

RYZIKO GENEROWANE PRZEZ OTOCZENIE PRAWNE POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU DROGOWEGO RZECZY

*Remigiusz Kozłowski¹, Radosław Gajewski², Klaudia Pilichowska³
Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego*

1. Wprowadzenie

Sektor transportu drogowego rzeczy od wielu lat ma tendencję rozwojową co uwidacznia się w rosnącym jego udziale w PKB oraz wzrastającą liczbą zatrudnionych pracowników. Na podkreślenie zasługują także bardzo dobre pozycje polskich firm transportu drogowego w rankingach budowanych na podstawie ich udziału w rynku Unii Europejskiej mierzonego zrealizowaną pracą przewożoną oraz łącznym tonażem przewiezionych towarów.

Pomimo tak dobrej pozycji sektor ten jest wrażliwy na działanie wielu czynników, które mają duży wpływ na jego przyszłość. Jednym z najważniejszych determinant jest oddziaływanie sfery prawnej. Wynika to m.in. ze specyfiki transportu międzynarodowego, który wiąże się z poziomem bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa utrzymania ciągłości produkcji firm i zapewnienia zaopatrzenia ludności. Z tych powodów konieczne jest regulowanie szeregu obszarów funkcjonowania przedsiębiorstw transportu drogowego rzeczy w formie aktów normatywnych. Szereg regulacji prawnych skutkuje również koniecznością kontroli tych obszarów. Z powyżej wymienionych powodów siła oddziaływania sfery prawnej na kondycję tego sektora jest bardzo duża.

Celem artykułu jest identyfikacja znaczenia otoczenia prawnego przedsiębiorstw transportu międzynarodowego rzeczy na przestrzeni ostatnich lat w Polsce.

¹ Kierownik Zakładu Zarządzania Łańcuchem Dostaw – Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

² Doktorant w Katedrze Logistyki - Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

³ Lider Sekcji Organizacyjnej Koła Naukowego Logistyki Uni-Logistics – Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

2. Znaczenie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

Transport można podzielić na: odbywający się na lądzie (transport lądowy), odbywający się na wodzie (transport wodny) oraz transport realizowany drogą powietrzną (transport powietrzny). Biorąc pod uwagę środowisko, w którym transportowane są towary i środek transportu dzięki któremu możliwe będzie przemieszczanie możemy wyróżnić takie gałęzie transportu jak [Żak 2009, s. 142-144]:

- transport samochodowy,
- transport przesyłowy drogą lądową,
- transport kolejowy,
- żeglugę morską oraz śródlądową,
- transport lotniczy.

Transport można podzielić także na publiczny i indywidualny. Publiczny transport zbiorowy definiowany jest w ustawie o publicznym transporcie drogowym „jako powszechnie dostępny, regularnie wykonywany transport osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej” [Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r.]. Według powyższej definicji transport, który ma być uznany za zbiorowy transport publiczny musi spełniać następujące warunki [Czym jest transport?, 2015]:

- powszechna dostępność (każdy kto spełni regulamin przewoźnika powinien mieć możliwość skorzystania ze środka transportu),
- regularność (musi być wykonywany według obowiązującego rozkładu jazdy),
- realizacja według wybranej linii (przewoźnik musi posiadać dostęp do wszystkich przystanków).

Transport indywidualny służy realizacji potrzeby transportu określonej osoby. Wykorzystywanie tego rodzaju transportu wiąże się z ponoszeniem dodatkowych kosztów, bez których jego realizacja będzie niemożliwa. Są to koszty eksploatacji środka transportu, koszty związane z parkowaniem, czas poświęcony na poszukiwaniem miejsca parkingowego oraz koszty środowiskowe [Szarata 2007, s. 11-16].

Transport drogowy towarów, polega na przemieszczeniu ładunków przy pomocy kołowych środków transportu. Ta gałąź transportu posiada najbardziej rozbudowaną infrastrukturę (sieć dróg). Transport drogowy towarów można podzielić według kryterium terytorialnego:

- krajowy transport drogowy rzeczy- transport wykonywany w celach zarobkowych, przy zastosowaniu, pojazdów lub zespołów pojazdów samochodowych,
- międzynarodowy transport drogowy, punkt docelowy lub startowy trasy przewozu może znajdować się poza granicami kraju.

