Uprawnienia transportowe

Jak dokonać analizy bazy eksploatacyjnej przewoźnika? Czego należy wymagać od przedsiębiorców w ramach planu naprawczego? Jak efektywnie przeprowadzać kontrole przedsiębiorców?

Wideoszkolenie PCC Poland skierowane do pracowników i naczelników wydziałów komunikacji i transportu w starostwach powiatowych, którzy zajmują się wydawaniem zezwoleń przewoźnikom i badaniem dobrej reputacji.

Co w sytuacji, gdy przewoźnik wielokrotnie narusza kryteria dobrej reputacji?

Uczestnicy zapoznają się z pomocnymi wzorami dokumentów, materiałami pomocniczymi, które usprawnią codzienną pracę w starostwie. Doświadczony prelegent przedstawi także interpretacje i zalecenia, które pomogą w uzasadnianiu decyzji o dobrej reputacji.

W programie m.in.:

- Jakie są wytyczne i wymagania kontroli przewoźnika i zarządzającego?
- Jakie przewinienia należy traktować priorytetowo?
- Jak dokonać analizy bazy eksploatacyjnej przewoźnika? Jak upewnić się, czy taka baza nie sprawia zagrożenia? Jak się upewnić czy przewoźnicy, którzy lokalizują taką bazę, nie łamią przepisów ruchu drogowego?
- Jak postępować w stosunku do przewoźnika bez badania technicznego?
- Co w sytuacji, gdy przewoźnik wielokrotnie narusza kryteria dobrej reputacji? Jak wygląda podejmowanie decyzji w tym zakresie?
- Jakie programy naprawcze, jakie kroki należy podjąć w celu zapobieżenia naruszenia/utraty dobrej reputacji przewoźnika w przyszłości?
- Co zrobić w sytuacji gdy kontrola pokazuje, że przedsiębiorca nie ma samochodu już od pół roku i nie zgłosił tego do starostwa?

Wzory pism, jakie otrzymają uczestnicy:

- Schemat: badanie dobrej reputacji
- Szablon: przykładowa decyzja zgodnie z KPA w formie e—doręczenia
- Wzór wniosku dla przedsiębiorcy
- Wzór decyzji: Decyzja o utracie dobrej reputacji
- Wzór decyzji – utrzymanie dobrej reputacji
- Wzór: Wszczęcie postępowania w procesie badania dobrej reputacji wobec przedsiębiorcy i zarządzającego
- Wzór: Wezwanie do uzupełnienia dokumentów
- Wzór: Pismo z ponagleniem
- Wzór: Ujednolicony wniosek o wydanie zezwolenia ze wszystkimi wymaganymi oświadczeniami
- Wzór: Kończące protokoły
- Materiały pomocnicze — interpretacje pomagające uzasadnić decyzje
- Wzór: Przykładowa decyzja o zrzeknięciu się zezwolenia

Szczegółowy program szkolenia:

