



**PORADNIK DLA PRZEDSIĘBIORCÓW  
SEKTOR TRANSPORTOWY**



**URZĄD KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

## Wydawca

Urząd Komitetu Integracji Europejskiej  
Al. Ujazdowskie 9, 00-918 Warszawa  
<http://www.ukie.gov.pl>

we współpracy z Regionalnym Centrum Informacji Europejskiej  
przy Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie

## Projekt graficzny serii wydawniczej

21 DRZEWO, agencja interaktywna  
Gagarina 86/7, 87-100 Toruń  
<http://www.21drzewo.pl>

Wydanie pierwsze - grudzień 2003  
ISBN 83-89218-32-1  
© Urząd Komitetu Integracji Europejskiej



## Ogólne zasady zakładania przedsiębiorstw w krajach członkowskich UE i krajach przystępujących

Jedną z podstawowych zasad funkcjonowania rynku wewnętrznego w Unii Europejskiej jest swoboda przedsiębiorczości, przejawiająca się w możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez obywateli państw członkowskich w dowolnym kraju na terenie UE. Działalność gospodarcza na obszarze innego państwa członkowskiego może polegać na zakładaniu przedsiębiorstw głównych, a także na zakładaniu przedsiębiorstw podległych (filii, agencji, oddziałów oraz spółek - córek). Swoboda przedsiębiorczości - w zakresie wynikającym z Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) - dotyczy zarówno osób fizycznych (koniecznym warunkiem korzystania z tej swobody jest obywatelstwo UE, czyli obywatelstwo państwa członkowskiego UE), jak i osób prawnych (zarejestrowanych lub posiadających siedzibę w UE). Ze swobody przedsiębiorczości korzystały także osoby fizyczne z państw stowarzyszonych z UE (w tym z Polski), które mogły podjąć tzw. samozatrudnienie (tj. prowadzenie zarejestrowanej działalności przez daną osobę w jednym z państw członkowskich UE), bez możliwości poszukiwania zatrudnienia na lokalnym rynku pracy. Na podstawie Układu Europejskiego polscy przedsiębiorcy mogli także tworzyć jednostki zależne w państwach członkowskich UE. Nie było jednak możliwości zatrudniania innych pracowników z państwa pochodzenia (wyjątek stanowił tylko tzw. personel kluczowy firmy, tj. osoby pełniące funkcje kierownicze oraz specjaliści). Również po 1 maja 2004 r. nie będzie w tym zakresie istotnej zmiany: państwa członkowskie UE mogą wprowadzić bowiem okresy przejściowe na zatrudnianie obywateli z nowych państw członkowskich - tam gdzie będą utrzymywane restrykcje dotyczące zatrudniania obywateli z państwa pochodzenia, polski przedsiębiorca, legalnie działający w innym państwie członkowskim, nie będzie mógł zatrudniać obywateli polskich. Utrzymywanie okresów przejściowych oznacza, że podjęcie pracy w państwie członkowskim UE będzie nadal wymagać uzyskania zezwolenia na pracę. Okresy przejściowe związane z zatrudnieniem mogą obowiązywać maksymalnie 7 lat, według formuły 2+3+2 lata (oznacza to, że państwa członkowskie nie mogą wprowadzić jednolitego siedmioletniego okresu przejściowego, ale obowiązywanie ograniczeń w zatrudnieniu obywateli z innych państw członkowskich musi być weryfikowane po upływie dwóch, a następnie - trzech lat). Decyzję o stosowaniu okresów przejściowych podejmują samodzielnie poszczególne państwa członkowskie: utrzymywanie ograniczeń w zatrudnieniu obywateli nowych państw członkowskich UE zadeklarowały Niemcy i Austria, natomiast z dniem 1 maja 2004 roku swoje rynki pracy otworzą prawdopodobnie Dania, Holandia, Irlandia, Szwecja, Wielka Brytania.

Swoboda przedsiębiorczości obejmuje jednak nie tylko podejmowanie działalności gospodarczej, ale także inne czynności związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa: nabywanie ruchomości i nieruchomości, zawieranie umów (np. umów o dzieło, umów najmu, umów o pracę), uczestnictwo w przetargach (także tych organizowanych przez władze publiczne), pozyskiwanie koncesji i zezwoleń.

Ograniczenia swobody przedsiębiorczości mogą być uzasadnione: wykonywaniem władzy publicznej (art. 45 TWE), względami porządku, bezpieczeństwa i zdrowia publicznego (art. 46 ust. 1 TWE).

**Swoboda przepływu usług.** Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską gwarantuje swobodę przepływu usług. Czynna swoboda przepływu usług polega na tym, że usługodawca udaje się do innego państwa członkowskiego w celu świadczenia usług. Jest to istotna alternatywa dla podejmowania działalności gospodarczej w innych państwach członkowskich (świadczenie usług za granicą, o ile odbywa się na zasadzie incydentalnej (czasowej) i nie ma charakteru stałego, nie wymaga zakładania działalności gospodarczej w innym państwie). Traktat Akcesyjny nie przewiduje okresów przejściowych ograniczających przepływ usług (w przypadku usługodawców z nowych państw kandydujących), ewentualnie restrykcje mogą być wprowadzone przez państwa członkowskie - po uprzednim zawiadomieniu Komisji Europejskiej - tylko w przypadku poważnych zakłóceń lub zagrożeń rynku pracy, powstałych w określonych regionach w wyniku transgranicznego świadczenia usług.

**Zasada niedyskryminacji.** Swoboda przedsiębiorczości opiera się na zasadzie niedyskryminacji, oznaczającej, że w odniesieniu do reguł działalności gospodarczej obywatele innych państw członkowskich traktowani są tak samo jak obywatele kraju przyjmującego (tzw. klauzula narodowa lub klauzula traktowania narodowego). Nie oznacza to jednak, że działalność gospodarcza we wszystkich państwach członkowskich prowadzona jest na takich samych warunkach. Kwestie takie jak formy działalności gospodarczej, wymogi formalne i kapitałowe dla rozpoczęcia działalności czy wreszcie jej opodatkowanie regulowane są przez prawo krajowe, a nie prawo wspólnotowe. W praktyce oznacza to, że otwarcie firmy w wybranym państwie członkowskim UE wymaga dostosowania się do przepisów prawnych tego kraju.

**Prawo pobytu.** Wolność zakładania przedsiębiorstw jest ściśle związana z prawem wjazdu i stałego pobytu na obszarze innego państwa członkowskiego, przyznanym, na podstawie dyrektywy nr 73/148/EWG, osobom podejmującym działalność gospodarczą. Prawo pozostania w państwie członkowskim, w którym wykonywana była działalność na zasadzie samozatrudnienia, przysługuje także po zakończeniu aktywności gospodarczej (dyrektywy nr 75/34/EWG oraz 90/365/EWG).

**Ubezpieczenia społeczne.** Osoby prowadzące działalność gospodarczą w innym kraju członkowskim, a także członkowie ich rodzin podlegają zasadom koordynacji systemów ubezpieczeń społecznych (rozporządzenie Rady nr 1408/71, zmienione rozporządzeniem nr 1390/81). System ten opiera się na kilku zasadach: (1) z punktu widzenia uprawnień i obowiązków ubezpieczeniowych cudzoziemcy traktowani są tak jak obywatele danego państwa członkowskiego, (2) składki ubezpieczenia społecznego (emerytalnego, zdrowotnego) płaci się tylko w jednym państwie (zazwyczaj tam, gdzie wykonywana jest praca lub prowadzona działalność), (3) prawa do świadczeń z tytułu ubezpieczenia społecznego nabyte w związku z opłacaniem składek w jednym państwie człon-

kowskim „nie przepadają”, jeśli uprawniony przenosi się do innego kraju. Zasady przyznawania świadczeń ubezpieczenia społecznego (np. wiek emerytalny) oraz ich wysokość określają jednak przepisy prawa krajowego.

Oznacza to, że jeśli przedsiębiorca polski najpierw działa tylko w Polsce (i tu opłaca składki ubezpieczeniowe), a następnie podejmie działalność np. w Szwecji, gdzie również będzie płacił składki na ubezpieczenie społeczne, dla celów ostatecznego obliczenia świadczenia emerytalnego uwzględniane będą lata „składkowe” zarówno w Polsce, jak i w Szwecji. Ubiegając się o emeryturę w Polsce, przedsiębiorca będzie musiał jednak spełnić wymogi przewidziane prawem polskim (dla uzyskania uprawnień emerytalnych w Polsce nie będzie miał znaczenia fakt, iż przedsiębiorca spełnia odpowiednie wymogi według prawa szwedzkiego).

**Regulacje celne.** Wspólnota Europejska jest jednolitym obszarem celnym (z wyłączeniem Grenlandii i Wysp Owczych (Dania), Ceuty, Mellili (Hiszpania), terytoriów zamorskich Francji oraz kilku gmin włoskich leżących na pograniczu ze Szwajcarią), na którego zewnętrznych granicach obowiązują takie same stawki celne. Z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej w Polsce stosowane będą taryfy celne wspólne dla wszystkich państw członkowskich UE. Podstawowe regulacje celne Wspólnoty Europejskiej zawarte są w Kodeksie celnym UE (rozporządzenie Rady (EWG) nr 2913/92, wielokrotnie zmieniane) oraz tzw. Kodeksie celnym wykonawczym UE (rozporządzenie Rady (EWG) nr 2454/93). Te akty prawne zawierają wzory wszystkich dokumentów obowiązujących w obrocie celnym UE (wzory stanowią załączniki do rozporządzeń, w sumie jest ich 113).

Informacje o obowiązujących stawkach celnych można znaleźć w bazie TARIC, dostępnej w Internecie pod adresem [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/dds/en/tarhome.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/dds/en/tarhome.htm). Ułatwieniem dla przedsiębiorców jest także system tzw. wiążącej informacji taryfowej (EBTI - *European Binding Tariff Information*), udzielanej zainteresowanym nieodpłatnie przez administrację celną państw członkowskich (dostęp do bazy: [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/dds/en/ebticau.htm](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/dds/en/ebticau.htm)). Informacje taryfowe udzielane są na wniosek zainteresowanych w formie decyzji i są wiążące (w zakresie klasyfikacji taryfowej, a nie stawki taryfowej) dla przedsiębiorcy oraz organu celnego przez 6 lat od dnia wydania (w wyjątkowych przypadkach, po spełnieniu pewnych warunków, istnieje możliwość unieważnienia tej decyzji).