Konwencje i regulacje międzynarodowe dotyczące transportu ładunków:

- Konwencja CMR [Konwencja o umowie międzynarodowego..., 2015]- określa wzór międzynarodowego listu przewozowego,

- Konwencja ADR [Umowa Europejska ..., 2015] - dotyczy transportu materiałów niebezpiecznych,
- Konwencja TIR [Konwencja celna..., 2015] - dotyczy tranzytu towarów samochodami ciężarowymi w transporcie międzynarodowym,
- Konwencja ATP [Oświadczenie Rządowe..., 2015] - dotyczy przewozów towarów o krótkiej dacie przydatności,
- Umowa AETR [Umowa Europejska dotycząca..., 2015] - dotyczy czasu pracy kierowców.

3. Strefa prawna jako jeden z głównych elementów otoczenia zewnętrznego.

Przedsiębiorstwo jest niezależną jednostką gospodarczą, która obejmuje jeden zakład produkcyjny lub większą ich liczbę [Internetowy słownik języka polskiego, 2015]. Zwracając uwagę na współczesną naukę ekonomii przedsiębiorstwo jest ograniczone jeśli chodzi o podejmowanie decyzji. Powyższy termin wprowadza również nowe pojęcie jakim są koszty transakcyjne, które są powiązane z tworzeniem organizacji oraz instytucji, a także ich modyfikacją czy wykorzystaniem [Godziszewski, Haffer, Stankiewicz, Sudoł 2011, s. 36-37]. Jeśli chodzi o naukę jaką jest zarządzanie, tutaj przedsiębiorstwo przedstawiane jest jako „kategoria organizacyjna, jednostka zorganizowana, szczególnie przypadek instytucji, do której odnoszą się sformułowane zasady racjonalnej organizacji” [Godziszewski, Haffer, Stankiewicz, Sudoł 2011, s. 37]. Z punktu widzenia prawa, przedsiębiorstwo to podmiot, który posiada zdolność do czynności prawnych. Nauki prawne regulują również stosunki pomiędzy stronami jakimi są przedsiębiorstwa i inne osoby prawne lub fizyczne, a także regulacje dotyczące przedsiębiorstwa wewnątrz [Godziszewski, Haffer, Stankiewicz, Sudoł 2011, s. 37].

Według kryterium własności możemy wyróżnić następujące rodzaje [Godziszewski, Haffer, Stankiewicz, Sudoł 2011, s. 47-55]:

- Państwowe - które są własnością państwa.
- Samorządu terytorialnego - które są własnością organów samorządu terytorialnego, czyli: gmin, powiatów, województw.
- Spółdzielcze - które są własnością członków spółdzielni. Zrzeszenia tworzonego w sposób dobrowolny i samorządny, gdzie liczba członków nie jest ograniczona.
- Prywatne - które nie są własnością państwa, spółdzielni czy też samorządów terytorialnych.
- Mieszane - są to takie przedsiębiorstwa, które korzystają z różnych form własności. Najczęściej wykorzystywana jest forma firmy państwowo- prywatnej.

Szczególnością kwestią z punktu funkcjonowania przedsiębiorstwa jest otoczenie organizacji. Określa to co jest na zewnątrz organizacji jak i poza jej grani-

cam, lecz oddziałuje na nią. Z punktu widzenia osób, które zarządzają organizacjami jest ono źródłem ogromnej niepewności, a jest to spowodowane ograniczeniem możliwości oddziaływania na nie [Kozłowski, Piotrowski 2010, s. 33]. Otoczenie organizacji można również sprecyzować jako ogół różnych warunków oraz wzajemnych powiązań poszczególnych elementów, sfer, procesów, zjawisk, nowości-trendów, które nie należą do składu analizowanego systemu organizacyjnego i zostają poza jego bezpośrednią kontrolą, lecz są z nim powiązane, czyli wywierają na nią wpływ lub też mogą podlegać wpływowi w podejmowaniu decyzji dotyczących sposobów działania procesów zarządzania, czy też planom rozwoju [Matejun, Nowicki, 2013].

