

Rozdział I. Zasady prowadzenia działalności transportowej i podstawowe definicje

1. Podstawy prawne

Do 3.12.2011 r. zasady prowadzenia działalności transportowej nie były jednolicie uregulowane w skali UE, gdyż nie obowiązywały w tym zakresie rozporządzenia unijne stosowane bezpośrednio w państwach członkowskich. Aby jednak ujednoczyć rynek transportowy i zbliżyć konkurencyjność firm z tego sektora poszczególnych państw, UE zdecydowała się na wydanie 3 rozporządzeń regulujących te zagadnienia, zwanych łącznie **unijnym pakietem drogowym**. Są to:

- 1) rozporządzenie Nr 1071/2009,
- 2) rozporządzenie Nr 1072/2009 oraz
- 3) rozporządzenie Nr 1073/2009.

Rozporządzenia unijne nie regulują wyczerpująco wszystkich kwestii, pozostawiając szczegóły państwom członkowskim (np. definicje bazy eksploatacyjnej). W Polsce odpowiednia nowelizacja TransDrogU została wprowadzona dopiero 15.8.2013 r., czyli z dużym opóźnieniem w stosunku do daty wejścia w życie unijnych rozporządzeń.

2. Unijne zasady prowadzenia działalności transportowej

Rozporządzenie Nr 1071/2009 określa **zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i jego wykonywania**. Ma ono zastosowanie zarówno do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika, jak i dopiero aspirujących do niego.

Ważne

Zawód przewoźnika drogowego to działalność każdego przedsiębiorcy wykonującego w celach zarobkowych przewóz rzeczy lub osób (pojazdami przystosowanymi do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą). Pojęcie to nie odnosi się zatem tylko do osób fizycznych.

Regulacje rozporządzenia Nr 1071/2009 **nie mają jednak zastosowania do przedsiębiorców wykonujących przewozy pojazdami o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony**, czy usługi transportu osób wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje drogowego transportu osób (np. firmy budowlane mające własne autobusy do przewozu pracowników, urzędy posiadające samochody do ich obsługi).

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia Nr 1071/2009 przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego **musi spełniać następujące wymogi:**

- 1) posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich,
- 2) cieszyć się dobrą reputacją,
- 3) posiadać odpowiednią zdolność finansową,
- 4) posiadać wymagane kompetencje zawodowe.

Dla spełnienia wymogu posiadania siedziby konieczne jest, aby znajdowała się ona w **tym samym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi się główną działalność i przechowuje dokumenty księgowo, akta pracownicze i dokumentację czasu pracy** (art. 5 rozporządzenia Nr 1071/2009). Dodatkowo, w momencie wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika, **przedsiębiorca powinien posiadać 1 zarejestrowany pojazd**, którego może być właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. najmu lub leasingu. Ostatnim – trzecim – warunkiem jest **posiadanie bazy eksploatacyjnej w tym samym państwie**.

Niestety, to pojęcie nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu unijnym i pozostawiono je poszczególnym ustawodawstwom krajowym.

Warunek dobrej reputacji (art. 6 rozporządzenia Nr 1071/2009) – dotyczący zarówno przedsiębiorcy transportowego, jak i zarządzającego transportem (zob. rozdział I pkt 4) – jest natomiast spełniony, gdy **reputacji nie podważają żadne poważne zarzuty**: wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia przepisów krajowych z zakresu prawa handlowego, upadłościowego, o ruchu drogowym czy też dotyczące płac i warunków zatrudnienia, odpowiedzialności zawodowej lub handlu ludźmi i narkotykami. Drugim warunkiem jest **brak skazania za poważne przestępstwo oraz sankcji za poważne naruszenia przepisów wspólnotowych**, dotyczących np.: kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych kierowców, czasu prowadzenia i odpoczynków kierowców, praw jazdy, bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych.

W załączniku Nr 4 do rozporządzenia Nr 1071/2009 zdefiniowano, co rozumie się przez najpoważniejsze naruszenia. Będą to np.: przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę nieposiadającego licencji wspólnotowej; w zakresie czasu pracy przekroczenie maksymalnych 6- lub 14-dniowych okresów prowadzenia pojazdu o min. 25% lub przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o min. 50% maksymalnego czasu prowadzenia bez przerwy (4,5 godziny).