**Prawo kontraktów.** Prawo wspólnotowe nie stworzyło dotąd własnego „kodeksu cywilnego”, który regulowałby zasady zawierania umów na rynku wewnętrznym. Kooperujący przedsiębiorcy z różnych państw członkowskich - zgodnie z zasadami prawa międzynarodowego prywatnego - mogą sami dokonać wyboru porządku prawnego, któremu poddają swój kontrakt (może to być np. prawo francuskie czy niemieckie). Poruszanie się w obcym prawodawstwie stwarza przedsiębiorcom istotne problemy, związane np. z egzekucją roszczeń. Obecnie - z inicjatywy Komisji Europejskiej - trwają prace nad stworzeniem ram prawnych ułatwiających obrót gospodarczy między podmiotami z różnych państw człon-

kowskich. Przepisy wspólnotowe regulują natomiast umowy między przedsiębiorcami a konsumentami w sposób, który tym ostatnim ma zapewnić właściwy poziom ochrony. Do najważniejszych regulacji konsumenckich należą: dyrektywa o ogólnym bezpieczeństwie produktów, zawieraniu umów poza lokalem przedsiębiorstwa i na odległość, o niedozwolonych klauzulach umownych.

## Formy prowadzenia działalności gospodarczej w krajach UE

Na poziomie wspólnotowym w zakresie organizacji działalności gospodarczej i funkcjonowania przedsiębiorstw istnieją jedynie regulacje harmonizujące zasady działania spółek kapitałowych (przepisy te właściwie nie dotyczą więc małych i średnich przedsiębiorstw) oraz regulacje poświęcone ogólnospłnotowym formom prowadzenia działalności. Jak dotąd wypracowano tylko dwie takie formy: europejskie zgrupowanie interesów gospodarczych (jest to raczej forma kooperacji przedsiębiorstw - celem EZIG jest ułatwienie i rozwijanie działalności gospodarczej uczestników pochodzących z różnych państw członkowskich; uczestnicy działają w oparciu o przepisy państw członkowskich) oraz spółkę europejską (uczestnicy z różnych państw członkowskich, kapitał co najmniej 120 tys. euro). Spółka europejska jest właściwa dla przedsięwzięć gospodarczych w większym rozmiarze, a zdecydowana liczba europejskich przedsiębiorstw prowadzi działalność w formach przewidzianych prawem poszczególnych państw członkowskich. Każde państwo członkowskie UE samodzielnie wyznacza zasady zakładania firm na własnym terytorium. Poniżej prezentowane są przykładowe rozwiązania w wybranych krajach UE.

**Holandia:** Na rynku holenderskim firma może działać w formie: (1) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (minimalny kapitał 18 151 euro; konieczne uzyskanie (odpłatnie) deklaracji Ministerstwa Sprawiedliwości o braku przeciwwskazań prawnych), (2) spółki akcyjnej (minimalny kapitał 45 378 euro), (3) oddziału firmy (nie ma osobowości prawnej, podlega rejestracji w Izbie Handlowej; w celu rejestracji konieczne jest przedstawienie wyciągu z rejestru firmy-matki, notarialnie poświadczony i przetłumaczony statut, notarialnie poświadczona decyzja zarządu o utworzeniu oddziału, pełnomocnictwo dla dyrektora oddziału). Firma zatrudniająca pracowników spoza Holandii może wypłacać im 30% nieoprocentowany dodatek rozłąkowy.

**Niemcy:** Niemieckie prawo przewiduje, że działalność gospodarczą można prowadzić w formie: (1) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (także jednoosobowej, kapitał minimalny wniesiony przy rejestracji musi wynieść co najmniej 13 tys. euro), (2) spółki akcyjnej (minimalna wysokość kapitału to 51 tys. euro), (3) przedstawicielstwa (biuro lub oddział przedsiębiorstwa obcego). We wszystkich wymienionych przypadkach konieczna jest sądowa rejestracja działalności. Zarejestrowane

przedsiębiorstwa stają się obligatoryjnie członkami izb przemysłowo-handlowych lub rzemieślniczych. Minimalne stawki godzinowe dla pracowników określone są dla poszczególnych branż na podstawie układów ze związkami zawodowymi.

**Wielka Brytania:** Działalność gospodarcza może być prowadzona w formie: (1) spółki partnerskiej (do 20 współników; nie posiada osobowości prawnej (za wyjątkiem Szkocji)), (2) spółki zwykłej z ograniczoną odpowiedzialnością części współników, a także (3) spółek korporacyjnych: spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (min. suma kapitału: 50 tys. funtów), spółki bez ograniczenia odpowiedzialności. Możliwe jest także utworzenie oddziału (jeśli firma prowadzi bezpośrednią działalność handlową na rynku brytyjskim) lub utworzenie joint venture z partnerem brytyjskim. Rejestracją spółek i oddziałów zajmuje się *Companies House*. Podatki dochodowe uiszczane są przez firmy w ciągu 9 miesięcy od zakończenia roku obrachunkowego. Firmy obce mogą nabywać nieruchomości (dla prowadzenia działalności gospodarczej muszą one być wyposażone w certyfikaty o zabezpieczeniach przeciwpożarowych). Obowiązek rejestracji VAT powstaje przy obrotach przekraczających 51 tys. funtów. Minimalna stawka wynagrodzenia za pracę wynosi (w zależności od kategorii pracowników) od 3,60 do 4,20 funta za godzinę.

Działalność gospodarcza prowadzona w poszczególnych państwach członkowskich wymaga dostosowania się nie tylko do przepisów dotyczących bezpośrednio warunków podejmowania działalności, ale także do regulacji podatkowych, ubezpieczeniowych, z zakresu zamówień publicznych, ochrony konsumentów, bezpieczeństwa produktów (mimo harmonizacji na szczeblu wspólnotowym, w przepisach krajowych mogą występować różnice). Należy podkreślić, że większość przepisów dotyczących różnych aspektów działalności gospodarczej przyjmuje w UE formę dyrektyw, które dopiero po wdrożeniu do ustawodawstwa krajowego zaczynają bezpośrednio obowiązywać przedsiębiorców. Skoro znaczna część polskiego prawodawstwa została zharmonizowana z dyrektywami UE, przedsiębiorcy działający zgodnie z normami krajowymi zachowują jednocześnie zgodność z przepisami europejskimi.

## Podatki i ubezpieczenie społeczne w krajach członkowskich UE

Państwa UE nie mają jednolitego systemu podatkowego, każde państwo autonomicznie kształtuje politykę fiskalną, ustalając zasady i skalę opodatkowania (w zakresie podatków dochodowych). Podejmowane dotąd próby wprowadzenia tożsamyh stawek podatków dochodowych we wszystkich państwach członkowskich nie przyniosły efektów. Również wielkość obciążeń z tytułu ubezpieczenia społecznego jest zróżnicowana w poszczególnych państwach członkowskich.

Państwo	Podatek od firm		Podatek od osób fizycznych	Ubezpieczenia społeczne
	Stawka podstawowa	Stawka specjalna		
Austria	34%	minimalnie: 3 750 euro rocznie - s.a. 1 875 euro rocznie - sp. z o.o. 5 625 euro rocznie - firmy z rocznym obrotem powyżej 375 000 euro (spółki osobowe - opodatkowani wspólnicy)	0% za pierwsze 3 640 euro 21% za następne 3 630 euro 21% za następne 14 530 euro 41% za następne 29 070 euro 50% wszystkie wyższe dochody	<u>pracodawca</u> : 21,65% regularnego wynagrodzenia; 21,15% dodatków świątecznych i urlopowych (istnieje górny pułap naliczania składki) <u>pracownik</u> : 17,65 % regularnego wynagrodzenia 16,65% dodatków świątecznych i urlopowych
Belgia	39%	28% - dochód 1-25 tys. euro 36% - dochód 25-90 tys. euro 41% - dochód 90-325 tys. euro	25%, 30%, 40%, 45%, 50%, 52,5%, 55%	16,7%, 12,7% (w zależności od wysokości dochodów)
Dania	30%	-	podatek progresywny - próg maksymalny 59%	<u>pracodawca</u> : nie płaci składek na ubezpieczenie społeczne pracowników obowiązkowe ubezpieczenia pracownika od wypadku przy pracy (w zależności od rodzaju pracy składka poniżej 200 DKK miesięcznie) - płacone częściowo przez pracodawcę i częściowo przez pracownika <u>pracownik</u> : 9% od wynagrodzenia brutto
Finlandia	29%	-	13% (dochody 11 500 -14 300 euro); 17% (dochody 14 300-19 700 euro); 23% (19 700-30 900 euro); 29% (30 900-54 700 euro); 36% (ponad 54 700 euro)	ubezpieczenie chorobowe: 1 % ubezpieczenie emerytalne i od bezrobocia: 4,8%
Francja	33,33%	15% dla dochodów poniżej 38 112 euro (i normalna stawka dla dalszych dochodów powyżej tej sumy)	7-stopniowa skala od 0 do 52.75%	<u>pracodawca</u> : 46% (27%-35% dla osób prowadzących działalność gospodarczą) <u>pracownik</u> : 22%
Grecja	35%-40% (w zależności od formy prawnej)	-	0%, 5%, 15%, 30%, 40%, 45%	<u>pracodawca</u> : 27,96% <u>pracownik</u> : 16,22%
Hiszpania	35%	30% dla MŚP (jeśli dochód nie przekroczył 90 151 euro )	18%, 24%, 28,35%, 37,2%, 45%, 48,8%	<u>pracodawca</u> : 23,6% <u>pracownik</u> : 4,7%
Holandia	29% (za pierwsze 22 689 euro) 34,5% za nadwyżkę	-	32,90% (za pierwsze 15,883 euro); 38,40% (kolejne 12,967 euro); 42% (za kolejne 20,614 euro); 52% (dochody wyższe)	31,20% (zawarte w podatku)
Irlandia	12,59 % (do 31.12.2002 10%)	-	20%, 40%	<u>pracodawca</u> : 8,5% przy wynagrodzeniu tygodniowym do 356 euro 12% przy wyższym wynagrodzeniu <u>pracownik</u> : 4% (wynagrodzenie tygodniowe powyżej 127 euro) 2% (wynagrodzenie tygodniowe powyżej 356 euro)
Luksemburg	20%-30% (stawki progresywne)	każda firma obowiązkowo płaci 4% na fundusz dla bezrobotnych	6% + obowiązkowo 2,5 % na fundusz bezrobotnych; podatek relatywnie niski (suma wszystkich obciążeń, w tym ubezpieczenia społecznego - ok. 18%)	<u>pracodawca</u> : 12,67% (pracownicy fizyczni) 10,69% (inni pracownicy) <u>pracownik</u> : 12,67% (pracownicy fizyczni) 10,69% (inni pracownicy)
Niemcy	38%	podatki majątkowe od dochodu przedsiębiorstwa i jego mienia (podatek od plac, od dochodów, zysku z kapitału, od osób prawnych) mogą sięgnąć 56%.	0%, 19%, progresywne 19%-51%, 51%	6,75 % (emerytalne) 9,75% (zdrowotne) 3,25% (dla bezrobotnych)
Portugalia	34% (+maksymalnie 10% tej stopy jako podatek lokalny)	25% - firmy mające siedzibę poza Portugalią	15%, 25%, 35%, 40%	<u>pracodawca</u> : 23,75% (osoby samodzielnie prowadzące działalność mogą wybrać system świadczeń podstawowych (25%) lub rozszerzonych (32%)) <u>pracownik</u> : 11%
Szwecja	28%	-	100 SEK (dochód do 203, 900 SEK) 25% (dochód powyżej 203, 900 SEK)	32,92% (+ 6-8% na fundusz emerytalny)
Wielka Brytania	30%	19% (gdy dochód między 50 a 300 tys. funtów brytyjskich); 0% (dochód poniżej 10 tys. funtów)	10%, 22%, 40%	<u>pracodawca</u> : 11% (jeśli tygodniowe zarobki między 89,01 a 595 funtów); 1% (jeśli zarobki ponad 595 funtów) samozatrudnieni: 2 funty tygodniowo, niezależnie od zarobków <u>pracownik</u> : kwoty określone tygodniowo
Włochy	37% (+4,25% podatku lokalnego)	-	18,5%, 26%, 33,5%, 39,5%, 45,5%	52,25%

