



# PAKIET MOBILNOŚCI DLA FIRM BUSIARSKICH

I. PAKIET MOBILNOŚCI	1
II. WNIOSEK O LICENCJĘ WSPÓLNOTOWĄ	10
III. WNIOSEK O WYPIS Z LICENCJI	13
IV. NAJCZĘSTSZE BŁĘDY WE WNIOSKACH DO GITD	15

## I. PAKIET MOBILNOŚCI

### 1. Obowiązek posiadania licencji wspólnotowej

Budzący wiele kontrowersji Pakiet Mobilności zarówno wprowadza jak i modyfikuje szereg przepisów prawa europejskiego dla branży transportowej:

1. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012,
2. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014,
3. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE.

Dla przewoźników zarządzających pojazdami poniżej 3,5 tony, tak zwanych „busiarzy” zostały wprowadzone znaczące regulacje prawne. Najważniejszą z nich będzie obowiązkowe posiadanie licencji na przewóz drogowy dla pojazdów o DMC powyżej 2,5 tony. Zmiana z pewnością jest rewolucyjna, gdyż do tej pory spełnienie dodatkowych



wymagań administracyjnych nie było konieczne. Dla wielu przedsiębiorców może to stanowić znaczącą barierę w dalszym prowadzeniu działalności transportowej. **Zgodnie z przepisami Pakietu Mobilności, posiadanie przez przewoźnika zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika oraz licencji wspólnotowej do wykonywania transportów międzynarodowych przekształci się w obowiązek od maja 2022 roku. Firmy posiadające pojazdy do 3.5 tony będą musiały się poddać pełnej procedurze uzyskania dostępu do rynku.**

**Do uzyskania licencji wspólnotowej konieczne będzie spełnienie następujących wymagań:**

- a) posiadanie odpowiednich kompetencji zawodowych (Certyfikatu Kompetencji Zawodowych);
- b) posiadanie odpowiedniego zabezpieczenia finansowego;
- c) posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich, w której dostępna jest cała dokumentacja związana z prowadzoną działalnością gospodarczą;
- d) dobra reputacja.

Poniżej szczegółowe omówienie poszczególnych obowiązków.

## **2. Certyfikat Kompetencji Zawodowych**

Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r., certyfikat kompetencji zawodowych to **dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego**. Certyfikat kompetencji zawodowych stanowi niezbędny element uzyskania zezwolenia na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie zarówno krajowego jak i międzynarodowego transportu drogowego. Można go otrzymać dzięki uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu organizowanego w różnych miastach Polski. Egzamin przeprowadzają komisje egzaminacyjne przy Instytucie Transportu Samochodowego.



Aby uzyskać licencję wspólnotową w każdej firmie transportowej powinien być wyznaczony zarządzający transportem, który posiada odpowiednie kompetencje potwierdzone przez Certyfikat Kompetencji Zawodowych, a także spełnia wymóg dobrej reputacji. Zarządzającym transportem musi być osoba fizyczna, może to być właściciel firmy (w przypadku działalności gospodarczej), jeden ze wspólników spółki cywilnej, członek organu zarządzającego (spółki kapitałowe) lub pracownik firmy. Zgodnie z treścią rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, w przypadku mikroprzedsiębiorców możliwe jest także wyznaczenie takiej osoby na podstawie umowy cywilnoprawnej, lecz wówczas może ona obsługiwać maksymalnie cztery firmy transportowe o łącznym taborze pięćdziesięciu sztuk pojazdów.

