruszenia przepisów.

Tym samym, w roku 2003 sporządzono 50 ostrzeżeń. W porównaniu z poprzednim okresem liczba wyłączonych z obrotu prawnego uprawnień przewozowych uległa zmniejszeniu. Liczba ta obejmuje zarówno uprawnienia wyłączone z obrotu z uwagi na niewykonywanie transportu przez ponad 6 miesięcy (76 uprawnień), na mocy decyzji administracyjnej z innych przyczyn – 1 uprawnienie, jak też uprawnienia, w stosunku do których wydano decyzje stwierdzające ich wygaśnięcie ze względu na zrzeczenie się przez stronę lub z innych powodów (306 uprawnień). Liczba wycofanych z obrotu prawnego uprawnień ogółem wyniosła w 2003 r. 385, z czego 80 uprawnień z obszarem obejmującym wszystkie kraje świata. Podana wyżej liczba obejmuje zarówno uprawnienia na transport rzeczy (232 uprawnienia, w tym 220 licencji wydanych przed 01.01.2002 r. – koncesji, i 12 uprawnień wydanych po 01.01.2002 r.), jak i osób (153 uprawnienia, w tym 129 wydane przed dniem 01.01.2002 r., i 24 – wydane po tej dacie). Spośród uprawnień z obszarem

---

obejmującym wszystkie kraje świata wycofane z obrotu prawnego zostały 62 uprawnienia wydane przed dniem 01.01.2002 r. (w tym 13 na transport rzeczy i 49 – na transport osobowy), zaś pozostałe 18 uprawnień to uprawnienia, wydane po dniu 01.01.2002 r. (w tym 1 na transport rzeczy i 17 – na transport osobowy).

Proces ten obrazuje poniższa tabela:

<b>Liczba uprawnień wyłączonych z obrotu prawnego w dn. 01.01.- 01.07.2003 r.</b>			
<b>Rodzaj uprawnienia - uprawnienia wydane</b>	<b>Wygaśnięcie</b>	<b>Cofnięcie z urzędu</b>	<b>Niewykonywanie mtd ponad 6 m-cy</b>
przed dn. 01.01.2002 r. (transport rzeczy)	219	-	-
przed dn. 01.01.2002 r. (transport osób)	72	-	57
po dn. 01.01.2002 r. (transport rzeczy)	10	1	-
po dn. 01.01.2002 r. (transport osób)	5	-	19

## **DYSTRYBUCJA ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH W ROKU 2003**

W roku 2003 podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na zapotrzebowanie na zezwolenia zagraniczne były wzrost przewozów międzynarodowych związany z rozwojem gospodarki polskiej, wzrost wymiany handlowej i zagranicznych nakładów inwestycyjnych oraz „odbudowa” rynku rosyjskiego.

W roku 2004 zmianie ulegną zasady wykonywania przewozów przez polskich przewoźników do Państw Unii Europejskiej, gdyż zgodnie z zapisami traktatu akcesyjnego wykonywanie przewozów dwustronnych i tranzytowych pomiędzy krajami UE zwolnione jest z obowiązku posiadania zezwoleń. Także wykonywanie przewozów przez polskich przewoźników pomiędzy krajami UE np. B – S, NL – F zwolnione będzie z obowiązku posiadania zezwoleń. Pozostaną zezwolenia w relacji niektóre państwa UE - kraje spoza UE. Powyższe ustalenia korzystnie wpłyną na możliwość wykonywania przewozów przez polskich przewoźników, gdyż do tej pory często niedobór zezwoleń był jedyną przeszkodą w wykonywaniu przewozów. W nowych warunkach Unii Europejskiej wykonywanie przewozów w znacznie większej mierze będzie zależało wyłącznie od możliwości logistyczno - przewozowych firmy.

