

## **Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego**



# **RAPORT MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY W OKRESIE 1 STYCZNIA 2006 R. – 1 STYCZNIA 2007 R.**

WARSZAWA 2007

---

<b>MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY.....</b>	<b>1</b>
<b>WSTĘP.....</b>	<b>3</b>
<b>LICENCJE NAWYKONYWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO.....</b>	<b>7</b>
AKTY PRAWNE REGULUJĄCE TRANSPORT DROGOWY.....	7
LICENCJONOWANIE TRANSPORTU DROGOWEGO.....	8
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWOZ RZECZY Z UWZGLĘDNIENIEM TABORU EKOLOGICZNEGO I STRUKTURY POSIADANYCH PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW LICENCJI.....	9
LICZBA UPRAWNIENI NA PRZEWOZ OSÓB Z UWZGLĘDNIENIEM STRUKTURY POSIADANYCH UPRAWNIENI PRZEZ PRZEDSIĘBIORCÓW.....	14
ZESTAWIENIE UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE.....	18
DROGOWYM OSÓB I RZECZY.....	18
ZESTAWIENIE WSPÓLNOTOWYCH UPRAWNIENI PRZEWOZOWYCH W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM OSÓB I RZECZY.....	19
<b>ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE.....</b>	<b>21</b>
ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE DOTYCZĄCE WYBRANYCH ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH WYDANYCH PRZEZ BOTM W PIERWSZYM PÓŁROCZU ROKU 2006.....	25
<b>ZEZWOLENIA NA WYKONYWANIE PRZEWOZÓW OSÓB W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM .....</b>	<b>29</b>
<b>PRZEWOZY NA POTRZEBY WŁASNE.....</b>	<b>33</b>
<b>ŚWIADECTWA KIEROWCY.....</b>	<b>37</b>
<b>CERTYFIKATY POTWIERDZAJĄCE SPEŁNIENIE WYMOGÓW BEZPIECZEŃSTWA LUB DOPUSZCZENIE DO RUCHU.....</b>	<b>38</b>
ZESTAWIENIE ZEZWOLEŃ EKMT/CEMT NA 2006 R. WG OBSZARÓW WAŻNOŚCI.....	40
<b>KARTY OPŁATY ZA PRZEJAZD POJAZDU PODROGACH KRAJOWYCH.....</b>	<b>42</b>

## WSTĘP

Rok 2006 był kolejnym rokiem dynamicznego rozwoju sektora międzynarodowego transportu drogowego.

Miało miejsce kilka nowelizacji ustawy o transporcie drogowym oraz innych przepisów dotyczących przewozów. Nowelizacja ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym<sup>1</sup> wprowadziła korzystną dla przedsiębiorców zmianę w zakresie uiszczania opłat za przejazd po drogach krajowych – zwalniając podmioty, które wykupiły winietę, od obowiązku ponoszenia opłaty za przejazd autostradami. W zakresie wykonywania międzynarodowego transportu drogowego utrzymane zostały generalne reguły, ustanowione w roku 2004, wynikające z dostosowania polskiego ustawodawstwa do obowiązujących w tym zakresie przepisów Unii Europejskiej. Już przed dniem 1 stycznia 2006 r. znacznemu uproszczeniu uległy procedury związane z wydawaniem licencji na przewozy osób i rzeczy oraz procedury dotyczące zasad wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób. Z dniem 1 maja 2004 r. przyjęto do stosowania nowy wzór blankietu licencji. Jednocześnie określono, że licencje na wykonywane międzynarodowego zarobkowego przewozu osób i rzeczy i wypisy z nich (licencje wspólnotowe) wydawane są na okres 5 lat i po tym okresie podlegają weryfikacji. Wszystkie uprawnienia przewozowe mają obszar obowiązywania „wszystkie kraje świata”, a licencje wydawane są także na pojazdy niespełniające norm EURO 1. W związku z tym, że licencje wspólnotowe, wydawane w miejsce licencji dotychczasowych, wydawanych na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r., stanowiły ich kontynuację, pięcioletni okres ważności wypisów upływa w stosunku do pierwszych wypisów w 2007 r., będzie to oznaczało konieczność ich odnowienia. Będzie to istotnym zadaniem dla Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w tym okresie.

Najistotniejsze zmiany w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu drogowego zostały wprowadzone nowelizacją do ustawy o transporcie drogowym z dnia 29 lipca 2005 r., obowiązującą od dnia 1 lipca 2007 r.<sup>2</sup> Zgodnie z tą nowelizacją, prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycja) wymaga

---

<sup>1</sup> Art. 37a ust. 4 ustawy z dnia 27.10.1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r., nr 256, poz. 2571 z późn. zm.)

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 29.07.2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 180, poz. 1497)

---

---

także posiadania licencji. Zarówno w przypadku spedycji międzynarodowej, jak i krajowej, powinna być to licencja na wykonywanie transportu krajowego.

Ponadto na mocy tej nowelizacji zmianie uległy zasady dotyczące wydawania zezwoleń zagranicznych. Obecnie ich podziału dokonuje komisja społeczna.

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

Zgodnie z zapisami traktatu akcesyjnego wykonywanie przewozów rzeczy pomiędzy krajami UE jest zwolnione z obowiązku posiadania zezwoleń zagranicznych. Utrzymany został natomiast obowiązek posiadania zezwoleń do krajów niebędących członkami Unii Europejskiej oraz niektóre zezwolenia do krajów trzecich. W związku z powyższym dostęp do przewozów na rynku Europy Zachodniej, który był dla polskich przewoźników do dnia 1 maja 2004 r. mocno ograniczony z powodu niedoboru zezwoleń, po akcesji Polski do Unii został otwarty i zliberalizowany zgodnie z zasadami prawa wspólnotowego.

Wyjątkiem są regulacje dotyczące wykonywania przez polskich przewoźników usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w innych Państwach Członkowskich (kabotaż). Zakres ten unormowany jest od dnia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej na mocy traktatu akcesyjnego<sup>3</sup>. Zgodnie z tymi zasadami, do końca trzeciego roku następującego po dniu przystąpienia, przewoźnicy mający swoją siedzibę w Polsce są wyłączeni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w innych Państwach Członkowskich, a przewoźnicy mający swoją siedzibę w innych Państwach Członkowskich są wyłączeni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w Polsce. Przed końcem trzeciego roku następującego po dniu przystąpienia, Państwa Członkowskie notyfikują Komisji, czy okres ten zostanie przedłużony maksymalnie o dwa lata. W przypadku braku takiej notyfikacji, ograniczenie to nie będzie stosowane.

---

<sup>3</sup> art. 24 aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (Dz.U.U.E.L.03.236.33 z póź. zm.)

---

Część zadań, jakie ustawa o transporcie drogowym nakłada na Ministra Transportu, została delegowana do Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (dalej BOTM). Podstawą działania BOTM w tym zakresie jest Zarządzenie nr 18 Ministra Transportu z dnia 18 lipca 2006 r. (Dz. Urz. MT z 2006 r., nr 5, poz. 23) w sprawie upoważnienia Dyrektora Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w Warszawie – gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Transportu do wykonywania niektórych czynności wynikających z przepisów ustawy o transporcie drogowym lub z wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych.

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

- 1) licencji na międzynarodowy transport drogowy;
- 2) zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób;
- 3) świadectw kierowcy,
- 4) odmowy wydawania zezwoleń zagranicznych na przewóz osób i rzeczy na warunkach określonych w ustawie i corocznie wydawanym Komunikacie Ministra Transportu w sprawie zasad wydawania zezwoleń zagranicznych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego oraz mając na uwadze podział zezwoleń zagranicznych dokonany przez komisję społeczną

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) wydawania decyzji w sprawie odstępstwa od warunków określonych w zezwoleniu na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób;
- 9) wzywania w trybie art. 84 ustawy o transporcie drogowym, posiadaczy licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego lub zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób, lub zaświadczeń na międzynarodowy transport drogowy na potrzeby własne, do przedstawiania dokumentów w zakresie zgodności wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z przepisami ustawy i warunkami udzielonej licencji lub zezwolenia.

Dyrektor Biura jest ponadto upoważniony do wydawania następujących dokumentów:

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

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

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

## LICENCJE NA WYKONYWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2004 r., nr 204, poz. 2088 z późn. zm.)
- 2) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich (Dz.U.U.E.L.92.95.1 z późn. zm.)
- 3) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz.U.U.E.L.92.74.1 z późn. zm.)

### 2. INFORMACJE - LICENCJONOWANIE MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W OKRESIE OD DNIA 01.01.2006 r. do 01.01.2007 r.

