

Jolanta Wyród-Wróbel, Grzegorz Biesok¹
Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej

Wymogi prawne związane z zawodem przewoźnika drogowego w świetle nowych przepisów

Wstęp

Nowe rozporządzenia dotyczące transportu drogowego, a zwłaszcza wykonywania zawodu przewoźnika zmieniły rzeczywistość, jeśli chodzi o rynek usług przewozowych nie tylko w Polsce. Wprowadzone zmiany mają na celu podniesienie poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, umożliwienie konkurencji pomiędzy firmami opartego na uczciwych zasadach oraz poprawę świadczonych usług. Najistotniejsze kwestie dotyczą m.in. rodzaju uprawnień wymaganych od przedsiębiorcy wykonującego transport drogowy, wprowadzenia osoby zarządzającej transportem, konieczności legitymowania się dobrą reputacją, posiadania siedziby i bazy eksploatacyjnej.

Wymagania stawiane przewoźnikom

Parlament Europejski 21 października 2009 roku uchwalił trzy rozporządzenia tzw. pakiet drogowy:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1073-2009 w sprawie ogólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych.

Rozporządzenia te mają ogromne znaczenie jeśli chodzi o przyszłość transportu drogowego. Weszły w życie z dniem 4 grudnia 2011 roku. Nowe przepisy zostały opublikowane w formie rozporządzeń wspólnotowych, a regulacje w nich zawarte są stosowane wprost (obowiązują bezpośrednio i jednakowo w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej). Kraje członkowskie nie muszą dokonywać zmian w prawie, rozporządzenia dają możliwość wprowadzenia dodatkowych uregulowań prawnych przez wewnętrzne przepisy Państw Członkowskich np. zmiany ustawowe².

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 reguluje dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i wykonywanie tego zawodu, i ma zastosowanie do wszystkich przedsiębiorców, którzy mają swoją siedzibę we Wspólnocie i wykonują zawód przewoźnika (artykuł 1 rozporządzenia). Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego musi spełnić następujące wymogi³:

- posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich (art.5),
- cieszyć się dobrą reputacją (art.6 i art.19),
- posiadać odpowiednią zdolność finansową (art.7 i art.20)
- oraz posiadać wymagane kompetencje zawodowe (art.8 i art.21).

Wszystkie te warunki muszą być spełnione nieprzerwanie, a ich niespełnienie może skutkować wydaniem decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu zezwolenia. Porównanie zmian dotyczących uprawnień przewoźnika na podstawie przepisów obowiązujących do 3 grudnia 2011 roku i tych, które weszły w życie z dniem 4 grudnia 2011 r. przedstawia tabela 1.

¹ dr inż. J. Wyród-Wróbel, dr inż. G. Biesok, adiunkci, Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej, Katedra Zarządzania.

² W dniu 16 września 2011 roku Sejm Polski uchwalił ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, która zaczęła obowiązywać z dniem 1 stycznia 2012 roku.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, (artykuł 3).

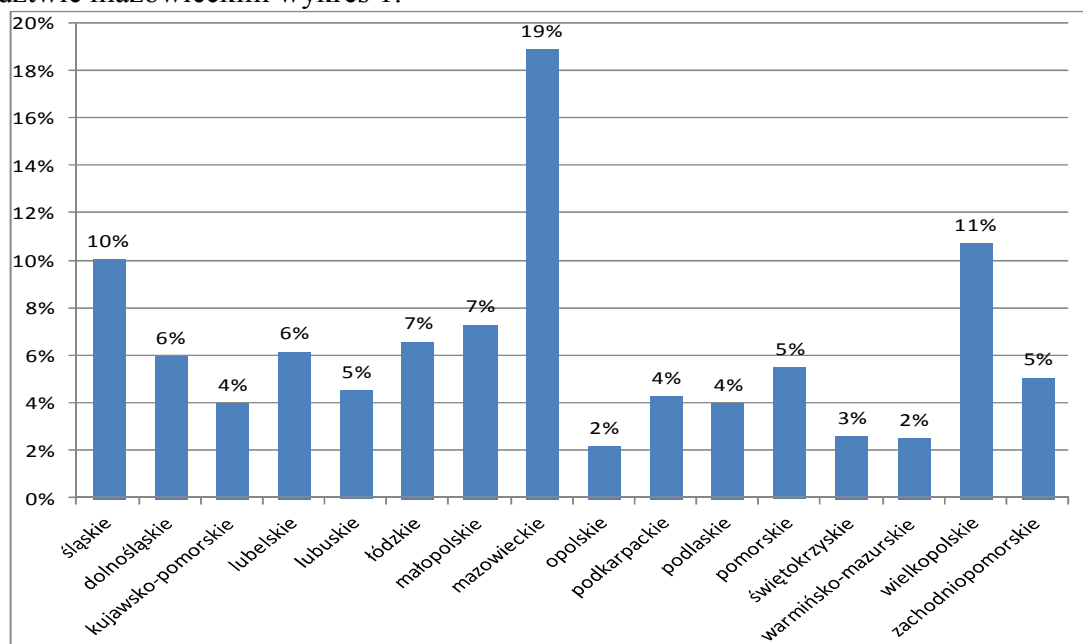
Tabela 1. Zmiany obejmujące uprawnienia przewoźnika.