W zakresie utraty dobrej reputacji ma być przeprowadzane odpowiednie postępowanie administracyjne, obejmujące w razie konieczności kontrolę w lokalach przedsiębiorstwa. W ramach takiego postępowania ustala się, czy utrata dobrej reputacji nie stanowiłaby nieproporcjonalnej reakcji. W takim przypadku możliwa jest **decyzja o nienaruszeniu dobrej reputacji, która wymaga uzasadnienia i wpisania do krajowego rejestru**. W powyższym zakresie obowiązuje więc duża uznaniowość.

Trzecim warunkiem jest **posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej** (art. 7 rozporządzenia Nr 1071/2009), która musi być **potwierdzona w rocznym sprawozdaniu finansowym** lub – w drodze wyjątku – w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej. Zabezpieczenie finansowe wynosi 9000 euro – gdy wykorzystywany jest tylko 1 pojazd – i 5000 euro na każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd. Kwoty nie ulegają zatem zmianie w stosunku do dotychczasowych warunków, ale bardziej rygorystyczne będą warunki ich udokumentowania.

Ostatnim warunkiem jest **wymóg posiadania kompetencji zawodowych**, które muszą zostać zweryfikowane w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego i ewentualnego egzaminu ustnego. Poświadczeniem zdobycia kompetencji jest **certyfikat kompetencji zawodowych**, a wymagania niezbędne do zdania egzaminów zostały ogólnie określone w załączniku Nr 1 do rozporządzenia Nr 1071/2009.

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca otrzymuje na podstawie wniosku, w ciągu 3 miesięcy, o ile spełnia wszystkie wyżej wymienione wymogi. Każde państwo ma prowadzić elektroniczny rejestr podmiotów, które otrzymały takie zezwolenie, i kontrolować je w zakresie spełniania wymogów określonych w rozporządzeniu Nr 1071/2009.

Certyfikaty kompetencji zawodowych, wydane przed 4.12.2011 r., zachowują moc i są równoważne z certyfikatami wydawanymi na podstawie rozporządzenia Nr 1071/2009. Natomiast przedsiębiorcy, którzy przed 4.12.2011 r. posiadali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, powinni dostosować swoją działalność do postanowień rozporządzenia.

Kolejne 2 unijne rozporządzenia określają **dostęp do międzynarodowego rynku drogowych przewozów towarowych** (rozporządzenie Nr 1072/2009) oraz **międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych** (rozporządzenie Nr 1073/2009). Obydwa rozporządzenia zawierają definicję głównych pojęć, np. przewozu międzynarodowego, przewozu kabotażowego oraz poważnego naruszenia wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego. Podstawą do prowadzenia przewozów międzynarodowych w obydwu przypadkach jest **licencja wspólnotowa**, wydawana przez poszczególne państwa UE. Licencje wspólnotowe mają być wydawane na 10 lat, ale dotychczasowe licencje zachowano w mocy do dnia wygaśnięcia ich ważności. Oryginał licencji ma przechowywać przewoźnik, ale ponadto otrzyma on taką liczbę wypisów z licencji, ile pojazdów jest wykorzystywanych do międzynarodowego przewozu. W załącznikach do obydwu rozporządzeń określono wzory licencji wspólnotowej i zabezpieczeń, jakie musi ona posiadać. Rozporządzenia **zabraniają także przenoszenia licencji na osoby trzecie**.

W zakresie przewozów autokarowych i autobusowych z rozporządzenia Nr 1073/2009 wynika, że dotyczy ono **zarówno przewoźników zarobkowych, jak i wykonujących przewozy na potrzeby własne** (o ile przewozy są wykonywane pojazdami przeznaczonymi dla więcej niż 9 osób, licząc łącznie z kierowcą). Rozporządzenie gwarantuje **swobodę świadczenia usług zarówno w przewozach zarobkowych, jak i na potrzeby własne**. Z jego przepisów wynika jednak, że usługi regularne, świadczone przez przewoźników, wymagają **uzyskania zezwolenia** (art. 5 rozporządzenia Nr 1073/2009). Bez zezwolenia mogą być świadczone szczególne usługi regularne, usługi okazjonalne i puste przewozy powiązane z którąś z ww. usług. **Szczególne usługi regularne** to przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania lub uczniów i studentów do/z instytucji edukacyjnej. **Usługa okazjonalna** charakteryzuje się natomiast tym, że jest to przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika. Usługi okazjonalne są wykonywane na podstawie formularza przejazdu wypełnianego przed każdym przewozem, który powinien zawierać minimalnie dane: o rodzaju usługi, o głównej trasie przejazdu oraz o przewoźnikach uczestniczących w świadczeniu usługi. Książki formularzy jazdy są dostarczane przez odpowiednie organy państw członkowskich.

