

IV. Kto może zostać przewoźnikiem?

Transport jest działalnością regulowaną - aby rozpocząć prowadzenie firmy przewozowej należy spełnić ściśle określone przepisami rozporządzenia 1071/2009 (WE) i ustawy o transporcie drogowym warunki, a następnie uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Uzyskanie zezwolenia jest odpłatne. Zezwolenie udzielane jest bezterminowo z zastrzeżeniem, że organ wydający zezwolenie regularnie, najpóźniej raz na 5 lat sprawdza, czy przedsiębiorca nadal spełnia warunki konieczne do posiadania uprawnień.

Licencja na transport międzynarodowy wydawana jest na okres do 10 lat. Należy pamiętać, że uprawnienia do wykonywania przewozów należy uzyskać **przed rozpoczęciem działalności**. Jeżeli przedsiębiorca przed uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego podejmie ryzyko i rozpocznie przewozy (nawet jeśli spełnia wszelkie warunki do uzyskania zezwolenia) musi liczyć się w trakcie ewentualnej kontroli nie tylko z wysoką karą pieniężną (12000 zł) – taka osoba może utracić w wyniku takiego naruszenia również dobrą reputację, tj. podstawowy warunek do uzyskania uprawnień przewozowych.

Jak już wskazano, podstawowym dokumentem uprawniającym do świadczenia usług trans-

portowych jest **zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego**. Zezwolenie to uprawnia do wykonywania usług o zasięgu krajowym. Uzyskanie licencji na przewozy międzynarodowe wymaga posiadania zezwolenia, jako głównego uprawnienia przewozowego.

Przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać następujące wymogi:

- posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich;
- cieszyć się dobrą reputacją;
- posiadać odpowiednią zdolność finansową; oraz
- posiadać wymagane kompetencje zawodowe;
- spełniać wymagania odnośnie kompetencji kierowców;
- dysponować bazą eksploatacyjną.

➔ WARUNKI ODNOŚNIE ZARZĄDZAJĄCEGO TRANSPORTEM

Mnogość regulacji prawnych obejmujących problematykę organizacji usług transportowych powoduje, iż wiele nieprawidłowości w procesie przewozowym nie powstaje w wyniku świadomego, niezgodnego z prawem działania przedsiębiorcy, lecz w wyniku braku odpowiedniej wiedzy. Prawodawca unijny wychodząc tej problematyce



naprzeciw ustalił w rozporządzeniu 1071/2009 zasady wyznaczania w każdym przedsiębiorstwie osoby posiadającej „udokumentowaną” wiedzę, której obecność i działania w każdym przedsiębiorstwie przewozowym mają zmierzać do minimalizacji naruszeń popełnianych przez przewoźnika. Zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego ma obowiązek wyznaczyć przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki odnośnie dobrej reputacji oraz posiada certyfikat kompetencji zawodowych i która:

- a) **w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa** - Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem musi podejmować faktyczne i rzeczywiste działania w podejmowanych procedurach transportowych. Zatrudnienie właściciela certyfikatu jako „wirtualnego” kierownika transportu jest nielegalne i może skutkować cofnięciem uprawnień przewozowych.
- b) **ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem**, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą - Zarządzający transportem musi mieć faktyczny związek z przedsiębiorstwem, co objawia się w szczególności poprzez ściśle określony wykaz obowiązków, odpowiedzialności, uprawnień, a także realny wpływ jego decyzji na działanie podmiotu realizującego przewóz.
- c) **posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty** - przepisy nie wskazują bynajmniej, że właściciel CPC musi być obywatelem któregoś Państwa Członkowskiego. Jedynym obowiązkiem jest posiadanie na terenie UE legalnego i zarejestrowanego miejsca zamieszkania.

Jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, właściwy do wydania zezwolenia organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem, pod warunkiem że:

- przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi posiadania

certyfikatu i dobrej reputacji oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy (umowa cywilno – prawna) - Komisja dopuszcza zatem możliwość zawarcia umowy zlecenia, menedżerskiej czy podobnej, na podstawie której osoba posiadająca certyfikat będzie świadczyć usługi zarządzania transportem. Zarządzanie to nie może jednak być pozorne – należy wskazać w umowie zakres szczegółowy obowiązków osoby zarządzającej transportem;