1. Przed badaniem

- Jakie są zasady wydawania zezwoleń wynikające z ustawy o transporcie drogowym?
- Jakie są wymogi formalne? Co powinien zawierać wniosek?
- Na co urzędnicy powinni zwracać szczególną uwagę przy weryfikacji wniosków o zezwolenia transportowe? Jakie są najczęstsze błędy przedsiębiorców, na które należy uważać w tym zakresie?
- Jakie oświadczenia są aktualnie konieczne do wydania zezwolenia, a jakie oświadczenia są zbędne w świetle aktualnego prawa?
- Jakie załączniki powinny znaleźć się do wniosku o wydanie zezwolenia? Przykłady + jak interpretować te załączone dokumenty?
- Gdzie w przepisach uregulowany jest pojazd najmowany?
- Co w przypadku, gdy przedsiębiorca nie złoży wykazu po wydaniu zezwolenia?
- Co, jeżeli przedsiębiorca złoży wykaz razem z wnioskiem o wydanie zezwolenia?
- Co zrobić w sytuacji, gdy przedsiębiorca nie dostarczył zaświadczenia o niekaralności?
- Jaki jest okres ważności zaświadczenia z rejestru karnego? Jakie ma to znaczenie w procesie wydawania zezwolenia dla przewoźnika?
- Czy ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej przewoźnika drogowego może być wydane na spółkę cywilną? Czy musi być na każdego wspólnika?
- Jeżeli przedsiębiorca posiada sprawozdanie finansowe, to czy może jednocześnie dołączyć polisę, jeśli sprawozdanie nie spełnia wymogów zabezpieczenia?
- Czy spółka wpisana do KRS zobowiązana do składania sprawozdań może dołączyć polisę OC zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 1071?
- Czy wszystkie polisy posiadają ogólne warunki ubezpieczenia?
- Czy osoba fizyczna prowadząca JDG składa sprawozdania finansowe?
- Czy przedsiębiorca musi wykupić wypis - czy tylko zgłosić pojazd, skoro i tak chce wykonywać transport międzynarodowy?
- Jak dokonać analizy bazy eksploatacyjnej przewoźnika? Jak upewnić się, czy taka baza nie sprawia zagrożenia? Jak się upewnić czy przewoźnicy, którzy lokalizują taką bazę, nie łamią przepisów ruchu drogowego?
- Czy podczas analizy bazy eksploatacyjnej, należy brać też pod uwagę plan zagospodarowania przestrzennego?
- Rozbieżne interpretacje dot. bazy transportowej między GITD a ustawą o transporcie drogowym i interpretacją starostw. Jak wyglądają te interpretacje? Czym się różnią? Jakimi interpretacjami należy się kierować?
- W ilu firmach może pracować jeden zarządzający transportem i ile pojazdów może mieć pod sobą? Jakie są interpretacje w tym zakresie?
- Jakie kroki może podjąć organ, jeśli wykryje, że osoba zarządzająca zarządza operacjami transportowymi na umowie zlecenie w np. 5 przedsiębiorstwach?
- Czy umowa zlecenia wyklucza ciągłość zarządzania operacjami transportowymi?
- Urząd celno-skarbowy poprosił o podanie danych zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie. Zgodnie z dokumentacją wskazaliśmy zarządzającego, jednak osoba oświadczyła w trakcie kontroli, że nie pełni już funkcji zarządzającego. Wezwaliśmy przedsiębiorcę do przedstawienia danych osoby

zarządzającej transportem w czasie przedmiotowej kontroli. Przedsiębiorca pisemnie poinformował, że w tym czasie nie miał osoby zarządzającej. Co w takim przypadku?
- Co w sytuacji, gdy przedsiębiorca nie zgłosił, że nie ma już osoby zarządzającej - zrobił to zarządzający i przedsiębiorca w ogóle nie reaguje na wezwania?
- Jeśli do urzędu wpłynął wniosek o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dla pojazdów powyżej 2,5 tony, ale nie przekraczających 3,5 tony – to, czy można wydać takie zezwolenie, jeśli przedsiębiorca nie ma licencji międzynarodowej?
- Z czego wynika, że do pojazdów powyżej 2,5 – 3,5 t nie wydajemy wypisu do zezwolenia?
- Jak możemy usprawnić sobie pracę – czy istnieje jakiś jeden katalog aktualnych i ujednoliconych niezależnie od powiatu wzorów dokumentów na BIP?
- Przedsiębiorcy są zobligowani, aby co roku składać wnioski o liczbie zatrudnianych kierowców. Jest tam wytyczna, która mówi o tym, aby podać średnią liczbę zatrudnionych osób – jak poprawnie to obliczyć? Czy średnia pracowników może wynosić 0,1?
- Zatrudnieni pracownicy - czy w tej sumie wliczani są też np. obsługa administracyjna, księgowa, czy tylko sami kierowcy?
- Co w przypadku, gdy przewoźnik nie dostarczy zaświadczenia o średniej liczbie zatrudnionych pracowników?
- Co robić z drukami dot. średniej liczby pracowników? Jednostka dostaje prawie pół tysiąca druków, jak je składować?

