EL RÉGIMEN JURÍDICO Y ECONÓMICO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN POLONIA

Jolanta Bloszyk

Con la Colaboración de:

FUNDACION Francisco Corell

CEDIT Centro de Derecho del Transporte Internacional

Universitat Jaume-I

EL RÉGIMEN JURÍDICO Y ECONÓMICO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN POLONIA

Jolanta Bloszyk

GENERALITAT VALENCIANA

Jolanta Bloszyk
Dirigido por: Prof. Dr. Fernando Martínez Sanz
Director del CEDIT

Edita: CEDIT Universitat Jaume I
Edición: Mayo 2005
I.S.B.N.:
Nº ejemplares: 500
Deposito Legal:
Imprime: A Priori Producción y Publicidad
Tel. 91 570 85 87
e-mail: a_priori@terra.es

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN **9**

Parte I - Condiciones generales de acceso **17**

1.1. Principales condiciones de acceso al mercado polaco para inversores extranjeros 19
1.2 Formas de actuación en Polonia 22
1.3 Filiales de empresas extranjeras 29
1.4 Procedimiento de registro de sociedades 31
1.5 Adquisición de Inmuebles por parte de extranjeros 34
1.6 Requisitos sociales 35
1.7 Sistema tributario 39

Parte II - Entorno económico del sector del transporte de mercancías por carretera **47**

2.1 Relaciones comerciales con Polonia 49
2.2 Entorno competitivo en el sector del transporte de mercancías en Polonia 52
2.2.1 Tamaño y estructura de mercado. Reparto modal 52
2.2.2 Entorno competitivo. Estructura empresarial 56
2.2.3 Presencia extranjera en el mercado del transporte en Polonia 59
2.2.4 Desarrollo del mercado intermodal en Polonia 60
2.2.5 Mercado logístico en Polonia 63
2.3 Infraestructuras 65
2.3.1 Principales corredores de tráfico 65
2.3.2 Estado de las infraestructuras 66
2.3.3 Administración y financiación de carreteras en Polonia 68
2.4 Programa de Construcción de Autopistas 72

2.4.1 Marco institucional del sector de transporte 72
2.4.2 Objeto y alcance del Programa de Construcción de Autopistas 73
2.4.3 Modos de Financiación del Programa de Construcción de Autopistas 77
2.5 Perspectivas para el futuro tras la adhesión de Polonia a la Unión Europea 79

Parte III - Marco legal. Derecho del transporte por carretera en Polonia 81

3.1 Recopilación de la normativa de transporte en Polonia 83
3.1.1 Derecho Internacional 83
3.1.2 Acta de Adhesión a la UE 84
3.1.3 Convenios bilaterales 87
3.1.4 Derecho Privado 90
3.2 Requisitos administrativos de acceso a la profesión 100
3.2.1 Licencias Otorgamiento de licencias 100
3.2.2 Requisitos de acceso a la profesión 105
3.2.3 Autorizaciones bilaterales en el transporte internacional por carretera 110
3.2.4 Requisitos para los conductores 111
3.3 Condiciones sociales 112
3.3.1 Tiempos de conducción y descanso 112
3.4 Requisitos y parámetros técnicos 119
3.4.1 Pesos y dimensiones máximas de los vehículos 119
3.4.2 Tacógrafo 123
3.4.3 Inspección de transporte 126

Conclusiones Finales - Checklist 129

Anexo I - Multas específicas en transporte por carretera **137**

Anexo II - Costes de otorgamiento de licencias **143**

Anexo III - Sistema de pagos por el paso por carreteras nacionales por parte de los transportistas **147**

BIBLIOGRAFÍA **151**

PÁGINAS WEB DE INTERÉS **155**

INTRODUCCIÓN

Antes de pasar al análisis detallado del mercado de Polonia en general, y del sector del transporte en particular, hay que subrayar ciertas cuestiones históricas, políticas y económicas que, a la hora de investigar la legislación polaca y las condiciones de acceso a su mercado, no se pueden dejar aparte.