Zmiany, jakie zachodzą w wyniku rozmów Komisji Mieszanych, na przestrzeni ostatnich lat w strukturze i wysokości kontyngentów zezwoleń zagranicznych przekazywanych stronie polskiej, pozwalają na wyciągnięcie następujących wniosków:

- Wiele państw, dostrzegając starania Polski o wejście do Unii Europejskiej, decyduje się na częściową lub całkowitą liberalizację. Od dnia 1 stycznia 2003 r. polscy przewoźnicy są zwolnieni z obowiązku

posiadania zezwoleń na przewozy wykonywane do/z/przez Danię oraz do/z kraju trzeciego. Od dnia 1 stycznia 2004 r. polscy przewoźnicy są zwolnieni z obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy wykonywane do/z/przez Portugalię oprócz przewozów do/z kraju trzeciego (do dnia 30 kwietnia 2004). Ponadto od dnia 1 stycznia 2004 r. polscy przewoźnicy są zwolnieni z obowiązku posiadania zezwoleń na przewozy wykonywane:

- do/z/przez Szwecję wszystkimi pojazdami, także nieekologicznymi za wyjątkiem przewozów do/z krajów trzecich

oraz na podstawie licencji unijnej przewozy wykonywane:

- do/z/przez Niemcy pojazdami EURO 3+S ,
- przez Niemcy (tranzyt) wszystkimi pojazdami.

Działania MI oraz BOTM zarówno na forum wielostronnym (EKMT) jak i podczas spotkań dwustronnych dają wymierny efekt w postaci zezwoleń dodatkowych, ponadkontyngentowych, o które (częściowo lub całkowicie) wzrasta kontyngent na rok następny.

- Wynikiem polityki proekologicznej w transporcie drogowym jest wyraźny wzrost ilości zezwoleń dla pojazdów spełniających wysokie normy ekologii i bezpieczeństwa. 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.

Wejście w życie kolejnej nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym, a szczególnie przepisów o wydawaniu dla przedsiębiorców wypisu z licencji ważnego na wszystkie kraje świata oraz fakt, że dotychczasowe uprawnienia stały się ważne na wszystkie kraje świata dało przedsiębiorcom możliwość optymalnego wykorzystania taboru. Skutkiem tego jest bardzo wyraźne

zwiększenie ilości pobieranych i wykorzystywanych zezwoleń w tym reglamentowanych m.in. (austriackich, francuskich, węgierskich, włoskich), co wyraźnie pogłębia i uwidacznia ich niedostatek. Szczególnie dotkliwie odczuwalne jest to w sytuacji, gdy dla kondycji polskiego transportu dominujące znaczenie mają przewozy wykonywane w kierunku zachodnim. Jednakże, od momentu ożywienia gospodarki rosyjskiej systematycznie wzrasta zainteresowanie przewoźników polskich i zagranicznych przewozami w kierunku wschodnim. W tej sytuacji jedynym czynnikiem ograniczającym dostęp do rynku i obniżającym konkurencyjność polskich firm transportowych jest brak dostatecznej ilości zezwoleń.

Wynikające ze stałego monitorowania rynku, konsekwentnie prowadzone działania mające na celu zwiększenie liczby zezwoleń są niezbędne dla utrzymania pozycji i stabilnego funkcjonowania firm transportowych do czasu akcesji Polski do UE.

Od kilku lat limity zezwoleń dla firm przewozowych określane są na podstawie liczby wykorzystanych zezwoleń w roku poprzednim. W przypadku zezwoleń szczególnie deficytowych limit na rok przyszły wynosi ok. 30 % zezwoleń (ze względu na członkostwo Polski w UE) pobranych w uprzednim roku ponieważ większość partnerów zagranicznych zadeklarowało przekazanie na rok 2004 około 30% kontyngentu zezwoleń 2003. 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 modyfikację zasad wydawania zezwoleń tak aby były one czytelne oraz obiektywne i równe dla wszystkich firm przewozowych.

**Zestawienie porównawcze dotyczące**  
**wybranych zezwoleń zagranicznych wydanych przez BOTM**  
**w latach 2000 - 2003**

Analiza wydanych przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego zezwoleń zagranicznych w roku 2003 roku oraz ocena przyszłych trendów pokazuje, że w przypadku kontyngentów niektórych rodzajów zezwoleń zagranicznych kluczowe znaczenie będzie miało ich zwiększenie. Uwzględniając 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. Pewne problemy mogły powstawać jedynie w przypadku, gdy wykonywanie przewozów wymagało przejazdu tranzytem przez kraje dla których występuje deficyt zezwoleń, obecnie są to m.in. Austria, Włochy, Francja, Węgry, Rosja.

**AUSTRIA**

Zmiana struktury kontyngentu nie wpłynęła na zmniejszenie zapotrzebowania. Zezwolenia były i będą w 2004 r. podlegały ścisłej reglamentacji. O niesłabnącym zainteresowaniu Austrią i kierunkami w tranzycie z Austrią świadczy stabilna ilość zezwoleń premiowych przyznawanych polskim przewoźnikom za wykonywanie przewozów w

systemie kombinowanym w roku 2001 w wys. 9758 szt. za rok 2002 w wys. 9873 szt., w roku 2003 w wys. 9343 szt.