Źródła opracowania: *Warunki zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej w krajach Unii Europejskiej* (red. M. Cisek-Babiarz, M. Drath), PARP, Warszawa 2001 oraz informacje z serwisu [public-services.eu](http://public-services.eu) (*Information on cross-border public services in Europe*) - [http://europa.eu.int/public-services/european\\_union/enterprises/topics/topics\\_en.htm](http://europa.eu.int/public-services/european_union/enterprises/topics/topics_en.htm).



Harmonizacja (ale nie ujednoczenie) na poziomie wspólnotowym objęła tylko podatek VAT (regulowany tzw. VI Dyrektywą) oraz częściowo podatki akcyzowe. W przypadku transakcji pomiędzy podatnikami z różnych krajów UE towary dostarczane pomiędzy podatnikami opodatkowane są stawką zerową w kraju ich wysyłki (rozpoczęcia transportu) jako wewnątrzspółnotowa dostawa, zaś podatek należny opłacany jest przez nabywcę towarów w kraju, do którego przybywają towary (zakończenia transportu) wg stawki właściwej dla kraju, do którego przywożone są towary. Wysokość stawki podstawowej (standardowej) w państwach członkowskich UE nie może być niższa niż 15%, a stawki zredukowanej (można stosować jedną lub dwie stawki obniżone) nie może być niższa niż 5%.

#### Stawki podatku VAT w państwach członkowskich UE

Państwo	Stawka standardowa	Stawka zredukowana
Austria	20%	10%
Belgia	21%	6%
Dania	25%	-
Finlandia	22%	17%, 8%
Francja	19,6%	5,5%, 2,1%
Grecja	18%	8%, 4%
Hiszpania	16%	7%, 4%
Holandia	19%	6%
Irlandia	21%	13,5%, 4,3%
Luksemburg	15%	6%, 3%
Niemcy	16%	7%
Portugalia	19%	12%, 5%
Szwecja	25%	12%, 6%
Wielka Brytania	17,5%	5%
Włochy	20%	10%, 4%

Źródło: *VAT rates applied in the Member States of the European Community (situation on 1<sup>st</sup> May 2003)*, Komisja Europejska - DG ds. Podatków i Cel (DOC 2908/2003)

# Źródła informacji o UE dla przedsiębiorców

## Instytucje świadczące pomoc przedsiębiorcom w UE i Polsce

### Dyrekcja Generalna ds. Przedsiębiorstw

European Commission - Enterprise DG  
Documentation Centre  
Office: SC15 00/51  
B - 1049 Brussels  
Belgium  
Fax: +32 (0)2 296.99.30  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/enterprise/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/enterprise/index_en.htm)

### Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej

Pl. Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa  
tel.: (22) 693 50 00  
<http://www.mg.gov.pl>

### Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa  
tel.: (22) 699 70 44/45  
fax: (22) 699 70 46/56  
<http://www.parp.gov.pl/>

### Centra Euro-Info

sieć ośrodków informacyjnych aktywna w 42 państwach  
(w Polsce 12 ośrodków, pełna lista na stronie www)  
Euro Info Centre PL-405 przy Funduszu Współpracy,  
ul. Górnośląska 4a, 00-444 Warszawa  
tel.: (22) 450 99 39, 622 84 05 Fax: 0-22 622 03 78,  
e-mail: [euroinfo@cofund.org.pl](mailto:euroinfo@cofund.org.pl)  
<http://www.euroinfo.org.pl/>

## Portale internetowe

### Portal informacyjny Serio.pl

<http://www.serio.pl/ukie/eksperci.php>

### Twoja firma w Europie

<http://www.weuropie.pl/apps/index.jsp>

### Dialog z europejskim biznesem (Dialogue with Business)

<http://europa.eu.int/business/en/index.html>

### Informacje nt. transgranicznych usług publicznych w Europie

[http://europa.eu.int/public-services/european\\_union/enterprises/topics/topics\\_en.htm](http://europa.eu.int/public-services/european_union/enterprises/topics/topics_en.htm)

### Kwartalnik Enterprise Europe (wydawany przez DG ds. Przedsiębiorstw)

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/library/enterprise-europe/index.htm>  
(dystrybucja nieodpłatna w formie elektronicznej lub papierowej  
(drogą pocztową) po uprzednim zgłoszeniu: [enterprise-europe@cec.eu.int](mailto:enterprise-europe@cec.eu.int))

## Bibliografia

*Prawo Unii Europejskiej. Prawo materialne i polityki* (red. J. Barcz), Wyd. Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2003.

*Unia Europejska. Przygotowania Polski do członkostwa* (red. naukowa i koordynacja E. Kawecka-Wyrzykowska, E. Synowiec), Instytut Koniunktury i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2001

*Warunki zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej w krajach Unii Europejskiej* (red. M. Cisek-Babiarz, M. Drath), PARP, Warszawa 2001

*VAT rates applied in the Member States of the European Community (situation on 1<sup>st</sup> May 2003)*, Komisja Europejska - DD ds. Podatków i Cel (DOC 2908/2003)

[http://europa.eu.int/comm/taxation\\_customs/publications/info\\_doc/taxation/tva/taux\\_tva-2003-5-1\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/taxation/tva/taux_tva-2003-5-1_en.pdf)

## Informacje ogólne

Jedną ze wspólnych polityk Unii Europejskiej jest polityka transportowa. Oznacza to, że część przepisów dotyczących branży transportowej ustalana jest na szczeblu europejskim. Przepisy europejskie w zakresie transportu są w większości bardzo szczegółowe. Zainteresowania Unii Europejskiej dotyczą przede wszystkim: harmonizacji dostępu do zawodu przewoźnika, rynku usług transportowych i wolnej konkurencji oraz pewnych aspektów ruchu drogowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego (harmonizacja narodowych przepisów w sprawie wymogów technicznych dla samochodów, transport towarów niebezpiecznych, rozwój infrastruktury drogowej, bezpieczeństwo na drodze). Szczególne miejsce w transportowej polityce Unii Europejskiej zajmują sieci transeuropejskie (*Trans-European Networks, TEN*). Pod pojęciem tym kryje się przede wszystkim infrastruktura transportowa o szczególnym znaczeniu dla UE. Polska (zgodnie z zapisami Traktatu akcesyjnego) jest objęta planem rozwoju sieci transeuropejskich (połączenia drogowe) na trasach, które przedstawia poniższa mapa:



Źródło: Traktat akcesyjny (AA2003/ACT/Załącznik II/pl 1)

W marcu 2002 roku aprobatę Komisji Europejskiej zyskał program satelitarny Galileo, którego budżet wyniesie ponad 2,5 mld euro. Ma on stanowić europejską alternatywę dla dominującego obecnie amerykańskiego globalnego systemu pozycjonowania. Galileo ma umożliwić określenie pozycji obiektu z dokładnością do 1 metra (GPS robi to z dokładnością do 100 metrów). Program ma rozpocząć funkcjonowanie w 2008 roku i dać miejsca pracy ok. 150 tysiącom osób.

Państwa członkowskie UE mogą samodzielnie kształtować taryfy za przejazdy swoimi drogami - jest to zgodne z przepisami wspólnotowymi. Jedynym warunkiem jest niedyskryminacyjny charakter przepisów, tzn. muszą one obejmować kierowców ze wszystkich krajów członkowskich. Niemcy i Austria wprowadzają na swoich głównych szosach myto, które płacić będą przewoźnicy ze wszystkich krajów (Austria od 1 stycznia 2004, Niemcy najprawdopodobniej od kwietnia 2004). W Niemczech opłaty będą dotyczyć tylko największych pojazdów ciężarowych - pojedynczych bądź z przyczepami, powyżej 12 ton DMC (szczegółowe informacje w języku polskim na stronie: [www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)). Przejazd pustym pojazdem nie zwolni z konieczności uiszczenia myta. W Austrii trzeba będzie płacić za samochody, których DMC przekracza 3,5 tony, w tym także za autobusy. W Niemczech zwolnienia dotyczyć będą: autobusów, pojazdów sił zbrojnych, policji i służb ratowniczych, pojazdów wykorzystywanych wyłącznie do robót drogowych, czyszczenia i zimowego utrzymania dróg, pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w działalności związanej z pokazami cyrkowymi. Właściciele takich pojazdów muszą je zarejestrować w firmie Toll Collect (tel. 49 1802865526, [www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)) jako zwolnione z obowiązku płacenia myta, wypełniając stosowny wniosek.

Opłaty za przejazd po niemieckich autostradach zależą będą od liczby osi pojazdu i wielkości emisji szkodliwych substancji do atmosfery. Do tego trzeba będzie doliczyć koszt montażu urządzenia elektronicznego - 300 euro za sztukę (płacić się będzie za jego montaż, samo urządzenie jest bezpłatne). Koszt usługi można będzie potrącić przy pierwszych jazdach. Szacunkowy koszt przejazdu przez Niemcy (w jedną stronę) to ok. 100 euro. W Austrii cena przejazdu jednego kilometra zależy od liczby osi pojazdu. Za przejazd 1 km płatną szosą trzeba zapłacić za:

- pojazdy dwuosiove - 0,13 euro plus VAT
- pojazdy trzyosiove - 0,182 euro plus VAT
- pojazdy czterosiove i większe - 0,273 euro plus VAT

## 1. Informacje o branży transportowej w Polsce i Europie

Obecnie w Polsce jest zarejestrowanych około 78 tysięcy firm, działających w transporcie drogowym towarów (w tym ponad 8 tysięcy firm w transporcie międzynarodowym) oraz około 12,5 tys. firm, zajmujących się zarobkowo transportem drogowym osób (w tym 2,5 tysiąca w transporcie międzynarodowym).