### 3. Obowiązek posiadania zabezpieczenia finansowego

Kolejną zmianą, z jaką będą musieli się zmierzyć przewoźnicy zarządzający tego rodzaju flotą jest wymóg posiadania zabezpieczenia finansowego w wysokości 1800 euro na pierwszy pojazd oraz 900 euro na każdy następny. Takiego zabezpieczenia pieniężnego wymaga Komisja Europejska, zatem **przewoźnik posiadający pojazdy należące do floty lekkiej (DCM od 2.5 do 3.5 tony), który ubiega się o wydanie licencji wspólnotowej będzie musiał wykazać zdolność finansową na wskazanym poziomie**. Ma to stanowić gwarancję, że przewoźnik jest w posiadaniu wystarczających środków na wykonywanie przewozów drogowych rzeczy i opłacenie ewentualnych roszczeń, które mogą z tego tytułu powstać. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że poziom zabezpieczenia finansowego dla firm posiadających pojazdy do 3,5 tony jest niższy niż standardowo wymagany w transporcie ciężkim jak przewiduje art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, tj. 9.000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5.000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

#### 4. Siedziba w jednym z państw członkowskich

Przepisy Pakietu Mobilności wprowadzają również zmiany dla firm transportowych zarządzających flotą lekką nakazując posiadanie przez nie siedziby firmy w jednym z państw członkowskich. Jest to konieczne z tego względu, by w lokalu firmy znajdowały się wszystkie oryginalne dokumenty dotyczące prowadzonej działalności transportowej. W siedzibie obowiązkowo powinny się znajdować wszelkie zawarte umowy przewozu, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, akta dotyczące pracowników oraz wszelkie inne dokumenty. Konieczność ta podyktowana jest tym, aby właściwy organ miał dostęp do dokumentów i w razie kontroli mógł sprawdzić, czy zostały spełnione warunki przewidziane w rozporządzeniu.

#### 5. Dobra reputacja

Dobra reputacja należy do jednych z niezbędnych warunków prowadzenia działalności transportowej, a jej utrata może powodować utratę licencji wspólnotowej. Dobrą reputację powinna posiadać zarówno firma, jak i zarządzający transportem. Istnieje wiele powodów, przez które przewoźnik może ją łatwo utracić, a wszystkie te przesłanki są podzielone na trzy podstawowe kategorie naruszeń, mających różne skutki względem utraty dobrej reputacji, a także wysokość kar:

- poważne (PN)
- bardzo poważne (BPN)
- najpoważniejsze (NN).

Na podstawie informacji Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w 2020 roku wykryto ponad 30 tysięcy naruszeń, które dotyczyły przede wszystkim czasu pracy oraz obowiązkowych przerw, a 23 tysiące naruszeń było związanych z nieprawidłową obsługą urzędzeń rejestrujących. Naruszenia te Naczelny Sąd Administracyjny w jednym ze swoich wyroków wskazuje, że **“jednym z wymogów jakie musi spełniać przedsiębiorca**

wykonyjący zawód przewoźnika drogowego jest cieszenie się dobrą reputacją. Artykuł 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 określa przy tym warunki, związane z wymogiem dobrej reputacji. W ust. 1 tego artykułu wskazano m.in., że wymogiem jest aby dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego nie podważały żadne poważne zarzuty, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych w określonych tym przepisem dziedzinach (art. 6 ust. 1 lit. a (VI) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009)".

Przepisy Pakietu Mobilności przewidują zmiany także w zakresie klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty wskazanej dobrej reputacji przewoźnika drogowego. Nowe przepisy przewidują, że do utraty dobrej reputacji może dojść jeśli przewoźnik: „*posługuje się imieniem i nazwiskiem, nazwą lub firmą innego podmiotu czy też nie wystawia faktury lub rachunku, wystawia je w sposób wadliwy albo odmawia ich wydania.*”

**Oprócz obowiązkowej licencji wspólnotowej firmy busiarskie są zobowiązane także do wprowadzenia także innych, istotnych zmian w zakresie swojej działalności gospodarczej.**

## 6. Tachografy obowiązkowe od lipca 2026

Skutkiem zmian spowodowanych przez Pakiet Mobilności nie tylko firmy zarządzające transportem ciężkim będą obowiązane do posiadania tachografów – urządzeń rejestrujących funkcjonowanie pojazdu, w tym pomiar czasu. Przepisy Pakietu Mobilności w tym aspekcie obejmą także busiarzy, którzy będą musieli zainstalować wskazane urządzenia rejestrujące czas pracy kierowców na takiej samej zasadzie, jaka obowiązuje kierowców pojazdów ciężkich. Obowiązek ten wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2026 roku, co należy do ostatniego z przewidzianych etapów implementacji przepisów Pakietu