Otoczenie przedsiębiorstwa możemy podzielić na mikrootoczenie (bliższe, bezpośrednie, zadaniowe) oraz makrootoczenie (dalsze, ogólne). Mikrootoczenie obejmuje wszystkie te czynniki, które znajdują się poza organizacją, lecz mają bezpośredni wpływ na jej działalność, a w największej mierze na podejmowane decyzje. Do tych czynników możemy zaliczyć inne organizacje oraz jednostki ludzkie, które wchodzi w bezpośrednie oddziaływanie na daną organizację. Tak więc mogą to być [Bielski 2002, s. 72-73]:

- dostawcy,
- odbiorcy,
- klienci
- konkurenci,
- związki zawodowe,
- instytucje państwowe i samorządowe (np. urząd skarbowy).
- banki,
- czy też lokalny rynek pracy.

Jeśli chodzi o makrootoczenie obejmuje ono warunki w jakich dana organizacja funkcjonuje. Wynikają one ze środowiska naturalnego oraz z cech nadsystemu społecznego, którego elementem jest również organizacja. Obejmuje ono takie elementy otoczenia jak [Bielski 2002, s. 74]:

- kulturowe - które zawiera tradycję kulturową oraz historyczną określonego społeczeństwa, system wartości, normy etyczne czy też obyczaje oraz poglądy względem innych ludzi,
- techniczno-technologiczne - które obejmuje narzędzia techniki (np. maszyny, infrastrukturę techniczną) oraz wiedzę techniczną i technologiczną,
- polityczne - które zawierają panujący system polityczny, metodę sprawowania władzy,
- ekonomiczne - czyli poniekąd makroekonomia, w której skład wchodzi model gospodarki, polityka monetarna oraz fiskalna, szybkość wzrostu gospodarczego,
- społeczne - które zawiera takie kwestie jak: demografia, edukacja, socjologia,
- naturalne - w jego skład wchodzi np. gleby, zasoby naturalne,
- prawne - obejmuje porządek prawny, system rozstrzygania konfliktów na drodze prawnej, stopień szczegółowości norm prawnych, itp.

Otoczenie przedsiębiorstwa charakteryzują się dwoma bardzo ważnymi cechami. Pierwszą jest zmienność, która określa dynamikę zmian, które zachodzą w środowisku zewnętrznym [Matejun, Nowicki, 2013]. Drugą cechą otoczenia jest jej złożoność. Ukazuje ona stopień skomplikowania oraz liczbę i wielorakość elementów, które występują w zewnętrznym środowisku. W zakres tej cechy wchodzi również obustronne relacje oraz powiązania, które mogą zachodzić między konkretnymi elementami czy też obszaru otoczenia. Uwzględniając obie cechy otoczenia można dokonać jego podziału na proste oraz złożone [Matejun, Nowicki, 2013].

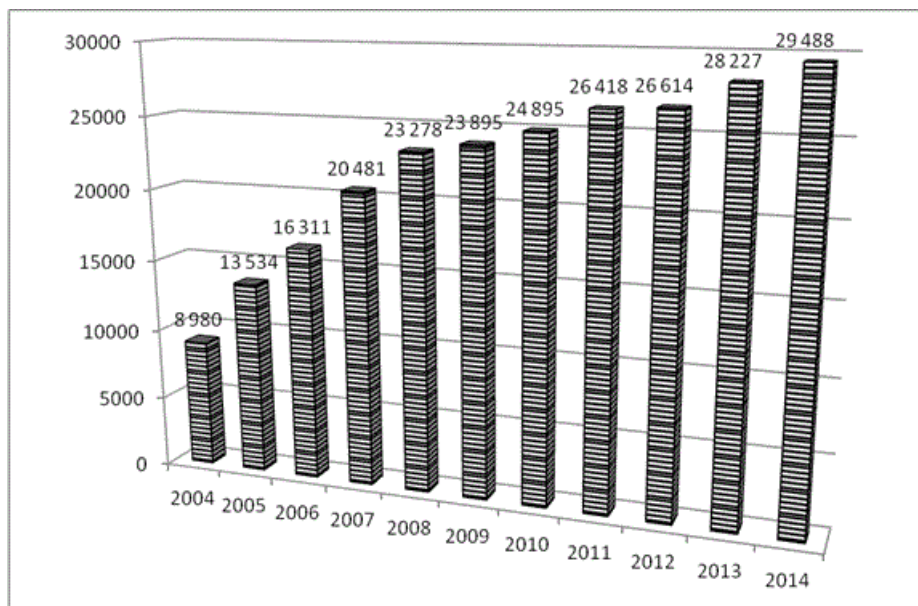
Jednym z czynników, które silnie wpływają na przedsiębiorstwa jest otoczenie prawne oraz polityczne. Zachodzące zmiany w obu obszarach mogą znacząco utrudnić funkcjonowanie firm. Jeśli chodzi o przemiany następujące w prawie – regulują one działalność organizacji - tworzą nowe warunki, które przedsiębiorstwa zobowiązane są przestrzegać. Takie zmiany m.in. zachodzą w przepisach podatkowych oraz dotyczących zatrudnienia. W przypadku otoczenia politycznego wiele zależy od partii, która w danym momencie sprawuje władzę w kraju oraz jakie są jej idee oraz programowe zasady [Gierszewska, Romanowska 2009, s. 35-36].