- umowa wiążąca przedsiębiorcę z wykonawcą zadań osoby zarządzającej, precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności **utrzymanie i konserwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem** – wskazany przepis nie wymaga, aby zarządzający transportem zajmował się każdym zakresem działań wskazanych w tym przepisie. Ważne by umowa zawarta pomiędzy firmą a osobą z CPC wskazywała wyraźnie, za jaki zakres działania firmy odpowiada zarządzający – w tym zakresie musi być co najmniej jedno z zadań wykazanych powyżej.
- w charakterze zarządzającego transportem osoba wynajęta do zarządzania transportem może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba - Przepis ma na celu uniknięcie wcześniej spotykanych praktyk, gdzie właściciel certyfikatu CPC podpisywał Umowy z kilkunastoma firmami, wykonując w nich pozorowane działania w zakresie zarządzania transportem, albo wręcz nie wykonując ich w ogóle.

- Osoba wynajęta do zarządzania transportem wykonuje określone zadania wyłącznie w interesie przedsiębiorcy, a jej obowiązki są wykonywane niezależnie od przedsiębiorców, na rzecz których dany przedsiębiorca wykonuje przewozy - Komisja Europejska wskazała w tym przepisie na możliwy problem wystąpienia sprzeczności interesów. W przedsiębiorstwie transportowym dana osoba, jako właściciel CPC może zarządzać transportem, a jednocześnie wykonywać inne zadania dla podmiotów zajmujących się spedycją. Taka działalność nie może mieć wpływu na podejmowanie decyzji w zakresie bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie transportowym (inaczej ujmując interes finansowy innych podmiotów nie może być przedkładany nad bezpieczeństwo procedury transportowej).

UWAGA!

Ustawa o transporcie drogowym znacząco ogranicza zakres korzystania z zarządzającego transportem na zasadach cywilno-prawnych, tj. z osoby niezatrudnionej, nie będącej właścicielem ani członkiem zarządu spółki zgodnie z art. 7c ustawy o transporcie drogowym, umowne wyznaczenie



„zewnętrznego” zarządzającego transportem możliwe jest wyłącznie w przypadku mikroprzedsiębiorcy w rozumieniu przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.

ART. 7 USTAWY Z DNIA 6 MARCA 2018 ROKU – PRAWO PRZEDSIĘBIORCÓW

Mikroprzedsiębiorca - przedsiębiorca, który w co najmniej jednym roku z dwóch ostatnich lat obrotowych spełniał łącznie następujące warunki:

- a. zatrudniał średniorocznie mniej niż 10 pracowników oraz
- b. osiągnął roczny obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz z operacji finansowych nieprzekraczający równowartości w złotych 2 milionów euro, lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły równowartości w złotych 2 milionów euro;

Reasumując w przypadku przedsiębiorstw innych niż „mikro” istnieje wymóg wyznaczenia

osoby zarządzającej transportem na zasadach ogólnych, tj. poprzez wyznaczenie osoby bezpośrednio powiązanej z danym przedsiębiorstwem (dyrektor, właściciel, pracownik, zarząd, udziałowiec itp.).

➔ WYMÓG POSIADANIA SIEDZIBY

Aby spełnić warunek „*posiadania siedziby*”, przewoźnik powinien dysponować siedzibą wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na



temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili.

W siedzibie przedsiębiorstwa należy przechowywać dokumenty, jednak dopuszcza się, aby przykładowo dokumenty księgowe bądź kadrowe były przechowywane w przedsiębiorstwach realizujących usługi na zasadzie outsourcingu (zewnętrznego opracowywania istotnych danych). Wówczas przedsiębiorca transportowy jest zobowiązany do niezwłocznego dostarczenia wymaganych dokumentów na wezwanie.

Uwaga!

Zgodnie z art. 48 ustawy – Prawo przedsiębiorców, organy kontroli mają obowiązek zawiadomić przedsiębiorcę o zamiarze wszczęcia kontroli. Kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie 7 dni i nie później niż przed upływem 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli. Jeżeli kontrola nie zostanie wszczęta w terminie 30 dni od dnia doręczenia zawiadomienia, wszczęcie kontroli wymaga ponownego zawiadomienia. Oznacza to, że przewoźnik otrzymując zawiadomienie o kontroli w przedsiębiorstwie od Inspekcji Transportu Drogo-

wego ma do dyspozycji co najmniej tydzień na zgromadzenie wymaganych dokumentów w siedzibie przedsiębiorstwa. Uregulowanie to nie obejmuje kontroli Państwowej Inspekcji Pracy. Kontrole przedsiębiorstw transportowych przeprowadzane są bowiem m.in. na podstawie przepisów konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 81 dotyczącej inspekcji pracy w przemyśle i handlu (DzU z 1997 r. nr 72, poz. 45), zgodnie z którą kontrola może być przeprowadzona w każdym miejscu i czasie bez obowiązku uprzedniego zawiadomienia. W takim przypadku wymagane dokumenty należy okazać najszybciej, jak to możliwe, na żądanie inspektora PIP.

