

Czas pracy kierowców. Procedury, rozliczenia, wzory

Wydanie 6.

Przejdź do produktu na **ksiegarnia.beck.pl**

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 ujednolicić 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.

Kolejne zmiany w zasadach prowadzenia działalności transportowej wprowadził tzw. pakiet mobilności, na który składa się szereg aktów prawnych z 2020 r., do których zaliczamy:

- 1) rozporządzenie Nr 2020/1054 zmieniające przepisy dotyczące czasu pracy kierowców oraz tachografów;
- 2) rozporządzenie Nr 2020/1055 zmieniające przepisy dotyczące zasad prowadzenia działalności transportowej;
- 3) rozporządzenie Nr 2020/1056 w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu drogowego;
- 4) dyrektywę Nr 2020/1057, dotyczącą zasad delegowania kierowców, która zostanie opisana odrębnie w rozdziałach dotyczących rozliczania wynagrodzeń kierowców.

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).

Od 21.2.2022 r. na podstawie art. 1 rozporządzenia Nr 2020/1055 zmieniono zakres powyższego wyłączenia i obecnie – zgodnie z art. 1 rozporządzenia Nr 1071/2009 przepisów tych nie stosuje się do:

- 1) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dmc **nieprzekraczającej 3,5 tony, wykonujących wyłącznie przewozy krajowe** w państwie członkowskim siedziby danego przedsiębiorcy;
- 2) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dmc **nie przekracza 2,5 tony**;
- 3) przedsiębiorców wykonujących usługi przewozów drogowych osób **wyłącznie w celach niezarobkowych lub których główna działalność nie obejmuje przewozów drogowych osób**. Za przewozy wykonywane wyłącznie w celach niezarobkowych uznaje się przewozy drogowe inne niż przewóz zarobkowy lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową;
- 4) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego **wyłącznie pojazdami silnikowymi, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h**.

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 początkowo konieczne było tylko, aby znajdowała się ona w **tym samym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzi się główną działalność i przechowuje dokumenty księgowe, 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 mógł być właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. najmu lub leasingu. Ostatnim – trzecim – warunkiem było **posiadanie bazy eksploatacyjnej w tym samym państwie**.

Znaczne uszczegółowienie powyższego przepisu nastąpiło od 21.2.2022 r. wraz ze zmianą art. 5 rozporządzenia Nr 1071/2009, gdyż wprowadzono wiele warunków niezbędnych do uznania, że przedsiębiorca spełnia wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w danym państwie członkowskim. Będą to:

- 1) **posiadanie lokali**, w których przedsiębiorca ma dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności – w formie elektronicznej lub w dowolnej innej formie – w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz do wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, w celu weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę warunków przewidzianych w rozporządzeniu Nr 1071/2009;
- 2) organizowanie przewozów flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje przedsiębiorca i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, **wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu 8 tygodni** od jego opuszczenia (powyższe ma umożliwić powrót do domu wraz z pojazdem pod koniec drugiego 4-tygodniowego cyklu pracy);
- 3) zarejestrowanie w rejestrze spółek handlowych tego państwa członkowskiego lub w innym rejestrze tego rodzaju, gdy wymaga tego prawo krajowe;
- 4) podleganie podatkowi od dochodów oraz – gdy wymaga tego prawo krajowe – posiadanie ważnego numeru identyfikacyjnego do celów podatku od wartości dodanej (w Polsce NIP);
- 5) gdy zezwolenie zostanie wydane – **dysponowanie co najmniej jednym pojazdem**, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, niezależnie od tego, czy przedsiębiorca jest właścicielem tego pojazdu czy użytkownikiem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;
- 6) **prowadzenie działań administracyjnych i handlowych w sposób rzeczywisty i ciągły** przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalach, o których mowa w pkt 1, znajdujących się w tym państwie członkowskim oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzanie przewozami z wykorzystaniem pojazdów, o któ-

rych mowa w pkt 7, przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

- 7) dysponowanie na bieżąco i w sposób regularny liczbą pojazdów spełniających warunki określone w pkt 5 i kierowcami umiejscowionymi zazwyczaj w bazie eksploatacyjnej w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów.