Rodzaj transportu	Przepisy obowiązujące do 3 grudnia 2011 r.	Przepisy obowiązujące od 4 grudnia 2011 r.
Krajowy transport drogowy	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego	Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego
Międzynarodowy transport drogowy	Licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego	Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego Licencja wspólnotowa

Zródło: Nowe wymagania wobec przewoźników po 4 grudnia 2011 r. - wnioski po konferencji z dnia 18.10.2011r. [on-line] Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Gdynia 2012. [dostęp 12.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://www.pspgdynia.pl/?q=node/475>

Wszyscy przewoźnicy, niezależnie od obszaru, na którym wykonują przewozy, muszą uzyskać jednakowe zezwolenie na wykonywanie przewozów drogowych. Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowy transport drogowy, oprócz zezwolenia, są zobowiązani uzyskać licencję wspólnotową. Wypisy z aktualnie posiadanych licencji międzynarodowych – wydawane są na formularzach/drukach, zgodnie z Rozporządzeniem 1072 (przewóz rzeczy) i 1073 (przewóz osób). Organ wydający licencje ma za zadanie sprawdzić spełnienie warunku dotyczącego siedziby i bazy eksploatacyjnej, warunku dotyczącego dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz warunku dotyczącego kompetencji zawodowych. Opłaty za udzielenie /odnowienie licencji międzynarodowej – wspólnotowej na okres 10 lat wynoszą: 7200 zł dla przewozu osób, 8000 dla przewozu rzeczy.

Łącznie w Polsce od 2008 roku wydano 8809 licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, z czego 9876 stanowiły licencje na przewóz osób⁴. Najwięcej licencji wydano w województwie mazowieckim wykres 1.



Wykres 1. Ilość licencji z podziałem na województwa.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane statystyczne dotyczące transportu międzynarodowego w latach 2008-2011 [on-line] Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego. Warszawa. [dostęp 20.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://solaris.botm.gov.pl/index.php?m=lice&i=lice>

Warunki, które muszą zostać spełnione przez przewoźników obejmują oprócz kompetencji zawodowych i dobrej reputacji również bazę eksploatacyjną (tabela 2).

⁴ Dane statystyczne dotyczące transportu międzynarodowego w roku 2008-2011 [on-line] Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego. Warszawa. [dostęp 20.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://solaris.botm.gov.pl/index.php?m=lice&i=lice>

Tabela 2. Warunki obowiązujące przewoźnika.

Zakres wymagań	Przepisy obowiązujące do 3 grudnia 2011 r.	Przepisy obowiązujące od 4 grudnia 2011 r.
Kompetencje zawodowe	TAK	TAK
Dobra reputacja	TAK	TAK
Zdolność finansowa	TAK	NIE
Kierowcy	TAK	NIE
Pojazdy	TAK	TAK
Siedziba	NIE	TAK
Baza eksploatacyjna	NIE	TAK

Źródło: Nowe wymagania wobec przewoźników po 4 grudnia 2011 r. - wnioski po konferencji z dnia 18.10.2011r. [on-line] Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Gdynia 2012. [dostęp 12.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://www.pspdgdynia.pl/?q=node/475>

Pierwsze ze wskazanych w tabeli 2 warunków dotyczą kompetencji zawodowych przewoźnika. Tak jak dotychczas firma będzie musiała wykazać się osobą zarządzającą transportem posiadającą odpowiedni certyfikat kompetencji zawodowej przewoźnika. Wymagania wobec osoby zarządzającej transportem przedstawia tabela 3.

Tabela 3. Wymagania dotyczące osób zarządzających transportem wg. nowych przepisów.