➔ WYMÓG POSIADANIA POJAZDÓW

W każdym momencie posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika przedsiębiorca powinien dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu – będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu. Przedsiębiorca ma obowiązek prowadzić działalność związaną z pojazdami w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych, w **bazie eksploatacyjnej**, która znajduje się w tym państwie członkowskim.



ART. 4 PKT 21A USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM

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 jeden z następujących elementów: miejsce postojowe, miejsce załadunku, rozładunku lub łączenia ładunków, miejsce konserwacji lub naprawy pojazdów;

Przedsiębiorstwo transportowe może zatem dysponować pojazdem zarówno własnym, jak i pożyczonym, wdzierżawionym czy leasingowanym. Problem pojawia się w przypadku, gdy krajowy przedsiębiorca chciałby pożyczyć pojazd od przedsiębiorcy zagranicznego. Z pozoru nie istnieją przeszkody w takim rozwiązaniu, w szczególności uwzględniając unijną zasadę swobody przepływu kapitału i usług. W rzeczywistości, z uwagi na krajowe uregulowania kwestia użycia w polskiej firmie transportowej pojazdu np. z niemieckimi tablicami rejestracyjnymi jest niemożliwa. Zgodnie bowiem z treścią art. 73 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w razie powierzenia pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu, pojazd ten jest rejestrowany przez krajowy organ właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) podmiotu polskiego. Inaczej ujmując dzierżawa pojazdu od podmiotu zagranicznego jest technicznie możliwa, ale wymaga przerejestrowania (czasowego) na okres obowiązywania umowy.

➔ WYMÓG POSIADANIA DOBREJ REPUTACJI

Wymóg posiadania dobrej reputacji funkcjonuje już od niemal 18 lat (od momentu wejścia w życie ustawy o transporcie drogowym w 2001 roku), jednak zakres naruszeń wykluczających możliwość prowadzenia działalności transportowej został 4 grudnia 2011 roku znacznie rozszerzony. Mianowicie osoba fizyczna prowadząca działalność transportową bądź członek kadry zarządzającej spółki czy innego podmiotu prawnego, a także właściciel certyfikatu kompetencji nie może być skazany bądź ukarany finansowo za poważne naruszenia przepisów:

- Prawa handlowego,
- Prawa upadłościowego,
- Związanych z płacami i warunkami pracy,
- Prawa o ruchu drogowym,
- Odpowiedzialności zawodowej,

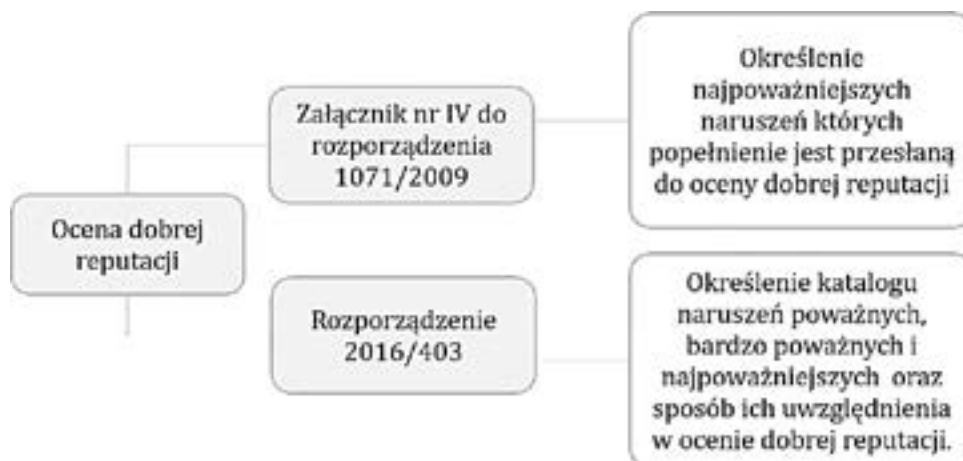
- Dot. handlu ludźmi,
- Dot. narkotyków,
- Czasu pracy kierowców,
- Maksymalnej masy lub wymiarów pojazdów,
- Kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego,
- Badań technicznych pojazdów,
- Dostępu do rynku,
- Bezpieczeństwa w ADR,
- Dot. instalacji i używania ograniczników prędkości.
- Transportu zwierząt.