W zakresie przewozów rzeczy przewidziano wiele takich, których **wykonywanie nie wymaga posiadania licencji wspólnotowej**, a będą to przewozy:

- 1) przesyłek pocztowych jako usługi powszechne,
- 2) pojazdów uszkodzonych lub zepsutych,
- 3) rzeczy pojazdami silnikowymi o dmc do 3,5 tony,
- 4) rzeczy, wykonywane na potrzeby własne przedsiębiorstwa (w art. 1 ust. 5 rozporządzenia Nr 1072/2009 uregulowano szczegółowo cechy, jakie musi spełniać taki przewóz),
- 5) produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów – niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie klęsk żywiołowych.

Ponadto uregulowano szerzej problematykę przewozów kabotażowych, a także posiadania świadectw kierowców przez osoby będące obywatelami państw spoza UE.

Ważne

Po 4.12.2011 r. nie uległy i nie ulegną zmianie zasady wykonywania przewozów na potrzeby własne, uregulowane w art. 33 TransDrogU. Oznacza to więc, że przewozy takie mogą być wykonywane w dalszym ciągu po uzyskaniu zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej.

3. Zmiany w przepisach polskich od 15.8.2013 r.

Od 15.8.2013 r. z ponad półtorarocznym opóźnieniem udało się wdrożyć w Polsce tzw. **unijny pakiet drogowy**. Zmiany wprowadzono ZmTransDrogU13.

Podstawowa zmiana to wprowadzenie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (art. 5 TransDrogU), które są udzielane na czas nieoznaczony przedsiębiorcom:

- 1) którzy spełniają wyżej opisane wymagania określone w rozporządzeniu Nr 1071/2009,
- 2) jeżeli w stosunku do zatrudnionych przez przedsiębiorcę kierowców, a także innych osób przez niego niezatrudnionych, ale wykonujących osobiście przewozy na jego rzecz nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Ważne

Od 15.8.2013 r. funkcjonują 3 różne dokumenty uprawniające do wykonywania działalności transportowej:

- 1) zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,
- 2) licencje (w tym oddzielne na pośrednictwo przy przewozie rzeczy),
- 3) licencje wspólnotowe.

Dotychczasowe licencje na wykonywanie krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego wydane na podstawie starych przepisów zachowują ważność do czasu upływu terminu ich ważności lub wydania odpowiednio zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, lub licencji wspólnotowej (art. 5 ZmTransDrogU13).

Ważne

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika uprawnia do wykonywania krajowego transportu drogowego, z wyjątkiem przewozów samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu 8–9 osób łącznie z kierowcą oraz taksówkami, w których będzie konieczne uzyskanie licencji (art. 5b TransDrogU). Licencja wspólnotowa uprawnia do wykonywania przewozów międzynarodowych, ale żeby ją uzyskać, należy najpierw zdobyć zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Organ wydający takie zezwolenie jest zależny od **zakresu terytorialnego wykonywanego transportu**. Zasadniczo organem uprawnionym jest starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej zgodnie z art. 5 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009. Jednak w przypadku, gdy przedsiębiorca ma zamiar ubiegać się o licencję wspólnotową, nie musi występować do starosty o zezwolenie, tylko może wystąpić od razu do GITD.

Wniosek o wydanie zezwolenia składa się na piśmie lub w postaci dokumentu elektronicznego, a jego szczegółową treść reguluje art. 7a TransDrogU.