Dla rozwoju przedsiębiorstwa duże znaczenie ma prawo, które obejmuje zespół norm prawnych obowiązujących wewnątrz danego kraju, a więc również w organizacji. Zgodnie z artykułem 55¹ kodeksu cywilnego, przedsiębiorstwo jest „zorganizowanym zespołem składników niematerialnych i materialnych przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej” [Definicja przedsiębiorstwa, 2015].

4.Charakterystyka sektora transportowego rzeczy.

Rozwój usług logistycznych w Polsce datuje się na lata 80-te poprzedniego stulecia, tak więc należą one do stosunkowo młodego sektora. Usługi logistyczne obejmują wszystkie te czynności, które zapewniają wyprodukowanie i dostarczenie produktu do klienta. Tak więc obejmują one: zaopatrzenie, produkcję, magazynowanie oraz dystrybucję. W ramach każdej z tych usług konieczne jest wykorzystanie transportu w zależności od potrzeby, czyli przemieszczenia kolejno surowców, półproduktów, a na końcu wyrobu gotowego do odbiorcy. Tak więc, w sferę usług logistycznych wchodzi transport, lecz tworzy on również osobny sektor, który ma ograniczony zakres funkcjonowania. Obejmuje firmy transportowe i spedycyjne, czyli zajmuje się przewozem ładunków (rzeczy) z miejsca A do miejsca B. Branża transportowa jest obecnie w bardzo dobrej kondycji i wciąż wzrasta [zobacz więcej: Raport 2013, s. 11]. W ostatnich latach funkcjonowało coraz więcej przedsiębiorstw transportowych, a to skutkuje dużym zatrudnieniem w tej branży [zobacz więcej: Barometr zatrudnienia, 2015]. Zgodnie z danymi przedstawionymi na poniższym wykresie w 2014 roku odnotowano 29.488 firm.

Źródło: Kozłowski R., Gajewski R., Pilichowska K., *Ryzyko generowane przez otoczenie prawne polskich przedsiębiorstw transportu drogowego rzeczy*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz, Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 186-195



Rys1. Liczba Polskich firm transportowych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy.

Źródło: http://zmpd.pl/aktualnosci_pliki/f-GLOWNY-461-413-7954.RAPORT_ZMPD-2012.pdf, za: Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz <http://www.gitd.gov.pl/dla-przedsiębiorców/raporty>, z dnia 20.03.2015r.

Zgodnie z danymi Europejskiego Urzędu Statystycznego Eurostat już w 2012 roku Polska prowadziła w Europie jeśli chodzi o analizowane przewozy. Pokonała tym samym dotychczas najlepszych Hiszpanów i Niemców przewożąc prawie 118 mln tkm [Loos 2013, s. 8-9].

5. Wpływ tzw. „uchwały 7 sędziów” na sytuację finansową przedsiębiorstw z analizowanego sektora.

Na całym świecie kabina ciężarówki jest uznawana za wystarczająco wygodne miejsce do spania dla kierowcy. W naszym kraju okazało się niedawno, że przedsiębiorstwa transportu drogowego rzeczy muszą dodatkowo płacić za to kierowcom [Loos, Maleniczuk, 2015]. Stało się tak na mocy tzw. „uchwały 7 sędziów” z dnia 12 czerwca 2014r., której skutkiem jest konieczność wypłaty kierowcom ryczałtów za nocleg spędzony w kabinie pojazdu ciężarowego. Wynika ona ze sposobu uregulowania kwestii należności z tytułu podróży służbowej.