Ustawa o transporcie drogowym precyzuje katalog przestępstw skutkujących negatywną oceną dobrej reputacji odnosząc powyższy katalog

Do momentu wejścia w życie unijnego pakietu transportowego (rozporządzenia 1071, 1072 oraz 1073) osoba posiadająca certyfikat CPC w przedsiębiorstwie miała raczej nikły, żeby nie powiedzieć żaden wpływ na działanie przewoźnika. Od 4 grudnia 2011 popełnienie naruszenia (poważnego) przez kierowcę może skutkować odpowiedzialnością zarówno przedsiębiorstwa, jak i właściciela certyfikatu (choć zakres odpowiedzialności będzie zupełnie różny).

Zestawienie typów naruszeń wpływających na ocenę dobrej reputacji następuje wg schematu zamieszczonego poniżej.

Poważne naruszenia zostały skatalogowane



naruszeń do konkretnych przepisów m.in. polskiego Kodeksu karnego. W konsekwencji wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony, jeżeli osoba zainteresowana została skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwa określone w:

1. art. 173-175, art. 178-180, art. 189a, art. 218-221, art. 296-306 i art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137, z późn. zm.);
2. art. 586-589 ustawy z dnia 15 września 2000 r. - Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1577);
3. art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. - Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2016 r. poz. 2171, 2260 i 2261 oraz z 2017 r. poz. 791);
4. art. 53-64 i art. 68 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2017 r. poz. 783 i 1458);
5. art. 399 i art. 400 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. - Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1508).

w załączniku nr IV rozporządzenia 1071/2009. Komisja Europejska ma prawo uzupełnienia w każdym momencie tej listy jeśli uzna, że jest to konieczne z uwagi na bezpieczeństwo transportu w UE. Za poważne naruszenia skutkujące utratą dobrej reputacji uznaje się naruszenia dotyczące:

1. Czasu pracy kierowców:

- a) Przekroczenie maksymalnych sześć- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
- b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.

Wg rozporządzenia 561/2006:

- maksymalny sześciodniowy czas prowadzenia pojazdu wynosi 56 godzin – poważne naruszenie zatem wystąpi w momencie przekroczenia 70 h jazdy;
- maksymalny 14 dniowy (dwutygodniowy)

czas prowadzenia pojazdu wynosi 90 godzin – poważne naruszenie zatem wystąpi w momencie przekroczenia 112,5 h jazdy

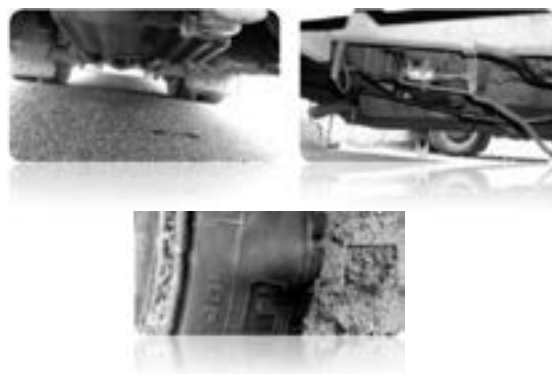
Uwaga: Wyszczególniając powyższe typy istotnych naruszeń Komisja Europejska wykazała się pewną niekonsekwencją, ponieważ zastosowała pojęcia nie przewidziane w rozporządzeniu 561, mianowicie „sześciodniowy” oraz „czternastodniowy czas prowadzenia pojazdu”. W rzeczywistości mowa o tygodniowym i dwutygodniowym czasie prowadzenia pojazdu. Do czasu zmiany rozporządzenia (poprawki błędów) powyższe normy należy interpretować w sposób dorozumiany.

2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości, lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.