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

Od dnia 1 stycznia 2002 r. obowiązuje w Polsce ustawa o transporcie drogowym, dostosowująca polskie prawo do regulacji unijnych. W 2006 r. weszły w życie zmiany ustawy o transporcie drogowym (dalej u.t.d.), wynikające z ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., nr 180, poz. 1497). Na mocy tej ustawy do u.t.d. wprowadzono obowiązek posiadania licencji na transport krajowy dla podmiotów, które prowadzą działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Zmiana u.t.d. w tym zakresie weszła w życie z dniem 1 lipca 2006 r.

Ponadto aktami obowiązującymi bezpośrednio na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej są Rozporządzenia Rady (EWG):

- 
- nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 roku w sprawie dostępu do rynku transportu drogowego rzeczy wewnątrz Wspólnoty do lub z terytorium jednego z państw członkowskich lub w tranzycie przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich (zmienione Rozporządzeniem Rady (WE) Nr 484/02 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r.),
  - nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (zmienione Rozporządzeniem Rady (WE) Nr 11/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. i Aktem, dotyczącym warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej, opublikowanym w Dz.U.U.E.L z dnia 23 września 2003 r.)

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

### **Licencjonowanie transportu drogowego**

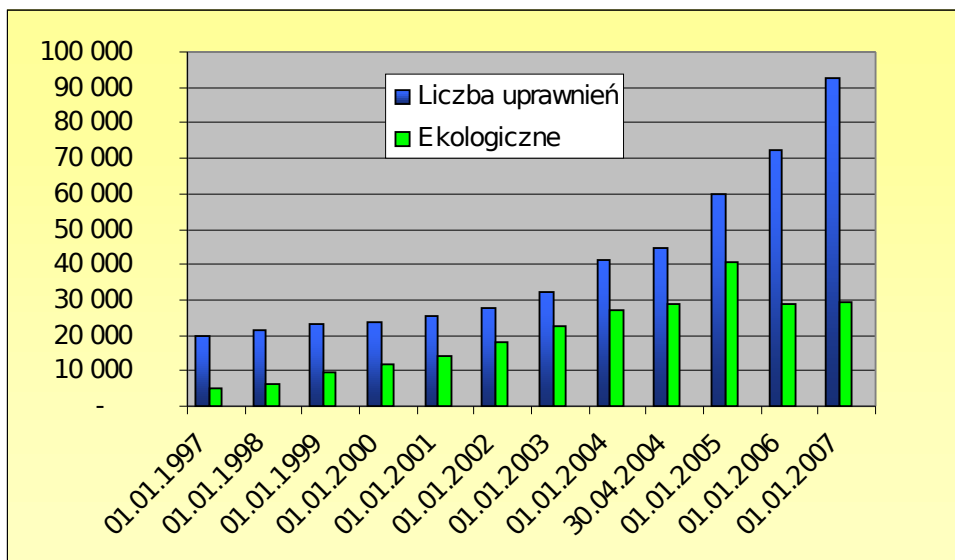
Zasady udzielania licencji przewozowych w okresie od dnia 1 stycznia 2006 do dnia 1 stycznia 2007 r. ustanowione zostały w ustawie o transporcie drogowym i Rozporządzeniach Rady nr 881/92 i nr 684/92. W omawianym okresie nie wydano Informacji Ministra Transportu dotyczących zasad udzielania licencji na transport międzynarodowy, a dostęp do uprawnień był w pełni zliberalizowany. Nie obowiązywały w tym zakresie ograniczenia ilościowe, a przedsiębiorcy zobowiązani są spełnić wyłącznie określone w powołanych aktach prawnych przesłanki jakościowe (spełnianie wymogu dobrej reputacji, posiadanie odpowiedniej sytuacji finansowej, legitymowanie się certyfikatem kompetencji zawodowych, prawo dysponowania pojazdami, oraz wymóg, by przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy i zatrudnieni przez niego kierowcy, spełniają wymagania określone w przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz w innych przepisach określających wymagania w stosunku do kierowców, a także nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za określone przestępstwa).



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

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

Tabela nr 1



Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Tabela nr 2

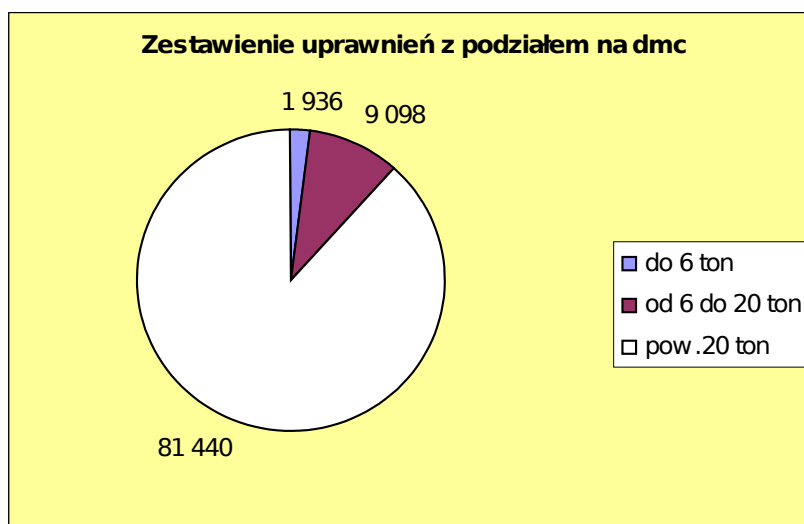
Stan na dzień	Liczba uprawnień licencyjnych na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba uprawnień „ekologicznych”	Udział uprawnień „ekologicznych”	
		Ilościowo	%		wzrost w stosunku do poprzedniego okresu – ilościowo	udział w ogólnej liczbie uprawnień w %
01.01.1997	19 977	b.d.	b.d.	5 250	b.d.	26 %
01.01.1998	21 470	1 493	7,5 %	6 255	1 005	29,1 %
01.01.1999	23 275	1 805	8,4 %	9 756	3 501	41,9 %
01.01.2000	23 883	608	2,6 %	11 939	2 183	50 %
01.01.2001	25 705	1 822	7,6 %	14 247	2 308	55,4 %
01.01.2002	27 854	2 149	8,4 %	17 951	3 704	64,4 %
01.01.2003	31 927	4 073	14,6 %	22 372	4 421	70,1 %
01.01.2004	41 119	9 192	28,8 %	27 013	4 641	65,7 %
01.05.2004	44 683	3 564	6,2%	28 599	1 586	64 %
01.01.2005	59 706	15 023	33,6 %	40 608	12 009	68 %
01.01.2006	72 576	12 870	21,5 %	28 594	- 12 014	39,4 %
01.01.2007	92 616	20 040	31,7 %	29 262	668	31,6 %

Należy zaznaczyć, że powyższe dane wskazują ilość wypisów z licencji, a w odniesieniu do okresu 1998 – 2002 – ilość koncesji będących w obrocie prawnym (liczby oznaczają ilość uprawnień odpowiadającą ilości pojazdów objętych licencjami). Liczba uprawnień będących w obrocie prawnym w dniu 1 stycznia 2007 r. jest liczbą wypisów z licencji wspólnotowych.

Na podstawie danych historycznych można zaobserwować wzrost ilości uprawnień wydanych na pojazdy „ekologiczne” oraz udziału tych uprawnień w ogólnej liczbie wydanych uprawnień. Wyraźny spadek liczby uprawnień „ekologicznych” w 2005 r. (z 40.608 w dniu 01.01.2005 r. do 28.594 w dniu 01.01.2006 r.), oraz utrzymanie się ilości pojazdów „ekologicznych” na niskim poziomie w 2006 r., należy tłumaczyć tym, że przedsiębiorcy zgłaszając nowe pojazdy, jako te, którymi ma być wykonywany transport, nie przedstawiają certyfikatów ekologii. Spadek nie wynika zatem z pogorszenia jakości taboru.

Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym, wg stanu na dzień 01.01.2007 r. w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdów, przedstawia się następująco:

Tabela nr 3



Należy przy tym zaznaczyć, że w porównaniu z danymi na dzień 1 stycznia 2006 r., w ciągu 2006 r. nastąpiła zmiana udziału poszczególnych kategorii pojazdów w ich ogólnej liczbie – dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 6 ton – udział ten zmniejszył się z 2,7 % do 2,1 %; dla pojazdów o d.m.c. od 6 do 20 ton – zmniejszył się z 9,9 % do 9,8 %; a dla pojazdów o d.m.c. powyżej 20 ton – udział w ogólnej liczbie pojazdów zwiększył się z 87,4 % do 88,1 %.