Aby dostosować się do przepisów UE, od 1 maja 2004 każdy polski przedsiębiorca działający w branży transportowej będzie musiał zdobyć licencję (przed uzyskaniem takiej licencji przynajmniej jedna osoba z zarządu firmy będzie musiała uzyskać certyfikat kompetencji zawodowych). Podstawowe dane na temat branży transportowej w UE przedstawia poniższa tabela (w kolejnych kolumnach: kraj, liczba przedsiębiorstw w tysiącach oraz liczba zatrudnionych w tysiącach).

	Transport osób		Transport towarów	
Austria	4,1	37	4,9	45
Belgia	2,2	29	7,5	58
Dania	4,2	31	8,0	41
Finlandia	9,1	23	12,0	37
Francja	33,8	169	45,7	305
Grecja	--	--	--	--
Hiszpania	67,6	152	131,3	293
Holandia	3,4	--	9,9	108
Irlandia	0,3	7	3,1	12
Luksemburg	0,2	2	0,5	5
Niemcy	32,1	162	52,8	381
Portugalia	11,1	39	6,3	50
Szwecja	9,6	55	15,8	62
Wielka Brytania	9,5	136	37,8	297
Włochy	23,4	136	113,9	299

Źródło: Komisja Europejska

W 2002 roku w Polsce było zarejestrowanych ok. 1 mln 800 tys. samochodów ciężarowych, ponad 82 tys. autobusów i ponad 100 tys. ciągników siodłowych. Pod koniec 2002 roku funkcjonowało ok. 1,7 tys. firm transportowych zatrudniających powyżej 9 osób. Dominująca część taboru samochodowego należy do małych firm, zatrudniających mniej niż 9 osób. W firmach większych (zatrudniających powyżej 9 osób) użytkowano łącznie ponad 11 tys. samochodów ciężarowych i 12 tys. ciągników siodłowych oraz ponad 19 tys. autobusów. W danych GUS nie ma wyników finansowych firm zajmujących się transportem samochodowym, lecz jedynie wynik całego sektora transportu lądowego i rurociągowego (transport ropy i gazu), obejmujący również wyniki PKP i innych firm nie związanych z transportem samochodowym. W roku 2002 wynik na sprzedaży tego sektora gospodarki (tzn. przychody ze sprzedaży pomniejszone o niektóre koszty) wyniósł ok. 2 mld PLN.

W poniższej tabeli podano długość sieci dróg i autostrad w państwach europejskich.

	Autostrady (długość w km)	Drogi szybkiego ruchu oraz drogi główne (w km)
Austria	1 634	10 260
Belgia	1 691	12 542
Dania	902	758
Finlandia	512	13 271
Francja	9 626	27 500
Grecja	700	9 100
Hiszpania	8 893	24 124
Holandia	2 291	6 650
Irlandia	103	5 270
Luksemburg	115	837
Niemcy	11 515	41 321
Portugalia	1 441	11 408
Szwecja	1 484	13 212
Wielka Brytania	3 529	48 194
Włochy	6 478	46 043
<b>UNIA EUROPEJSKA</b>	<b>50 914</b>	<b>270 490</b>
Bulgaria	324	3 100
Cypr	216	2 131
Czechy	499	20 703
Estonia	87	3 810
Islandia	--	4 304
Litwa	417	1 305
Łotwa	--	7 003
Malta	--	187
Norwegia	144	26 561
<b>Polska</b>	<b>268</b>	<b>17 855</b>
Rumunia	114	14 696
Słowacja	295	3 220
Słowenia	399	1 133
Szwajcaria	1 642	18 276
Turcja	1 749	31 388
Węgry	438	29 630

Źródło: Komisja Europejska oraz International Road Transport Union

## 2. Transport po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Wyniki negocjacji akcesyjnych Polski z Unią Europejską w obszarze polityki transportowej (poniższe informacje na podstawie Traktatu Akcesyjnego) (Traktat o przystąpieniu Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Litwy, Łotwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji do Unii Europejskiej):

- **Transport drogowy:** Polska zgodziła się na zastosowanie okresu przejściowego dla polskich przewoźników samochodowych na wykonywanie **przewozów kabotażowych** towarów wewnątrz państw członkowskich UE (tak więc zakazane będą przewozy np. na trasach: Berlin - Monachium czy Paryż - Marsylia). Okres przejściowy będzie wynosić trzy lata, licząc od daty członkostwa w UE, i może być przedłużony o kolejne dwa lata. Jednakże wynikiem przyjętego rozwiązania nie jest ograniczenie możliwości dokonywania przez polskich przewoźników drogowych przewozów pomiędzy państwami członkowskimi UE (są to tzw. *cross - trade*, czyli przewozy np. na trasach Berlin - Paryż, czy Monachium - Marsylia). Przyjęte rozwiązania rozciągają się także na nowe państwa członkowskie, dzięki czemu polski rynek przewozowy będzie chroniony przed konkurencją ze strony tańszych przewoźników, np. z państw bałtyckich.
- **Infrastruktura drogowa:** Polska uzyskała najdłuższy (do końca 2010) z okresów przejściowych zastosowanych wobec negocjujących państw w kwestii **dostępu naszej sieci drogowej dla najcięższych pojazdów**. Dopuszczalny w dyrektywie UE (96/53/WE) maksymalny nacisk na oś pojazdu wynosi 11,5 tony, tymczasem polska sieć drogowa dostosowana jest w większości do nacisku tylko 10 ton na pojedynczą oś pojazdu. Przyjęte przez UE warunki okresu przejściowego obejmują udostępnienie od momentu członkostwa ściśle określonych tras przejazdów obejmujących podstawowe szlaki komunikacyjne wschód-zachód i północ-południe, umożliwiające przejazd dla międzynarodowych przewoźników drogowych przez nasz kraj - ogółem jest to sieć o długości około 4300 km (spośród ok. 18 000 km dróg krajowych). Jednocześnie na sieci tej, stanowiącej w przyszłości rozszerzenie transeuropejskiej drogowej sieci transportowej UE będą skoncentrowane inwestycje infrastrukturalne przy znaczącym wsparciu finansowym UE. Wynegocjowane z UE rozwiązanie dotyczące przejazdów najcięższych pojazdów ciężarowych przez Polskę obejmuje zgodę UE na pobieranie dodatkowej opłaty do końca roku 2008 za przejazdy odcinkami niedostosowanymi w ramach tej sieci do obowiązujących w UE nacisków na oś. Rozwiązania te dotyczyć jednak będą na zasadach równoprawności także polskich przewoźników. Począwszy od początku roku 2009 opłaty za przejazd po odcinkach dróg niedostosowanych nie będą pobierane, jednak przez dwa kolejne lata obowiązywać będą w Polsce ograniczenia co do poruszania się ponadgabarytowych pojazdów (przekraczających 10 ton nacisku na oś) po wyznaczonej sieci drogowej.

Spośród około 18 tysięcy km polskich dróg do ruchu najcięższych samochodów (o nacisku powyżej 11,5 tony na oś) wyznaczono 4378 km (zaledwie 615 km jest do tego przystosowanych). Wśród nich znajdują się m.in.:


- droga nr 1: Gdańsk - Łódź - Katowice - granica w Cieszyźnie;
- droga nr 2: granica w Świecku - Poznań - Warszawa - granica w Terespolu;

- droga nr 3: Świnoujście - Szczecin - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Legnica - granica w Jakuszycach;
- droga nr 6: granica w Kołbaskowie - Szczecin;
- droga nr 8: Wrocław - Piotrków Trybunalski - Warszawa - Białystok - granica w Budzisku;
- droga nr 18 i droga nr 4: granica w Olszynie - Wrocław - Katowice - Rzeszów - granica w Korczowej.

Polska ma prawo do pobierania maksymalnie 40 eurocentów za każdy przejechany kilometr po wyznaczonych drogach. Opłata ta dotyczy tylko samochodów o nacisku na oś większym niż 10 ton. Rozwiązania te dotyczyć jednak będą na zasadach równoprawności także polskich przewoźników.

### 3. Przepisy ruchu drogowego w Europie

W poniższej tabeli zestawiono podstawowe dane na temat dopuszczalnych prędkości w wybranych państwach europejskich, dane na temat cen paliw oraz kwestie odpłatności za autostrady. Kwestie maksymalnych prędkości pojazdów nie są przedmiotem regulacji unijnych - każde państwo stosuje tutaj własne przepisy.

	MAX PRĘDKOŚCI DLA POJAZDÓW (MASA > 3,5 DMC)		DMC (w tonach)	CENY PALIW			WALUTA	AUTOSTRADY
	Poza terenem zabudowanym	autostrada		ON	PB 95	PB 98		
Austria	60	70	38	0,72	0,87	0,94	EURO	płatne, dodatkowo płatne pewne odcinki dróg (alpejskie) oraz tunele
Belgia	90	90	44	0,80	1,03	1,05	EURO	bezpłatne
Bulgaria	70	100	38	1,16	1,36	1,80	BGN	opłaty drogowe przy wjeździe do kraju
Chorwacja	80	80	--	5,50	6,42	6,70	HRK	płatne
Czechy	80	80	48	21,14	24,13	29,00	CZK	płatne
Dania	70	70	48	6,76	8,08	8,30	DKK	bezpłatne (tylko dwa mosty płatne)
Finlandia	80	80	53	0,78	1,09	1,12	EURO	bezpłatne
Francja	90	90	40	0,79	0,99	1,02	EURO	płatne, dodatkowo płatne tunele
Niemcy	80	80	40	0,86	1,07	1,11	EURO	płatne
Grecja	80	80	40	0,69	0,81	0,89	EURO	płatne
Węgry	70	80	40	208	238	247	HUF	wybrane autostrady płatne
Irlandia	50mph	50mph	--	0,79	0,87	1,02	EURO	
Włochy	80	80	44	0,87	1,04	--	EURO	płatne
Luksemburg	75	90	44	0,66	0,77	0,80	EURO	
Macedonia	70	70	40	--	--	--	--	płatne
Holandia	80	80	50	0,80	1,14	1,19	EURO	bezpłatne, płatne wybrane tunele
Norwegia	80	80		8,30	8,80	9,03	NOK	płatne, dodatkowo płatne wybrane tunele
Polska	70	80	42	2,80	3,35	3,60	PLN	płatne tylko dwa odcinki autostrad
Portugalia	80	100	40	0,70	0,95	1,03	EURO	płatne, dodatkowo płatne wybrane mosty
Rumunia	60	60	40	21000	24000	27000	ROL	płatne tylko wybrane mosty na Dunaju
Słowacja	80	80	48	32,60	33,10	35,70	SKK	płatne
Słowenia	80	80	40	163	185	190	SIT	płatne
Hiszpania	70	80	40	0,70	0,80	0,89	EURO	płatne
Szwecja	80	80	60	7,77	9,33	9,63	SEK	bezpłatne
Szwajcaria	60	80	--	1,37	1,30	1,34	CHF	płatne, dodatkowo płatne tunele
Wielka Brytania	50mph	60mph	38	0,78	0,77	0,81	GBP	bezpłatne, płatne tylko wybrane mosty
Turcja	70	80	42	--	--	--	--	płatne, dodatkowo płatne mosty nad Bosforem