Mobilności. Firmy busiarskie zostaną także objęte przepisami rozporządzenia o czasie jazdy i odpoczynku kierowców pojazdów w ruchu międzynarodowym. Będzie wprowadzony wymóg posiadania wersji inteligentnych tachografów, w których nowe funkcje będą polegały na automatycznej rejestracji przekroczeń granicy, rejestracji miejsc załadunku/rozładunku, a także rejestracji rodzaju przewozu.

Jak już zostało wskazane, w ramach Pakietu Mobilności wymagane będą tachografy nowej generacji i ten wymóg dotyczy wszystkich rodzajów transportu. Od 1 sierpnia 2023 roku wszystkie pojazdy, które na nowo zostaną zarejestrowane będą musiały posiadać inteligentny tachograf drugiej generacji. W późniejszym etapie, do 31 grudnia 2024 roku konieczna będzie wymiana tachografów we wszystkich pojazdach, które posiadają tachografy sprzed czerwca 2019 roku. W ostatnim przewidzianym etapie wymiany tachografów - do 21 sierpnia 2025 roku obowiązkiem będzie wymiana tachografów we wszystkich pojazdach, które zostały wyposażone w tachografy pierwszej generacji. Funkcją inteligentnych tachografów będzie automatyczne zapisywanie dokładnego położenia pojazdu kierowcy. Dane z tachografu kierowcy będą musieli przechowywać do kontroli z danego dnia oraz poprzedzających 56 dni. Jak można zauważyć, regulacje zawarte w Pakiecie Mobilności kładą duży nacisk na usprawnienie kontroli drogowych. Kierowca po przekroczeniu granicy danego kraju będzie obowiązany do wprowadzenia na najbliższym postoju symbolu kraju, którego granicę przekroczył. Innowacyjne inteligentne tachografy będą rejestrowały taką informację automatycznie, co będzie znacznym ułatwieniem dla kierowców wykonujących przewóz.

## 6. Delegowanie kierowców

Zmiany wdrożone przez Pakiet Mobilności obejmują również obszar delegowania kierowców i dotkną zarówno firmy zarządzające transportem ciężkim, jak i firmy busiarskie. Zgodnie z art. 2 dyrektywy 96/71/WE, „pracownik delegowany” to „pracownik, który przez



*ograniczony okres wykonuje swoją pracę na terytorium innego Państwa Członkowskiego, niż państwa, w którym zwyczajowo pracuje”.*

**Zmiany będą polegały na obowiązku zagwarantowania kierowcom przez ich pracodawcom pełnego minimalnego wynagrodzenia adekwatnego do przepisów kraju, w którym wykonują usługę transportową.** Jeżeli polski kierowca przewozi towary na terenie Niemiec, będzie on rozliczany na takich samych zasadach, jakie obowiązują dla pracowników w firmach niemieckich. Dzięki wprowadzonej zmianie przez omawiany Pakiet Mobilności, przewoźnicy zarejestrowani w jednym kraju, a wykonujący transport kabotażowy w drugim kraju będą rozliczani tak, jak ich zagraniczni koledzy „po fachu”. Nowe zasady delegowania kierowców, oprócz przewozów kabotażowych obejmują również przewozy typu cross-trade. Zgodnie z leksykonem transportowym – jest to przewóz ładunków pomiędzy dwoma krajami przez przewoźnika niemającego siedziby w żadnym z tych państw. Takie usługi potocznie często są nazywane „dużym kabotażem” lub „przerzutem”.