Dane porównawcze, ujęte wg struktury liczby posiadanych wypisów z licencji przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, wskazują na przewagę przedsiębiorców małych oraz średnich. Przedstawiona poniżej tabela (tab. nr 4) oraz wykres zawierają analizę na dzień 1 stycznia 2006 r. i 1 stycznia 2007 r.

Wskazują one, że najliczniejsza jest grupa przedsiębiorców posiadających od 2 do 4 uprawnień (stanowią oni 44,8 % wszystkich przedsiębiorców). Wskazać jednakże należy, że największa liczba uprawnień (wg kryterium ilościowego – 26,5 % wszystkich wypisów z licencji) przypada na grupę tych przedsiębiorców, którym wydane zostało od 5 do 10 wypisów z licencji. Stan ten utrzymał się pomimo tego, że w porównaniu z dniem 1 stycznia

2005 r. nastąpił spadek ilości przedsiębiorców posiadających od 5 do 10 uprawnień (z 23,2 % wszystkich przedsiębiorców do 21 %).

Tabela nr 4

Liczba uprawnień na przewóz rzeczy (wypisów z licencji)	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba wypisów z licencji	% przedsiębiorców	% wypisów
1 uprawnienie	01.01.2006	3 327	3 327	24,6 %	4,6 %
	01.01.2007	3 983	3 983	24,5 %	4,3 %
Od 2 do 4	01.01.2006	6 065	16 696	44,8 %	23 %
	01.01.2007	7 145	19 834	43,9 %	21,4 %
Od 5 do 10	01.01.2006	2 843	19 201	21 %	26,5 %
	01.01.2007	3 472	23 507	21,3 %	25,4 %
Od 11 do 20	01.01.2006	851	12 125	6,3 %	16,7 %
	01.01.2007	1 061	15 069	6,5 %	16,3 %
Od 21 do 50	01.01.2006	349	10 581	2,6 %	14,5 %
	01.01.2007	482	14 260	3 %	15,4 %
Od 51 do 100	01.01.2006	73	4 848	0,5 %	6,7 %
	01.01.2007	111	7 517	0,7 %	8,1 %
Powyżej 100	01.01.2006	26	5 798	0,2 %	8 %
	01.01.2007	34	8 446	0,2 %	9,1 %
<b>RAZ</b>	<b>01.01.2006</b>	<b>13 534</b>	<b>72 576</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
<b>EM</b>	<b>01.01.2007</b>	<b>16 288</b>	<b>92 616</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Poniższe wykresy obrazujące na dzień 1 stycznia 2007 r.

Tabela nr 5

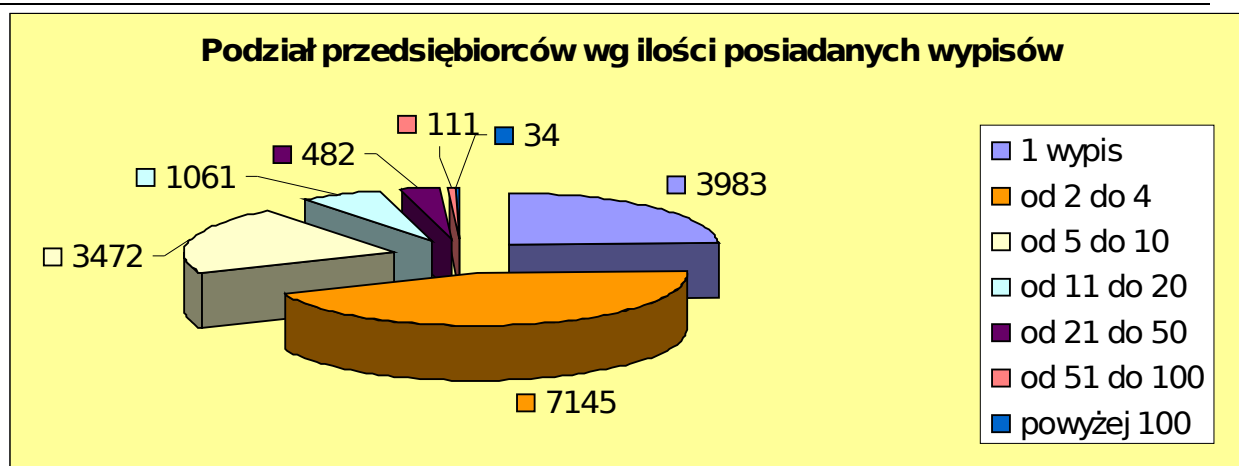
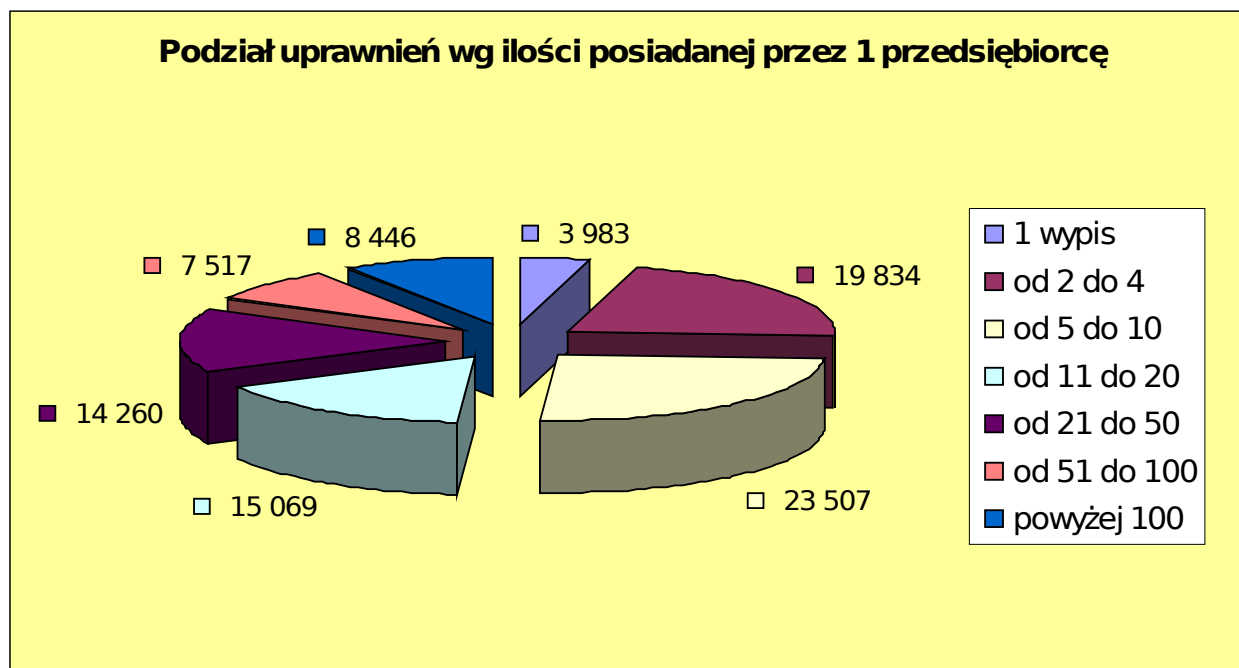


Tabela nr 6



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

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

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

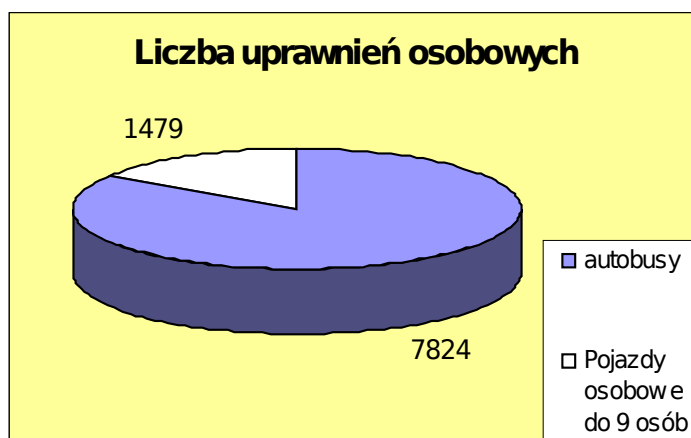
Struktura udzielonych ogółem uprawnień na przewóz osób, wg stanu na dzień 1 stycznia 2007 r., w zależności od rodzaju pojazdów objętych uprawnieniami przedstawia się następująco:

Tabela nr 7

<b>Liczba uprawnień na przewozy osób</b>			
<b>Rodzaj pojazdu</b>	<b>Data</b>	<b>Liczba uprawnień</b>	<b>Procent udziału</b>
Autobusy	01.01.2006	6 564	88,1 %
	01.01.2007	7 824	84,1 %
Pojazdy osobowe do 9 osób	01.01.2006	886	11,9 %
	01.01.2007	1 479	15,9 %
<b>RAZEM:</b>	<b>01.01.2006</b>	<b>7 450</b>	<b>100 %</b>
	<b>01.01.2007</b>	<b>9 303</b>	<b>100 %</b>