Kryterium	Przepisy obowiązujące do 3 grudnia 2011 r.	Przepisy obowiązujące od 4 grudnia 2011 r.
Osoby uznane za zarządzające transportem	Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem Osoba zarządzająca w przedsiębiorstwie transportem drogowym	Osoba zarządzająca operacjami transportowymi, która jest: pracownikiem, dyrektorem, udziałowcem, właścicielem, przedsiębiorcą lub członkiem organu zarządzającego firmą, osoba wyznaczona w drodze umowy cywilnoprawnej spełniająca dodatkowe wymagania.
Sposób wykonania zarządu transportem	Nie określono	Rzeczywiste i ciągłe zarządzanie operacjami transportowymi przedsiębiorstwa.
Dokument potwierdzający kompetencje zawodowe	Certyfikat – obowiązujący osobno dla przewozów krajowych jak i międzynarodowych	Certyfikat – jeden, niezależny od obszaru, na którym wykonywane są przewozy.
Dobra reputacja	Nie wymagana	Wymagana

Źródło: Nowe wymagania wobec przewoźników po 4 grudnia 2011 r. - wnioski po konferencji z dnia 18.10.2011r. [on-line] Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Gdynia 2012. [dostęp 12.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://www.pspdgdynia.pl/?q=node/475>

Zgodnie z nowymi wymaganiami siedziba firmy powinna być oznaczona tablicą informacyjną, musi być w niej przechowywana dokumentacja firmy (dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku itp.).

Ponadto baza eksploatacyjna ma zapewnić poprawę jakości świadczonych usług (ograniczenie ilości szkód), zwiększyć bezpieczeństwo drogowe oraz umożliwiać kontrolę pojazdów, aby ustalić, czy przewoźnik prowadzi działalność w sposób rzeczywisty i ciągły⁵. Rozporządzenie nie zakazuje prowadzenia jednej bazy eksploatacyjnej przez kilku przewoźników jednocześnie, ale zabezpiecza przed

⁵ H. Gwiżdż. Sądny dzień przewoźnika [on-line] Serwis internetowy Log24.pl. Eurologistics 2012. Marzec 2012. [dostęp 6 marzec 2012] Dostępny w Internecie: <http://www.log24.pl/artykuly/sadny-dzien-przewoznika,1885>

dostępem osób postronnych. Należy jednak pamiętać, że obligatoryjnym załącznikiem do wniosku o udzielenie licencji jest dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania bazą eksploatacyjną, czyli tytuł prawny do obiektu⁶.

Artykuł 6 rozporządzenia wyjaśnia, co oznacza wymóg dobrej reputacji. Znalazł się w nim zapis, że państwa członkowskie określają warunki, które przedsiębiorca i zarządzający transportem muszą spełniać, aby legitymować się dobrą reputacją. Wskazano jednak minimalne wymogi w odniesieniu do przepisów krajowych i wspólnotowych. Po pierwsze, dobrej reputacji tych osób nie mogą podważać żadne ciężkie zarzuty, takie jak wyrok skazujący lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w następujących dziedzinach: prawo handlowe, upadłościowe, o ruchu drogowym, płace i warunki zatrudnienia w zawodzie, odpowiedzialność zawodowa, handel ludźmi lub narkotykami⁷.

Najpoważniejsze naruszenia przepisów wspólnotowych zostały wymienione w załączniku IV do rozporządzenia. Za takie traktuje się działalność przedsiębiorcy, który nie ma licencji wspólnotowej oraz prowadzenie pojazdu przez kierowcę bez ważnego prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Są to również m.in. przekroczenie maksymalnych tygodniowych lub dwutygodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25%, a także przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50% maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.

Mogą wystąpić natomiast okoliczności, w których właściwy organ uzna, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła tzw. nieproporcjonalną reakcję. W takiej sytuacji dobra reputacja pozostanie nienaruszona, a uzasadnienie o podjętej decyzji zostanie zapisane w rejestrze krajowym⁸.

Kolejny artykuł rozporządzenia określa, że wymóg zdolności finansowej jest spełniony wtedy, gdy firma może w każdym momencie roku finansowego regulować swoje zobowiązania. W tym celu musi wykazać na podstawie poświadczonych przez audytora lub upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9000 EUR w przypadku jednego pojazdu i 5000 EUR na każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd.

Zapis Rozporządzenia 1071/2009/WE nie ma zastosowania do wykonujących przewóz rzeczy nie przekraczający 3,5 tony, ale państwa członkowskie mogą obniżyć ten limit. Nie stosuje się go również do wykonujących przewóz na potrzeby własne osób, pojazdów wolnobieżnych nie przekraczających 40 km/h oraz do wykonujących przewozy krajowe, które mają jedynie nikły wpływ na rynek transportowy z uwagi na rodzaj przewożonych rzeczy lub niewielką odległość.