Do czerwca 2014 roku kierowca transportu międzynarodowego wykonujący umówioną pracę i na określonym w umowie obszarze pracy, nie był uznawany w świetle prawa jako osoba w podróży służbowej w rozumieniu art. 77 § 1 Kodeksu Pracy [§Kodeks pracy, 2015]. Ta sytuacja była akceptowana przez przedsiębiorców. Nieco inaczej widzieli to kierowcy, którzy występowali z roszcze-

niami finansowymi związanymi z wypłatą niektórych należności z tytułu zatrudnienia, w tym m.in. ryczałtów za noclegi, do swoich pracodawców. Spory te, jak to często w naszym sądownictwie bywa, kończyły się z różnym skutkiem. Raz sądy przyznawały racje przedsiębiorcom, innym razem kierowcom. Wynikało to najprawdopodobniej z różnego stanu faktycznego danej sprawy, ale także odmiennej interpretacji obowiązujących przepisów przez sądy. Zachęteni korzystnymi wyrokami kierowcy zaczęli występować z podobnymi roszczeniami coraz powszechniej i problem zaczął narastać a sporów sądowych było coraz więcej. Sytuacja ta doprowadziła do tego, że jeden ze składów orzekających Sądu Najwyższego, dostrzegając rozbieżność orzecznictwa w licznych sprawach tego samego rodzaju, zdecydował, iż wyrokowanie w tych sprawach wymaga rozstrzygnięcia przez skład powiększony Sądu Najwyższego⁴. W ten sposób doszło do wydania Uchwała SN w sprawie ryczałtów za noclegi uchwała SN z dnia 12.06.2014 r. sygn. II PZP/14 [Zagadnienia prawne, 26.03.2015], której istota sprowadza się do następującego rozstrzygnięcia:

- „Zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu,
- pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i wysokości określonych w przepisach prawa” [§9 ust. 1-3 rozporządzenia 2002] albo na korzystniejszych warunkach i wysokości określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

Treść tej uchwały niesie ze sobą poważne konsekwencje dla przedsiębiorstw drogowego rzeczy. Mając na uwadze, że w polskim systemie prawnym nie funkcjonuje prawo precedensowe tworzone w drodze wyroków sądów, a uchwała 7 osobowego składu jest wiążąca tylko w danej sprawie, to mimo to uchwała będzie miała istotne znaczenie dla praktyki sądowej. Nawet pomimo tego, że sędziowie sądu najwyższego nie postanowili o nadaniu uchwale mocy zasady prawnej. Niemniej nie można przesądzić, że sądy niższej instancji (rejonowe, okręgowe czy apelacyjne) korzystający z konstytucyjnej zasady niezawisłości sędziowskiej, w oparciu o inny stan faktyczny podejmie inne rozstrzygnięcie w przedmiocie należności z tytułu ryczałtu za noclegi w kabinie auta samochodowego. Trzeba domniemywać, że raczej jest to mało prawdopodobne, aby skład orzekający nie wziął pod uwagę wykładni prawa dokonanej przez Sąd Najwyższy, zwłaszcza wtedy gdy uchwała została podjęta w celu usunięcia rozbieżności powstałej w orzecznictwie sądów powszechnych.

Odpowiedzi na to pytanie co dalej z tą sytuacją starali się uzyskać przewoźnicy obecni 16 lipca 2014 r. na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego – platformy dyskusyjnej organizacji przewoźników drogowych w Polsce. Na to spotkanie przybyli także przedstawiciele administracji rządowej z wicepremierem, ministrem gospodarki, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i

⁴ SN - Sąd Najwyższy

Rozwoju, a także przedstawicielami Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Celem spotkania było omówienie niezbędnych działań, a zwłaszcza rozpoczęcia prac legislacyjnych, jakie należy podjąć, aby uniknąć poważnych skutków wynikającym z treści ww. uchwały dla przedsiębiorców sektora TSL⁵, a w konsekwencji dla całej gospodarki w naszym kraju.