Dane powyższe wg stanu na dzień 1 stycznia 2007 r., przedstawione na wykresie, prezentują się następująco:

Tabela nr 8



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

Tabela nr 9

**Podział uprawnień na przewóz osób  
(łącznie wypisów z licencji wspólnotowych i wypisów z licencji udzielonych na  
pojazdy osobowe do 9 osób)**

Liczba wypisów z licencji na przewóz osób	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba wypisów z licencji	% przedsiębiorców	% wypisów z licencji
1 uprawnienie	01.01.2006	1 218	1 218	42,4 %	15,6 %
	01.01.2007	1 344	1 344	40,5 %	14,4 %
Od 2 do 4	01.01.2006	1 274	3 254	44,4 %	41,6 %
	01.01.2007	1 518	3 921	45,8 %	42,1 %
Od 5 do 10	01.01.2006	296	1 951	10,3 %	24,9 %
	01.01.2007	346	2 254	10,4 %	24,2 %
Od 11 do 20	01.01.2006	72	1 015	2,5 %	13 %
	01.01.2007	88	1 215	2,7 %	13,1 %
Od 21 do 50	01.01.2006	10	275	0,3 %	3,5 %
	01.01.2007	17	457	0,5 %	4,9 %
Od 51 do 100	01.01.2006	2	112	0,1 %	1,4 %
	01.01.2007	2	112	0,1 %	1,2 %
	<b>01.01.2006</b>	<b>2 872</b>	<b>7 825</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>
	<b>01.01.2007</b>	<b>3 315</b>	<b>9 303</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Poniższe wykresy obrazujące dane na dzień 1 stycznia 2007 r.

Tabela nr 10



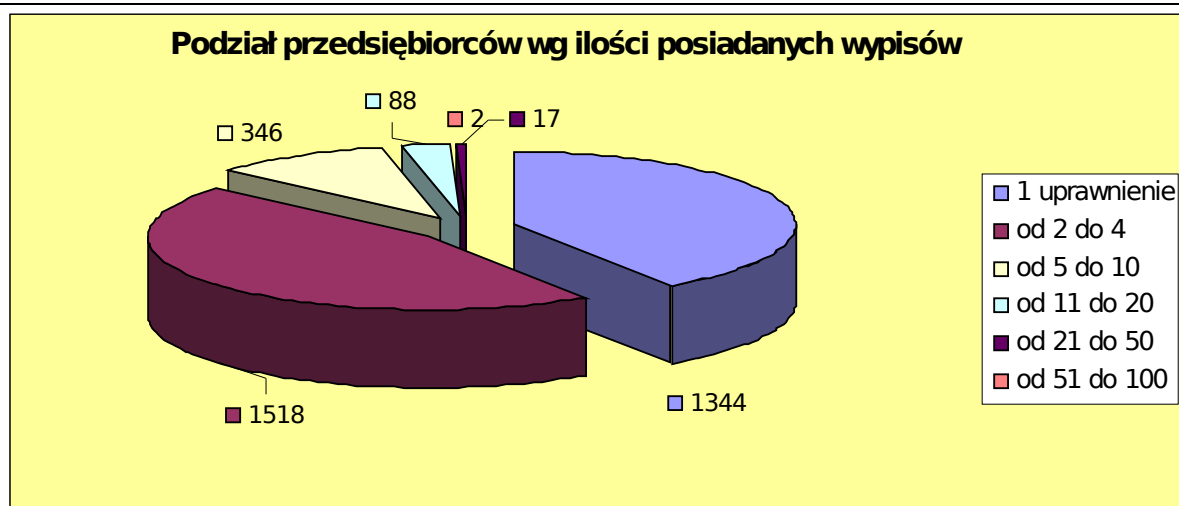
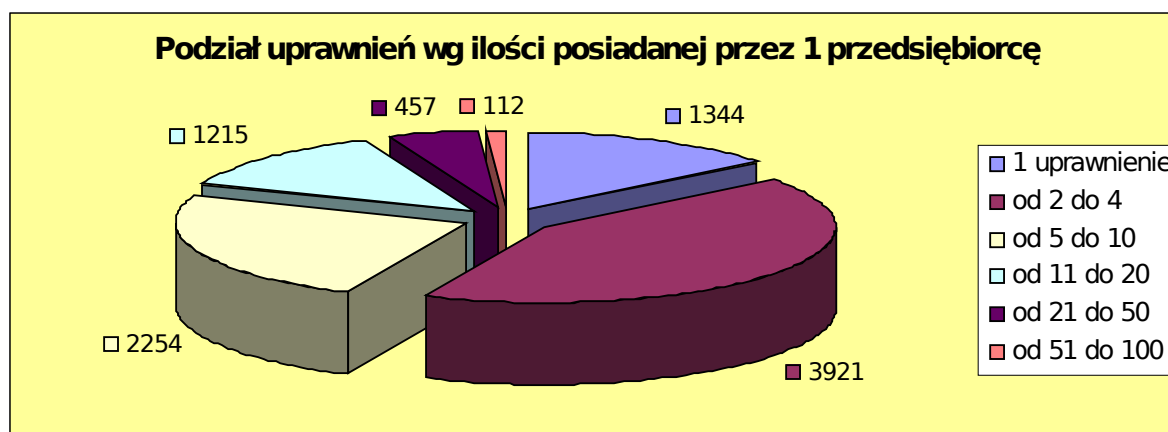


Tabela nr 11



Należy zaznaczyć, że powyższe dane wskazują ilość wpisów 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 2007 r. jest liczbą wpisów z licencji wspólnotowych oraz licencji na pojazdy osobowe do 9 osób.

---

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

Poniżej prezentowane dane ilustrują relację pomiędzy liczbą uprawnień na przewóz rzeczy oraz na przewóz osób, wg stanu na dzień 1 stycznia 2006 i 1 stycznia 2007 r.

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

Tabela nr 12

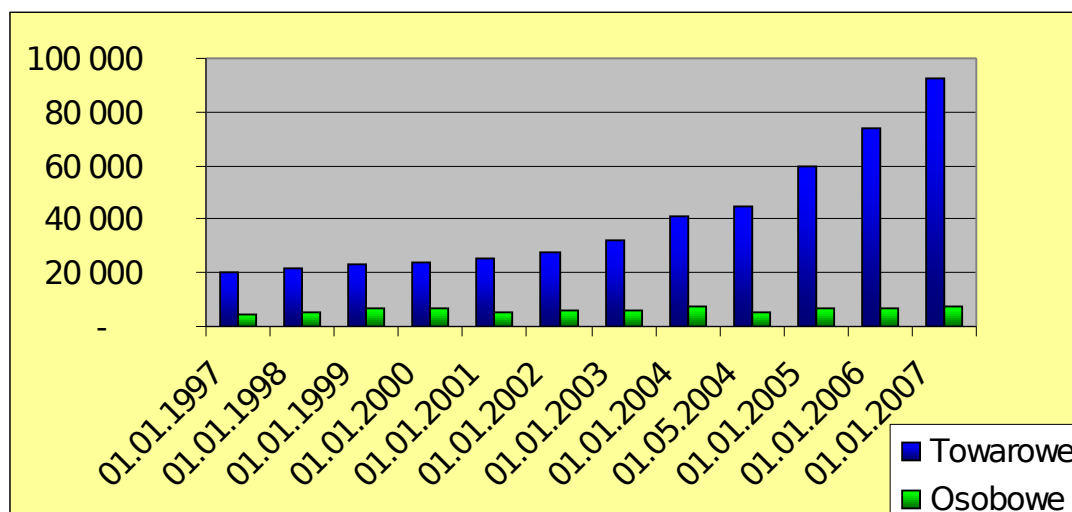


Tabela nr 13

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	- 23 %
01.01.2002	27 854	8,4 %	5 780	9,7 %
01.01.2003	31 927	14,6 %	6 337	9,6 %
01.01.2004	41 119	28,8 %	7 118	12,3 %
01.01.2005	59 706	45,2 %	6 688	- 6,04 %
01.01.2006	72 576	21,5 %	7 450	11,4 %
01.01.2007	92 616	27,6 %	9 303	24,9 %

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

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

Dane powyższe w liczbach bezwzględnych przedstawiają się następująco:

Tabela nr 14

#### **Podział wg ilości pojazdów objętych uprawnieniami**

Stan na dzień	Liczba pojazdów objętych licencjami wspólnotowymi na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba pojazdów „ekologicznych”	Udział pojazdów ekologicznych w ogólnej liczbie pojazdów (w %)
		liczbowo	w %		
01.05.2004	44 683	b.d.	b.d.	28 599	64 %
01.01.2005	59 706	15 023	25,2 %	40 608	68 %
01.01.2006	72 576	12 870	21,5 %	28 594	39,4 %
01.01.2007	92 616	20 040	31,7 %	29 262	31,6 %

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

Tabela nr 15

#### Podział wg ilości firm

Stan na dzień	Liczba przewoźników posiadających licencję wspólnotową na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu		Liczba przewoźników posiadających licencję wspólnotową na przewóz osób	Wzrost w stosunku do poprzedniego okresu	
		liczbowo	%		liczbowo	%
01.05.2004	<b>8 980</b>	8 980	-	<b>1 210</b>	1 210	-
01.01.2005	<b>11 835</b>	2 855	31,8 %	<b>1 829</b>	619	51,1 %
01.01.2006	<b>13 534</b>	2 199	18,6 %	<b>2 185</b>	356	19,5 %
01.01.2007	<b>16 288</b>	2 754	20,3 %	<b>2 530</b>	345	15,8 %

## **ZEZWOLENIA ZAGRANICZNE**

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o *transporcie drogowym* – art. 4 pkt 19, art. 25, art. 30
- 2) dwustronne umowy międzynarodowe – z krajami nie będącymi członkami Unii Europejskiej
- 3) Traktat Akcesyjny – Traktat między Królestwem Belgii, Królestwem Danii, Republiką Federalną Niemiec, Republiką Grecką, Królestwem Hiszpanii, Republiką Francuską, Irlandią, Republiką Włoską, Wielkim Księstwem Luksemburga, Królestwem Niderlandów, Republiką Austrii, Republiką Portugalską, Republiką Finlandii, Królestwem Szwecji, Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (Państwami Członkowskimi Unii Europejskiej) a Republiką Czeską, Republiką Estońską, Republiką Cypryjską, Republiką Łotewską, Republiką Litewską, Republiką Węgierską, Republiką Malty, Rzeczpospolitą Polską, Republiką Słowenii, Republiką Słowacką dotyczący przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej do Unii Europejskiej (Dz.U.U.E.L.03.236.17 z późn. zm.)
- 4) Umowa o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 17 marca 1993 r.
- 5) rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 17 marca 2006 r. w *sprawie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych* (Dz.U. z 2006 r., nr 47, poz. 344)

### 2. INFORMACJE -DYSTRYBUCJA ZEZWOLEŃ ZAGRANICZNYCH W ROKU 2006

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 19 ustawy o transporcie drogowym, zezwolenie zagraniczne jest to dokument otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej przez właściwy organ

---

Rzeczypospolitej Polskiej przekazywany przewoźnikowi drogowemu i upoważniający go do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, jednokrotnie lub wielokrotnie, do lub z terytorium państwa określonego w zezwoleniu lub tranzytem przez jego terytorium.

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

- dwustronnych między Polską a poszczególnymi krajami UE,
- w tranzycie przez terytoria krajów UE,
- między krajami UE,
- w tranzycie przez terytorium Albanii i Chorwacji.

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

Jak zostało wspomniane we wstępie, niedozwolone jest wykonywanie przez polskich przewoźników usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w innych Państwach Członkowskich (kabotaż). Do końca trzeciego roku następującego po dniu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, przewoźnicy mający swoją siedzibę w Polsce są wyłączeni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w innych Państwach Członkowskich, a przewoźnicy mający swoją siedzibę w innych Państwach Członkowskich są wyłączeni ze świadczenia usług w zakresie krajowego transportu drogowego rzeczy w Polsce. Przed końcem trzeciego roku następującego po dniu przystąpienia, Państwa Członkowskie notyfikują Komisji, czy okres ten zostanie przedłużony maksymalnie o dwa lata. W przypadku braku takiej notyfikacji, ograniczenie to nie będzie stosowane.

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

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

---

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

Liczba zezwoleń EKMT przyznanych Polsce na rok 2006 oraz warunek wykorzystania ich wyłącznie przez pojazdy spełniające normy ekologii i bezpieczeństwa minimum EURO 3 + S nie uległy zmianie. Pierwsza ocena wykorzystania tych zezwoleń została przeprowadzona przez BOTM po pierwszym trymestrze 2006 r. W wyniku oceny zostało unieważnionych 31 zezwoleń. Zezwolenia te zastąpiono zezwoleniami z numeracją rezerwową i przekazano kolejnym przewoźnikom.

W roku 2006 została utrzymana, stosowana od kilku lat, zasada ustalania limitów zezwoleń jednorazowych dla firm przewozowych określanych na podstawie liczby zezwoleń prawidłowo wykorzystanych w roku poprzednim, a wysokość limitów jest uzależniona od ilości zagwarantowanych i otrzymanych przez stronę polską zezwoleń zagranicznych.

Ponieważ zainteresowanie przewozami w relacji z Serbią i Czarnogórą, Uzbekistanem, Azerbejdżanem, Armenią, Gruzją, w roku 2005 przekroczyło możliwości zagwarantowane kontyngentową wymianą zezwoleń, w roku 2006 wprowadzone zostało wydawanie limitowane z możliwością uzyskania zezwoleń w ramach limitów dodatkowych. Powyższa zasada została utrzymana w stosunku do wszystkich zezwoleń specjalnych (do/z krajów trzecich) otrzymywanych na zasadzie wymiany od krajów spoza UE.

W 2006 roku utrzymała się mocna tendencja wzrostowa w ilości przewozów w relacji z Ukrainą i Chorwacją. Zwiększyło się także zainteresowanie przewozami do Serbii i Czarnogóry, a także do Mołdawii i Turcji (w obu wypadkach - zwłaszcza do krajów trzecich).

Należy zaznaczyć, że od 5 czerwca 2006 r. nastąpił podział Serbii i Czarnogóry na dwa odrębne państwa, w związku z czym od 2007 r. każde z tych państw będzie samodzielnie dokonywać wymiany zezwoleń ze stroną polską.

W roku 2006 wskutek prowadzonych rozmów dwustronnych uzyskano dodatkowe ilości zezwoleń w kategorii zezwoleń deficytowych.

Stan wyjściowy na rok 2006 w kategoriach zezwoleń deficytowych przedstawiał się następująco:

108.000 ogólnych zezwoleń białoruskich,

100.000 zezwoleń rosyjskich, w tym 40.000 zezwoleń do/z krajów trzecich,

18.000 ogólnych zezwoleń rumuńskich,  
6.000 ogólnych zezwoleń chorwackich, w tym 1000 sztuk zezwoleń dla pojazdów min. Euro 1,  
3.000 zezwoleń serbskoczarnogórskich, w tym 1.500 sztuk zezwoleń tranzytowych,  
80.000 ogólnych zezwoleń ukraińskich,  
1.000 zezwoleń tureckich – Turcja-kraje trzecie.

Uzyskano dodatkowo następujące zezwolenia:

17.000 ogólnych zezwoleń białoruskich - płatnych,  
23.000 zezwoleń rosyjskich ogólnych,  
5.000 ogólnych zezwoleń rumuńskich,  
3.000 zezwoleń chorwackich ekologicznych, oraz 50 szt. zezwoleń Chorwacja - kraje trzecie,  
4.000 zezwoleń serbskich, w tym 2.000 sztuk zezwoleń tranzytowych i 2.000 szt. - loco,  
26.500 ogólnych zezwoleń ukraińskich,  
500 zezwoleń Turcja-kraje trzecie.

W roku 2006 zostało wydane 402.127 szt. zezwoleń jednokrotnych,  
w tym:

122.738 ogólnych zezwoleń białoruskich,  
40.000 zezwoleń Rosja –kraje 3,  
84.679 zezwoleń Rosja ogólne,  
5.097 zezwoleń serbskoczarnogórskich,  
7.749 ogólnych zezwoleń chorwackich,  
105.398 ogólnych zezwoleń ukraińskich.



---

### **Zestawienie porównawcze dotyczące wybranych zezwoleń zagranicznych wydanych przez BOTM w pierwszym półroczu roku 2006**

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

Jednocześnie, ze względu na rozwój polskich firm transportowych, wystąpiono do większości krajów o dodatkowe zezwolenia.

Z uwagi na to, że pod koniec roku dostępne były w dużej ilości zezwolenia białoruskie płatne i inne rodzaje zezwoleń, których wymianę udało się zwiększyć, nastąpiło zliberalizowanie zasad reglamentacji tych zezwoleń.