W roku 2003 w wyniku rozmów polsko – austriackiej Komisji Mieszanej strona polska uzyskała dodatkowo 5000 zezwoleń loco przeznaczonych wyłącznie dla pojazdów spełniających wymagania normy EURO3 +S. Ilość ta została także wykorzystana przez polskich przewoźników.

### **BELGIA**

Zainteresowanie tym kierunkiem od lat systematycznie wzrasta. Pozyskanie dodatkowych zezwoleń oraz okresowe zaostżenia reglamentacji pozwoliło zapewnić ciągłość sprzedaży do końca roku 2003. Mimo zwiększonego kontyngentu nie jest przewidywane odejście od reglamentacji w roku 2004.

### **FRANCJA**

Ze względu na przekazanie znacznie zwiększoną ilość zezwoleń stałych na 2003 r.i zmniejszoną z tej przyczyny liczbę zezwoleń jednorazowych, w znacznie zmienionej strukturze, BOTM gwarantuje otrzymanie przez przewoźników zezwoleń jednorazowych w 2003 roku jedynie w ilości wynikającej z zasad przedstawionych w Informacji MI 4/2002. W roku 2003 nastąpił wyraźny wzrost zainteresowania, ze strony polskich przewoźników, zezwoleniami kooperacyjnymi. Strona francuska na wnioski firm polskich przyznała w pierwszej połowie roku 850 sztuk zezwoleń jednorazowych i 35 stałych.



## **GRECJA**

Mimo wprowadzonego drastycznego ograniczenia wydawania (wyłącznie na podania) zezwoleń Grecja – kraje 3 starcza, co najwyżej, do końca stycznia.

## **HISZPANIA**

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

## **HOLANDIA**

Zwiększenie kontyngentu na rok 2002 i kolejne na 2003 pozwala praktycznie na zaspokojenie potrzeb przewoźników. Ilość zezwoleń, którą przewoźnik mógł otrzymać praktycznie uzależniona jest tylko od ilości zwróconych, wykorzystanych zezwoleń.

## **NIEMCY**

Ponieważ kontyngent zezwoleń jednorazowych oraz stałych na rok 2003 został zwiększony w stosunku do kontyngentu z roku 2002, przewiduje się stopniowe odchodzenie od reglamentacji, której zasady zostały przedstawione w Informacji MI nr 4/2002, zmienionej w późniejszym terminie Komunikatami MI. Ponadto możliwy jest dodatkowy pobór zezwoleń przez firmy jedynie w przypadku przedstawienia dokumentów świadczących o wykonaniu przewozów w technologii transportu kombinowanego. Zasady przyznawania takich zezwoleń zostały przedstawione w Informacji BOTM nr 17/2003.

Obecne zasady wydawania zezwoleń niemieckich ekologicznych, przy utrzymaniu prawa do poboru zezwoleń tylko dla uprawnień nabytych do 19 grudnia 2003 roku, praktycznie pozwalają na zaspokojenie potrzeb przewoźników wykonujących przewozy na kierunku niemieckim.

### **NORWEGIA**

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

### **PORTUGALIA**

Ilość zezwoleń otrzymana na roku 2003 (1300 szt.), przy zachowaniu zasad wydawania wyłącznie w trybie na podania, zapewniła ciągłość sprzedaży do końca 2003 roku.

### **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.

Pozyskanie dodatkowych 1.000 zezwoleń Rosja-kraje trzecie oraz 19.000 zezwoleń na wykonywanie przewozów bez prawa wwozu ładunku z kraju trzeciego oraz wprowadzona reglamentacja pozwoliły na utrzymanie wydawania zezwoleń do obecnej chwili, a tym samym wykonanie kontraktów przez polskie firmy i utrzymanie się na rynku. Jeśli w roku 2003 strona polska nie otrzyma kolejnej puli dodatkowych zezwoleń rosyjskich, to pod koniec roku wystąpią duże problemy związane z brakiem wystarczającej liczby zezwoleń w stosunku do potrzeb i na zrealizowanie już podpisanych kontraktów, szczególnie dotyczy to realizacji kontraktów na przywóz towarów do Rosji z krajów Europy Zachodniej. Od maja 2003 nie wydaje się już nowych licencji z obszarem ważności Rosja co stało się bez znaczenia po wejściu w życie nowelizacji ustawy, jednakże pobór zezwoleń możliwy przez tak powstałe nowe uprawnienia został ograniczony do zezwoleń przyznawanych na wnioski indywidualne. Ograniczenie to będzie obowiązywało także w I kwartale 2004 roku.