Źródło: Polski Związek Motorowy ([www.pzm.pl](http://www.pzm.pl)) oraz INTERNATIONAL RDAD TRANSPORT UNION (<http://www.iru.org/Services/FuelWel.E.html>) - ceny z 29.11.2003



# Warunki prowadzenia działalności gospodarczej

## 1. Otwarcie działalności gospodarczej w branży transportowej.

Z dniem wejścia Polski do Unii przedsiębiorcy zagraniczni z państw członkowskich nie będą musieli uzyskiwać zezwoleń na wykonywanie transportu drogowego osób oraz rzeczy na terytorium Polski. Nadal jednak obowiązek uzyskiwania stosownych zezwoleń będzie dotyczył przewoźników pochodzących z krajów innych niż państwa członkowskie UE. Znowelizowana ustawa o transporcie drogowym nakazuje przewoźnikom legitymowanie się tzw. **licencją** (licencję taką wydaje Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego, BOTM). Należy przy tym podkreślić, że wniosek o przyznanie takiej licencji musi być złożony przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą do dnia 1 stycznia 2004 roku. Wymóg posiadania licencji dotyczy wszystkich przewoźników (zajmujących się zarówno krajowym, jak i międzynarodowym transportem), z wyjątkiem wykonujących przewóz drogowy pojazdami samochodowymi:

- o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 tony;
- przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż 8 osób, przy przewozie niezarobkowym.

Po 1 maja 2004 roku przedsiębiorców, którzy chcą zajmować się drogowym transportem międzynarodowym w UE, obowiązywać będzie tzw. **licencja wspólnotowa**. Wydawana ona będzie po spełnieniu określonych wymogów. Wymagania te pokrywają się z warunkami otrzymania krajowej licencji. Wszyscy przedsiębiorcy, którzy uzyskali krajową licencję na międzynarodowy transport drogowy, mogą otrzymać licencję wspólnotową. Wnioski o wydanie licencji wspólnotowej będzie można składać najprawdopodobniej od marca 2004 roku. Licencja będzie wydawana na 5 lat, a jej szacunkowy koszt (obejmujący tylko koszty administracyjne) to ok. 100 PLN. Dokładne informacje powinny być znane w ciągu kilku miesięcy, ponieważ nowelizacja ustawy o transporcie drogowym jest obecnie w toku prac parlamentarnych.

**Krajowej licencji** na międzynarodowy transport drogowy udziela się na czas oznaczony, nie krótszy niż 2 lata i nie dłuższy niż 50 lat. Warunki otrzymania licencji:

- członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą, muszą spełniać **wymogi dobrej reputacji** (licencja nie zostanie wydana,



jeżeli osoba taka została skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: karne, skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, ochronie środowiska lub warunkom pracy i płacy albo innym przepisom dotyczącym wykonywania zawodu lub osoba taka została uznana za niezdolnego do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego na podstawie odrębnych przepisów);

- przynajmniej jedna z osób zarządzających przedsiębiorstwem musi legitymować się **certyfikatem kompetencji zawodowych** (wydaje je Instytut Transportu Drogowego);
- osoba starająca się o licencję musi posiadać **zabezpieczenie w postaci**: środków pieniężnych dostępnych przez okres posiadania licencji, poręczeń albo gwarancji bankowych, poręczeń osób fizycznych lub prawnych, obligacji państwowych, zastawu na papierach wartościowych gwarantowanych przez Skarb Państwa, gwarancji ubezpieczeniowych, polis ubezpieczeniowych autocasco lub weksli w wysokości: **na pierwszy pojazd samochodowy** przeznaczony do transportu drogowego - 3 000 euro w 2002 r., 6 000 euro w 2003 r., 9.000 euro od 2004 r., **na każdy następny pojazd samochodowy** - 1 000 euro w 2002 r., 2 000 euro w 2003 r., 5 000 euro od 2004 r.;
- przedsiębiorca sam wykonujący przewozy i zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy muszą posiadać **świadczenia kwalifikacji** określone przepisami prawa o ruchu drogowym oraz nie mogą być skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska,
- przedsiębiorca musi posiadać **tytuł prawny do dysponowania pojazdem** lub pojazdami samochodowymi spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym.

Licencja krajowa wydawana jest na wniosek przedsiębiorcy, **wniosek taki powinien zawierać:**

- oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres,
- numer w rejestrze przedsiębiorców,
- określenie rodzaju, zakresu i obszaru wykonywania transportu drogowego,
- rodzaj i liczbę pojazdów samochodowych, którymi dysponuje przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji,
- czas, na jaki licencja ma być udzielona,
- do wniosku należy dołączyć również: odpis z rejestru przedsiębiorców, kserokopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji sta-

tystycznej (REGON), kserokopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP), certyfikat kompetencji zawodowych, zaświadczenie z rejestru skazanych stwierdzające niekaralność wnioskodawców, dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia, oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców posiadających świadectwa kwalifikacji określone przepisami prawa o ruchu drogowym oraz potwierdzające, że nie byli skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska, wykaz pojazdów samochodowych wraz z urzędowo potwierdzonymi kopiami dowodów rejestracyjnych, a w przypadku gdy przedsiębiorca nie jest właścicielem tych pojazdów, również dokument stwierdzający prawo do dysponowania nimi, oświadczenie o aktualności podstawy prawnej.

#### Licencja krajowa może być cofnięta, jeżeli:

- wydano prawomocne orzeczenie zakazujące przedsiębiorcy wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją;
- przedsiębiorca nie podjął działalności objętej licencją w ciągu 6 miesięcy od dnia jej wydania, pomimo wezwania organu licencyjnego do jej podjęcia;
- jeżeli jej posiadacz: rażąco naruszył warunki określone w licencji lub inne warunki wykonywania działalności objętej licencją określone przepisami prawa, odstąpił licencję osobie trzeciej, zaprzestał wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją, a w szczególności nie wykonuje, na skutek okoliczności zależnych od niego, transportu drogowego co najmniej przez 6 miesięcy;
- oraz jeżeli jej posiadacz: nie przedłożył w wyznaczonym terminie informacji i dokumentów, rażąco lub wielokrotnie narusza przepisy w zakresie dopuszczalnej masy, nacisków osi lub wymiaru pojazdu, zalega w regulowaniu stwierdzonych decyzją ostateczną lub prawomocnym orzeczeniem zobowiązań (celnych, podatkowych lub innych zobowiązań na rzecz Skarbu Państwa z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego lub wobec kontrahenta), samowolnie zmienia wskazania urządzeń pomiarowo-kontrolnych zainstalowanych w pojeździe.

**Licencje wspólnotowe**, które mają obowiązywać od 1 maja 2004 roku, będą jednymi z podstawowych, jakie musi posiadać firma wykonująca usługi transportowe w Unii Europejskiej. Teoretycznie nikt, kto 1 maja 2004 roku nie będzie posiadał nowego dokumentu, nie będzie miał prawa świadczenia usług transportowych w krajach UE.

W celu ułatwienia obsługi klientów BOTM (Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego) zdecydowało, że przedsiębiorcy będą mogli wystąpić o nową licencję jedynie korespondencyjnie. Więcej informacji można uzyskać pod adresem internetowym ([www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl)) lub numerem telefonu BOTM (0 prefix 22 572-97-17 lub 572-97-34).

Szacunkowy koszt licencji krajowej w transporcie towarów waha się w granicach od 400 do 15 000 PLN (w zależności od masy całkowitej pojazdu i rodzaju licencji: na przewozy krajowe czy międzynarodowe), w transporcie osób wynosi od 300 do 14 000 PLN (w zależności od tego, czy jest to samochód osobowy czy autobus oraz czy są to przewozy krajowe czy międzynarodowe). Szacunkowe koszty licencji wspólnotowej to kwota ok. 100 PLN.

## 2. Certyfikat kompetencji zawodowych

Wymóg posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych wynika z dyrektywy Rady Unii Europejskiej (96/26/WE) z 29 kwietnia 1996 roku oraz zmieniającej ją dyrektywy (98/76/WE) z 1 października 1998 roku, dotyczącej dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Certyfikacja kompetencji zawodowych nie dotyczy kierowców, lecz przewoźników (osób zarządzających przedsiębiorstwem). Do osób zarządzających przedsiębiorstwem należą osoby mające zasadniczy, decydujący wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstwa, zdolne do podejmowania prawnie skutecznych czynności związanych z prowadzeniem przedsiębiorstwa. Uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych wymaga wykazania się wiedzą lub praktyką niezbędnymi do wykonywania transportu drogowego. Osoby legitymujące się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego tę działalność lub zarządzania firmą otrzymują certyfikat po uzyskaniu pozytywnego wyniku testu z wiedzy potwierdzającej kompetencje zawodowe. Pozostałe osoby zdają egzamin testowy oraz odpowiadają pisemnie na 7 pytań problemowych, po odbyciu 72 godzinnego szkolenia. Organizacją i przeprowadzeniem egzaminów zajmuje się Instytut Transportu Samochodowego. Kursy przeprowadzają prywatne instytucje oraz regionalne stowarzyszenia przewoźników drogowych. Wniosek, oświadczenie, dokumenty potwierdzające 5 letnią praktykę oraz dowód wpłaty należy przesać na adres Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie. Opłaty za egzamin wynoszą: 400 PLN (krajowy transport drogowy), 500 PLN (międzynarodowy transport drogowy), 300 PLN (dla przedsiębiorców legitymujących się co najmniej 5 letnią praktyką). Opłata za wydanie certyfikatu wynosi 300 PLN. Szczegółowe informacje (wzory wniosków, zaświadczeń, dowodów wpłaty) dostępne są na stronie [http://www.its.home.pl/www/?page=certyf\\_przew\\_opis&am=certyfikaty\\_przewoznikow](http://www.its.home.pl/www/?page=certyf_przew_opis&am=certyfikaty_przewoznikow) (Instytut Transportu Samochodowego). Informacje można również uzyskać pod numerem telefonu (0-prefix-22) 811-32-31 do 39 (numer wewnętrzny 127). Szacunkowe koszty kursu na certyfikat kompetencji zawodowych wynoszą ok. 1000 PLN. Certyfikat kompetencji zawodowych jest konieczny przy uzyskaniu licencji na przewozy krajowe i międzynarodowe.