**Z delegowania wyłączone są jednak przewozy tranzytowe, czyli przewóz ładunku z jednego państwa do drugiego, przez terytorium trzeciego. Wyłączony jest także przewóz bilateralny – międzynarodowy przewóz ładunku do kraju siedziby lub z kraju siedziby.**

Firmy objęte delegowaniem w rozliczeniach będą musiały posługiwać się pełnymi układami zbiorowymi, które funkcjonują w kraju, w którym jest wykonywany przewóz kabotażowy lub przewóz cross-trade. Oznacza to, że wszystkie dodatki, które przysługują w ramach wykonywanej usługi transportowej francuskiemu kierowcy na terytorium Francji, będą się należały także kierowcy delegowanemu z innego państwa. Do tych wynagrodzeń nie będzie możliwe zaliczenie diet i ryczałtów. Nieprzestrzeganie tych przepisów będzie groziło wspomnianą już utratą dobrej reputacji przez przedsiębiorstwo, co ma zapobiec niewywiązywaniu się z nałożonych obowiązków.

## 7. Czas pracy kierowców

Pakiet Mobilności wprowadza istotne zmiany dotyczące czasu pracy oraz odpoczynku kierowców, co wedle zamysłu unijnego ustawodawcy ma na celu zwiększyć bezpieczeństwo oraz poprawić warunki wykonywanej pracy. **Jedną z najważniejszych zmian dotyczącą czasu pracy kierowców jest obowiązkowy powrót kierowcy do jego miejsca zamieszkania lub centrum operacyjnego firmy raz na cztery tygodnie na co najmniej czterdzieści pięć godzin.** Istotne jest miejsce powrotu kierowcy, bowiem nie wystarczy sam powrót do kraju - kierowca obowiązany jest wrócić do swojego miejsca zamieszkania lub centrum operacyjnego firmy. Wyjątek w tym przypadku stanowi sytuacja, gdy kierowca wykona dwa skrócone tygodniowe odpoczynki z rzędu. Przy takim rozwiązaniu kierowca zobowiązany jest wrócić do kraju nie po czterech tygodniach, a po trzech. **Kierowca będzie mógł także skrócić dwa odpoczynki tygodniowe z rzędu.** Co to właściwie oznacza? Dwa następujące po sobie tygodniowe odpoczynki będą mogły trwać nie czterdzieści pięć godzin, a jedynie dwadzieścia cztery. Warunkiem koniecznym skorzystania z tej możliwości jest wykonywanie przewozu międzynarodowego, a także kwestia regularności pozostałych odpoczynków – one muszą trwać już minimum czterdzieści pięć godzin.

**Zmiany związane z Pakietem Mobilności wprowadzają także zakaz odbierania regularnych tygodniowych odpoczynków w kabinie. Dotyczy to przerw tygodniowych, które trwają dłużej niż czterdzieści pięć godzin.** Taki odpoczynek musi być wykonany w miejscu, które zapewnia odpowiednie zaplecze sanitarne np. w hotelu. Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury przy najważniejszych szlakach drogowych (dobre oświetlenie, procedury awaryjne) ma zapobiegać przypadkom kradzieży, które bardzo często stanowią problem w należyтым wykonaniu umowy przewozu.

**W ramach wdrażanych zmian pozwolono kierowcy przedłużyć jazdę dzienną oraz tygodniową o jedną lub dwie godziny w sytuacji, gdy wraca on do miejsca zamieszkania lub do centrum operacyjnego firmy na tygodniowy odpoczynek. Przed taką podróżą kierowca jest jednak zobligowany do wykonania trzydziesto -**





**minutowej przerwy.** Przepis ten ma zastosowanie jedynie w nadzwyczajnych okolicznościach, których kierowca nie mógł przewidzieć planując transport.

**Ważnym przepisem w Pakiecie Mobilności jest również należna rekompensata, w związku z którą kierowca ma obowiązek odebrać pozostałą część skróconego tygodniowego okresu odpoczynku. Rekompensata musi być odebrana przed końcem trzeciego tygodnia - co ważne, musi poprzedzać regularny odpoczynek tygodniowy (trwający czterdzieści pięć godzin), a także może być ona dołączona do odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć godzin.** Okresy odpoczynku, które są odbierane w ramach należynej rekompensaty, trwające ponad czterdzieści pięć godzin nie mogą być spędzane w kabinie. Analogicznie, jak do każdego odpoczynku trwającego ponad czterdzieści pięć godzin, kierowca będzie musiał go odbyć w odpowiednio przeznaczonych do tego warunkach. Odpowiednie zaplecze sanitarne oraz infrastruktura noclegowa służy polepszeniu warunków socjalnych, które są nieodłącznym elementem w odbyciu długotrwałego odpoczynku od wykonywanej usługi transportowej.