2. Badanie dobrej reputacji

- Czym jest dobra reputacja?
- Co kwalifikuje do badania dobrej reputacji?
- Schemat badania dobrej reputacji – jak to zrobić krok po kroku?
- Jeżeli w trakcie kontroli wynika z KRK, że przedsiębiorca był skazany za czyny zabronione w ustawie o transporcie drogowym, to czy należy cofnąć zezwolenia? Cofamy uprawnienia, czy musimy zbadać dobrą reputację?
- Co zrobić, gdy otrzymaliśmy z sądu prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo określone w art. 5 ust. 2a?
- Czy prowadzimy jedno postępowanie, jeżeli przedsiębiorca jest jednocześnie i zarządzającym?
- Kiedy wszcząć postępowanie w procesie badania dobrej reputacji? Czy jak przychodzi zawiadomienie o naruszeniu kryteriów dobrej reputacji z GITD to od razu mamy wszczynać kontrolę? Jakie jest odpowiednie postępowanie w takim przypadku?
- Czy istnieje termin, po którym można nie wszczynać postępowania o zbadanie dobrej reputacji?
- Część starostw korzysta z systemu KREPTD, a część nie. Ostatnio jednostka dostała pismo od GITD, aby wszcząć postępowanie, bo widzą naruszenie w systemie. GITD nie zawiera potrzebnej dokumentacji, tylko informuje jednostkę, że gdy widzi naruszenie w systemie, ma działać od razu. Jednostka obsługuje wielu przedsiębiorców i nie zawsze wypatrzy się na czas naruszenie jednego z nich. Czy korzystanie z systemu KREPT obliguje do wszczynania badania dobrej reputacji na podstawie powiadomień w tym systemie?
- Jeżeli mamy dostęp do danych wprowadzanych w KREPDT i widzimy alerty sygnalizujące naruszenia, to czy mamy obowiązek wszcząć postępowanie? Czy czekamy na przeslanie decyzji z GITD o nałożeniu kary?

- Czy alert w KREPTD zawiera wszystkie informacje, które wystarczą do prowadzenia postępowania, czy należy pozyskać dodatkowe dane z GITD?
- Co w przypadku gdy Inspektorat Transportu Drogowego przesyła dane z zagranicy, ale nie dopilnują tego, aby dostarczyć kompletu dokumentów? Co w sytuacji, gdy nie dostarczono tłumaczeń dokumentów i postępowań? Trudno wtedy cokolwiek egzekwować. Jak postępować w sytuacji, kiedy jesteśmy uzależnieni od postępowania Inspektoratu Transportu Drogowego i nie przekazują oni kompletu informacji? Zawieszać takie postępowanie czy umorzyć?
- Co w przypadku niepodjęcia alertu z KREPTD i nie wszczęciu postępowania, skoro przedsiębiorca został już ukarany przez GITD?
- Jak rozwiązywać zawiłości związane z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego: Kierowca zawodowy nie przedłużył prawa jazdy. GIT przesyła powiadomienie o naruszeniu, ale gdy to powiadomienie wpływa do jednostki, sprawa została załatwiona (prawo jazdy zostało odebrane). Jak się odnosić do takich powiadomień?
- Co, jeżeli w trakcie postępowania dot. badania dobrej reputacji przedsiębiorca zamknie działalność lub złoży wniosek o wygaszenie zezwolenia?
- Omówienie wzoru: Wszczęcie postępowania w procesie badania dobrej reputacji wobec przedsiębiorcy i zarządzającego
- Ustawa o transporcie: Jakie kroki należy podjąć przed wydaniem decyzji o dobrej reputacji? Jakie mamy w tym zakresie narzędzia i środki?
- Jakie kryteria musi spełnić przewoźnik, aby można mu było wydać decyzję o dobrej reputacji?
- Czy kontrola w zakresie badania dobrej reputacji jest wymagana?
- W procesie badania dobrej reputacji należy spełnić kryteria, jednak przedsiębiorca nie chce współpracować. Starostwo nie ma od niego żadnych informacji. Jak postępować w takiej sytuacji? Czy dobrą reputację należy utrzymać, czy jednak odebrać?
- Co w przypadku, gdy zarządzający nie przedstawi żadnych dokumentów do badania dobrej reputacji, a zamieszkuje 500 km od urzędu?
- W ostatnim czasie pojawiły się tematy badania dobrej reputacji zarządzającego transportem. Wcześniej ten obowiązek spadał na przedsiębiorcę, a w tej chwili jednocześnie karani są i jeden i drugi. Jak wygląda postępowanie w tym zakresie?
- Kto bada reputację zarządzającego transportem?
- Jeśli zarządzający transportem pracuje w różnych firmach i popełni wykroczenie — kto powinien wszcząć kontrolę? Na jaką podstawę prawną należy powoływać się w tym zakresie: KPA czy inną?
- Urząd wszczął postępowanie w zakresie spełniania dobrej reputacji zarządzającego transportem w związku z nałożeniem kary finansowej za najpoważniejsze naruszenie i w trakcie prowadzonego już postępowania administracyjnego na tego samego zarządzającego transportem została nałożona kolejna kara finansowa za inne najpoważniejsze naruszenia. Czy urząd wszczyna nowe postępowanie?
- Czy do zestawienia operacji transportowych badając dobrą reputację przedsiębiorcy, zarządzającego należy żądać potwierdzenia tych operacji - czy samo zestawienie wystarczy?
- Jak liczyć przeprowadzone operacje transportowe?

