

Jakie są procedury postępowania w przypadku udzielania i zmiany licencji oraz zezwoleń w krajowym transporcie drogowym? Kiedy konieczne jest wszczęcie postępowania w przedmiocie utraty dobrej reputacji i jak je przeprowadzić? Kiedy dobra reputacja pozostaje nienaruszona? W jaki sposób kontrolować przedsiębiorców?

Wideoszkolenie skierowane do pracowników starostw powiatowych lub urzędów miast powiatowych pracujących w wydziałach komunikacji lub transportu, odpowiadających za sprawy dotyczące licencji lub zezwoleń transportowe

Szkolenie poprowadzi pracownik z UM Kraków posiadający ponad 20 letnie doświadczenie!

To wyjątkowe szkolenie zawierające w swoim programie szeroką problematykę od wydawania licencji aż po jej wygaszenie czy cofnięcie. Dzięki szerokiemu spektrum uczestnicy otrzymują odpowiedzi na wszystkie nurtujące ich kwestie - dotyczące postępowania z licencjami na każdym etapie. W wyczerpujący sposób omówione zostaną kwestie dobrej reputacji oraz na konkretnych przykładach zostaną wskazane rozwiązania w nietypowych sytuacjach.

W programie m.in.:

- PRZYKŁAD: pojazd w trakcie przewozu miał awarię, nie jest w stanie jechać dalej a przedsiębiorca nie posiada innego pojazdu. Więc okazjonalnie wynajmuje od innego przedsiębiorcy pojazd ale nie ma już możliwości zgłosić go do swojego uprawnienia. Co w sytuacji kontroli ITD. ? Co jeśli w takim podnajętym aucie będzie coś nie tak – np. stwierdzą zły stan techniczny pojazdu?
- Od kogo bezwzględnie należy wymagać zaświadczenia z rejestru krajowego rejestru karanego: przedsiębiorcy, wspólnika, właściciela, zatrudnionych kierowców, zarządzającego transportem?
- PRZYKŁAD: zgodnie z „Prawem przedsiębiorców”, przedsiębiorcą jest tylko wspólnik s.c., orzecznictwo wskazuje, że każdy z przedsiębiorców powinien mieć wydane zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli przewozy wykonywane są na rzecz spółki cywilnej, a zatem, jeżeli tylko jeden ze wspólników ma certyfikat kompetencji zawodowych, jeden jest właścicielem pojazdów, to jak wydać zezwolenie drugiemu wspólnikowi? Czy pomiędzy wspólnikami powinna być jakaś umowa na wykonywanie obowiązków zarządzającego transportem i na wykorzystywanie pojazdów? Czy każdy ze wspólników powinien odrębnie dokumentować sytuację finansową (na te same pojazdy), czy każdy powinien uiszczać odrębną opłatę za zezwolenie i wypisy, i czy należy wydawać zezwolenie i wypisy każdemu wspólnikowi osobno?
- W jaki sposób prawidłowo dokonać przeniesienia uprawnień z licencji i prawa w sytuacji przekształcenia spółki np. zmiana spółki cywilnej na komandytową itp.?
- Ile razy w roku trzeba być karanym? Czy ma znaczenie częstotliwość (np. jeśli osoba była karana w przeciągu krótkiego czasu) ? Jak dobrze ustalić kryteria oceny? Czy skala i liczba operacji ma znaczenie? Czy “dużego” przedsiębiorcę z setkami operacji powinniśmy traktować tak jak “małego” przewoźnika z kilkoma operacjami w ciągu miesiąca? Czy proporcja naruszeń w stosunku do liczebności floty i ilości kierowców ma znaczenie?
- PRZYKŁAD: przedsiębiorca od kilkadziesiąt lat zajmuje się przewozem, w momencie składania dokumentów i danych - nie wymagano informacji np. odnośnie baz czy kierowców. Obecnie jest to wymagane - jak uzyskiwać takie dane w sytuacji odległej czasowo, gdy przedsiębiorca może już nie pamiętać i nie posiadać dokumentów potrzebnych do uzupełnienia wymaganych danych?

- Co należy wpisać w licencji/zezwoleniu udzielanym przedsiębiorcy prowadzącemu jednoosobową działalność gospodarczą w rubryce "siedziba i adres ..." - czy to musi być miejsce zamieszkania, czy może być miejsce prowadzenia działalności, czy biura rachunkowego? Co, jeśli nie zgadza się z wpisem do CEIDG?