Ważne

Najważniejszą zmianą jest wymóg powrotu pojazdu co 8 tygodni do bazy w państwie członkowskim siedziby pracownika. Z pewnością spowoduje to zmiany na rynku transportowym, gdyż w części firm takie powroty nigdy nie następowały, ponieważ pojazdy stacjonowały za granicą. Ten wymóg znacząco podniesie więc koszty prowadzonej działalności transportowej lub spowoduje likwidację części firm transportowych. Formalnie jego celem było wyeliminowanie tzw. firm przykrywek, tylko zarejestrowanych w danym państwie członkowskim. Do czasu wprowadzenia tachografów nowej generacji, rejestrujących przekroczenia granic automatycznie, należy udokumentować powrót do bazy co 8 tygodni na potrzeby ewentualnych kontroli ITD w przedsiębiorstwie.

Oprócz powyższych wymogów państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorcy, by w państwie członkowskim siedziby miał:

- 1) proporcjonalnie do skali swojej działalności – **odpowiednio wykwalifikowany personel administracyjny** w swoich lokalach lub zarządzającego transportem, z którym można skontaktować się w standardowych godzinach pracy;
- 2) proporcjonalnie do skali swojej działalności – **infrastrukturę operacyjną** inną niż sprzęt techniczny, o którym mowa powyżej, na terytorium tego państwa członkowskiego, w tym biuro czynne w standardowych godzinach pracy.

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.

Od 21.2.2022 r. rozszerzono dziedzinę prawa, których naruszenie może mieć wpływ na utratę dobrej reputacji o prawo podatkowe, które jest ważne ze względu na warunki uczciwej konkurencji, a ponadto uzupełniono katalog zagadnień dotyczących prawa transportowego o poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania kierowców w transporcie drogowym, kabotażu i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

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, maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 50% oraz w odniesieniu do urzędzeń rejestrujących brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub posiadanie w pojeździe bądź korzystanie z nielegalnego urzędzenia, które może zmieniać zapisy w urzędzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.

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**.

Trzecim warunkiem jest **posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej** (art. 7 rozporządzenia Nr 1071/2009). Został on zmieniony od 21.2.2022 r., przy czym zachowano główne kwoty wynikające z wcześniejszego przepisu. Zgodnie z nowym brzmieniem przepisu przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe, co wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, z których będzie wynikało, że każdego roku dysponuje kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- 1) 9000 euro na pierwszy wykorzystywany pojazd silnikowy;
- 2) 5000 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dmc przekracza 3,5 tony, oraz
- 3) 900 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, których dmc przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony.

Ważne

Całkowitą nowością są wymogi dla przewozów mniejszymi pojazdami. Od 21.2.2022 r. przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których dmc przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, wykazują co roku na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że na każdy rok dysponują kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- 1) 1800 euro na pierwszy wykorzystywany pojazd oraz
- 2) 900 euro na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Co ważne, państwa członkowskie mogą wymagać od przedsiębiorców mających siedzibę na ich terytorium, by wykazali, że w odniesieniu do tych pojazdów dysponują takimi samymi kwotami kapitału i rezerw jak w przypadku pojazdów, o których mowa powyżej. W takim przypadku właściwy organ danego państwa członkowskiego informuje o tym fakcie KE, która podaje te informacje do wiadomości publicznej.

W odniesieniu do sposobu udokumentowania posiadania zdolności finansowej wprowadzono jeszcze wyjątek, zgodnie z którym właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą poświadczenia określonego przez właściwy organ, takiego jak gwarancja bankowa lub polisa ubezpieczeniowa, w tym polisa ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej, z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych,

lub inny wiążący dokument stanowiący solidarną gwarancję za przedsiębiorcę na kwoty określone w przepisach.

Ponadto od 21.2.2022 r. obowiązuje przepis umożliwiający państwom członkowskim wprowadzenie jeszcze dodatkowych wymagań polegających na tym, żeby przedsiębiorca, zarządzający transportem lub inna wskazana przez państwa członkowskie odpowiednia osoba nie mieli zaległych wierzytelności o charakterze nieosobistym wobec podmiotów prawa publicznego i nie byli postawieni w stan upadłości ani nie podlegali postępowaniu upadłościowemu, ani postępowaniu likwidacyjnemu.

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 jak najkrótszym terminie, nie dłużej jednak niż w terminie 3 miesięcy od daty otrzymania przez organ wszystkich dokumentów koniecznych do rozpatrzenia wniosku. W należyście uzasadnionych przypadkach organ może wydłużyć ten termin o 1 miesiąc. Każde państwo musi prowadzić elektroniczny rejestr podmiotów, które otrzymały takie zezwolenie, i kontrolować je w zakresie spełniania wymogów określonych w rozporządzeniu Nr 1071/2009.