Działania środowiska przewoźników doprowadziły także do zorganizowania specjalnego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, które odbyło się 23 lipca 2014r. [Informacja o posiedzeniu, 2015], na którym debatowano nad skutkami społeczno-gospodarczymi wynikającymi z analizowanej uchwały SN. Efektem tej dyskusji jest pismo przygotowane przez posłów komisji, skierowany do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej, w sprawie rozwiązania problemów wynikających z Uchwały SN dotyczącej prawa kierowców do ryczałtów za każdy nocleg w kabinie pojazdu. Kiedy i czy w ogóle dojdzie do zmian prawnych regulujących wypłaty ryczałtów za nocleg w inny sposób niż wynika z uchwały SN, trudno dziś powiedzieć. Nie ulega wątpliwości, że ewentualne zmiany prawne muszą być wprowadzane rozważnie. Pamiętając, że należności z tytułu podróży służbowej nie są opodatkowane, należy się zastanowić, czy branża transportowa jest tym rozwiązaniem zainteresowana. Trzeba pamiętać o samych kierowcach, którzy są partnerem w toczącej się dyskusji. Przewoźnicy musieli niezwłocznie dostosować umowy o pracę, regulaminy wynagradzania czy też układy zbiorowe do wymagań wynikających z uchwały Sądu, aby zminimalizować ewentualne skutki roszczeń wynikających ze stosunku pracy, które mogą sięgać do trzech lat wstecz. Uchwała, o której mówimy była skutkiem pozwu jednego kierowcy który częściowo wygrał swoje powództwo i na jego korzyść SN zasądził kwotę niemal 50 tys. zł plus odsetki i zwrot kosztów sądowych [Zagadnienia prawne, 20.03.2015]. Jeżeli ktoś np. jeździł po Anglii to zobowiązania w firmie, która nie płaciła ryczałtów w ogóle, wyniosą za 3 lata wstecz nawet ok. 150 tys. zł [Loos, Mileniczuk 2014, s. 22-27]. Bardzo negatywne skutki dotyczą zarówno dalszego działania firm w przyszłości ponieważ lawina pozwów za 3 lata do tyłu ruszyła również zbiorowych które są wielokrotnością tych kwot. Działanie tej uchwały jest niekorzystne nie tylko dla przedsiębiorców, ale również dla kierowców, ponieważ pracodawcy, zmieniając obecnie systemy wynagradzania zgodnie z uchwałą SN, dokonują zmian, które są niekorzystne dla kierowców w zakresie ich świadczeń w przyszłości.

3. Podsumowanie

W wyniku analiz i rozważań przeprowadzonych w treści niniejszego artykułu sformułowano następujące wnioski:

⁵ TSL- Transport Spedycja Logistyka.

1. Sfera prawna jest bardzo istotnym elementem otoczenia dalszego przedsiębiorstw transportu drogowego rzeczy. Wszelkie zmiany tego elementu otoczenia mogą mieć bardzo istotne skutki dla zasad funkcjonowania oraz koncepcji tych przedsiębiorstw.
2. Polski sektor transportu drogowego rzeczy bardzo dynamicznie się rozwija i staje się symbolem sukcesu Polski w Unii Europejskiej godnym do pozazdrozczenia przez inne rządy krajów europejskich.
3. Spór pomiędzy kierowcami a właścicielami firm transportu drogowego nie udało się rozwiązać drogą mediacji i przerodziła się on w spory prawne toczące się przed sądami z Sądem Najwyższym włącznie. W efekcie może okazać się, że tracą na tym wszyscy: właściciele firm transportowych, kierowcy i skarb państwa.