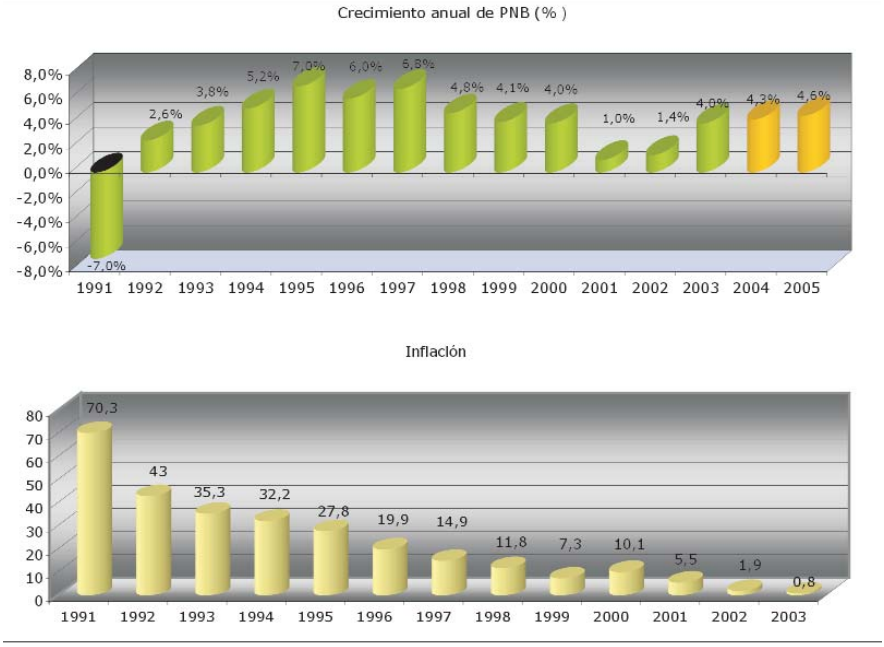
Polonia fue el primer país de Europa Central y del Este en desprenderse del sistema político comunista. Los procesos de liberalización y privatización, que en Europa Occidental se refieren principalmente a los sectores tradicionalmente públicos[1] (gasista, eléctrico, petrolero, los transportes, los postales y las telecomunicaciones) en Polonia se referían a la paulatina adaptación de reglas de libre competencia en la mayoría de los mercados y sectores.

La transformación de una economía completamente regulada y de un mercado de monopolios en una economía de libre competencia supone una revolución económica y social, paralela a una necesidad de crear nuevas instituciones, denominaciones y expresiones adaptadas a la nueva realidad. Hay que tener en cuenta que todo este proceso comenzó en Polonia en 1989 e implicó, y todavía sigue implicando, una liberalización, privatización y reestructuración muy profunda y extensa. El programa de la llamada "terapia de choque", administrado por el vice-Primer Ministro Leszek Balcerowicz, conllevó el desmantelamiento de todos los mecanismos de la economía centralizada e intervencionista y un constante incremento de la competencia.

El punto de partida fue la transformación de Polonia en una república con una forma de gobierno parlamentario-presidencial en Polonia. Este paso tan importante, imprescindible para iniciar cualquier reforma en materia jurídica, se dio con la nueva constitución de 1997, diseñada con el objetivo de asegurar la igualdad de oportunidades para el libre desarrollo de la actividad económica conforme a normas jurídicas transparentemente establecidas. Por otra parte, la Constitución prevé la regulación de la actividad financiera buscando la protección del desarrollo de los negocios, la eliminación del fraude fiscal y de la competencia desleal. A la vez se logró la convertibilidad plena de la moneda (zloty) y se aseguró la independencia del Banco Central de la República. Se inició la construcción de un nuevo entorno institucional, financiero, bancario, en conformidad con los estándares europeos. Gracias a estas reformas la economía experimentó una serie de cambios trascendentales. Éstos se pueden reflejar parcialmente en los siguientes gráficos:

---

1 González-Varas Ibáñez, S., Los mercados de interés general: telecomunicaciones y postales, energéticos y de transporte. Privatización, liberalización, regulación pública y derecho de la competencia, Editorial Comares 2001.



Fuente: Oficina Central de Estadística de Polonia

Un constante crecimiento económico a pesar de las crisis (de Rusia, reciente crisis mundial, etc.), la disminución de la inflación y otras tendencias positivas en la economía que tuvieron lugar en la última década, han fortalecido la posición de Polonia en los mercados internacionales y le han asegurado cierta estabilidad, tal y como lo demuestran las clasificaciones de Polonia según las principales agencias calificadoras.