#### ROSJA

Ze względu na coraz większą liczbę przedsiębiorców starających się o możliwość wykonywania przewozów w relacji z Rosją, czego przyczyny leżą w:

- rejestracji nowych firm - zarówno licencjonowanych, jak i wykonujących przewozy dla własnych potrzeb,
- wzroście ilości pojazdów,

konieczne było utrzymanie reglamentacji zezwoleń ogólnych i kraje trzecie także w roku 2006. Reglamentacja zezwoleń ogólnych została zliberalizowana w drugiej połowie roku, z uwagi na dodatkową wymianę zezwoleń ze stroną rosyjską.

Z uwagi na zmniejszający się z roku na rok kontyngent zezwoleń Rosja – kraje 3 należy brać pod uwagę możliwość dalszego zaostrzenia reglamentacji.

#### RUMUNIA

Ze względu na wysokość kontyngentu, zainteresowanie przedsiębiorców oraz brak odpowiedzi na wystąpienia strony polskiej, w pierwszej połowie roku 2006 nie było możliwości złagodzenia reglamentacji wprowadzonej na podstawie Informacji BOTM

---

Nr 15/2006. Zwiększenie kontyngentu w drugiej połowie roku o 5.000 szt. Pozwoliło na złagodzenie zasad reglamentacji zezwoleń ogólnych.

W związku z przystąpieniem Rumunii do Unii Europejskiej, w 2007 r. nie będzie konieczna wymiana zezwoleń ogólnych z tym krajem.

### SERBIA I CZARNOGÓRA

Zainteresowanie drogą przez Serbię i Czarnogórę do Grecji, Turcji i pozostałych krajów południowej Europy, która stała się alternatywą dla drogi tranzytowej przez Rumunię oraz wzrost wymiany towarowej między Polską i Serbią sprawiły, że już w 2005 roku kontyngent zezwoleń serbsoczarnogórskich nie zaspakajał potrzeb polskich przedsiębiorców. W celu zapewnienia ciągłości sprzedaży zezwoleń wprowadzona została ich reglamentacja. Została ona zliberalizowana w drugiej połowie roku.

### BIAŁORUŚ

Ze względu na niechęć „starych” Państw Członkowskich Unii do wykonywania przewozów do krajów Europy Wschodniej, zwiększa się nadal i tak już znaczny udział polskich przewoźników w przewozach wykonywanych w tym kierunku. Na zapotrzebowanie na te zezwolenia wpływ ma również fakt, że jest to jedna z dróg tranzytowych do Rosji (druga wiedzie przez Litwę i Łotwę). Pomimo tego, że strona białoruska wprowadziła opłaty tranzytowe i koszty przewozu przez terytorium Białorusi wzrosły, przewozy te są popularne ze względu na różnicę w cenie paliwa, co z kolei ma wpływ na zwiększenie ilości zezwoleń pobieranych przez przewoźników prowadzących przewozy na potrzeby własne. Dodatkowo, czynnikiem wpływającym na niedobór zezwoleń białoruskich jest zmniejszenie przez stronę białoruską wielkości kontyngentu – z 125.000 w 2004 r. do 108.000 w roku 2005 i 2006. Wskazać tu należy, że prowadzono dotychczas rozmowy o uzyskanie dodatkowego kontyngentu na rok 2006 okazały się bezskuteczne, udało się jedynie uzyskać obietnicę ponownego rozważenia wniosku strony polskiej o zwiększenie wymiany w roku 2006 i zagwarantowanie kontyngentu w wysokości 125.000 zezwoleń na rok 2007.

W listopadzie 2006 r. strona polska otrzymała 17 tys. zezwoleń płatnych, dostępnych w wolnej sprzedaży. Zezwolenia te nie były reglamentowane.

---

Istotne jest, że zezwolenia deficytowe są zwracane przez przewoźników jako niewykorzystane. Do dnia 2 marca 2007 r. do BOTM zostały zwrócone niewykorzystane zezwolenia:

- .... ogólne zezwolenia białoruskie,
- ... zezwolenia rosyjskie, w tym .... zezwoleń do/z krajów trzecich,
- ... ogólne zezwolenia rumuńskie,
- ... ogólne zezwolenia chorwackie,
- ... zezwolenia serbskoczarńogórskie, w tym ... sztuk zezwoleń tranzytowych,
- ... ogólne zezwolenia ukraińskie,
- ... zezwolenia Turcja-kraje trzecie.

Należy także podkreślić, że zgodnie z treścią art. 30 ust. 2b ustawy o transporcie drogowym:

*„Podziału zezwoleń zagranicznych pomiędzy przewoźnikami drogowymi (...) dokonuje komisja społeczna powołana przez ministra właściwego do spraw transportu.”*

Zgodnie z tym przepisem, Komisja ustala zasady wydawania zezwoleń jednorazowych i EKMT oraz rozdziela zezwolenia deficytowe w ramach tzw. limitów dodatkowych.

Uzgodnione z Komisją Społeczną zasady wydawania zezwoleń pozwalają, z jednej strony, zapewnić ciągłość wykonywania przewozów dla firm realizujących kontrakty na danym kierunku od wielu lat, z drugiej strony rozpocząć realizację przewozów na danym kierunku nowym przewoźnikom. Miesięczny cykl obrad Komisji pozwala na dokonywanie bieżących analiz stopnia wykorzystania zezwoleń i odpowiednie modyfikowanie kryteriów przydzielania zezwoleń z uwzględnieniem zezwoleń pobranych i zwróconych oraz z uwzględnieniem ewentualnego otrzymania dodatkowych kontyngentów, tak, aby zapewnić wydawanie zezwoleń w możliwie długim okresie roku. Naliczenie limitów na podstawie wykorzystanych zezwoleń w roku ubiegłym oraz miesięczny cykl obrad Komisji pozwala także na utrzymanie względnej ciągłości dopływu zezwoleń przez firm transportowych, a dzięki temu, że zezwolenia są dostępne przez większą część roku, ograniczone zostało zjawisko sztucznego zawyżania ceny frachtu. Jednocześnie na podstawie naliczonych corocznie limitów, firmy transportowe mają zagwarantowaną możliwość wykonania określonej liczby przewozów w danym roku. Ten system zapewnia także dostęp jak największej liczbie

---

przedsiębiorców. W innym przypadku kontyngenty zezwoleń deficytowych zostałyby wydane tym firmom, które zgłosiłyby się po niejako pierwsze.

Należy także zauważyć, że w celu wyeliminowania stronniczości Komisja na posiedzeniach, **nie rozpatruje wniosków firm indywidualnie**, tylko ustala obiektywne kryteria dotyczące zasad przydziału zezwoleń; proporcjonalnie do liczby złożonych wniosków, liczby dostępnych zezwoleń, oraz stopnia wykorzystania zezwoleń w limitach.

Należy zatem stwierdzić, że zasady podziału kontyngentów są kontynuacją ustaleń wypracowanych wspólnie ze środowiskiem przewoźników. Informacje o zasadach przyznawania limitów są corocznie ogłaszane w Informacji BOTM. Zasady rozpatrywania dodatkowych limitów (miesięcznych) są opracowywane w zależności od ilości złożonych wniosków. Lista wniosków oraz decyzji wraz z kryteriami przydziału każdorazowo publikowana jest na stronie [www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl).

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

### 1. STAN PRAWNY

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

Akty prawne wymienione w pkt 2 i 3 zostały zmienione Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej.

### 2. INFORMACJE

Do dnia przejęcia tej działalności przez BOTM, kompetencja do wydawania zezwoleń na linie regularne należała w całości bezpośrednio do Ministerstwa Infrastruktury (obecnie Ministerstwa Transportu). Od dnia 1 czerwca 2005 r. BOTM prowadzi postępowania dotyczące wydawania zezwoleń tranzytowych, od dnia 15 czerwca 2005 r. -postępowania dotyczące zezwoleń wahadłowych i na przewozy bez pasażerów, a wreszcie od dnia 28 sierpnia 2005 r. – postępowania dotyczące wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych nakraje nie będące członkami UE.

---

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 do 1 stycznia 2007 r. w BOTM zostało przyjętych 1819 wniosków o udzielenie tego typu zezwolenia, w tym 398 w 2006 r. (218 wniosków o nowe linie, 179 wniosków o dokonanie zmian i rozszerzenie).

W omawianym okresie wydrukowano zgodnie z obowiązującymi wzorami 323 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.