3. Naruszenie dobrej reputacji

- Co w sytuacji, gdy przewoźnik wielokrotnie narusza kryteria dobrej reputacji? Jak wygląda

podejmowanie decyzji w tym zakresie?
- Jak odnieść się do sytuacji, gdy przedsiębiorca dwa razy w ciągu roku ma naruszoną dobrą reputację?
- Jak postępować w przypadku, gdy przedsiębiorca, który zatrudnia 80 osób, ma pod sobą 50 samochodów i narusza kryteria dobrej reputacji? Trudno zamknąć takie przedsiębiorstwo.
- Jakie przewinienia należy traktować priorytetowo? Przychodzi decyzja od Inspektoratu Transportu Drogowego. Przedsiębiorca nie ma badania technicznego, czas pracy kierowcy jest przekroczony. Jaką perspektywę obrać w tym zakresie? W jakim momencie należy interweniować? Od ilu przekroczonych godzin należy sygnalizować nieprawidłowość? Kiedy zaczyna to mieć wpływ na dobrą reputację?
- Jak uświadamiać przedsiębiorców o nowych obowiązkach i przepisach? Jak uświadamiać przedsiębiorców o zmianach w prawie? Przedsiębiorcy nie zawsze są na bieżąco i z tego powodu pojawiają się problemy.

4. Plan naprawczy

- Co to plan naprawczy?
- Czego należy wymagać od przedsiębiorców w ramach planu naprawczego?
- Plan naprawczy — jak oszacować czy wyjaśnienia i dowody przedsiębiorcy są wystarczające, aby utrzymać dobrą reputację?
- Jakie dokumenty powinien przedłożyć przedsiębiorca gdy wystąpiło uszkodzenie pojazdu?
- Jak postępować w stosunku do przewoźnika bez badania technicznego?
- Jakie programy naprawcze, jakie kroki należy podjąć w celu zapobieżenia naruszenia/utraty dobrej reputacji przewoźnika w przyszłości?
- Jeżeli przedsiębiorca w planie naprawczym informuje, że pracownicy zostali przeszkoleni, to czy należy żądać dokumentów potwierdzających przeprowadzone szkolenia?
- Jak postępować w przypadku gdy jest jeden przewoźnik w całym powiecie, który zajmuje się transportem ludzi. Jak postępować w przypadku naruszenia dobrej reputacji takiego przedsiębiorcy? Czy należy wszczynać postępowanie odebrania dobrej reputacji, czy może wszcząć jakieś działania naprawcze?
- Jak postępować wobec przedsiębiorców, którym została przyznana dobra reputacja, nastąpiło później naruszenie kryteriów dobrej reputacji, wdrożony został plan naprawczy, ale za kilka miesięcy znów powtarza się ten sam problem?
- Jak postępować w przypadku powtarzającego się naruszenia przedsiębiorcy popełnionego w ciągu dwóch ostatnich lat?
- Gdy przedsiębiorcy grozi utrata dobrej reputacji czy może on zawiesić działalność? Kiedy można zawiesić działalność w takiej sytuacji? Jakie są etapy takiego postępowania?

5. Uzasadnianie decyzji

- Ustawa o transporcie: Jak uzasadnić, dlaczego reputacja została naruszona? Utrata dobrej reputacji – przykładowa decyzja

- Ustawa o transporcie: Jak uzasadnić, dlaczego reputacja nie została naruszona? Utrzymanie dobrej reputacji — przykładowa decyzja
- Jak wygląda takie uzasadnienie? Omawianie wzorów.