### **RUMUNIA**

Ze względu na niedostatek zezwoleń węgierskich znacznie wzrosło także w roku 2003 zainteresowanie drogą przez Ukrainę i Rumunię do Grecji, Turcji i pozostałych krajów południowej Europy. Zwiększenie kontyngentu na rok 2003 zabezpieczyło potrzeby polskich przewoźników. Jeśli w dalszym ciągu będzie utrzymywała się tendencja wzrostowa na tym kierunku to obecny kontyngent powinien zostać także zwiększony.

### **WĘGRY**

Zapotrzebowania na zezwolenia węgierskie wzrasta z roku na rok. Utrzymanie kontyngentu i wymiany dodatkowej na poziomie roku 2002

spowodowało ze strony BOTM zaostrzenie reglamentacji w połowie roku 2003. W chwili obecnej bardzo dotkliwe są opłaty pobierane przez stronę węgierską za przejazd z wykorzystaniem zezwoleń płatnych zwłaszcza w tranzycie. Wzmożony popyt na zezwolenia węgierskie (w przypadku tzw. krótkich licencji z obszarami ważności obejmującymi jedynie kraje wschodniej i południowej Europy), wynika z faktu, iż przewozy do/z lub przez Węgry pozwalają przewoźnikom wykonywać transport w sytuacji, gdy utrudnione jest pozyskiwanie zleceń na kierunek wschodni. Warto odnotowania jest fakt poszerzania (uzupełniania) dostępnych licencji o dodatkowy zakres ważności obejmujący terytorium Węgier pochodzący z innej licencji oraz częste wykorzystywanie tego rodzaju zezwoleń przy przewozach na potrzeby własne, szczególnie przy wywozie węgierskich płodów rolnych.

## **WŁOCHY**

Do coraz większego wzrostu popytu na zezwolenia „Włochy loco” przyczyniła się obniżka cen za przejazd koleją przez Austrię, swobodna możliwość przejazdu przez Słowenię, możliwość przejazdu przez Szwajcarię pojazdami o rzeczywistej masie całkowitej do 40 ton oraz rosnąca wymiana handlowa między Polską a Włochami. Ze względu na bardzo surowe ograniczenia poboru, liczba wydanych zezwoleń nie odzwierciedla w pełni zapotrzebowania na zezwolenia włoskie. Mimo otrzymania dodatkowych zezwoleń włoskich ( loco i na wykonywanie przewozów do/z z pociągu linii specjalnej) na rok 2003 przewiduje się zarówno dalsze utrzymanie ścisłej reglamentacji jak i dalszą determinację przewoźników w pozyskiwaniu zezwoleń dodatkowych w celu wykonania kontraktów i utrzymania się na rynku.

W tej sytuacji zagwarantowana ilość zezwoleń reglamentowanych, jaką przedsiębiorca otrzyma w 2004 roku to ilość wyliczona wg zasad przedstawionych w Informacji MI nr 4/2003 (tzw. limity).

## **INFORMACJE DODATKOWE**

### **Działania w zakresie informacji podejmowane w 2003 r. oraz zarys koncepcji polityki informacyjnej na rok 2004**

Zagadnienia licencjonowania międzynarodowego transportu drogowego (m.t.d.), przewozów wykonywanych na potrzeby własne, dystrybucji zezwoleń oraz wprowadzenie obowiązku posiadania kart opłaty za przejazd po drogach krajowych także dla przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy tzw. winietek, spowodowało rozszerzenie działalności dużej grupy podmiotów gospodarczych.

W sposób ciągły prowadzone są prace nad zintensyfikowaniem działań w zakresie jak najszybszego przekazywania informacji przedsiębiorcom zajmującym się transportem drogowym. Coraz większe znaczenie zdobywa przesyłanie informacji za pośrednictwem elektronicznych dróg przekazu, co powoduje wzrost prędkości i efektywności informowania.