Na dzień 1 stycznia 2007 r. ważnych w obrocie prawnym było 909 zezwoleń na linie regularne. Na przestrzeni roku 2006 doręczone przewoźnikom zostało 218 uprawnień (w dniu 1 stycznia 2007 r. pozostało do doręczenia 43 wydrukowanych zezwoleń). Dalsze 47 wniosków o udzielenie zezwolenia znajdowało się w dniu 1 stycznia 2007 r. w trakcie realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

Statystycznie ilość składanych wniosków wynosi ok. 7 sztuk tygodniowo, co daje w miesiącu liczbę ok. 28 wniosków. Tygodniowo wydawanych jest około 4 zezwoleń, miesięcznie liczba ta wynosi około 16 sztuk.

Od dnia 1 stycznia 2006 do dnia 1 stycznia 2007 r. łączna liczba złożonych wniosków wyniosła 397 sztuk. Liczba ta obejmuje:

- 218 wniosków o udzielenie zezwolenia,
- a także wnioski o wydanie dodatkowych wypisów, o wydanie decyzji o zmianie zezwolenia, oraz wnioski o wystawienie duplikatu – łącznie 179 szt.

Ponadto złożonych zostało 120 zapytań o opinię od obcych Ministerstw Transportu, podlegających realizacji zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 684/92.

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

Do pozostałych państw liczba udzielenych zezwoleń wynosi od 1 do 6 sztuk.

Podział wniosków przyjętych od dnia 1 stycznia 2006 do dnia 1 stycznia 2007 r. według terytorium wykonywania przewozów przedstawia się następująco:

Tabela nr 16

<b>Kraj</b>	<b>Ilość wniosków</b>
AUSTRIA:	3
NIEMCY:	34
FRANCJA:	36
BELGIA:	4
SZWECJA:	1
IRLANDIA:	3
CZECHY:	-
WĘGRY:	-
NORWEGIA:	9
WŁOCHY:	52
HOLANDIA:	8
ANGLIA:	34
SZWAJCARIA:	2
GRECJA:	11
HISZPANIA:	10
LUXEMBURG:	2
LITWA:	2
ŁOTWA	-
DANIA	4
SŁOWACJA	3
<b>RAZEM:</b>	<b>218</b>

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

Po weryfikacji przez BOTM złożonego przez polskiego przedsiębiorcę wniosku wysyłany jest on do zaopiniowania do wszystkich państw, przez które przebiega podana trasa. Państwa Członkowskie obowiązują 2-miesięczny termin na zgłaszanie uwag, dotyczących

---

wniosku. Poprawność wniosku oceniana jest na podstawie i zgodnie z zasadami opisanymi w Rozporządzeniu Rady (EWG) 684/92.

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

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

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

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

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

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



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

W związku z powyższym, w omawianym okresie, w zakresie:

1) zezwoleń na przewozy tranzytowe

- przyjęte zostało 184 wnioski; w trakcie realizacji – 77 wniosków; wydanych zostało 107 zezwoleń;

2) zezwoleń na przewozy okazjonalne

- przyjęto 142 wnioski; wydano 80 zezwoleń;

3) zezwoleń na przewozy wahadłowe

- przyjęto 166 wniosków; wydano 89 zezwoleń.

Ponadto, w omawianym okresie, realizowane były także wnioski dotyczące zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych do krajów nie będących członkami Unii Europejskiej. W tym zakresie:

- przyjęte zostało 45 wniosków; w trakcie realizacji znajduje się 40 wniosków; wydanych zostało 21 zezwoleń.

## **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), uchylone z dniem 1 lutego 2006 r. przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 5 stycznia 2006 r. w sprawie wzoru zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz wypisu z tego zaświadczenia (Dz.U. z 2006 r., nr 6, poz. 41)
  - 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 zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem

## 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 podstawowej działalności gospodarczej. Aby zakwalifikować przewóz osób lub rzeczy jako przewóz na potrzeby własne, przedsiębiorca musi też spełniać pozostałe warunki – wykonywać ten przewóz niezarobkowo, pojazdami prowadzonymi przez przedsiębiorcę lub jego pracowników, a rzeczy przewożone są jego własnością lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione, zaś w przypadku przewozu osób – osoby przewożone są to pracownicy lub członkowie ich rodzin, lub są to osoby przewożone z lub do przedsiębiorstwa na potrzeby przedsiębiorcy.

Do dnia 1 maja 2004 r. BOTM prowadził rejestr pojazdów i podmiotów wykonujących przewozy do krajów, z którymi zawarte zostały umowy dwustronne, które wymagały uzyskania

---

przez przedsiębiorcę zezwoleń zagranicznych jednorazowych na przekroczenie granicy państwa-strony umowy.

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

- autobus lub autokar,
- pojazd samochodowy o d.m.c. powyżej 3,5 t.

W przypadku przewozów rzeczy na potrzeby własne wzór zaświadczenia i wypisu z zaświadczenia określony jest w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 5 stycznia 2006 r. Natomiast wzór zaświadczenia na potrzeby własne w przypadku przewozów osób określony jest w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2121/98 ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń nr 684/92/EWG i nr 12/98/WE, w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem. W związku tym, że rozporządzenie to nie przewiduje wzoru wypisu z zaświadczenia, na rzecz przedsiębiorcy wydawane są dwa równorzędne egzemplarze zaświadczenia, z których jeden powinien być przechowywany w siedzibie przedsiębiorcy, a drugi – znajdować się w pojeździe podczas wykonywania przewozu.

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.

W dniu 1 stycznia 2006 r. w zakresie przewozów na potrzeby własne ważnych w obrocie prawnym było:

- 150 zaświadczeń na przewóz osób,

- 3.213 zaświadczeń na przewóz rzeczy, którymi objętych było 6.710 pojazdów.

Natomiast w dniu 1 stycznia 2007 r. w zakresie przewozów na potrzeby własne ważnych w obrocie prawnym było:

- 230 zaświadczeń na przewóz osób,

- 4.493 zaświadczenia na przewóz rzeczy, którymi objętych było 10.316 pojazdów.

## ŚWIADECTWA KIEROWCY

### 1. STAN PRAWNY

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

### 2. INFORMACJE

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

Świadectwa ważne w obrocie prawnym w dniu 1 stycznia 2007 r. (łącznie 488 sztuk):

<b>KRAJ</b>	<b>ILOŚĆ</b>
Białoruś	203
Kazachstan	1
Rosja	10
Ukraina	84
Inne	190

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

### 1. STAN PRAWNY

- 1) ustawa z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* – rozdział 4a, art. 30 - 30a
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 września 2004 r. *w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu* (Dz.U. z 2004 r., nr 205, poz. 2098), uchylone z dniem 10 listopada 2006 r. przez Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. *w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu* (Dz.U. z 2006 r., nr 203, poz. 1502)
- 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 pojazdu,
- 2) certyfikat potwierdzający dopuszczenie do ruchu 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 spełniane przez pojazd normy emisji spalin i hałasu (EURO 2, EURO 3, EURO 4).

Od dnia 10 listopada 2006 r. zgodnie z Rozporządzeniem Ministra transportu z dnia 2 listopada 2006 r., wydawane są następujące rodzaje certyfikatów:

- 1) certyfikat potwierdzający spełnienie przez przyczepę lub naczepę odpowiednich wymogów bezpieczeństwa;
- 2) certyfikat B potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa dla pojazdu ekologicznego i bezpiecznego;
- 3) certyfikat B potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa dla pojazdu EURO 3 bezpieczny;
- 4) certyfikat B potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa dla pojazdu EURO 4 bezpieczny;
- 5) certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd odpowiednich warunków dopuszczenia do ruchu.

W obrocie prawnym w dniu 1 stycznia 2007 r. ważnych było:

Tabela 17

Euro 0 lub Euro 1	-
Euro 2	128
Euro 3	4.560
Euro 4	231
Certyfikaty S	9.980
Certyfikat naczepy	5.061

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 2006 strona Polska otrzymała 1285 sztuk zezwoleń EKMT przeznaczonych dla pojazdów spełniających normy EURO 3+S.