Wzory pism, jakie otrzymają uczestnicy:

- Zawiadomienie o zamiarze przeprowadzenia kontroli
- Przykład decyzji administracyjnej dotyczącej utraty dobrej reputacji
- Zawiadomienie o nałożeniu na przewoźnika obowiązku (np. udokumentowania zabezpieczenia finansowego)

Szczegółowy program szkolenia:

Jakie są zasady udzielania licencji i zezwoleń w krajowym transporcie drogowym?

- Jak wydawać licencje i zezwolenia w przypadku spółek handlowych, cywilnych lub jednoosobowej działalności gospodarczej?
- Czy należy wydawać uprawnienia na spółkę cywilną, czy na każdego wspólnika spółki osobno?
- PRZYKŁAD: zgodnie z „Prawem przedsiębiorców”, przedsiębiorcą jest tylko wspólnik s.c., orzecznictwo wskazuje, że każdy z przedsiębiorców powinien mieć wydane zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jeżeli przewozy wykonywane są na rzecz spółki cywilnej, a zatem, jeżeli tylko jeden ze wspólników ma certyfikat kompetencji zawodowych, jeden jest właścicielem pojazdów, to jak wydać zezwolenie drugiemu wspólnikowi? Czy pomiędzy wspólnikami powinna być jakaś umowa na wykonywanie obowiązków zarządzającego transportem i na wykorzystywanie pojazdów? Czy każdy ze wspólników powinien odrębnie dokumentować sytuację finansową (na te same pojazdy), czy każdy powinien uiszczać odrębną opłatę za zezwolenie i wypisy, i czy należy wydawać zezwolenie i wypisy każdemu wspólnikowi osobno?
- Jakie są różnice w procedurze udzielania uprawnień w przypadku spółek handlowych a jednoosobowej działalności gospodarczej?
- Jeśli przedsiębiorca ma uprawnienia krajowe, które jest wymagane do uzyskania uprawnień międzynarodowych - jak to funkcjonuje w przypadku mniejszych pojazdów do 3,5 tony? Czy należy zgłaszać je w wykazie pojazdów?
- CEIDG a KREPTD: co robić w przypadku rozbieżności danych? Kto i kiedy powinien wprowadzać / uzupełniać informacje o posiadanych licencjach / zezwoleniach?
- W jakiej formie przedsiębiorca powinien zawierać umowę z osobami, które zatrudnia? Czy może to być umowa zlecenie, czy też umowa o pracę, aby kierowca mógł wykonywać przewozy drogowe na rzecz przewoźnika?
- Czy rodzaj umowy i forma zatrudnienia między zarządzającym transportem a przedsiębiorcą ma znaczenie?
- Czy w przypadku spółki cywilnej jest konieczność dopilnowania na podstawie informacji z CEIDG, aby każdy z jej członków posiadał licencje?
- Co należy wpisać w licencji/zezwoleniu udzielanym przedsiębiorcy prowadzącemu jednoosobową działalność gospodarczą w rubryce "siedziba i adres ..." - czy to musi być miejsce zamieszkania, czy może być miejsce prowadzenia działalności, czy biura rachunkowego? Co, jeśli nie zgadza się z wpisem do CEIDG?