6. Po wydaniu decyzji

- Jak wygląda dalsze postępowanie, gdy podejmiemy decyzję o utrzymaniu dobrej reputacji?
- Jak wygląda dalsze postępowanie, gdy podejmiemy decyzję o utracie dobrej reputacji?
- Czy decyzja o utracie dobrej reputacji nie powinna również być decyzją o zawieszeniu zezwolenia?
- W przypadku gdy po przeprowadzeniu postępowania stwierdzono, że zarządzający transportem nie spełnia wymogu dobrej reputacji i został wezwany do zwrotu certyfikatu oraz nie zastosował się do tego wezwania. Czy w takiej sytuacji istnieje obowiązek nałożenia kary pieniężnej, czy też można odstąpić od jej nałożenia?

7. Kontrola przedsiębiorcy

- Jak powinien wyglądać proces zawiadamiania przedsiębiorcy o zbliżającej się kontroli?
- Jak efektywnie przeprowadzać kontrole przedsiębiorców?
- Czy można przeprowadzić kontrolę w urzędzie?
- Jak powinna wyglądać kontrola? Na co należy szczególnie zwracać uwagę?
- Jakie są wytyczne i wymagania kontroli przewoźnika i zarządzającego?
- Czy umowa z osoba zarządzającą jest jeszcze wymagana? Na podstawie jakiego art. to wynika?
- Jeśli przedsiębiorca ma naruszenie w KREPTD - to co należy zrobić podczas kontroli?
- Jeżeli przedsiębiorca nie odbierze zawiadomienia o kontroli, a do organu wróci awizo to organ nie może pojechać do siedziby przedsiębiorcy na kontrole?
- Jak postępować w sytuacji, gdy przedsiębiorca nie stawi się na kontrolę?
- Ktoś ma zgłoszony wniosek, są zgłoszone samochody. Starostwo zgodnie z obowiązkiem musi przeprowadzić kontrolę takiego przedsiębiorcy. Z kontroli wynika, że przedsiębiorca nie ma żadnego pojazdu zgłoszonego do tego uprawnienia i nie prowadzi działalności. Przedsiębiorca może zawiesić swoją działalność na trzy lata.
- Jakie postępowanie należy wdrożyć w takiej sytuacji? Czy w takiej sytuacji należy cofnąć takie uprawnienie?
- Czy można pozwolić w takiej sytuacji przedsiębiorcy na to, aby złożył wniosek o tym, że zawiesił działalność?
- Co zrobić w sytuacji gdy kontrola pokazuje, że przedsiębiorca nie ma samochodu już od pół roku i nie zgłosił tego do starostwa?
- Czy podczas kontroli należy zweryfikować ważność przeglądów technicznych pojazdów zgodnie z załączonym wykazem?
- Co, jeżeli przedsiębiorca ma jeden pojazd i ma nieważne badania?
- Jakie działania zarządzającego transportem w obrębie firmy przewoźnika mogą budzić wątpliwości?
- Czy przy kontroli 5 l nie ma obowiązku sprawdzenia bazy?
- Czy w trakcie kontroli jest obowiązek przedstawienia fizycznie bazy?

- Jak weryfikować bazę, jeśli kontrola odbywa się w siedzibie organu?
- Jak sprawdzić powierzchnię czy zmieści się 1/3 pojazdów?
- Czy podczas kontroli należy żądać faktur za przeprowadzone operacje transportowe za jakiś okres? Jako potwierdzenie, że wykonuje transport drogowy.
- Czy podczas kontroli przedsiębiorca ma obowiązek przedstawić ciągłość polisy ubezpieczeniowej z każdego roku? Jeśli jej nie posiada, to co w takiej sytuacji?
- Czy zasady wydania zaświadczenia i licencji na przewóz osób w przypadku kierowców jest taki sam?
- Na jakiej podstawie sprawdzamy kod 95?
- Czy do zaświadczenia potrzebny jest wykaz kierowców?
- Jak powinno spisywać się kończące protokoły? Jak wyglądają takie protokoły?
- Omówienie: Kończące protokoły — wzór
- Ile jest czasu na sporządzenie protokołu?
- Co, jeżeli przedsiębiorca nie podpisze lub nie odbierze protokołu z kontroli?
- Co w przypadku, gdy przedsiębiorca upoważnił inną osobę do obecności w trakcie kontroli? Czy ta osoba może podpisać protokół?