Obowiązek instalowania urządzeń rejestrujących, tachografów, wynika wprost z rozporządzenia Rady 3821/85. Z kolei montaż ograniczników wynika z treści przepisów dyrektywy 92/6/EWG oraz 2002/85/WE, której przepisy zostały wprowadzone do polskiego systemu prawnego art. 66 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zatem poważne naruszenie zostanie stwierdzone gdy:

- kierowca będzie fałszował zapis tachografu poprzez np. magnes na impulsatorze,
- kierowca będzie korzystał z wyłącznika tachografu,
- kierowca będzie podróżował pojazdem z preprogramowanym ogranicznikiem prędkości,
- kierowca będzie manipulował przy zapisie na wykresówce itp.

3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłoby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu. Jeżeli organ kontrolny uzna, że stan techniczny pojazdu zagraża w sposób istotny bezpieczeństwu na drodze, co będzie potwierdzone odpowiednim badaniem technicznym, może to stanowić jedną z przesłanek do utraty dobrej reputacji. W sytuacjach spornych ocena, czy dana usterka wpływała rzeczywiście na znaczne pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie należała do rzeczoznawcy bądź, w niektórych krajach, sądu.



Źródło obrazu: <http://oponeo.pl>, www.gitd.gov.pl, www.witd.szczecin.pl

Powyższe warunki zostały przeniesione do ustawy o transporcie drogowym nowelizacją ustawy o transporcie drogowym z dnia 5 lipca 2018 roku (Dz.U. 1481 z 2018 roku), która weszła w życie w dniu 3 września 2018 roku. Dział 9 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie przewiduje następujące kary:

9.	NARUSZENIE PRZEPISÓW O ZDATNOŚCI TECHNICZNEJ POJAZDÓW		
	9.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem nieposiadającym aktualnego okresowego badania technicznego potwierdzającego jego zdolność do ruchu drogowego - za każdy pojazd	2000	5.1 NN
	9.2. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne - za każdy pojazd	2000	5.2 NN

4. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej + zasady ustalania ważności prawa jazdy określone są w przepisach art. 13 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami; ważność określona jest na podstawie norm ogólnych (15 lat dla kat. AM, A1, A2, A, B1, B, B+E lub T, 5 lat dla kat. C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E) lub ze względu na okoliczności zdrowotne; odnośnie do braku ważnej licencji wspólnotowej do tego typu naruszenia dochodzi najczęściej w wyniku utraty ważności już posiadanych uprawnień i nie zdążenie na czas z uzyskaniem nowych; podróżowanie na podstawie zezwolenia (licencji), która utraciła ważność jest jednoznaczne z wykonywaniem przewozu bez posiadania uprawnień.

5. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów – do najczęściej popełnianych naruszeń dochodzi poprzez używanie przez kierowców kart których nie są właścicielami. Przede wszystkim należy podkreślić, iż zgodnie z art. 32 ust 3 rozporządzenia nr 165/2014 zabrania się fałszowania, ukrywania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych w tachografie lub na karcie kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z tachografu. Każda forma manipulowania tachografem, wykresówką lub kartą kierowcy, która mogłaby spowodować sfałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych lub informacji wydrukowanych jest zabroniona. W pojeździe nie może znajdować się żadne urządzenie, które mogłoby zostać użyte w powyższych celach. Ponadto także przepisy krajowe, tj. ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym oraz ustawa z dnia 29 lipca 2005 roku o systemie tachografów cyfrowych przewidują wysokie kary pieniężne za jakąkolwiek manipulację przy zapisie.

6. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.

Utrata dobrej reputacji niesie za sobą bardzo poważne konsekwencje – przede wszystkim jest przesłanką do cofnięcia licencji, czyli uniemożliwienia prowadzenia działalności transportowej bądź formalnego zarządzania takim przedsiębiorstwem (w przypadku spółek). Zasady utraty dobrej reputacji oraz jej odzyskania regulują szczegółowo przepisy ustawy o transporcie drogowym.



Jak wynika z art. 7d ustawy o transporcie drogowym, organ licencyjny wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej pełniącej funkcje zarządzającego w drodze umowy cywilnoprawnej jeżeli wobec:

1. członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną, osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej pełniącej funkcje zarządzającego w drodze umowy cywilnoprawnej orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo wymienione w art. 5 ust. 2a ustawy,
2. przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej pełniącej funkcje zarządzającego w drodze umowy cywilnoprawnej:
 - a. wydano wykonalną decyzję administracyjną lub wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do ustawy o transporcie drogowym lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające

go załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 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 ustawy o transporcie drogowym lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie, lub
- c. orzeczono lub nałożono prawomocnie karę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenie, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:

- najpoważniejsze naruszenie,
- poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.