W roku 2003 polityka informacyjna BOTM koncentrowała się na dostarczeniu zainteresowanym informacji na temat warunków wykonywania transportu drogowego poprzez aktywną współpracę z mediami, organizacjami zrzeszającymi krajowych i międzynarodowych przewoźników drogowych, urzędami celnymi, funkcjonariuszami policji, pracownikami Inspekcji Transportu Drogowego, a także w sposób bezpośredni organizując punkt informacyjny, prowadząc stale aktualizowaną stronę internetową [www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl) oraz aktualizując gabloty w siedzibie biura. W ramach działań informacyjnych Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego prowadzi współpracę z prasą branżową (Polska Gazeta Transportowa, Trucker). Przedstawiciele Biura wielokrotnie brali udział w spotkaniach z członkami ZMPD, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji oraz

stowarzyszeń regionalnych gdzie przybliżali zagadnienie dotyczące zasad wykonywania m.t.d. w Polsce.

Na stałym poziomie utrzymuje się również liczba Informacji i Komunikatów wydanych przez BOTM oraz Ministerstwo Infrastruktury. W 2003 r. wydano:

- 41 Informacji BOTM dot. bieżących ustaleń w zakresie wykonywania mtd,
- 8 Komunikatów Ministerstwa Infrastruktury w sprawie zmian w zasadach wydawania zezwoleń,
- 2 Informacje Ministerstwa Infrastruktury w sprawie zasad udzielania licencji.

W roku 2003 kontynuowane będzie rozpowszechnianie Komunikatów i Informacji za pośrednictwem strony internetowej, prasy branżowej oraz organizacji zrzeszających przewoźników, a także wywieszanie w gablotach BOTM i udostępnianie w postaci odbitek kserograficznych. Wydzielono punkt informacyjny zajmujący się informacją telefoniczną dla przedsiębiorców, którzy zamierzają rozpocząć działalność gospodarczą w zakresie mtd. Pracownicy punktu informacyjnego pomagają również rozwiązywać mniej skomplikowane problemy prowadzących mtd.

Bieżąco usprawnia się czynności obsługi klientów z uwzględnieniem specyfiki zezwoleń lub licencji. Ostatnio poprzez przygotowanie wyciągów z zasad i procedur wydawania zezwoleń lub licencji do poszczególnych krajów.

Usprawnienie obsługi klientów z całego kraju, polega również na umożliwieniu zwrotu i wydania zezwoleń (na przewóz osób i rzeczy) lub zaświadczeń poprzez przewóz przesyłek kurierskich na teren całego kraju.

Wprowadzenie tej usługi pozwoliło na lepsze zorganizowanie pracy Biura oraz zmniejszenie ilości klientów odwiedzających Biuro. Firmom przewozowym pozwoliło to na zmniejszenie czasu przeznaczanego na

załatwianie spraw administracyjnych oraz na skoncentrowanie się na podstawowych zadaniach firmy przewozowej.

Kurier dostarcza rano zwracane zezwolenia wraz z zamówieniem i potwierdzeniem wpłaty należności, a po południu odbiera należne przedsiębiorcy zezwolenia, które dostarczane są następnego dnia pod wskazany adres.

Zamówienia można dokonać pocztą e – mail ze strony internetowej BOTM. Wskazano tam wzorcowe druki zamówień.

Wysyłanie paczek odbywa się pod adres wskazany przez klienta, który może różnić się od adresu firmy. Dla firm oznacza to możliwość ich dostarczenia np. bezpośrednio na granicę, co znacznie ułatwia funkcjonowanie.

W omawianym okresie wzrasta zainteresowanie tą formą obsługi.

Od lipca 1998 roku działa strona internetowa prezentująca działalność BOTM - [www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl). W tym czasie wiele regionalnych organizacji przewoźników oraz przedsiębiorców indywidualnych wykorzystuje tą drogę do kontaktu z biurem oraz wykorzystuje zamieszczane przez BOTM informacje w celu dalszego ich propagowania. Ten sposób informowania pozwala na bieżące prezentowanie aktualnie obowiązujących zasad, co ma szczególne znaczenie w związku ze specyfiką działalności transportowej. W roku 2002 zmieniono formę graficzną strony internetowej i nowy sposób prezentacji poprzez Interent poddano ocenie klientów. Strona [www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl) będzie bieżąco odpowiadała na zapotrzebowanie przedsiębiorców wynikające z przeprowadzonych rozmów osobistych i telefonicznych.

Znaczna część petentów porozumiewa się z BOTM za pomocą poczty elektronicznej, e- mail.