8. Współpraca z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego

- Schemat: Jaki jest podział obowiązków między GITD, WITD, a starostwem powiatowym?
- Spółka cywilna składa wniosek o wydanie zaświadczenia na potrzeby własne w celu przewożenia swojego towaru. Spółka cywilna w rozumieniu polskiego prawa nie jest przedsiębiorcą, ale jej wspólnicy już tak. Takie zaświadczenie wydaje się przedsiębiorcy, a nie spółce cywilnej. W takiej sytuacji wydajemy zaświadczenie osobno każdemu wspólnikowi. Główny Inspektor Transportu Drogowego ma taką interpretację, że wydają na spółkę cywilną. Z czego wynika taka zależność?
- Co w przypadku, gdy Główny Inspektorat Transportu udzieli spółce cywilnej zezwolenia, mimo że spółka cywilna nie jest przedsiębiorcą? Jak się odnieść od takiej decyzji, w przypadku gdy jednostka nie wystawia zezwoleń spółkom cywilnym tylko jej wspólnikom każdemu z osobna? Jak wydać wypisy z zezwolenia przekazanego przez GITD?
- Jeśli GITD życzy sobie zwracać do Starosty wypisy na te same pojazdy (przy polisie) w kraju i za granicą, przepisy też tak stanowią, to co z wymogiem posiadania przynajmniej jednego pojazdy?
- GITD udziela licencji wspólnotowej. Przedsiębiorca z czasem rezygnuje z tej licencji i GITD odsyła te zezwolenia do właściwego organu, gdy licencja wspólnotowa wygasa. Jak można skontrolować taką osobę, której dokumenty wcześniej wystawiał GITD? Jak kontynuować współpracę z takim przewoźnikiem?
- Licencja wspólnotowa — jak dać komuś wypis z zezwolenia, którego nie wydała jednostka starostwa powiatowego tylko GITD?
- Co, jeżeli na zezwoleniu z GITD zmieni się siedziba?

9. KREPTD

- Jakie są wytyczne GITD w zakresie uzupełniania systemu KREPTD przez pracowników starostw?
- Jakie informacje wprowadzać do KREPTD-u?

- Czy po informacji od zarządzającego o rozwiązaniu współpracy można zaktualizować KREPTD?
- Jakie są terminy wprowadzania poszczególnych informacji do KREPTD-u?

10. Poszczególne uprawnienia przewozowe

- Kiedy można cofnąć zaświadczenie na potrzeby własne?
- Zaświadczenie na potrzeby własne — jak postępować w przypadku gdy firma zaprzestaje swojej działalności?
- Czy w przypadku zrzeczenia się zaświadczenia na potrzeby własne wydaje się decyzję o zrzeczeniu?
- Jeżeli przedsiębiorca posiada zaświadczenie na potrzeby własne i umrze, to czy tym samym zaświadczenie traci ważność? Czy zarządca sukcesyjny nadal może z niego korzystać?
- Przedsiębiorca zrzeka się zezwolenia — jak wygląda postępowanie w tym zakresie? Co robić w sytuacji gdy przedsiębiorca nie zgłasza tego do starostwa i po upływie wielu lat dopiero wychodzi, że nie prowadzi już działalności?
- Czy trzeba wydać decyzję o wygaśnięciu zezwolenia? Czy można je po prostu zarchiwizować?
- Czy przedsiębiorca ma obowiązek zgłaszać do urzędu, że zmienił formę własności pojazdu albo zakończył działalność? Jak to egzekwować?
- Czy jeśli przedsiębiorca wykreśla jeden pojazd, a drugi wprowadza do wykazu pojazdów, to pobiera się opłatę w wysokości 100zł?
- Czy zwrócone nadliczbowe wypisy mogą być ponownie wydane w przypadku zgłoszonego kolejnego pojazdu? Czy w takim przypadku należy wydać nowy wypis i pobrać opłatę?
- Jeżeli w wypisie nie wpisujemy numeru rejestracyjnego pojazdu, to dlaczego nie można wydać takiego wypisu z depozytu przedsiębiorcy?
- Czy wydajemy wtórniki wypisów z zezwolenia?
- W jaki sposób przenieść uprawnienia przewoźnika drogowego w przypadku zmiany siedziby i formy spółki? Czy w formie decyzji? Czy drukujemy zezwolenie w FORRIS i wydajemy nowe wypisy?
- Czy trzeba wymieniać druki zezwolenia, jeżeli nazwa przedsiębiorstwa zmienia się na „w spadku”?
- Czy można przenieść zezwolenie na nowy podmiot? Np. przedsiębiorca umiera, syn otwiera swoją działalność. Czy trzeba wydać nowe zezwolenie?
- Czy można cofnąć zezwolenie, jeżeli przedsiębiorca nie dostarczył informacji o zarządzającym transportem, nie odpowiadał na wezwania, a po wszczęciu postępowania o cofnięcie zezwolenia, zawiesił postępowanie?
- Gdzie i jak można sprawnie sprawdzić, czy pojawiły się nowe wzory druków albo zmiany w przepisach – jest jakieś centralne miejsce? Ciężko być na bieżąco, będąc na jednoosobowym stanowisku.
- Czy planowane jest pełne przejście na wersję elektroniczną druków i korespondencji między urzędami?