Kolejne dwa 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 są wydawane na okres nie dłuższy niż 10 lat, z możliwością jego przedłużenia. 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** oznaczają usługi regularne bez względu na to, przez kogo są organizowane, które polegają

na przewozie określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów. Będzie to w szczególności 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 nie jest to usługa regularna ani szczególna usługa regularna, a jej główną cechą jest to, 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) do 20.5.2022 r. rzeczy pojazdami silnikowymi o dmc do 3,5 tony, a od 20.5.2022 r. – rzeczy pojazdami o dmc do 2,5 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.

Po 4.12.2011 r. nie uległy zmianie zasady wykonywania przewozów na potrzeby własne, uregulowane w art. 33 TransDrogU. Oznacza to więc, że przewozy takie są wykonywane w dalszym ciągu po uzyskaniu zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej. Zasad tych nie zmieniły również przepisy pakietu mobilności z 2020 r.

Ważne

Od 20.5.2022 r. przepisom rozporządzenia Nr 1072/2009 podlegać będą przewozy rzeczy pojazdami, których dmc nie przekracza 2,5 tony.

3. Zmiany w przepisach polskich

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.

Od 1.3.2022 r. wykreślono ten ostatni warunek, co oznacza, że obecnie jedynie rozporządzenie Nr 1071/2009 określa wymagania niezbędne do uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

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).

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 w rejestrze przedsiębiorców w KRS, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi – adresu stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej określonego w CEIDG. 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 w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu InformPodPublU, po uiszczeniu odpowiednich opłat, 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) dowód uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia i wypisów z niego;
- 6) informację z KRK dotyczącą osoby;

- a) będącej członkiem organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną lub komandytową, dyrektora wykonawczego, o którym mowa w art. 300⁷⁶ KSH,
 - b) prowadzącej działalność gospodarczą – w przypadku innego przedsiębiorcy,
 - c) zarządzającej transportem lub uprawnionej na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu przedsiębiorcy
- o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009;
- 7) oświadczenie osób, o których mowa w pkt 6 powyżej, o niekaralności za poważne naruszenie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Nr 1071/2009, w tym najpoważniejsze naruszenie określone w załączniku IV do rozporządzenia Nr 1071/2009;
- 8) oświadczenie osób, o których mowa w pkt 6, o nieskazaniu poza terytorium RP za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, które znanionami odpowiadają przestępstwom wymienionym w art. 5 ust. 2a TransDrogU.

Dopiero po uzyskaniu zezwolenia przedsiębiorca przedkłada do organu go wydającego wykaz pojazdów zawierający odpowiednie dane (marka i typ, rodzaj/przeznaczenie, nr rejestracyjny, kraj rejestracji, nr VIN, rodzaj tytułu prawnego do dysponowania pojazdem, dmc, oświadczenie o wykorzystaniu pojazdu wyłącznie do transportu drogowego rzeczy pojazdem lub zespołem pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony, w przypadku gdy zgłoszonym pojazdem będzie wykonywany wyłącznie tego rodzaju transport).

Ważne

Od 1.3.2022 r. dodano nowy obowiązek, zgodnie z którym po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada corocznie organowi, który je wydał, w terminie do dnia 31 marca roku następnego:

- 1) oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych, w tym osób, o których mowa w pkt 2, na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, bez względu na formę zatrudnienia;
- 2) informację o średniej arytmetycznej liczby kierowców zatrudnionych, bez względu na formę zatrudnienia, wykonujących operacje transportowe w roku poprzedzającym obowiązek złożenia informacji (art. 7a ust. 8 TransDrogU).

W przepisach doprecyzowano również 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, 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 (art. 7d TransDrogU), ale przepis ten był już wielokrotnie zmieniany w 2016 r., 2018 r. oraz ostatnio od 1.3.2022 r. i obecnie organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c TransDrogU, jeżeli wobec:

- 1) członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, dyrektora wykonawczego, o którym mowa w art. 300⁷⁶ KSH, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c TransDrogU, został wydany **prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009** w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji (wymienione w art. 5 ust. 2a i 2b TransDrogU);
- 2) przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c TransDrogU:
 - a) wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku Nr 3 lub 4 do TransDrogU lub załączniku Nr 1 do TowNiebPrzewU, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Nr 2016/403 zostało zakwalifikowane jako poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji,
 - b) wydano wykonalną decyzję administracyjną o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku Nr 3 lub 4 do TransDrogU lub załączniku Nr 1 do TowNiebPrzewU, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Nr 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie, lub
 - c) orzeczono lub nałożono prawomocnie karę w innym państwie członkowskim UE lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenie, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Nr 2016/403 zostało zakwalifikowane jako: najpoważniejsze naruszenie albo poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji,
 - d) został wydany prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Nr 1071/2009 popełnionych w państwie członkowskim UE lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Ponadto postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego zostanie wszczęte, jeżeli wobec kierowcy wykonującego prze-

wóz na rzecz tego przewoźnika drogowego orzeczono lub nałożono w drodze mandatu karnego lub mandatów karnych prawomocnie karę za wykroczenie stanowiące naruszenie określone w załączniku Nr 1 do TransDrogU lub załączniku Nr 1 do TowNiebPrzewU, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Nr 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie albo poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.

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.

Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji bierze się pod uwagę w szczególności (art. 7d ust. 4 TransDrogU):

- 1) czy liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do liczby kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę bądź będących w jego dyspozycji oraz skali prowadzonych operacji transportowych;
- 2) czy istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w tym czy w przedsiębiorstwie podjęto działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego;
- 3) interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie;
- 4) opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem.

W przypadku wydania decyzji o utracie dobrej reputacji należy przyjąć, że, po pierwsze, wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony, a po drugie, organ zawiesza zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego, o którym mowa w art. 7e TransDrogU. Co ważne, wykonywanie transportu drogowego, w przypadku gdy przedsiębiorcy zawieszono zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, **jest równoznaczne z wykonywaniem przewozu bez zezwolenia**.

Przez **środki rehabilitacyjne** należy rozumieć (art. 7e TransDrogU):

- 1) zatarcie skazania za przestępstwa określone w art. 5 ust. 2a TransDrogU;
- 2) zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia Nr 1071/2009 popełnione w państwie członkowskim UE lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

- 3) zatarcie skazania za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia Nr 1071/2009 w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji popełnione poza terytorium RP;
- 4) zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia Nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Nr 2016/403;
- 5) upływ roku od dnia nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia Nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Nr 2016/403;
- 6) sytuację, w której nałożone sankcje administracyjne za naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia Nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Nr 2016/403 staną się niebyłe, zgodnie z art. 94b TransDrogU;
- 7) upływ roku od dnia orzeczenia lub nałożenia prawomocnie kary w innym państwie członkowskim UE lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenia określone w załączniku I do rozporządzenia Nr 2016/403.

4. Podstawowe definicje

Baza eksploatacyjna – miejsce będące w dyspozycji przedsiębiorcy, przystosowane do prowadzenia działalności transportowej w sposób zorganizowany i ciągły, w skład którego wchodzi co najmniej jeden z następujących elementów:

- 1) miejsce postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym;
- 2) miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków;
- 3) miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów.

Przez bazę eksploatacyjną należy rozumieć także centrum operacyjne pracodawcy, o którym mowa w przepisach rozporządzenia Nr 561/2006.

Centralna Ewidencja Naruszeń – ewidencja naruszeń stwierdzonych podczas kontroli transportu drogowego, prowadzona w systemie teleinformatycznym przez GITD, w której umieszczane są dane dotyczące zarówno samej kontroli, kontrolującego, kontrolowanego oraz pojazdu i przewożonego ładunku. W ewidencji umieszcza się również dane o kontrolach, w wyniku których nie stwierdzono naruszeń. Dostęp do ewidencji mają uprawnieni inspektorzy ITD.

Certyfikat kompetencji zawodowych – dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (świadczenia 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, który 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. Wyodrębniamy dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu. Ten pierwszy to łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku. Tygodniowy czas prowadzenia to łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia.

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

Inna praca – czynności zdefiniowane jako czas pracy z wyjątkiem prowadzenia pojazdu, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim.