Ważną do poruszenia zmianą wprowadzoną przez Pakiet Mobilności jest także kwestia kilkusobowej załogi - w takiej sytuacji kierowca może wykorzystać przerwę trwającą czterdzieści pięć minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, jednakże nie może być wtedy zaangażowany w pomoc kierowcy, który prowadzi pojazd.

Przy omawianiu przepisów Pakietu Mobilności należy również wziąć pod uwagę przepisy dotyczące przerywania odpoczynku na promie. Kierowca, który świadczy usługę transportową na promie lub w pociągu i wykorzystuje regularny dzienny lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, ma możliwość ich przerywania innymi czynnościami, trwającymi maksymalnie godzinę. Ważne jest, aby w czasie odbywania takiego odpoczynku kierowca miał do dyspozycji kabinę sypialną. Co istotne - w przypadku, gdy podróż jest zaplanowana na co najmniej osiem godzin oraz kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną - regularny tygodniowy okres odpoczynku może odbywać się we wskazanej kabinie.



## 8. Podsumowanie

Przez przepisy projektu Pakietu Mobilności bez wątpienia wzrosną koszty, które będzie musiała „udźwignąć” firma transportowa, chcąc dalej prowadzić działalność na rynku transportowym. Zwiększy się również formalizm prowadzonych działań poprzez wymóg posiadania większej ilości dokumentów potrzebnych do prowadzenia międzynarodowego biznesu.

Zgodnie z treścią rozporządzenia 561/2006, *„przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim”*. Zatem na przedsiębiorcach będzie spoczywać obowiązek kontroli realizowanych przewozów międzynarodowych, a także dbanie o regularne zdobywanie wiedzy i kwalifikacji przez kierowców wykonujących usługę transportową

## II. WNIOSEK O LICENCJĘ WSPÓLNOTOWĄ

Warunkiem uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wraz z licencją wspólnotową na transport do 3.5 tony (**dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej > 2,5t i ≤ 3,5**) jest konieczność złożenia odpowiedniego wniosku wraz z wymaganymi dokumentami. GITD przewidziało dla firm busiarskich odrębny zestaw dokumentów, który powinien być wypełniony celem uzyskania licencji.

Zgodnie informacją zamieszczoną na rządowej stronie gov.pl - dla przedsiębiorców **posiadających** zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydane przez GITD lub **nieposiadających** zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego/licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy obowiązkowymi dokumentami są:

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej > 2,5t i ≤ 3,5 (wniosek LM1) - **oryginał**
2. Oświadczenie osoby zarządzającej transportem (załącznik OC) - **oryginał**;
3. Certyfikat kompetencji zawodowych - **kserokopia**;
4. Dokumenty potwierdzające posiadanie sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (na całość taboru) (zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009) w wysokości :
  - **1800 euro** – na pierwszy pojazd,
  - **900 euro** na każdy następny pojazd.

Dokumentem potwierdzającym posiadanie sytuacji finansowej jest:

- I. Roczne sprawozdanie finansowe (wszystkie części składowe zgodnie z art. 45 Ustawy o rachunkowości) - **oryginał lub kopia** poświadczona za zgodność z oryginałem przez przedsiębiorcę lub notarialnie  
- wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta (jeżeli sprawozdanie podlega takiemu badaniu) - **oryginał lub kopia** poświadczona za zgodność z oryginałem przez wystawcę (biegłego rewidenta) lub notarialnie;



lub

II. Gwarancja bankowa - **oryginał**;

lub

III. Ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej oraz ogólne warunki ubezpieczenia - **kopia**;

lub

IV. Wyjaśnienia dotyczące dokonanej oceny zdolności kredytowej związanej z uzyskaniem kredytu wydane na podstawie art. 70a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 2439) – wyłącznie w przypadku braku poświadczanego rocznego sprawozdania finansowego za rok rejestracji przedsiębiorcy - **oryginał**;