Agencia calificadora	Clasificación a largo plazo
Standard&Poors	BBB+
Moody´s	A2
Fitch	BBB+

Fuente[2]:www.standardandpoors.com, www.ratingsdirect.com, www.fitchratings.com

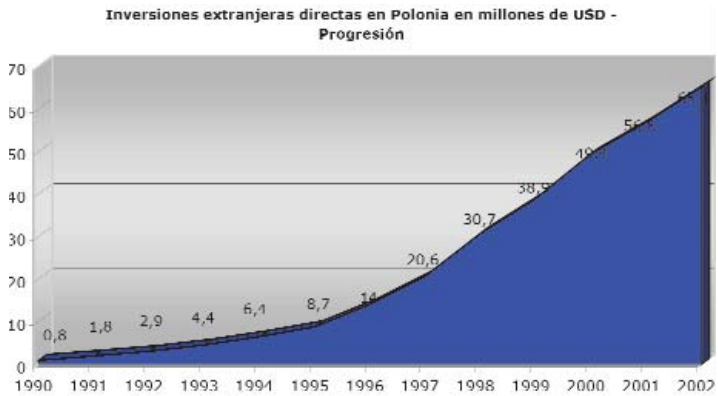
Los cambios han afectado a toda la estructura de mercado, siendo fuertemente acelerados por las aspiraciones de adhesión a la Unión Europea y la necesidad de incorporación del acervo comunitario para poder cumplir con el Acuerdo de Asociación (1991), Tratado de Maastricht (1992) y particularmente con los criterios de Copenhague (1993), entre ellos con los requisitos de: creación de un sistema de democracia estable, implementación de una economía de mercado, adaptación de las leyes

2 Moody's: Aaa, Aa, A, Baa, Ba, B, Caa, Ca, C Otros: AAA, AA, A, BBB, BB, B, CCC, CC, C, D.
Moody´s utiliza los números 1, 2, 3 para los rankings más detallados. Otros utilizan + o – (1 de Moody´s es igual a + y 3 es igual a -).

comunes, estándares y políticas sectoriales de la Unión Europea. Otro objetivo fue la asociación con la OTAN para fortalecer la seguridad del país, lo que se consiguió el 26 de febrero de 1999 con el ingreso de Polonia en dicha organización.

El objetivo de la adhesión a la Unión Europea ha determinado en buena medida la dirección y la intensidad de las reformas llevadas a cabo en los últimos años. El Tratado de adhesión firmado en Atenas el 16 de abril de 2003 constituye una base jurídica de la presencia de Polonia y nueve otros países a ser miembros de la Unión Europea. El documento fundamental del Tratado es el Acta de Adhesión que contiene todos los detalles relacionados con la adhesión, entre otros, decisiones transitorias y modificaciones de la legislación de la UE. El Tratado de adhesión tiene el valor jurídico supremo en caso de existir diversidades con las leyes nacionales. Entró en vigor el día 1 de Mayo de 2004, lo que supuso una ampliación de la Unión Europea hasta 500 millones de personas.

Polonia es el país más grande entre los nuevos Estados miembros, con un mercado de 38,6 millones de personas, con una posición geográfica estratégica para negocios y para un sistema de seguridad europea: con fronteras con Rusia, Lituania, Bielorrusia, Ucrania, Eslovaquia, República Checa y Alemania, acceso al Mar Báltico y por consiguiente fácil acceso a los puertos escandinavos y al Mar del Norte. Desde 1992, gracias a todas las reformas, tasa de crecimiento de PNB, potencial de mercado, creciente demanda y relativamente menores barreras de entrada al mercado, las inversiones extranjeras en Polonia han seguido creciendo significativamente. Se estima que tras la ampliación de la Unión Europea, Polonia permanecerá en la posición del líder de la zona en cuanto a la cantidad de las inversiones extranjeras directas, a pesar de que haya perdido últimamente su liderazgo de la Europa Central y Oriental en cuanto a algunos índices macro o en cuanto a la eficiencia general de sus sistemas legales e institucionales.



Fuente: Oficina Central de Estadística de Polonia

Principales indicadores económicos en comparación con otros estados candidatos y España

2003	Polonia	Hungría	Republica Checa	Eslovaquia	España
PNB (USA bn)	225	91	95	23.7	931
PNB per capita (USA)	5870	9130	9250	4405	22680
Inflación (media %)	1.7	6.3	1.8	3.4	2,2
Tasa de crecimiento de GDP	4,2	3,2	3,6	4,5	2,9
Población (mln)	38,2	10	10,2	5,4	41,1
2002					
Balance de cuenta corriente (USA bn)	-6.7	-2.6	-4.6	-1.9	
Exportaciones de bienes fob (USA bn)	32.9	34.8	38.3	14.4	
Importaciones de bienes fob (US$ bn)	-43.3	-36.9	-40.7	-16.5	
Deuda externa (US$ bn)	69.7(b)	33.5(b)	23.7(b)	12.5(b)	
Deuda-Servicio ratio, pagado (%)	28.8(b)	17.8(b)	7.5(b)	15.6(b)	