Do wniosku należy dołączyć:

- 1) oświadczenie osoby zarządzającej transportem o różnej treści w zależności od tego, czy właściciel firmy będzie osobą zarządzającą czy będzie to inna osoba,
- 2) kopię certyfikatu kompetencji zawodowych osoby zarządzającej transportem,
- 3) dokumenty potwierdzające posiadanie zdolności finansowej,
- 4) oświadczenie o dysponowaniu bazą eksploatacyjną,
- 5) oświadczenie o zamiarze zatrudniania kierowców lub współpracy z osobami niezatrudnianymi na podstawie umów o pracę, lecz wykonującymi osobiście przewozy

na rzecz przedsiębiorcy, w stosunku do których nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy,

- 6) dowód uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia i wypisów z niego,
- 7) informację z KRK lub oświadczenia o niekaralności w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia Nr 1071/2009 osób prowadzących firmę oraz zarządzającego transportem.

Dopiero po uzyskaniu zezwolenia przedsiębiorca przedkłada do organu go wydającego wykaz pojazdów zawierający odpowiednie dane (marka i typ, rodzaj/przeznaczenie, nr rejestracyjny, nr VIN, rodzaj tytułu prawnego do dysponowania pojazdem).

Nowelizacją doprecyzowano zasady dokumentowania zdolności finansowej na potrzeby uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Z dokumentacji finansowej ma wynikać, że przedsiębiorca posiada kapitał i rezerwy w wysokości 9000 euro na pierwszy pojazd i 5000 euro na każdy kolejny pojazd. Zasadą jest udokumentowanie zdolności finansowej za pomocą rocznych sprawozdań finansowych, poświadczonych przez audytora (biegłego rewidenta) lub inną upoważnioną osobę (członka zarządu spółki prawa handlowego lub innej osoby prawnej, wspólnika spółki jawnej, komplementariusza spółki komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, przedsiębiorcę będącego osobą fizyczną). Ustawa nie rozstrzyga jednak wyraźnie, kiedy powinno nastąpić poświadczenie przez jaki podmiot.

Jeśli przedsiębiorca nie ma obowiązku, zgodnie z przepisami Rachunku sporządzać rocznego sprawozdania finansowego, to może udokumentować swoją zdolność finansową za pomocą **gwarancji bankowej lub polisy ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej z gwarancją ubezpieczyciela**. Z dokumentów tych powinno wynikać, że w każdej chwili będzie możliwe spełnienie zobowiązań finansowych do wysokości sum, na jakie one opiewają.

Odnosząc się do wymogu dobrej reputacji, ZmTransDrogU13 określiła przypadki, gdy nie jest on lub przestał być spełniony, do których należą (art. 7d TransDrogU):

- 1) prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia Nr 1071/2006,
- 2) orzeczenie co najmniej 2 wykonalnych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku Nr IV do rozporządzenia Nr 1071/2009 (zamieszczone na płycie CD),
- 3) orzeczenie co najmniej 2 prawomocnych kar grzywny za naruszenie określone w załączniku Nr IV do rozporządzenia Nr 1071/2009.

Poza spełnieniem którejś z powyższych przesłanek konieczna jest jednak w powyższym zakresie **decyzja organu wydającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego**, w której uzna on, że utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone ww. sankcje. Decyzja powyższa będzie wydawana po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, którego skutkiem musi być decyzja uznająca, że albo dobra reputacja pozostaje nienaruszona, albo utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone na taką osobę sankcje.

Stwierdzenie nienaruszenia dobrej reputacji jest możliwe, gdy (art. 7d ust. 4 TransDrogU):

- 1) liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych,
- 2) istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie w szczególności, gdy podjęto już działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń w przyszłości,
- 3) istnieje interes społeczny kontynuacji działalności przez przedsiębiorcę (szczególnie gdy cofnięcie zezwolenia spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie albo w poważny sposób utrudniło zaspokajanie potrzeb ludności w zakresie publicznego transportu zbiorowego).

Utrata dobrej reputacji potwierdzona decyzją oznacza dla zarządzającego transportem **obowiązek zwrotu certyfikatu kompetencji zawodowych**, a za niewykonanie tego obowiązku grozi kara w wysokości 500 zł. Przewidziano również środki rehabilitujące, do których należą zatarcie skazania za przestępstwa lub wykroczenia oraz uznanie za niebyłe nałożonych sankcji administracyjnych (art. 7e TransDrogU).