Bibliografia

1. § 9 ust 1-3 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19.12.2002r., http://www.mpips.gov.pl/userfiles/File/Prawo/Prawo%20pracy/2011/16_19_12.2002_Podroz%20sluzbowa_zagranica.pdf dnia 26.03.2015r,
2. *§Kodeks pracy*, <http://kodekspracy.republika.pl/dzia%B303.htm> , (dostęp: 26.03.2015).
3. Bielski M., *Podstawy teorii organizacji i zarządzania*, wyd. C.H. Beck, Warszawa 2002, s. 72-73.
4. *Czym jest transport publiczny?*, <http://www.pigtsis.pl/content/files/15/public/narada.pdf> , (dostęp: 15.04.2015).
5. *Definicja przedsiębiorstwa wg art. 55¹ k.c.*, Doradztwo prawne dla przedsiębiorców LEXPLAY, http://lexplay.pl/arttykul/Prawo-Dzialalnosci-Gospodarczej/definicja_przedsiębiorstwa_wg_przepisu_art.551_k.c, (dostęp: 14.04.2015).
6. Gierszewska G., Romanowska M., *Analiza strategiczna przedsiębiorstwa*, wyd. IV zmienione, Polskie wydawnictwo ekonomiczne, Warszawa 2009, s. 35-36.
7. Godziszewski B., Haffer M., Stankiewicz M.J., Sudoł S., *Przedsiębiorstwo teoria i praktyka zarządzania*, Polskie wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2011, s. 36-37.
8. *Informacja o posiedzeniu Komisji Infrastruktury*, Sejm Rzeczpospolitej Polskiej, <http://www.sejm.gov.pl/sejm7.nsf/komunikat.xsp?documentId=6A1A1B989B9DD624C1257D1F004AAD82> , (dostęp: 26.03.2015).
9. Internetowy słownik języka polskiego za: <http://sjp.pwn.pl/sjp/;2509991> , (dostęp: 14.04.2015).
10. Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) wraz z Protokołem podpisania, sporządzona w Genewie dnia 15 stycznia 1959 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 22, poz. 96).
11. Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r. Nr 49, poz. 238).
12. Koźmiński A.K., Piotrowski W., *Zarządzanie teoria i praktyka*, Wydawnictwo naukowe PWN, Warszawa 2010, s.33.

Źródło: Kozłowski R., Gajewski R., Pilichowska K., *Ryzyko generowane przez otoczenie prawne polskich przedsiębiorstw transportu drogowego rzeczy*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz, Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 186-195

13. Loos M., Mileniczuk K., *Raport-Ryczałty zebraliśmy 2,7 tys. petycji przeciwko uchwale SN przeciwko o ryczałtach*, za: http://www.transport-manager.pl/images/czasopismo/2014/TM_4_2014_internet.pdf, (dostęp: 20.03.2015).
14. M. Loos, *Jesteśmy najlepsi w Europie*, „Transport Manager”, Poznań, 01.04.2013r., str. 8-9
15. Matejun M., Nowicki M., *Organizacja w otoczeniu – od analizy otoczenia do dynamicznej lokalizacji*, Warszawa 2013, za: <http://www.matejun.pl/naukowa.htm>, (dostęp: 14.04.2015).
16. Oświadczenie Rządowe z dnia 24 września 1984 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254).
17. Szarata A., *Prognozowanie podróży Park&Ride metodą modelowania*, Transport Miejski i Regionalny 2007, s. 11-16
18. Umowa Europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 1975 r. Nr 35, poz. 189).
19. Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086).
20. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13)
21. *Zagadnienia prawne*, Sąd Najwyższy, http://www.sn.pl/sprawy/SiteAssets/Lists/Zagadnienia_prawne/EditForm/II-PZP-0001_14_p.pdf dnia 20.03.2015r.
22. *Zagadnienia prawne*, Sąd Najwyższy, <http://www.sn.pl/sprawy/SitePages/Zagadnienia%20prawne.aspx?ItemID=640&ListID=411c5dda-68cb-4ad8-b865-2705079f8593&el=Izba%20Pracy,%20Ubezpiecze%C5%84%20Spo%C5%82ecznych%20i%20Spraw%20Publicznych>, (dostęp: 26.02.2015).
23. zobacz więcej: <http://www.regiopraca.pl/portal/rynek-pracy/wiadomosci/barometr-zatrudnienia-bedzie-praca-w-transportcie-przemysle-i-handlu>, (dostęp: 21.03.2015).
24. zobacz więcej: Raport 2013, *Transport pod lupą*, Europejski Program Modernizacji Polskich Firm, za: http://www.efl.pl/aktualnosci/Transport_raport.pdf, (dostęp: 26.03.2015).
25. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Portal Polskich Przewoźników Drogowych, http://zmpd.pl/aktualnosci/pliki/f-GLOWNY-461-413-7954.RAPORT_ZMPD_-_2012.pdf, za: Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz *Raporty*, <http://www.gitd.gov.pl/dla-przedsiębiorców/raporty>, (dostęp: 20.03.2015).
26. Żak J., *Transport* w: Danuta Kisperska – Moroń, Stanisław Krzyżniak (red.): *Logistyka*, Poznań: ILiM, 2009, s. 142-144