Organ wydający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zobowiązany jest wszcząć postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, jeżeli wobec kierowcy wykonującego przewóz 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 ustawy o transporcie drogowym lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako:

- 1) najpoważniejsze naruszenie;
- 2) poważne naruszenie lub bardzo poważne naruszenie, jeżeli częstotliwość występowania naruszeń, zgodnie z załącznikiem II do tego rozporządzenia, wymaga oceny dobrej reputacji.

W uproszczeniu ocena dobrej reputacji przeprowadzana jest wg poniższego schematu.



Po zaistnieniu przesłanek do cofnięcia dobrej reputacji organ wydający licencję **automatycznie** wszczyna postępowanie w celu cofnięcia dobrej reputacji. Jednakże po analizie konkretnej sprawy organ może, lecz nie musi cofnąć dobrej reputacji.

rehabilitacyjnego. Przez środki rehabilitacyjne należy rozumieć:

1. zatarcie skazania za przestępstwa określone w ustawie;
2. zatarcie skazania za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozpo-



Przepisy ustawy o transporcie drogowym określają sytuacje, kiedy pomimo stwierdzenia poważnych naruszeń **dobra reputacja pozostaje nienaruszona**. Przy dokonywaniu oceny dobrej reputacji, właściwy organ bierze pod uwagę w szczególności:

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.

Wymóg dobrej reputacji, po jej cofnięciu, nie jest spełniony do czasu zastosowania środka

urządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403;

3. upływ roku od dnia nałożenia grzywny w formie mandatu karnego za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403;
4. nałożone sankcje administracyjne za naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 staną się niebyłe, zgodnie z art. 94b ustawy o transporcie drogowym;
5. upływ roku od dnia orzeczenia lub nałożenia prawomocnie kary w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym za naruszenia określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.

Dobra reputacja wg przepisów ustawy o transporcie drogowym może zostać cofnięta w stosunku do:

- przedsiębiorcy samodzielnie prowadzącego działalność gospodarczą,
- członków organu zarządzającego osoby prawnej, osób zarządzających spółką jawną lub komandytową,
- zarządzającego transportem (zatrudnionego u przedsiębiorcy),

- ❑ spełniającego funkcję zarządzającego transportem (wyznaczonego przez przedsiębiorcę).

Zatem po jakim czasie osoba, która utraciła dobrą reputację może ją odzyskać? Problematyka nie jest oczywista - inne warunki są przewidziane bowiem dla przestępstwa, wykroczenia i kary administracyjnej.



Zatarcie skazania za przestępstwo może nastąpić z urzędu lub na wniosek. W razie skazania na karę pozbawienia wolności zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem 10 lat od wykonania, uznania jej za wykonaną lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania. Sąd może jednak na wniosek skazanego zarządzić zatarcie skazania już po upływie 5 lat, jeżeli skazany w tym okresie przestrzegał

ni, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem 6 miesięcy od zakończenia okresu próby, przy czym nie jest możliwe wcześniejsze zatarcie takiej kary.

W polskim prawie nie występuje formalna instytucja zatarcia skazania za wykroczenie, jak wskazuje na to ustawa o transporcie drogowym. Kodeks wykroczeń posługuje się w tym przypadku innym pojęciem: uznania ukarania wykroczenia za niebyłe.

Zgodnie z art. 94a ustawy o transporcie drogowym, nałożoną karę pieniężną uważa się za niebyłą po upływie 2 lat od dnia wykonania decyzji administracyjnej o jej nałożeniu. Należy zatem pamiętać, że możliwy termin odzyskania dobrej reputacji jest nie tylko związany z datą nałożenia kary pieniężnej, lecz przede wszystkim z datą wykonania tej decyzji (inaczej po jej uprawomocnieniu się).

Art. 46 Kodeksu wykroczeń - Ukazanie uważa się za niebyłe po upływie 2 lat od wykonania, darowania lub przedawnienia wykonania kary. Jeżeli ukarany przed upływem tego okresu popełnił nowe wykroczenie, za które wymierzono mu karę aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny, ukaranie za oba wykroczenia uważa się za niebyłe po upływie 2 lat od wykonania, darowania albo od przedawnienia wykonania kary za nowe wykroczenie.