Karta do tachografu – karta do tachografu cyfrowego, która jest inteligentną kartą przeznaczoną do użytku w tachografie umożliwiającą identyfikację przez tachograf roli posiadacza karty oraz przesyłanie i przechowywanie danych. Istnieją 4 rodzaje kart:

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

Karta kwalifikacji kierowcy – dokument wydawany przez starostów, który potwierdza uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy i jest wydawany kierowcom posiadającym ważne zagraniczne prawo jazdy, którzy nie spełniają warunku niezbędnego do wydania polskiego krajowego prawa jazdy związanego z pobytem na terytorium RP. Karta ta podobnie jak prawo jazdy, czy karta do tachografu jest dokumentem publicznym pierwszej kategorii, a więc posiada analogiczne zabezpieczenia. Osoby posiadające taką kartę będą potwierdzać posiadane kwalifikacje zarówno w innych państwach członkowskich UE, jak i w państwach trzecich, jak np. Ukraina czy Rosja.

Kierowca – każda osoba, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków, pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności. Dla uznania za kierowcę nie ma znaczenia zatrudnienie na stanowisku kierowcy.

Kierowca delegowany – kierowca wykonujący przewozy międzynarodowe z wyjątkiem przewozów dwustronnych rzeczy, przewozów dwustronnych osób, tranzytu oraz przewozów kombinowanych odbywających się wyłącznie w ramach transportu dwustron-

nego. W praktyce więc kierowcą delegowanym jest kierowca wykonujący przewozy typu cross-trade oraz kabotażowe. Kierowca taki musi zostać zgłoszony w systemie IMI.

Krajowy transport drogowy – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju (również zespołami pojazdów składającymi się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy), na terytorium RP, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga 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 albo do podjęcia i wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy lub osób. 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 – podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi (również zespołami pojazdów składającymi się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy), gdy jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy RP.

Niehandlowy przewóz – każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu, ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową, ani zarobkową.

Odpoczynek – nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem; wyróżniamy dzienny i tygodniowy okres odpoczynku, a każdy z nich dzieli się ponadto na regularny i skrócony okres odpoczynku.

Pakiet mobilności – zestaw aktów prawnych, wprowadzających zmiany w przepisach regulujących wykonywanie przewozów drogowych w UE, który PE przyjął 8.7.2020 r. W jego skład wchodzi rozporządzenia Nr 2020/1054, Nr 2020/1055, Nr 2020/2056 oraz dyrektywa Nr 2020/1057, a poszczególne zmiany wchodzi w życie przez kilka lat, począwszy od 20.8.2020 r. Druga część pakietu mobilności weszła w życie w lutym i maju 2022 r., a kolejne będą wchodzić w życie jeszcze w latach 2024–2026.

Pojazd – pojazd silnikowy, a także przyczepa lub naczepa albo zespół tych pojazdów. Rozporządzenie Nr 1072/2009 w definicji pojazdu uwzględnia ponadto zarejestrowanie w państwie członkowskim co najmniej pojazdu silnikowego.

Podróż służbowa – każde zadanie służbowe kierowcy – wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych – 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), a także wyjazd poza ww. miejscowości w celu wykonania przewozu drogowego. Od 2.2.2022 r. kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej.

Pora nocna – okres 4 godzin pomiędzy godziną 00.00 i godziną 7.00 ustalany zgodnie z art. 2 pkt 6a CzasKierU; definicję pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie do celów ustalania czasu pracy, dla celów wypłaty wynagrodzenia za nadgodziny lub dodatków nocnych stosuje się porę nocną wynikającą z art. 151⁷ § 1 KP, czyli 8-godzinną, która dotyczy ogółu pracowników zatrudnionych u pracodawcy.

Poważne naruszenie wspólnotowych przepisów w zakresie transportu drogowego – naruszenie, które może prowadzić do utraty dobrej reputacji zgodnie z art. 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia Nr 1071/2009 lub do czasowego albo trwałego cofnięcia licencji.

Profil kierowcy zawodowego – zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej i karty kwalifikacji kierowcy, zawierający informację o wykonaniu badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym.

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.

Przerwa – okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku.

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

Przewóz cross-trade – przewóz międzynarodowy pomiędzy państwami członkowskimi innymi niż państwo siedziby przewoźnika.

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 oraz inny przewóz drogowy w rozumieniu rozporządzenia Nr 561/2006).

Przewóz dwustronny – przewóz towarów lub pasażerów z państwa siedziby do innego państwa lub z innego państwa do państwa siedziby przewoźnika. W przypadku przewozów pasażerskich przewozem dwustronnym jest także zabieranie pasażerów w państwie siedziby przewoźnika w celu przeprowadzania wycieczek lokalnych w innym państwie i powrót z tymi pasażerami do państwa siedziby.

Przejdź do księgarni →



ksiegarnia.beck.pl