Tabela nr 18

**Zestawienie zezwoleń EKMT/CEMT na 2006 r. wg obszarów ważności**

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

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

- |                |                       |            |
|----------------|-----------------------|------------|
| 1) Austria     | 4) Belgia             | 7) Czechy  |
| 2) Azerbejdżan | 5) Bośnia Hercegowina | 8) Dania   |
| 3) Białoruś    | 6) Chorwacja          | 9) Estonia |



- 10) Finlandia
- 11) Francja
- 12) Gruzja
- 13) Grecja
- 14) Hiszpania
- 15) Holandia
- 16) Irlandia
- 17) Litwa
- 18) Liechtenstein
- 19) Łotwa
- 20) Macedonia
- 21) Malta
- 22) Mołdawia
- 23) Niemcy
- 24) Norwegia
- 25) Polska
- 26) Portugalia
- 27) Rumunia
- 28) Rosja
- 29) Serbia i Czarnogóra
- 30) Słowacja
- 31) Słowenia
- 32) Szwecja
- 33) Szwajcaria
- 34) Turcja
- 35) Ukraina
- 36) Węgry
- 37) Wielka Brytania
- 38) Włochy

# 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 8 sierpnia 2006 r. *w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych* (Dz. U. z 2006 r., nr 151, poz. 1089)
- 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). Rozporządzenie to obowiązywało do dnia 22.04.2006 r. W związku z wejściem w życie ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2005 r., poz. 180, nr 1497), od dnia 22 kwietnia 2006 r. obowiązuje Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 21 marca 2006 r. *w sprawie wysokości stawek prowizji od opłat pobieranych w transporcie drogowym oraz sposobu jej pobierania i rozliczania* (Dz.U. z 2006 r., nr 58, poz. 406)
- 4) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (1999/62/WE) z dnia 17 czerwca 1999 r. *w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*

## 2. INFORMACJE

W pierwszej połowie roku 2006 uległy zmianie wysokości stawek prowizji od opłat pobieranych w transporcie drogowym oraz sposobu jej pobierania i rozliczania (Rozporządzenie z dn. 21 marca 2006 r.) Zmianie uległa wysokość prowizji dla polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych, urzędów celnych, przedsiębiorstw prowadzących stacje benzynowe oraz innych jednostek prowadzących dystrybucję kart. Prowizja ta ustalona została w wysokości 8,5 % pobranej opłaty.

Najważniejsza zmiana dotyczyła zmiany obowiązującego wzoru kart opłaty drogowej. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 sierpnia 2006 r. *w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych* od 21 października 2006 r. obowiązuje nowy wzór kart opłaty. Obecnie karta składa się z dwóch części: winiety samoprzylepnej umieszczanej w sposób trwały wewnątrz pojazdu samochodowego oraz odcinka kontrolnego. Stawka opłaty nie jest już uzależniona od liczby osi pojazdu.

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

Obok wymienionych w ustawie o transporcie drogowym Izb Celnych oraz BOTM, dystrybucję kart opłaty prowadzi również Poczta Polska jako Spółka nadzorowana przez Skarb Państwa po zawarciu porozumienia z Ministrem Transportu oraz stowarzyszenia przewoźników drogowych o zasięgu ogólnokrajowym i indywidualni dystrybutorzy, którzy wykonują tę funkcję na zasadzie dobrowolności po zawarciu porozumienia z BOTM. Zawarcie tego porozumienia jest warunkiem koniecznym dla prowadzenia działalności w zakresie dystrybucji kart. Dystrybucję prowadzi także Inspekcja Transportu Drogowego.

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

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

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

BOTM zawiera również porozumienia z podmiotami zagranicznymi, które zgłaszają zainteresowanie dystrybucją kart opłaty drogowej.

BOTM współpracuje z siecią dystrybucji kart opłaty stworzoną przez:

- Poczta Polska,
- Izby Celne,
- Stowarzyszenia,
- Inspekcję Transportu Drogowego,
- krajowych i zagranicznych 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 19*

<b>DATA</b>	<b>ILOŚĆ POROZUMIEŃ</b>
01.01.2003	8
01.01.2004	48

01.01.2005	127
01.01.2006	157
01.01.2007	241

Tabela nr 20

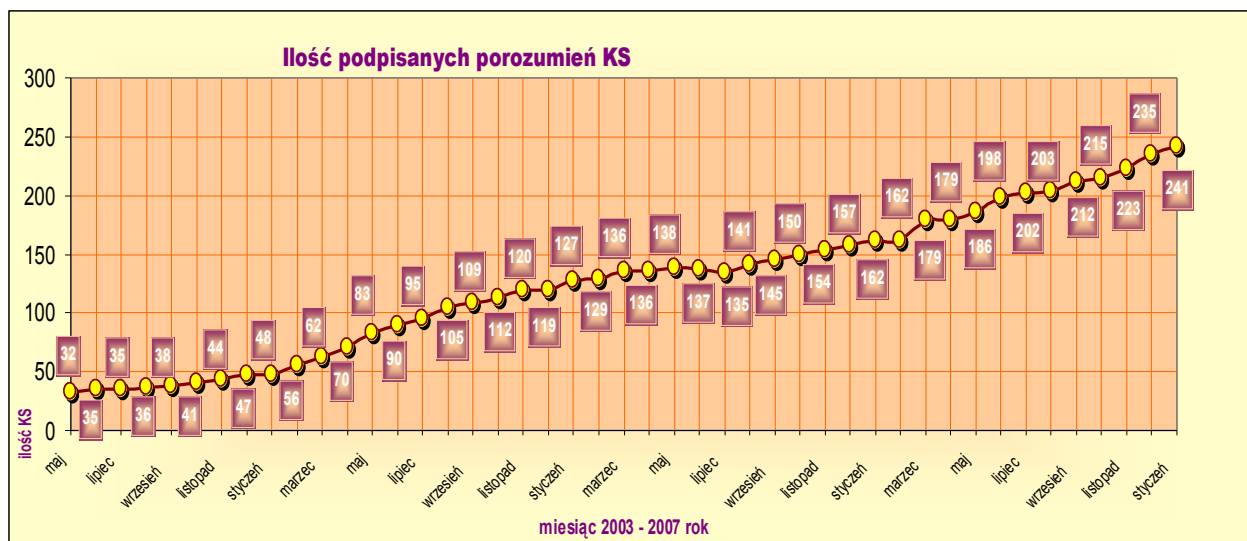
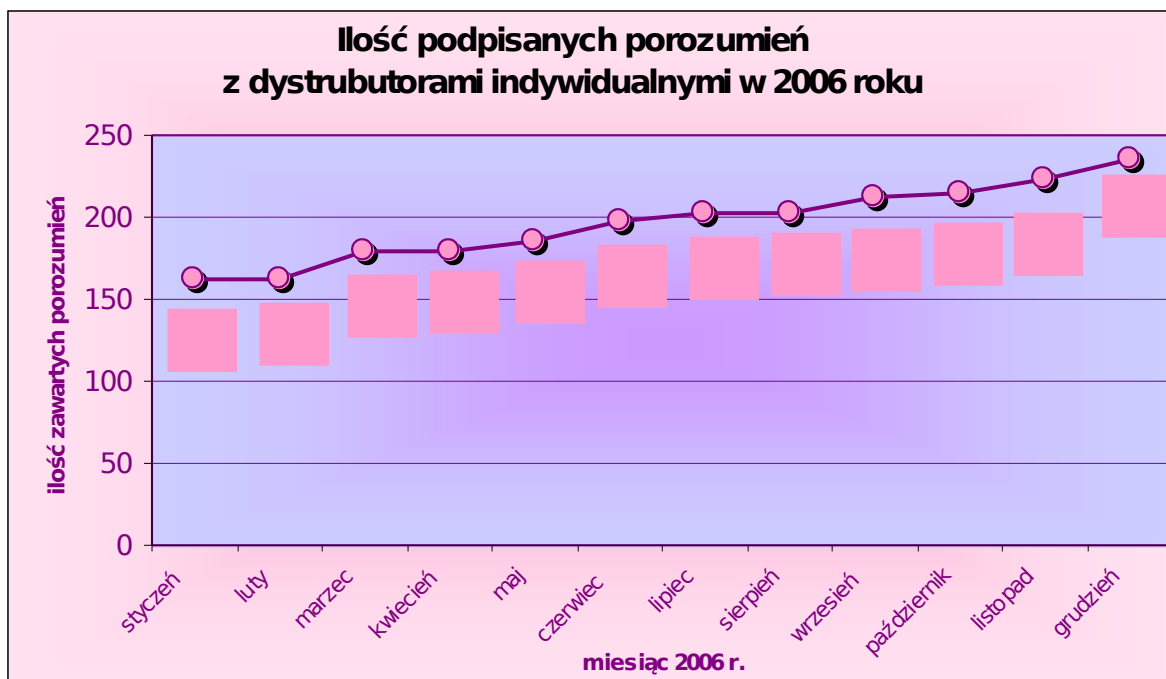


Tabela 21



Na dzień 1 stycznia 2007 r. dystrybucją kart opłaty drogowej zajmowało się łącznie ok. 3,5 tys. punktów dystrybucji kart opłaty na terenie Polski, jak też na terenie innych państw, takich jak: Litwa, Słowacja, Czechy, Niemcy.

Wartość sprzedanych kart opłaty w 2006 roku wyniosła 532,5 mln zł.

Tabela nr 22