- Co należy rozumieć przez miejsce wykonywania działalności i jaka jest definicja bazy eksploatacyjnej? Czy jako bazę eksploatacyjną można wpisać uznać ulicę lub posesję?
- Od kogo bezwzględnie należy wymagać zaświadczenia z rejestru krajowego rejestru karanego: przedsiębiorcy, współnika, właściciela, zatrudnionych kierowców, zarządzającego transportem?
- Z iloma osobami może współpracować zarządzający transportem?
- Co w przypadku, gdy przekroczy limit?
- Jakie są wymagania wobec rolników, którzy dokonują przewozów pojazdami ciężkimi, aby przewieźć np. zboża? Kiedy muszą mieć przy sobie zaświadczenie o przewozie na potrzeby własne? Czy rolnik musi być wpisany w CEIDG? Co gdy wiezie zboże sąsiada i nie pobrał za to pieniędzy, a co gdy pobrał?
- PRZYKŁAD: przedsiębiorca posiada jednocześnie uprawnienia krajowe i międzynarodowe - jak w takiej sytuacji wystawić zaświadczenie dotyczące zdolności finansowej? Jakich dokumentów wymagać w tym przypadku od przedsiębiorcy? Według GITD w takim przypadku przedsiębiorca powinien rzec się uprawnienia krajowego, bo międzynarodowe obejmuje również przewóz krajowy,
- Czy urzędnik może gromadzić wypisy i przechowywać je w depozycie, aby móc w przyszłości ponownie wydać je przedsiębiorcy?
- Z przepisów wynika, że przedsiębiorca w ciągu 7 dni powinien zwrócić nadliczbowe wypisy - jak i na jakiej podstawie skutecznie wyegzekwować zwrot wypisów?
- Jak dokonać zmiany licencji w przypadku, gdy przedsiębiorca rezygnuje z uprawnień międzynarodowych i chce posiadać wyłącznie zezwolenie na wykonywanie krajowego transport drogowego?
- Jak wyglądają kwestie proceduralne związane ze zmianą siedziby przedsiębiorcy, która to powoduje zmianę właściwego starosty (przekazanie dokumentów, zmiana zezwolenia)?
- W jaki sposób przekształcać spółki w oparciu o przepisy prawa handlowego?
- W jaki sposób prawidłowo dokonać przeniesienia uprawnień z licencji i prawa w sytuacji przekształcenia spółki np. zmiana spółki cywilnej na komandytową itp.?
- Czy można pobierać od przedsiębiorcy opłatę za zgłaszanie zmian pojazdów?
- Jakie są procedury postępowania w przypadku zmiany licencji lub w przypadku śmierci osoby posiadającej licencję?
- Jak wyglądają kwestie dziedziczenia przedsiębiorstwa i wydawania decyzji w sprawie przeniesienia uprawnień z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego?
- Jak wygląda procedura postępowania w przypadku śmierci przedsiębiorcy posiadającego licencję lub zezwolenie i wyznaczenia zarządcy sukcesyjnego?
- Jakie opłaty wiążą się z przeniesieniem uprawnień po śmierci przedsiębiorcy?
- PRZYKŁAD: przedsiębiorca zmarł, natomiast syn posługiwał się jego licencją. W CEIDG ustanowiono go jako zarządcę sukcesyjnego, ale nie podjął urzędowych kroków związanych przeniesieniem uprawnień. Co należy zrobić, jeśli spóźnił i przekroczył 3 miesiące?
- Jakie są podstawy prawne do wygaszenia uprawnienia przedsiębiorcy, który zmarł?

**W jakich okolicznościach należy wszcząć postępowanie w przedmiocie utraty dobrej reputacji?
Jakie czynniki należy wziąć pod uwagę podczas badania dobrej reputacji ?**

- Jakie są podstawy do badania dobrej reputacji przedsiębiorcy oraz zarządzającego transportem?
- Jak postąpić w przypadku kolejnego przewinienia zarządzającego transportem? Czy należy się tym zająć tylko na wniosek GITD?
- Czy jeśli Główny Inspektor Transportu Drogowego przesyła informacje o wykroczeniach, to należy

- obligatoryjnie wszczynać postępowanie administracyjne, a jeśli tak to w jaki sposób?
- Czy należy analizować i procedować wszystkie zgłoszenia z GITD, czy tylko istotne?
 - Czy należy wszcząć postępowanie administracyjne w przypadku stwierdzenia braku aktualnych badań technicznych w pojeździe?
 - Jakich czynników brać pod uwagę przy badaniu dobrej reputacji?
 - Jak dokładnie warunki musi spełnić przedsiębiorca, aby nie stracić dobrej reputacji?
 - Jakich danych i informacji należy gromadzić, aby zbadać dobrą reputację (sytuacja kierowcy, opinie podmiotów zrzeszeń, do których należy firma)? Czy oświadczenia przedsiębiorcy są wystarczające?
 - Ile razy w roku trzeba być karanym? Czy ma znaczenie częstotliwość (np. jeśli osoba była karana w przeciągu krótkiego czasu)? Jak dobrze ustalić kryteria oceny? Czy skala i liczba operacji ma znaczenie? Czy "dużego" przedsiębiorcę z setkami operacji powinniśmy traktować tak jak "małego" przewoźnika z kilkoma operacjami w ciągu miesiąca? Czy proporcja naruszeń w stosunku do liczby floty i ilości kierowców ma znaczenie?
 - Które przewinienia zobowiązują, a które nie, do wszczęcia postępowania?
 - Jakich sytuacji bezwzględnie nakazują wszczęcie postępowania i wydanie decyzji o utracie dobrej reputacji?
 - Jakich trudności i problemów występujących u przedsiębiorcy mogą rzutować na utratę dobrej reputacji?
 - Jak Samorządowe Kolegium Odwoławcze podchodzi do spraw związanych z utratą dobrej reputacji?
 - Jak przeprowadzać procedurę, aby decyzji nie dało się zaskarżyć i aby przedsiębiorca nie mógł się odwołać?
 - Który moment jest najlepszy na rozpoczęcie postępowania administracyjnego w celu cofnięcia licencji?
 - Czy można nie wszczynać postępowania w przedmiocie utraty dobrej reputacji, gdy przedsiębiorca uiścił opłatę za mandat? Czy można "nie karać go dwukrotnie"?