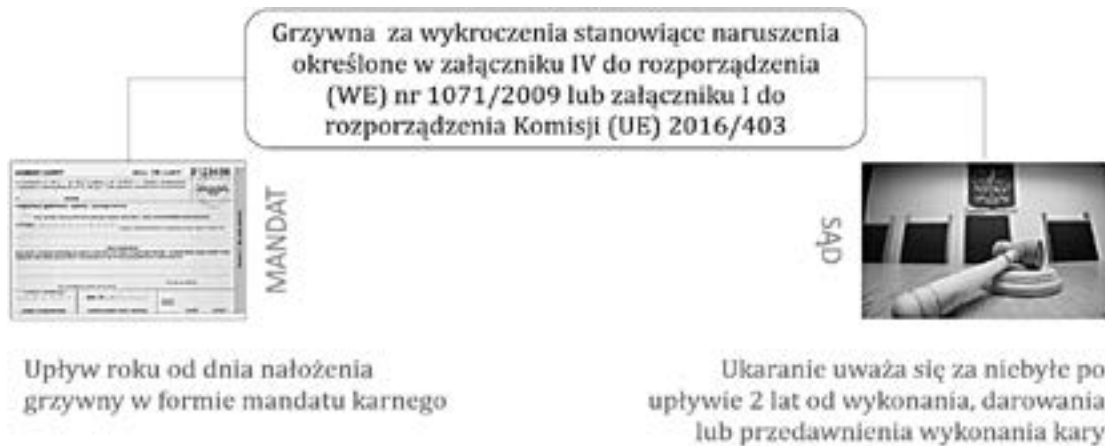
porządku prawnego, a wymierzona kara pozbawienia wolności nie przekraczała 3 lat.

W razie skazania za przestępstwo na grzywnę albo karę ograniczenia wolności, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem 5 lat od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania. Na wniosek skazanego sąd może zarządzić zatarcie skazania już po upływie 3 lat.

W razie odstąpienia od wymierzenia kary, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem roku od wydania prawomocnego orzeczenia. Jeżeli orzeczono środek karny, zatarcie skazania nie może nastąpić przed jego wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem jego wykonania (nie dotyczy to jednak środka karnego w postaci obowiązku naprawienia szkody). W przypadku natomiast skazania sprawcy na karę w zawiesz-

Zgodnie z art. 94b ustawy, nałożoną karę pieniężną za **najpoważniejsze naruszenie** określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub poważne naruszenie określone w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 uważa się za niebyłą po upływie roku od dnia wykonania decyzji administracyjnej o jej nałożeniu.

W przypadku otrzymania grzywny za wykroczenia stanowiące naruszenia określone w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 uznanie za niebyłą następuje po upływie roku od dnia nałożenia grzywny. Przepisy krajowe przewidują różne terminy przedawnienia z tytułu nałożenia grzywny w zależności od trybu ukarania (!). Warunki przedawnienia określone są na poniższej grafice:



➔ WYMÓG POSIADANIA ZABEZPIECZENIA FINANSOWEGO

Przedsiębiorca podejmujący bądź zamierzający podjąć działalność transportową musi mieć świadomość, iż oprócz ryzyka związanego z kosztami utrzymania siedziby, pojazdów czy wypłaty wynagrodzeń, wystąpić może także zagrożenie po stronie płynności finansowej, które może być spowodowane:

- nagłym wzrostem cen paliw,
- niewypłacalnością jednego z kontrahentów – dłużników,
- wypadkiem drogowym ze znacznymi stratami majątkowymi,
- kradzieżą bądź uszkodzeniem pojazdu lub towaru,
- opóźnieniem w należnych płatnościach,
- karami nakładanymi w transporcie.

Z tego powodu wymaga się, aby przedsiębiorstwa transportowe dysponowały odpowiednim zabezpieczeniem finansowym, aby często zdarzające się w tej branży problemy nie spowodowały nagłego upadku działalności.



9000 € na pierwszy pojazd



5000 € na każdy następny

Przedsiębiorca zajmujący się transportem drogowym musi być w stanie w każdym momencie roku spełniać warunki odpowiedniego zabezpieczenia finansowego:

W tym celu przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Organ wydający licencję może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na powyższe kwoty.

Odmienne jak w ubiegłych latach uzyskuje się wypisy z zezwolenia. Mianowicie liczba możliwych do uzyskania wypisów zależy nie od ilości posiadanych środków transportu, lecz od wysokości zabezpieczenia finansowego, wg poniższego schematu.