11. Sukcesja i dziedziczenie JDG

- Co z pozostałymi spadkobiercami w momencie, gdy przedsiębiorstwo wpada w ręce jednego ze spadkobierców? Przypadek: Udzielenie licencji na pośrednictwo — zmarł przedsiębiorca, który był

zarządzającym transportem. Przedsiębiorstwo dziedziczy małżonka i dwoje pełnoletnich dzieci. Małżonka jeszcze za życia przedsiębiorcy zostaje ustanowiona sukcesyjnym zarządcą na wypadek śmierci. Czy wszystko reprezentuje w tym przypadku tylko małżonka? Czy należy wymagać podpisów także od dzieci zmarłego przedsiębiorcy, którzy także są właścicielami przedsiębiorstwa w spadku według masy spadkowej?
- Jakie są korzyści, obowiązki i uprawnienia dziedziczących jednoosobowe działalności?
- Jakie są interpretacje w kwestii dziedziczenia wynikające z ustawy o transporcie z ustawy o zarządzie sukcesyjnym? Jakie są różnice, a jakie podobieństwa w tych interpretacjach?
- Czy przedsiębiorstwu w spadku można udzielić nowego uprawnienia? Przypadek: przychodzi zarządca sukcesyjny i chce dodatkowo licencję na pośrednictwo. Czy kontynuujemy to stare, co przedsiębiorca za życia sobie uzbierał czy możemy wydawać nowe uprawnienia? Czy taki przedsiębiorca może występować o międzykrajowe zezwolenia, a nie tylko krajowe jak było do tej pory za życia poprzednika?
- Czy można jakimś dokumentem przedłużyć sukcesję?

Prowadzący:

Anita Jagiełło

Główny specjalista w Referacie transportu i inżynierii ruchu drogowego w Wydziale Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Kielcach.

Od 2003 r. jest odpowiedzialna za wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne, poszczególnych rodzajów licencji, zezwoleń na linie regularne i regularne specjalne, badanie dobrej reputacji, nakładanie kar pieniężnych wynikających z ustawy o transporcie drogowym i ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wydawanie decyzji w sprawie zawieszenia, cofnięcia, wygaśnięcia zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego; kontrole przedsiębiorców, w tym kontrole drogowe przewoźników posiadających zezwolenie na linie regularne, wydawanie zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Oprócz spraw związanych z wydawaniem uprawnień transportowych i badaniem dobrej reputacji do zakresu obowiązku na obecnym stanowisku należy: nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, wydawanie uprawnień diagnosty, nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców, wydawanie uprawnień instruktora nauka jazdy, prowadzenie spraw związanych z usuwaniem pojazdów w trybie art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym, wydawanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych.

Obecnie łącznie wydanych uprawnień transportowych mamy 1480, w tym:

- ok. 830 zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,
- ok. 550 zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne,
- ok. 100 przedsiębiorców posiadających pozostałe rodzaje licencji.

Prelegentka uzyskała tytuł magistra w Wyższej Szkole Handlowej im. B. Markowskiego w Kielcach, Wydział

Ekonomii i Administracji). Ukończyła także studium podyplomowe — Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Europejskie Studium Zarządzania Projektami Inwestycyjnymi Samorządu Terytorialnego.

Terminy i szkolenia

Data: 23 listopada 2026 10:00-15:00
Miejsce: Wideoszkolenie

Data: 12 stycznia 2027 10:00-15:00
Miejsce: Wideoszkolenie

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