W jaki sposób przeprowadzić postępowanie administracyjne w przedmiocie cofnięcia licencji lub zezwolenia na wykonywanie krajowego transportu drogowego?

- Jak wygląda procedura postępowania administracyjnego krok po kroku od utraty dobrej reputacji, poprzez odebranie prawa do kierowania operacjami transportowymi, aż do odbioru licencji?
- Jak wygląda proces, gdy zarządzającym transportem jest inny przedsiębiorca, który posiada również „swoje” zezwolenie?
- Jak cofnąć licencję, gdy została już wydana, ale przedsiębiorca nie spełnia warunków wykonywania zawodu przewoźnika (wcześniej to była licencja na wykonywanie krajowego transportu drogowego przewozów osób i rzeczy – obecnie przedsiębiorca nie posiada bazy eksploatacyjnej lub odpowiednich pojazdów czy też w przypadku kilkuletniego zawieszenia działalności gospodarczej)?
- Czy przy drugim poważnym naruszeniu w ciągu roku od razu należy rozpocząć procedurę cofnięcia licencji, czy najpierw należy wystawić jakieś upomnienie?
- Jak dyscyplinować przedsiębiorców tak, aby nie było konieczne prowadzenie postępowań dotyczących utraty licencji?
- Czy jeśli w KREPTD pojawi się informacja o naruszeniu, czy to obliguje do niezwłocznego wszczęcia postępowania? W jaki sposób reagować po uzyskaniu takiej informacji?
- Co zrobić w przypadku, gdy licencja / zezwolenie zostały cofnięte, ale przedsiębiorca nie zwrócił dokumentu i nadal wykonuje przewozy?
- Jak przebiega procedura cofnięcia licencji z urzędu, gdy przedsiębiorca nie widnieje w CEIDG?
- Jak postąpić, gdy przedsiębiorca zawiesił działalność?

- Jak reagować, gdy działalność gospodarcza została zawieszona, ale przedsiębiorca nie zgłosił tego do urzędu?
- Czy jest inna możliwość niż cofnięcie licencji, co by zablokowało możliwość wykonywania przewozów na 3 lata?

W jaki sposób udokumentować zdolność finansową?

- Czego należy wymagać od przedsiębiorcy w celu udokumentowania zabezpieczenia finansowego?
- Czemu ma służyć zabezpieczenie, które jest weryfikowane przed wydawaniem licencji transportowej czy zezwolenia?
- Jakie są formy zabezpieczenia finansowego?
- Jaka polisa jest dopuszczalna? Co powinno być w niej wpisane? Jak szybko odróżnić standardową polisę OC itp. od polisy zawierającej pakiet przewoźnika drogowego?
- Jakie powinno być zabezpieczenie finansowe na pojazd?

W jaki sposób nadzorować i mobilizować przedsiębiorców do przedkładania odpowiednich informacji i dokumentów?