4. Podstawowe definicje

Baza eksploatacyjna – miejsce wyposażone w odpowiedni sprzęt techniczny i urządzenia techniczne umożliwiające prowadzenie działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład której wchodzi co najmniej 1 z następujących elementów:

- 1) miejsce postojowe,
- 2) miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków,
- 3) miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów.

Certyfikat kompetencji zawodowych – dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy, niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzają jedynie zdobycie kwalifikacji wstępnej lub ukończenie szkolenia okresowego i są niezbędne do zatrudnienia na stanowisku kierowcy, ale nie umożliwiają prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu).

Czas pracy kierowcy – czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzenie pojazdu,
- 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem,
- 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym,
- 4) czynności spedycyjne,
- 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep,
- 6) utrzymanie pojazdu w czystości,
- 7) niezbędne formalności administracyjne,
- 8) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy.

Czas prowadzenia pojazdu – czas trwania czynności prowadzenia pojazdu (kierowania nim) zarejestrowany przez tachograf (analogowy bądź cyfrowy) lub ręcznie.

Dopuszczalna masa całkowita (dmc) – maksymalna (określona warunkami technicznymi) dopuszczalna masa robocza pojazdu z pełnym ładunkiem.

Karta chipowa – karta do tachografu cyfrowego, która jest elektronicznym urządzeniem identyfikującym podmiot wydający kartę oraz posiadacza lub użytkownika karty. Istnieją 4 rodzaje kart:

- 1) karta kierowcy,
- 2) karta przedsiębiorstwa,
- 3) karta warsztatowa,
- 4) karta kontrolna.

Krajowy transport drogowy – działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, zarejestrowanymi w kraju, gdy miejsce rozpoczęcia i zakończenia podróży oraz droga przejazdu znajdują się na terytorium RP.

Licencja – decyzja administracyjna uprawniająca do podjęcia i wykonywania krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób: samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub taksówką. Jest udzielana na czas oznaczony od 2 do 50 lat.

Licencja wspólnotowa – dokument uprawniający do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub międzynarodowych przewozów autokarowych i autobusowych. Licencji wspólnotowej udziela się, jeśli przedsiębiorca posiada zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Posiadanie wydanych przed 4.12.2011 r. licencji na transport międzynarodowy jest równoważne z posiadaniem licencji wspólnotowej.

Międzynarodowy transport drogowy – działalność gospodarcza w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, przy czym jazda między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy RP.

Pojazd – pojazd silnikowy, a także: ciągnik z przyczepą lub naczepą (albo zespół tych pojazdów). Rozporządzenie Nr 1072/2009 w definicji pojazdu uwzględnia ponadto jego zarejestrowanie w państwie członkowskim.

Podróż służbowa – każde zadanie służbowe kierowcy polegające na wykonaniu na polecenie pracodawcy przewozu drogowego poza miejscowość, w której pracodawca ma swoją siedzibę lub inne miejsce prowadzenia działalności (w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały).

Przedsiębiorstwo transportowe – osoba fizyczna, osoba prawna, grupa (związek) osób nieposiadająca osobowości prawnej – **niezależnie od tego, czy działają zarobkowo** – oraz jednostka państwowa, niezależnie od tego czy posiada osobowość prawną, jeśli zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe.

Przewoźnik drogowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Przewóz drogowy – każda podróż odbywana w całości lub w części po drogach publicznych przez pojazd używany do przewozu osób lub rzeczy, z ładunkiem lub bez (na pojęcie przewozu drogowego w TransDrogU składa się zarówno transport drogowy, jak i przewozy na potrzeby własne).

Przewóz na potrzeby własne (niezarobkowy przewóz drogowy) – każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami (towarem) lub bez, przeznaczonego do nieodpłatnego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie poniższe warunki:

- 1) pojazdy są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- 2) przedsiębiorca ma tytuł prawny do dysponowania pojazdem,
- 3) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorcy (zostały kupione, sprzedane, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone, naprawione) albo celem przewozu jest transport osób lub rzeczy z/do przedsiębiorstwa na własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- 4) nie jest to przewóz w ramach działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych.

Ustawa o transporcie drogowym dzieli niezarobkowe przewozy drogowe na krajowe (wykonywane tylko na terytorium RP) i zagraniczne (wykonywane z przekroczeniem granicy RP).

Przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w prawie przewozowym (rozkład jazdy podany przez przewoźnika do wiadomości publicznej przez ogłoszenie na przystankach, wsiadanie i wysiadanie pasażerów wyłącznie na określonych w rozkładzie jazdy przystankach, należność za przejazd zgodnie z podanym do publicznej wiadomości cennikiem).

Przewóz kabotażowy – krajowy, zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim, zgodnie z rozporządzeniem Nr 1072/2009 lub rozporządzeniem Nr 1073/2009. W przewozach osób to także zbieranie i dowożenie pasażerów w tym samym państwie członkowskim w ramach międzynarodowej usługi regularnej, pod warunkiem że nie jest to głównym celem świadczonej usługi.

Transport drogowy – to:

- 1) krajowy transport drogowy,
- 2) międzynarodowy transport drogowy,
- 3) działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy oraz
- 4) każdy przejazd drogowy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do prowadzonej działalności, niespełniający warunków przewozu na potrzeby własne.

Tachograf analogowy (urządzenie rejestrujące) – przyrząd przeznaczony do instalowania w pojazdach drogowych w celu wskazywania i automatycznego lub półautomatycznego rejestrowania szczegółowych danych dotyczących ruchu tych pojazdów oraz określonych okresów pracy ich kierowców.

Tachograf cyfrowy – cyfrowe urządzenie składające się z czujnika ruchu, przyrządu rejestrującego, kabli elektrycznych, czytnika (czytników) kart oraz drukarki (zintegrowanej lub oddzielnej), rejestrujące okresy aktywności kierowcy (kierowców), prędkość oraz przebytą drogę.

Wykresówka – wkładana do urządzenia rejestrującego – tachografu analogowego – karta przeznaczona do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenie znakujące zapisuje w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji.

Zarządzający transportem – osoba fizyczna, mająca miejsce zamieszkania w UE, zatrudniona przez przedsiębiorcę (pracownik, dyrektor, właściciel, udziałowiec, zarządzający na podstawie kontraktu cywilnoprawnego), która w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi. Musi posiadać certyfikat kompetencji zawodowych oraz dobrą reputację. Osoba zarządzająca transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż 4 przedsiębiorstw, realizowanymi przy łącznej flocie do 50 pojazdów. Zarządzający transportem ponosi odpowiedzialność za naruszenia przepisów transportowych, zgodnie z załącznikiem Nr 2 do TransDrogU.

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – decyzja administracyjna wydana przez GITD lub starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorcy, zgodnie z art. 5 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009, uprawniająca przedsiębiorcę do wykonywania krajowego transportu drogowego i umożliwiająca staranie się o wydanie licencji wspólnotowej.

Rozdział II. Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców

1. Ustawa o transporcie drogowym

Zatrudnianie kierowców wiąże się z koniecznością znajomości wielu przepisów dotyczących tej grupy zawodowej. **Podstawowym aktem prawnym** jest TransDrogU, z której wynikają zasady podejmowania i wykonywania:

- 1) krajowego oraz międzynarodowego transportu drogowego (osób i rzeczy), a także
- 2) niezarobkowych przewozów na potrzeby własne.

Od 4.12.2011 r. część uwarunkowań odnoszących się do prowadzenia działalności transportowej została uregulowana w sposób jednolity w skali UE w unijnym pakiecie drogowym, na który składają się 3 unijne rozporządzenia: Nr 1071/2009, Nr 1072/2009 oraz Nr 1073/2009. Regulacje wynikające z ich przepisów wprowadzono do polskiej ustawy o transporcie drogowym z dużym opóźnieniem, gdyż dopiero od 15.8.2013 r. (zob. Rozdział I).

W zakresie uwarunkowań prawnych dotyczących kierowców w TransDrogU zostały określone:

- 1) warunki, jakie musi spełniać osoba zatrudniana na stanowisku kierowcy,
- 2) zasady przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych, a także
- 3) sposób nabywania kwalifikacji wstępnych i prowadzenia szkoleń okresowych (zob. Rozdział III).

2. Czas prowadzenia pojazdu

Regulacje dotyczące czasu prowadzenia pojazdu mają zastosowanie **do każdego przewozu wykonywanego pojazdem:**

- 1) o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 tony lub
- 2) przystosowanym do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą, bez względu na podstawę zatrudnienia kierowcy.