Zakres niezbędnej wiedzy do uzyskania certyfikatu:

- **Prawo cywilne.** Należy znać rodzaje umów zawieranych najczęściej w transporcie drogowym oraz wynikające z nich prawa i obowiązki, posiadać umiejętność wynegocjowania umowy transportowej ważnej prawnie, w szczególności ze względu na warunki przewozu, być w stanie rozpatrzyć roszczenie zleceniodawcy, dotyczące odszkodowania z tytułu zaginięcia lub uszkodzenia towaru podczas transportu lub za opóźnienie w dostawie oraz zdawać sobie sprawę, w jaki sposób takie roszczenie wpłynie na jego odpowiedzialność prawną wynikającą z umowy, znać zasady i obowiązki wynikające z Konwencji CMR o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów.
- **Prawo handlowe.** Należy: posiadać odpowiednią wiedzę dotyczącą spółki handlowej oraz zasad jej tworzenia i działania, znać zasady niezbędne do wykonywania zawodu, obowiązki ciążące na operatorach transportowych.
- **Prawo socjalne.** Należy: znać rolę i działanie różnych instytucji społecznych dotyczących transportu drogowego, znać obowiązki pracodawców w zakresie zabezpieczenia społecznego, przepisy dotyczące umów o pracę dla różnych kategorii pracowników, zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportu drogowego (forma umów, obowiązki stron, warunki i godziny pracy, urlopy, wynagrodzenia, naruszenie umowy, itd.), oraz postanowienia w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych dotyczących transportu międzynarodowego - Rozporządzenia WE Nr 3820/85 i 3821/85.
- **Prawo podatkowe.** Należy: znać zasady dotyczące podatku VAT od usług transportowych, zasady podatku od pojazdów silnikowych, innych pojazdów drogowych i opłat za używanie infrastruktury oraz zasady podatku dochodowego.
- **Handlowe i finansowe zarządzanie przedsiębiorstwem.** Kandydat musi w szczególności: znać przepisy prawne i praktyki, dotyczące korzystania z czeków, weksli, kart kredytowych i innych środków lub sposobów zapłaty, różne formy kredytu oraz wynikające z nich obciążenia i obowiązki, wiedzieć, co oznacza sprawozdanie finansowe, znać sposób jego przedstawienia i posiadać umiejętność jego interpretacji, być w stanie dokonać oceny kondycji przedsiębiorstwa pod względem finansowym i rentowności, szczególnie na podstawie wskaźników finansowych, umieć opracować budżet, znać elementy kosztów przedsiębiorstwa (stałe, zmienne, bezpośrednie, pośrednie, rodzajowe, operacyjne, finansowe), być w stanie skalkulować koszty, określić schemat organizacyjny firmy, opracować plan pracy itp., znać zasady marketingu i reklamy, różne rodzaje ubezpieczeń dotyczących transportu towarowego oraz wynikające z nich gwarancje i obowiązki, zastosowania elektronicznego przekazywania danych w transporcie drogowym, zasady fakturowania usług towarowego transportu drogowego oraz znaczenie i skutki incoterms,
- **Dostęp do rynku.** Kandydat musi w szczególności: znać ustawę regulującą wykonywanie transportu drogowego, zasady zakładania przedsiębiorstwa trans-

portu drogowego, dokumenty wymagane do świadczenia usług transportu drogowego i być w stanie wprowadzić procedury kontrolne w celu zapewnienia, że wymagane dokumenty znajdują się zarówno w samochodzie, jak i w firmie, znać zasady organizacji rynku usług transportowych, formalności graniczne, rolę i zakres dokumentów T-1, T-2 oraz karnetów TIR, a także obowiązki i odpowiedzialność, wynikające z korzystania z nich.

- **Standardy techniczne.** Kandydat musi w szczególności: znać przepisy dotyczące mas i wymiarów pojazdów w krajach europejskich oraz procedury postępowania w przypadku ładunków ponadnormatywnych, znać formalności dotyczące homologacji pojazdów, rejestracji i kontroli technicznej tych pojazdów, różne rodzaje urządzeń przeladunkowych i ładunkowych, różnorodne techniki transportu kombinowanego, zasady przewozu towarów niebezpiecznych, być w stanie stosować procedury związane z przewozem towarów szybko psujących się, żywnościowych i znać zasady używania środków transportowych do przewozu tych artykułów oraz znać zasady przewozu żywych zwierząt.

- **Bezpieczeństwo drogowe.** Kandydat musi: wiedzieć, jakie kwalifikacje są wymagane od kierowców, być w stanie podjąć niezbędne kroki w celu zapewnienia przestrzegania przez kierowców przepisów ruchu drogowego, zakazów i ograniczeń obowiązujących w różnych państwach europejskich, być w stanie określić procedury, które należy zastosować w razie wypadku drogowego, posiadać elementarną wiedzę o układzie sieci drogowej w państwach UE.

### 3. Przewóz osób

Przewóz osób wymaga spełnienia podobnych warunków jak w przypadku pozostałych firm transportowych. Do wykonywania tego rodzaju usług konieczne jest również posiadanie licencji transportowych oraz zezwoleń. Tylko nieliczne pasażerskie przewozy okazjonalne można wykonywać bez zezwoleń - 1 stycznia 2003 weszła w życie umowa dotycząca międzynarodowych okazjonalnych przewozów osób (INTERBUS, ratyfikowana przez Polskę 13 listopada 2002, Dz. U. Nr 99 poz. 999) - określa ona, jakie przewozy okazjonalne nie wymagają zezwoleń:

- tzw. przewozy przy drzwiach zamkniętych, co oznacza, że w trakcie takiej podróży na całej trasie ten sam autobus przewozi tę samą grupę pasażerów. Przywozi ich z powrotem do miejsca startu. Miejsce początkowe znajduje się w kraju, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę, czyli dla polskich przewoźników w Polsce;
- przewozy z pasażerami „tam”, czyli do jednego z krajów objętych umową Interbus, i bez pasażerów „z powrotem”. Miejsce początkowe znajduje się w kraju, w którym przewoźnik ma siedzibę;
- przewozy, w czasie których podróz „tam” odbywa się bez pasażerów i wszyscy są zabierani z tego samego miejsca, jeśli spełniony jest jeden z warunków:

- a) grupa osób pochodzi z państwa, które nie uczestniczy w Interbus lub które jest sygnatariuszem tej umowy. Pasażerowie są zabierani z innego kraju do kraju przewoźnika. Grupa musi wcześniej zawrzeć umowę przywozu do państwa objętego umową Interbus (np. polski przewoźnik zabiera z Pragi grupę Japończyków, która przyleciała tam samolotem, a zawarła umowę na przewóz ich stamtąd przez polskiego przewoźnika do Krakowa);
- b) pasażerowie zostali wcześniej przywiezieni przez tego samego przewoźnika i przyjechał po nich pusty autobus, aby ich odebrać i zawieźć do kraju, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę;
- c) pasażerowie zostali zaproszeni do podróży do kraju należącego do Interbus, gdy koszt transportu ponieśli zapraszający. Tacy pasażerowie muszą stanowić jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie po to, aby podjąć tę właśnie podróż, grupa jest przewożona na teren kraju, w którym przewoźnik ma siedzibę.

Przedsiębiorcy wykonujący międzynarodowe zarobkowe przewozy osób autobusami, których wykonywanie, zgodnie z umową Interbus, nie wymaga zezwoleń, muszą mieć tzw. **książkę formularzy jзд**. Zastępuje ona stosowane dotychczas pojedyncze kartki formularzy jзды. Taka książka musi znajdować się w autokarze i być ostemplowana przez przewoźnika. Nie można jej przekazać innej firmie. Przed rozpoczęciem podróży formularz trzeba wypełnić w dwóch egzemplarzach (oryginał i kopia). Książki można kupić za 50 PLN w Biurze Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM), powinny być także dostępne w regionalnych stowarzyszeniach przewoźników.

Umowa Interbus została podpisana przez: Unię Europejską, Bośnię i Hercegowinę, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Litwę, Łotwę, Mołdawię, Polskę, Rumunię, Słowację, Słowenię, Turcję i Węgry. Została zawarta na pięć lat z możliwością jej przedłużania na kolejne okresy.

#### 4. Podatki i specyficzne opłaty w transporcie

Opłaty w branży transportowej w Polsce to co najmniej 11 różnych podatków: VAT, ZUS, PFRON, winiety za korzystanie z dróg, akcyza w paliwie, opłaty za korzystanie z autostrad, podatek ekologiczny, podatek drogowy odprowadzany do gminy, podatek od środków transportu, podatek od nieruchomości (jeżeli firma ich nie posiada, podatku oczywiście nie płaci) i opłaty skarbowe. Większość z wyżej wymienionych opłat regulują wyłącznie przepisy krajowe, przepisy europejskie regulują m.in. VAT (VI dyrektywa podatkowa wyznacza stawkę podstawową i obniżoną, ale wysokości stawek ustalają już państwa) oraz podatek od środków transportu (dyrektywa o opłatach za użytkowanie infrastruktury).

Obecnie obowiązujące w Polsce stawki podatku VAT w transporcie wynoszą: 0% w międzynarodowym transporcie pasażerskim, 7% w krajowym transporcie osób oraz 22% w transporcie towarów.

Przy sprowadzaniu samochodu dostawczego, ciężarowego, autobusu zza granicy stawki podatku są następujące: cło 0% (z krajów z preferencjami celnymi) lub 35% (z krajów bez preferencji celnych). Dodatkowo należy uiścić podatek VAT w wysokości 22% (VAT oblicza się od wartości pojazdu po doliczeniu cła).

Preferencje celne (z tych krajów obowiązuje 0% cła):

- kraje UE,
- kraje EFTA (Islandia, Lichtenstein, Norwegia, Szwajcaria),
- kraje CEFTA (Czechy, Słowacja, Słowenia, Rumunia, Bułgaria),
- pozostałe (Litwa, Łotwa, Estonia, Węgry, Wyspy Owcze, Turcja).