Opinie przedstawicieli firm przewozowych dot. wejścia w życie nowych rozporządzeń

W marcu bieżącego roku autorzy przeprowadzili krótki wywiad z kilkunastoma przedstawicielami firm przewozowych oraz specjalistą ds. przewozów materiałów niebezpiecznych, którzy odpowiedzieli na osiem otwartych pytań dotyczących wejścia w życie rozporządzeń unijnych w dniu 4 grudnia 2011 roku. Opinia badanych firm na temat korzyści jakie daje przewoźnikom drogowym wejście w życie rozporządzeń unijnych tzw. pakietu drogowego jest negatywna, tzn. nie zauważają oni żadnych korzyści. Opinie taką wyrazili zarówno przedstawiciele małych firm przewozowych tj. posiadających do 10 pojazdów jak i dużych firm przewozowych pow. 50 pojazdów.

Efekt wprowadzenia tych rozporządzeń zwłaszcza w przypadku małych firm przewozowych będzie skutkował tym, że dostosowanie się do tych wymagań będzie w ich przypadku bardzo czasochłonne i kosztochłonne. Odczują to na pewno klienci firm transportowych.

Kwestia ponoszonych kosztów dotyczyć będzie m.in.:

- bazy eksploatacyjnej, którą muszą posiadać wszystkie firmy – koszty podpisania i utrzymania umowy lub dużo większe koszty dostosowania własnej bazy,
- siedziby firmy zwłaszcza dla tych firm, które jej do tej pory nie posiadały,

⁶ Ibidem.

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, Artykuł 6.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, Artykuł 6.

- zdolności finansowej związanej z wynajęciem biegłego i stworzenia sprawozdania (chyba że pojawi się inny sposób potwierdzania zdolności finansowej),
- zarządzającego transportem.

Realnym zagrożeniem związanym z wydawaniem licencji wspólnotowych jest zmniejszenie się ich liczby, głównie z uwagi na konieczność spełnienia mocno wyśrubowanych wymagań. Zdaniem jednego z przedstawicieli firm przewozowych przepisy te stanowią większe zagrożenie dla firm z Europy wschodniej, które są mniejsze i biedniejsze niż firmy zachodnie.

Na rynku zostaną z jednej strony solidni, wypłacalni pracodawcy oraz ci przedsiębiorcy, którzy chcąc spełnić wymagania nowych rozporządzeń część środków z wynagrodzeń przeznaczą na inwestycje. Opinia dotycząca jakości świadczonych usług jest jak najbardziej pozytywna, co związane jest przede wszystkim z faktem wejścia Polski do Unii Europejskiej, a zmiany te zdaniem przedstawiciela jednej z firm będą postępowały.

Podsumowanie

Wejście w życie nowych przepisów dotyczących transportu drogowego, obowiązujących na terenie Unii Europejskiej mimo okresu przygotowawczego mocno poruszyło właścicieli firm transportowych. Zmiany mają przyczynić się nie tylko do poprawy jakości usług ale również podnieść poziom kwalifikacji zawodowych przewoźników.

Streszczenie

Nowe warunki, według których wykonywany ma być zawód przewoźnika na terenie krajów UE podporządkowane są wymaganiom zawartym w trzech rozporządzeniach unijnych, które obowiązują w każdym państwie członkowskim. Przewoźnicy muszą być bardziej profesjonalni i lepiej przygotowani do wykonywania swojego zawodu. Oprócz jednakowych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zarówno krajowego, jak i międzynarodowego przewoźnicy muszą posiadać licencję wspólnotową.

Legal requirements related to a road transport profession in the light of new regulations Abstract

New conditions, according to which an occupation of carrier is to be realized in the EU countries, are subordinated to the requirements contained in the three EU regulations which apply in each Member State. Carriers must be more professional and better prepared to practice their profession. Not only must carriers have a work permission in and outside their native country, but also must hold a Community license.

Literatura

- 1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.
- 2) *Nowe wymagania wobec przewoźników po 4 grudnia 2011 r.* – wnioski po konferencji z dnia 18.10.2011r. [on-line] Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Gdynia 2012. [dostęp 12.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://www.pspgdynia.pl/?q=node/475>
- 3) *Dane statystyczne dotyczące transportu międzynarodowego w roku 2008-2011* [on-line] Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego. Warszawa. [dostęp 20.03.2012] Dostępny w Internecie: <http://solaris.botm.gov.pl/index.php?m=lice&i=lice>
- 4) H. Gwiżdż. *Sądny dzień przewoźnika* [on-line] Serwis internetowy Log24.pl. Eurologistics 2012. Marzec 2012. [dostęp 6 marzec 2012] Dostępny w Internecie: <http://www.log24.pl/artykuly/sadny-dzien-przewoznika,1885>