5. Oświadczenie dotyczące bazy eksploatacyjnej (załącznik OB) - **oryginał**;

6. Informacja z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności za przestępstwa w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) 1071/2009 przedsiębiorcy/wszystkich osób uprawnionych do reprezentacji według KRS/ osoby zarządzającej transportem - **oryginał**;

7. Oświadczenie o niekaralności (załącznik ON) przedsiębiorcy/wszystkich osób uprawnionych do reprezentacji według KRS/ osoby zarządzającej transportem - **oryginał**;

8. Wykaz pojazdów (załącznik WPCM) - **oryginał**;

9. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (**w przypadku przewoźników, którzy takiego zezwolenia nie posiadają**);

10. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie licencji wspólnotowej i wypisu(ów) z tej licencji.

W przypadku ubiegania się o udzielenie licencji wspólnotowej dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej  $> 2,5t$  oraz  $\leq 3,5$ , gdy wniosek składa przedsiębiorca **posiadający** zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy wydane **przez inny organ niż GITD** wymaganymi dokumentami są:



1. Wniosek o udzielenie licencji wspólnotowej dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy (wniosek LM1) - **oryginał**
2. Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy - **kserokopia**
3. Zaświadczenie wystawione przez organ, który wydał zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o liczbie pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) 1071/2009 - **oryginał**
4. Wykaz pojazdów (WPCM) - **oryginał**
5. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie licencji wspólnotowej i wypisu(ów) z tej licencji.

Opłata za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wynosi 1000 zł.

Opłata za udzielenie licencji dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na okres:

- I. do 5 lat wynosi **4000 zł + 440 zł** za każdy wypis z licencji
- II. powyżej 5 (do 10 lat) wynosi **8000 zł + 880 zł** za każdy wypis z licencji

Co ważne, każda wpłata powinna dotyczyć tylko jednego wniosku.

Wymagany wniosek wraz z obowiązkowymi dokumentami należy przesłać na adres:

**GITD - Biuro ds. Transportu Międzynarodowego**

**Al. Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa**

**Dla osób upoważnionych** w imieniu przedsiębiorcy do załatwiania spraw (podpisywania druków, wyrażania woli, składania oświadczeń) – opłatę skarbową w wysokości **17 zł** - należy wnieść na rachunek bankowy Centrum Obsługi Podatnika, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa.

### III. WNIOSEK O WYPIS Z LICENCJI

A. Dla przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego **wydanego przez GITD** wymaganymi dokumentami są:

1. Wniosek o udzielenie dodatkowego wypisu (wniosek LM8) - **oryginał**
2. Dokumenty potwierdzające posiadanie sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego (na całość taboru) (zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009) w wysokości :
  - I. **1800 euro** – na pierwszy pojazd,
  - II. **900 euro** na każdy następny pojazd.

W przypadku gdy przedsiębiorca posiada już wypisy z licencji wspólnotowej rzeczy dla pojazdów powyżej 3,5t: **900 euro** na każdy pojazd poniżej 3,5t.

Dokumentem potwierdzającym posiadanie sytuacji finansowej jest:

I. Roczne sprawozdanie finansowe (wszystkie części składowe zgodnie z art. 45 Ustawy o rachunkowości) - **oryginał lub kopia** poświadczona za zgodność z oryginałem przez przedsiębiorcę lub notarialnie

- wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta (jeżeli sprawozdanie podlega takiemu badaniu) - **oryginał lub kopia** poświadczona za zgodność z oryginałem przez wystawcę (biegłego rewidenta) lub notarialnie;

lub

II. Gwarancja bankowa - **oryginał;**

lub

III. Ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej oraz ogólne warunki ubezpieczenia - **kopia;**

lub

IV. Wyjaśnienia dotyczące dokonanej oceny zdolności kredytowej związanej z uzyskaniem kredytu wydane na podstawie art. 70a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe



(Dz. U. z 2021 r. poz. 2439) – wyłącznie w przypadku braku poświadczanego rocznego sprawozdania finansowego za rok rejestracji przedsiębiorcy - **oryginał**;

3. Wykaz pojazdów (załącznik WPCM) - **oryginał**;

4. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie wypisu(ów) z licencji wspólnotowej;

**B.** Dla przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy wydane **przez inny organ niż GITD** niezbędnymi dokumentami są:

1. Wniosek o udzielenie dodatkowego wypisu (wniosek LM8) - **oryginał**;

2. Zaświadczenie wystawione przez organ, który wydał zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, o liczbie pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) 1071/2009 - **oryginał**;

3. Wykaz pojazdów (WPC(M)) - **oryginał**;

4. Dowód uiszczenia opłaty za wydanie wypisu(ów) z licencji wspólnotowej

1. Opłata za udzielenie wypisu z licencji dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na okres:

- I. do 5 lat wynosi **440 zł** za każdy wypis z licencji
- II. powyżej 5 lat do 10 lat wynosi **880 zł** za każdy wypis z licencji

Co ważne, każda wpłata powinna dotyczyć tylko jednego wniosku.

Wniosek należy przesyłać na adres:

**GITD - Biuro ds. Transportu Międzynarodowego**

**Al. Jerozolimskie 94, 00-807 Warszawa**

**Dla osób upoważnionych** w imieniu przedsiębiorcy do załatwiania spraw (podpisywania druków, wyrażania woli, składania oświadczeń) – opłatę skarbową w wysokości 17 zł - należy wnieść na rachunek bankowy Centrum Obsługi Podatnika, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa.

## IV. NAJCZĘSTSZE BŁĘDY WE WNIOSKACH DO GITD

- dla pojazdów o DMC do 3,5 tony składamy wnioski wyłącznie na formularzu LM1 lub 8 <https://www.gov.pl/web/gitd/licencje-zezwozenie-pojazdami-2.5-3.5>
- najprostszą formą uzyskania zabezpieczenia jest ubezpieczenie OC dostępne np. w Wiener
- dokumenty warto uszeregować zgodnie z listą dokumentów udostępnioną przez GITD - ułatwi to urzędnikowi ich sprawdzenie
- jeśli zaświadczenie z KRK jest w formie elektronicznej (pobrane z portalu e-krk), to należy zapisać cały folder na nośniku np. płycie CD / pendrive - tylko format XML jest urzędowo przyjęty
- wraz z oświadczeniem o bazie eksploatacyjnej OBM warto dołączyć też tytuł prawny do bazy (np. umowę najmu) - w innym wypadku organ ma prawo wezwać do uzupełnienia
- w formularzu WPCM - problematyczne pole nr 6 (wpisujemy dopuszczalną ładowność z dowodu rejestracyjnego np. 1100 kg) oraz pole nr 7 (wpisujemy maksymalnie 3,5 tony - w zależności od wagi pojazdu)
- wartym rozważania jest wybór trybu doręczenia licencji na kuriera lub odbiór osobisty - to może przyspieszyć proces uzyskania licencji lub wypisów

***Zastrzeżenia: Niniejsze treści nie stanowią porady prawnej.***





## Autorzy artykułu:



**Ewa Sławińska-Ziaja**

Radca prawny w T-Law Kancelaria Prawna



**Aleksandra Brzęczek**

Aplikant radcowski w T-Law Kancelaria Prawna



## T-LAW Kancelaria Prawna Ewa Sławińska-Ziaja

Adres:

Biurowiec Black&White  
ul. Mokronoska 2/307, 52-407 Wrocław

tel.: **+48 509 894 573**

e-mail: **biuro@tlawkancelaria.eu**

Świadczymy usługi m.in. z zakresu:

- obsługi prawnej dla firm transportowych
- przedstawicielstwa we Francji
- odwołań od mandatów wystawionych przez Transport For London
- pomocy w uzyskaniu akredytacji Border Force