Preferencje celne nie dotyczą pojazdów wyprodukowanych w jednym z wyżej wymienionych krajów, ale zakupionych poza nimi, np.: w USA. Aby skorzystać z preferencji, konieczne jest umieszczenie na fakturze lub umowie kupna - sprzedaży specjalnego oświadczenia sprzedawcy lub gdy wartość towaru wynosi 6000 euro, potrzebne jest dołączenie świadectwa tzw. EUR.1, opatrzonego pieczęciami Urzędu Celnego kraju zakupu.

#### Podatek drogowy od środków transportu

Podatek od środków transportu jest zgodny z przepisami wspólnotowymi. Podobne rozwiązania jak Polska stosują m. in.: Austria, Niemcy, Wielka Brytania czy Irlandia. Stawki podatku od środków transportu uchwała rada gminy, z tym że roczna stawka podatku jednego środka transportowego nie może przekroczyć:

od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony i poniżej 12 ton	od 3,5 tony do 5,5 tony włącznie	616,80 PLN
	powyżej 5,5 tony do 9 ton włącznie	1028,00 PLN
	powyżej 9 ton	1233,60 PLN
od samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton		2354,12 PLN
od ciągnika siodłowego lub balastowego, przystosowanego do użytkowania łącznie z naczepą lub przyczepą, o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i poniżej 12 ton		1439,20 PLN
od ciągnika siodłowego lub balastowego, przystosowanego do użytkowania łącznie z naczepą lub przyczepą, o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów	do 36 ton włącznie	1819,56 PLN
	powyżej 36 ton	2354,12 PLN
od przyczepy lub naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i poniżej 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego		1233,60 PLN
od przyczepy lub naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej zespołu pojazdów	do 36 ton włącznie	1439,20 PLN
	powyżej 36 ton	1819,56 PLN
od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia	mniejszej niż 30 miejsc	1439,20 PLN
	równej lub wyższej niż 30 miejsc	1819,56 PLN

Źródło: Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych (wersja zmieniona ze stycznia 2003, Dz.U. z 2003, Nr 110, poz. 1039)



Określając stawki podatku, rada gminy może różnicować ich wysokość dla poszczególnych rodzajów pojazdów, biorąc pod uwagę w szczególności wpływ środka transportowego na środowisko naturalne, rok produkcji pojazdu albo liczbę miejsc do siedzenia. Podatek od środków transportowych jest płatny w dwóch rocznych ratach, w terminie do 15 lutego i do 15 września każdego roku.

### Oplata drogowa

Oplata ta również nie koliduje z przepisami wspólnotowymi, a w najbliższym czasie podobne opłaty zostaną wprowadzone przez Niemcy i Austrię (w tych państwach będą to jednak opłaty za korzystanie z sieci autostrad). Karty opłaty drogowej można nabyć w urzędach celnych, urzędach pocztowych oraz w Regionalnych Stowarzyszeniach Przewoźników Drogowych (ceny w poniższej tabeli w PLN).

stawka opłaty	dobowy		7-dniowy		1-mies.		6-mies.		roczny	
	emisja spalin pojazdu samochodowego*									
rodzaj pojazdu	EURO 0	min. EURO 1	EURO 0	min. EURO 1	EURO 0	min. EURO 1	EURO 0	min. EURO 1	EURO 0	min. EURO 1
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 12 t (dwie osie)	6	5	20	18	60	54	240	215	400	360
(trzy osie i więcej)	20	18	60	54	180	165	720	650	1280	1150
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 t (nie więcej niż trzy osie)	30	27	70	63	210	190	840	760	1600	1450
(cztery osie i więcej)	45	40	100	90	300	270	1200	1080	2200	1900
autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t	12	11	45	40	120	108	480	430	800	700

Źródło: Rozporządzenie ministra infrastruktury z 14 grudnia 2001 w sprawie uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz.U. z 2003, Nr 188, poz. 1577)

### Doradca do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych

Od 1 stycznia 2003 roku przedsiębiorcy przewożący, ładujący i rozładujący towary niebezpieczne będą musieli zatrudnić specjalnie przeszkolonego doradcę. Zgodnie z nową ustawą o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych będzie on musiał mieć wyższe wykształcenie i zdać państwowy egzamin.

Obowiązek posiadania doradcy wynika z dwóch dyrektyw: 96/35/WE z 3 czerwca 1996 roku oraz 2000/18/WE z 17 kwietnia 2000 roku. Pierwsza z nich ustanowiła obowiązek wyznaczenia doradcy ds. bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych. Obowiązek ten dotyczy każdego przedsiębiorstwa, którego działalność obejmuje obsługę i/lub transport towarów niebezpiecznych przewożonych transportem drogowym, kolejną i żegluga śródlądową. Zgodnie z zapisami Dyrektywy podstawowym obowiązkiem doradcy jest poszuki-



wanie najlepszych rozwiązań związanych z organizacją transportu oraz nadzorem nad czynnościami związanymi z przygotowaniem, przeładunkiem i przewozem ładunków niebezpiecznych zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druga dyrektywa określa minimalne wymogi dotyczące egzaminów dla doradców ds. bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych.

Szacunkowy koszt kursu na doradcę w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych wynosi około 1600 PLN.

## 5. Międzynarodowe prawo jazdy

Prawie wszystkie kraje Europy akceptują polskie prawa jazdy (wydane po 1 stycznia 1971r., wcześniejsze nie są honorowane, należy je wymienić na nowe). Jednak przy podróżach do Albanii, Hiszpanii, Portugalii, Wielkiej Brytanii i krajów pozaeuropejskich zalecane jest posiadanie międzynarodowego prawa jazdy (MPJ). MPJ jest również niezbędne dla osób, które mają zamiar wynająć za granicą samochód. Do wystawienia MPJ niezbędny jest dowód osobisty, ważne krajowe prawo jazdy, jedna podpisana fotografia formatu 3,5x4,5. Druki otrzymuje się i wypełnia na miejscu (w wydziale komunikacji). Międzynarodowe prawo jazdy nie jest samodzielnym dokumentem uprawniającym do kierowania pojazdem za granicą - obowiązuje dodatkowo krajowe prawo jazdy. Dokument wystawiony jest na 3 lata lub krócej, jeżeli wynika to z posiadanego krajowego prawa jazdy.

Oplata za wydanie międzynarodowego prawa jazdy wynosi 25 PLN, do tego dochodzi 5 PLN za wniosek oraz 0,5 PLN za każdy załącznik. MPJ wystawiają wydziały komunikacji w starostwach powiatowych odpowiednich dla miejsca zamieszkania.

## Jakość usług transportowych

### Specyficzne normy i przepisy w branży transportowej

#### Czas pracy kierowcy

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców (polska ustawa) weszły w życie 1 października 2002 roku. Polska ustawa jest w pełni zgodna z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi czasu pracy kierowców (jednak wszystkie poniższe wymogi kierowcy musieli stosować dotychczas w międzynarodowym transporcie drogowym - zmuszała ich do tego podpisana przez Polskę konwencja AETR). Zgodnie z przepisami:

- kierowcy muszą pamiętać o obowiązkowych przerwach w prowadzeniu pojazdów. Art. 10 ust. 1 ustawy zakazuje prowadzenia pojazdu dłużej niż przez 4,5 godz.;
- po 4,5 godz. jazdy kierowca musi mieć przynajmniej 45 min. przerwy. Może być ona zastąpiona przerwami krótszymi, lecz trwającymi co najmniej 15 min. każda, wykorzystywanymi w trakcie tych 4,5 godz. (ewentualnie ostatnia może być wykorzystana bezpośrednio po tym okresie);
- w ciągu doby pojazd można prowadzić maksymalnie przez 9 godz. Dwa razy w tygodniu czas ten można przedłużyć do 10 godz.;
- każdej doby kierowca musi mieć 11 godz. nieprzerwanego odpoczynku (można go skrócić do 9 godz., nie częściej jednak niż trzykrotnie w ciągu tygodnia);
- dobowy odpoczynek tylko wówczas można spędzić w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju;
- po sześciu dniach pracy kierowca musi mieć dzień wolny;
- całkowity czas prowadzenia pojazdu nie może w ciągu dwóch tygodni przekroczyć 90 godz.

Przepisy te stosuje się do wszystkich kierowców prowadzących pojazdy (nie tylko zatrudnionych w ramach stosunku pracy), z wyjątkiem kierowców wykonujących transport drogowy pojazdami wymienionymi w art. 5 ustawy (np. mikrobusem przewożącymi mniej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub samochodami o masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t). W tym wypadku maksymalny czas prowadzenia pojazdu wynosi 10 godz., a przerwę minimum półgodzinną kierowca musi zrobić sobie najpóźniej po 6 godz. jazdy. Rygorystyczne zasady czasu pracy kierowcy zostały ustalone z myślą o bezpieczeństwie na drodze.

Jest też grupa kierowców pojazdów, do których nie stosuje się przepisów dotyczących przerw i maksymalnego czasu pracy za kierownicą. Wymieniono je w art. 12 ustawy (m. in.: pojazdy używane przez zakłady rolnicze, ogrodnicze, pojazdy używane do transportu zwierząt, ciągniki używane do prac rolniczych)

### Tachograf

Przyrząd kontrolny regulujący czas pracy kierowców powinien być montowany we wszystkich pojazdach wykorzystywanych w transporcie o DMC powyżej 3,5 t. Wszystkie przejazdy muszą być rejestrowane na urządzeniach kontrolnych, zwanych tachometrami. Każdy kierowca ma obowiązek mieć ze sobą i przedstawiać do kontroli wykresy z przyrządu kontrolnego za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia. Przedsiębiorca prowadzący drogowy przewóz międzynarodowy obowiązany jest posiadać wszystkie wykresy (wszystkich pojazdów) co najmniej za 12 miesięcy wstecz.

Orientacyjne ceny: tachograf to koszt rzędu 1 - 3 tys. PLN, czytnik ręczny do tachografu - kilkaset złotych, program komputerowy do odczytywania kart tachografu od 6 do 20 tys. PLN.

### Normy emisji spalin

Silniki spalinowe produkują zanieczyszczenia, które są szkodliwe dla środowiska i dla człowieka. Około dwudziestu lat temu postanowiono wprowadzić pierwsze normy dotyczące emisji spalin. Pierwsza z nich była zatwierdzona w 1982 roku i nosiła nazwę *Norma R49*. Następną z nich była EURO 0 wprowadzona w 1990 roku. Kolejne to EURO 1, zatwierdzona 1 lipca 1992 roku, EURO 2 - 1 października 1995 roku, EURO 3 - 1 października 2003. Planowane jest wprowadzenie normy EURO 4 na 2005 rok, a EURO 5 na 2008 rok.