- Sposób postępowania w zakresie przyjmowania informacji o liczbie zatrudnionych kierowców?
- Co zrobić, gdy wyliczenia średniej arytmetycznej kierowców według wzoru oświadczeń, które mieli złożyć do 31.03 nie zgadzają się z wyliczeniami urzędnika, w jaki sposób reagować?
- Oświadczenia dotyczące bazy eksploatacyjnej,
- Czy są kary za niezgłoszenie danych lub za opóźnienia?
- Gdzie przedsiębiorcy powinni wysyłać takie informacje oraz jak skutecznie przekazywać im informacje i wytyczne w tym zakresie?
- PRZYKŁAD: przedsiębiorca od kilkadziesiąt lat zajmuje się przewozem, w momencie składania dokumentów i danych - nie wymagano informacji np. odnośnie baz czy kierowców. Obecnie jest to wymagane - jak uzyskiwać takie dane w sytuacji odległej czasowo, gdy przedsiębiorca może już nie pamiętać i nie posiadać dokumentów potrzebnych do uzupełnienia wymaganych danych?
- Co zrobić z przedsiębiorcą, który nie złożył wymaganych oświadczeń?
- W jakich sytuacjach możliwe jest nakładanie kar na przedsiębiorców z tytułu niezgłoszenia zmian danych? Przykładowo przedsiębiorca posiadał zgłoszony do licencji czy zezwolenia pojazd, który zmienił numery rejestracyjne po wykupie z leasingu lub został sprzedany, a na jego miejsce zakupiony inny pojazd, a przedsiębiorca nie zgłosił tego w ciągu 28 dni?
- Jak egzekwować przypadki niedostarczania na czas informacji czy dokumentów dot. Zmiany pojazdów lub osoby zarządzającej? Jak reagować na tłumaczenia o braku wiedzy i braku poinformowania ich o wymogach?
- Jakie wymagane są nowe warunki dot. bazy eksploatacyjnej, czasu pracy kierowców, centrum operacyjnego?
- Co zrobić, gdy przedsiębiorca w wyznaczonym terminie do 31 marca nie złożył oświadczenia o zatrudnieniu? Co z przedsiębiorcami, którzy złożyli oświadczenia po czasie?

Jak powinny wyglądać kontrole przedsiębiorców? Na co zwrócić uwagę?

- Jak powinna wyglądać kontrola przedsiębiorcy?

- Czy do protokołu kontroli należy dołączyć wszystkie dokumenty, czy wystarczy wpisać w nim odpowiednią informację?
- Jak dobrze prowadzić sprawę, aby kontrole nadrzędnych organów nie mogły nic zarzucić?
- Jak reagować, gdy przedsiębiorca nie stawia się na kontrolę, a zawiadomienia nie są odbierane?
- W jaki sposób skutecznie wyegzekwować możliwość przeprowadzenia kontroli?
- Czy wystarczy kontrola samej dokumentacji?
- PRZYKŁAD: pojazd w trakcie przewozu miał awarię, nie jest w stanie jechać dalej a przedsiębiorca nie posiada innego pojazdu. Więc okazjonalnie wynajmuje od innego przedsiębiorcy pojazd ale nie ma już możliwości zgłosić go do swojego uprawnienia. Co w sytuacji kontroli ITD. ? Co jeśli w takim podnajętym aucie będzie coś nie tak – np. stwierdzą zły stan techniczny pojazdu?
- Jakie elementy powinna obejmować kontrola prowadzona przez starostę, czy kontrole mogą być przeprowadzane w siedzibie urzędu, jeżeli tak, to jakie konkretnie dokumenty powinien skontrolować starosta?
- Według polskich przepisów istnieje obowiązek kontroli wszystkich przedsiębiorców co najmniej raz na 5 lat, natomiast przepisy unijne tj. rozporządzenie nr 1071, (dokument nadrzędny nad UTD), zakłada, że od 2015 roku miał zostać wprowadzony system oceny ryzyka, który to miał typować przedsiębiorców do kontroli. System nie istnieje - czy należy kontrolować wszystkich przedsiębiorców, mimo iż to jest bardzo czasochłonne?
- Co zrobić, gdy przedsiębiorca „wyraził zgodę” na kontrolę, natomiast mimo zawiadomień nie stawia się?

Prowadzący:

Konrad Kuźma - Kierownik Referatu Transportu i Działalności Regulowanej w Wydziale Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa. Doświadczony praktyk z kilkunastoletnim stażem, specjalizujący się m.in. w problematyce związanej z krajowym transportem drogowym, a w szczególności uprawnieniami udzielanymi przez organy samorządowe. Absolwent Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie-kierunku Politologia i Administracja Publiczna na Wydziale Studiów Międzynarodowych i Politycznych.

20-letnie doświadczenie w administracji samorządowej, poparte praktyką na stanowisku kierowniczym w komórce odpowiedzialnej m.in.za udzielanie i cofanie uprawnień transportowych oraz sprawowanie nadzoru nad działalnością przedsiębiorców wykonujących transport drogowy.

Prawa autorskie do niniejszego programu przysługują Private Corporate Consulting Sp. z o.o. Udostępnianie, kopiowanie i przerabianie niniejszego programu bez pisemnej zgody Private Corporate Consulting Sp. z o.o., zagrożone jest odpowiedzialnością karną oraz cywilną