Przy zgłoszeniu do pierwszej rejestracji pojazdu sprowadzonego z zagranicy właściciel dołącza do wniosku o rejestrację m.in. wyciąg ze świadectwa homologacji lub odpowiadający mu dokument wystawiony przez producenta lub upoważnionego przedstawiciela producenta, potwierdzający homologację pojazdu lub silnika pojazdu w zakresie emisji zanieczyszczeń zawartych w spalinach, zgodnie z wymaganiami normy EURO 2. Konieczność spełnienia powyższej normy emisji spalin (posiadania fabrycznego katalizatora) dotyczy wszystkich importowanych pojazdów, również tych sprowadzanych w ramach mienia przesiedleńczego. Wyjątek stanowią pojazdy wolnobieżne (prędkość poniżej 25 km/h) oraz ciągniki rolnicze.

## Adresy organizacji branżowych

### Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa  
tel. (22) 635 90 91 fax (22) 635 15 10

### Związek Stowarzyszeń - Krajowa Rada Przewoźników Drogowych

ul. Hoża 86, 00-682 Warszawa  
tel. (22) 62 83 928

### Centralne Stowarzyszenie Przewoźników i Spedycji w Warszawie

ul. Grójecka 27, Warszawa  
tel./fax (0-22) 659-22-57

### Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego

ul. Żabia 40 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski  
tel. (0-41) 248-97-30

### Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskich Międzynarodowego Transportu Samochodowego

ul. Marszałkowska 82, 00-517 Warszawa  
tel. (22) 628 92 09

#### **International Road Transport Union (IRU)**

3, rue de Varembe,  
PO Box 44  
1211 Geneva 20,  
Switzerland  
Tel : (+41 22) 918 27 00  
Fax : (+41 22) 918 27 41  
e-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
<http://www.iru.org/Welcome.E.html>.

#### **The Association for European Transport (AET)**

1 Vernon Mews  
Vernon Street  
West Kensington  
London W14 0RL  
Tel.: +44 (0)20 7348 1978  
Fax: +44 (0)20 7348 1989  
[info@aetransport.co.uk](mailto:info@aetransport.co.uk)  
<http://www.aetransport.co.uk/default.asp>

#### **The European Federation for Transport and Environment (T&E)**

34 Boulevard de Waterloo  
B-1000 Brussels, Belgium  
Tel. +32-2-502 99 09  
Fax. +32-2-502 99 08  
e-mail: [info@t-e.nu](mailto:info@t-e.nu)  
<http://www.t-e.nu/index.php>

#### **European Transport Safety Council (ETSC)**

34 rue du Cornet, B-1040 Brussels  
Tel: + 32 2 230 4106  
Fax: + 32 2 230 4215  
e-mail [information@etsc.be](mailto:information@etsc.be)  
[www.etsc.be](http://www.etsc.be)

## **Źródła informacji**

### **1. Wykaz aktów prawnych obowiązujących w UE (w wersji CD) i w Polsce**

#### **Akty prawne:**

Traktat o przystąpieniu Republiki Czeskiej, Estonii, Cypru, Litwy, Łotwy, Węgier, Malty, Polski, Słowenii i Słowacji do Unii Europejskiej

Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), podpisana w Brukseli 11 grudnia 2000

Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie 1 lipca 1970

Ustawa o transporcie drogowym (6 września 2001) (Dz.U. z 2003, Nr 149, poz. 1452)

Ustawa o czasie pracy kierowców (24 sierpnia 2001) (Dz.U. z 2001, Nr 123, poz. 1354)

Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych (28 października 2002) (Dz.U. z 2002, Nr 199, poz. 1671)

Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie określenia wysokości opłat za czynności administracyjne związane z udzielaniem i wydawaniem uprawnień na wykonywanie transportu drogowego osób i rzeczy oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz.U. z 2001, Nr 150, poz. 1685)

Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 8 października 2003 w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym (Dz.U. z 2003, Nr 176, poz. 1720)

#### **Inne dokumenty:**

Narodowy Program Przygotowań do członkostwa

Raport na temat rezultatów negocjacji akcesyjnych

Strategia Rozwoju Sektora Transportu w latach 2004 - 2006

## **2. Bibliografia**

Ciamaga L., Latoszek E., *Unia Europejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000

Barcz J., *Prawo Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza, Warszawa 2003

Burniewicz J., Szałucki K., *Wpływ członkostwa w UE na transport w Polsce*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2003

Szczepanik T., *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002

Tratkiewicz T., *Opodatkowanie transportu krajowego i międzynarodowego podatkiem VAT*, Difin, Warszawa 2000

Kolarski A., *Prawo przewozowe*, C. F. Muller, Warszawa 2002

Rydzikowski W., Wojewódzka - Król K., *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002

Strony internetowe Ministerstwa Infrastruktury oraz Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (informacje dotyczące wymogów przy uzyskaniu licencji)

Strony internetowe Polskiego Związku Motorowego ([www.pzm.pl](http://www.pzm.pl) - przepisy drogowe w Europie oraz ceny paliw)

Teksty ustaw oraz artykuły „Rzeczpospolitej” oraz „Gazety Wyborczej” (certyfikat kompetencji zawodowych, normy czasu pracy kierowców, przewóz osób)

Tabele opracowane zostały na podstawie danych International Road Federation oraz Komisji Europejskiej

## **3. Strony www przydatne dla przedsiębiorcy**

Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego ([www.botm.gov.pl](http://www.botm.gov.pl))

Pierwszy Serwis Międzynarodowego Transportu i Spedycji ([www.psm.pl](http://www.psm.pl))

Ministerstwo Infrastruktury ([www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl))

Instytut Transportu Samochodowego ([www.its.home.pl](http://www.its.home.pl))

Główny Inspektorat Transportu Drogowego ([www.gitd.gov.pl](http://www.gitd.gov.pl))

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego ([www.ozpts.home.pl](http://www.ozpts.home.pl))

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego ([www.ozptd.psm.pl](http://www.ozptd.psm.pl))

Polityka transportowa Unii Europejskiej (strona w języku angielskim: [www.europa.eu.int/pol/trans/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int/pol/trans/index_en.html))

Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii (strona w języku angielskim: [www.europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html))

mapa samochodowa Europy, możliwość planowania dowolnej trasy w Europie, dane na temat dróg, skrzyżowań, czasu przejazdu, itp. (strona w języku angielskim: [http://www.tank.rast.de/services/routenplaner/index\\_en.html](http://www.tank.rast.de/services/routenplaner/index_en.html))

operator pobierający opłaty za przejazd niemieckimi autostradami (strona w języku polskim [www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de))

Polska Izba Spedycji i Logistyki ([www.piclis.pl](http://www.piclis.pl))

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych ([www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl))

„Polska Gazeta Transportowa” ([www.pgt.pl](http://www.pgt.pl))

Inne serwisy: [www.transportal.pl](http://www.transportal.pl), [www.przewoźnicy.pl](http://www.przewoźnicy.pl), [www.autotransport.com.pl](http://www.autotransport.com.pl), [www.celsped.pl](http://www.celsped.pl), [www.spedytor.pl](http://www.spedytor.pl)

**Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP)** jest państwową osobą prawną powołaną w 2001 roku. Podlega Ministrowi Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej. Celem działania Agencji jest udział w realizacji programów rozwoju gospodarki, w szczególności w zakresie wspierania rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw (MSP), eksportu, wykorzystania nowych technik i technologii, a także tworzenia nowych miejsc pracy, przeciwdziałania bezrobociu i rozwoju zasobów ludzkich.

Cel ten jest realizowany m.in. przez świadczenie usług doradczych i eksperckich dla przedsiębiorców, osób bezrobotnych, organów administracji rządowej oraz samorządowej, a także udzielanie dotacji i pożyczek przedsiębiorcom oraz dotacji instytucjom wspierającym przedsiębiorczość. Ponadto PARP ułatwia MSP dostęp do wiedzy poprzez organizowanie szkoleń i otwartych targów, wydawanie poradników oraz prowadzenie punktu informacyjnego w siedzibie Agencji.

## Dotacje i inne formy wsparcia MSP

Najpopularniejszą formą wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw przez PARP są **dotacje**. Dotacja jest bezzwrotną pomocą finansową. Zazwyczaj jest to **refundacja kosztów**, które przedsiębiorca poniósł.

Aby uzyskać bezzwrotną pomoc finansową trzeba spełnić następujące warunki:

- być małym lub średnim przedsiębiorcą\*,
- mieć siedzibę na terenie Polski,
- być bezpośrednio odpowiedzialnym za przygotowanie projektu i za nadzór nad jego realizacją,
- posiadać odpowiednie środki finansowe zapewniające płynną i terminową realizację działań.

*\* W rozumieniu ustawy z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178 z późn. zm.), a w szczególności Art. 2, Art. 54, Art.55.*

## Co zrobić, aby dostać dotację z programów PHARE?

1. Zgłosić się do jednej z **16 Regionalnych Instytucji Finansujących** lub najbliższego **Punktu Konsultacyjno - Doradczego**, gdzie otrzymają Państwo **bezpłatnie** wszystkie niezbędne informacje oraz wymagane formularze. Można też pobrać dokumenty ze strony internetowej PARP. Na początku prosimy zapoznać się z **Wytycznymi dla Wnioskodawców**.

2. **Wybrać akredytowanego wykonawcę** i podpisać z nim umowę, jeśli dotacja ma obejmować usługi doradczo - szkoleniowe. Lista Wykonawców jest dostępna na stronie internetowej [www.parp.gov.pl](http://www.parp.gov.pl) lub w siedzibie każdego RIF.
3. **Wypełnić wniosek i złożyć go w wymaganym terminie w Regionalnej Instytucji Finansującej** właściwej dla danego województwa. Przyznanie dotacji następuje po zaaprobowaniu wniosku przez Komisję. Pomoc finansowa w ramach programów dotacji PHARE 2000 i PHARE 2001 jest **refundacją części kosztów**, które zostaną poniesione w trakcie realizacji działań przez przedsiębiorcę.

### Gdzie szukać szczegółowych informacji i pomocy w przygotowaniu wniosku?

- Regionalne Instytucje Finansujące (RIF) lista adresowa na stronie internetowej PARP pod adresem: <http://www.parp.gov.pl>
- Punkty Konsultacyjno - Doradcze - listę punktów posiada każdy RIF oraz jest ona dostępna na stronie internetowej PARP pod adresem: <http://www.parp.gov.pl>