(b) estimaciones de Economist Intelligence Unit
Fuente: Economist Intelligence Unit, CountryData. www.worldbank.org

Según el informe realizado por ONUDI[3] los motivos principales que los atraen son los siguientes:

- Un crecimiento económico constante y rápido,
- El tamaño del mercado polaco, de 38,6 millones de habitantes, un 40 % más que la suma total de los habitantes de la República Checa, Eslovenia y Hungría,
- Constante realización de una política de mercado, independiente mente de los cambios políticos,
- El acceso a la UE desde el 1 de mayo de 2004,
- Mano de obra cualificada, relativamente barata y con una buena disposición para el trabajo,
- La ubicación geográfica de Polonia en el centro de Europa y su posición de puente que permite un fácil acceso de productos manufacturados a los mercados del Este y a los de la Unión Europea,
- El hecho de que empresas extranjeras estén en el mercado desde

3 ONUDI, Oficina para la Promoción de las Inversiones y las Tecnologías en Varsovia de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial Auspiciado por el Ministerio de Economía, Trabajo y Política Social, ¿Cómo hacer negocios con Polonia?, Varsovia 2003.

1990 ha animado a otras a seguir el buen ejemplo,

- El hecho de que las empresas extranjeras sean iguales ante la ley, en lo relacionado a las disposiciones de la OCDE, de acuerdo con los principios de una economía de libre mercado,
- Incentivos específicos para la inversión,
- Evaluación positiva y apoyo otorgado por parte de las instituciones internacionales, tales como el Banco Mundial.

Estructura del informe

El objetivo de este trabajo, diseñado para potenciales inversores españoles, particularmente del sector del transporte por carretera, es darles, aparte de esta breve visión macro de mercado de Polonia, un informe de carácter práctico que englobe todos los aspectos básicos a la hora de establecimiento de su actividad en este país. La estructura de este trabajo se divide en dos partes:

La primera parte tiene como objeto la presentación de los principales actos jurídicos que regulan el acceso al mercado polaco, las formas legales previstas para realizar la actividad comercial dentro del territorio polaco, así como las condiciones formales de establecimiento de una sociedad extranjera en Polonia. Con el creciente flujo de inversiones apareció la necesidad de crear nuevas condiciones de actuación comercial apropiadas a la realidad sometida a todos los cambios relacionados con la liberalización, privatización y el incremento de competencia. Las reformas de la ley sobre la actividad comercial, del Código mercantil, del Código civil y de otras leyes particulares, han acercado las condiciones formales y administrativas de actividad comercial a los estándares internacionales. Este capítulo tiene carácter general y sirve como una guía práctica para los que quieran conocer el entorno jurídico mercantil de Polonia.

La parte siguiente da una visión general del mercado de transporte en Polonia. Las reformas del sistema de transporte han sido determinadas no solamente, aunque en gran parte, por la adaptación a los requisitos formales y jurídicos de la Unión Europea, sino también por la adaptación a la nueva práctica de mercado: nuevas condiciones de aprovisionamiento, producción y distribución de mercancías procedentes de mercados de la Unión Europea. Fue la consecuencia natural del hecho de que los principales protagonistas y constructores de sistemas de transporte (logística) en Polonia son los grandes operadores de los países de la Europa Occidental como: Schenker, Kühne und Nagel, Danzas, Raben o dos grandes firmas logísticas que acaban de entrar en el mercado polaco a principios de 2003 - Nagel (Alemania) y Vos Logistics (Holanda)[4]. Por tanto, la reforma del mercado tuvo en realidad dos orígenes: el formal-jurídico-administrativo y el inferior, relacionado con la práctica y nueva estructura de mercado. En

4 Wojtkowska, G. (dir.), Polska w Unii Europejskiej. Uwarunkowania i mozliwosci po 2004 roku, Lesiak, P., "Funkcjonowanie polskich firm towarowego transportu samochodowego i spedycji po 1 maja 2004 roku", p. 354, SGH, Warszawa 2003.

este capítulo presentaré los orígenes inferiores de los últimos cambios del mercado: la estructura competitiva del sector, el estado de las infraestructuras, el modo de su financiación, principales tendencias, el entorno institucional y perspectivas para el futuro.

En el siguiente punto, se desarrollan los aspectos puramente jurídicos que regulan las condiciones de acceso al mercado de transporte. A principios de los años 90 comenzó la reforma de la legislación en esta materia. La nueva Ley de Transporte de 6 de septiembre 2001 es un acto jurídico, que de manera compleja regula los principales requisitos relacionados con esta actividad comercial. La nueva Ley entró en vigor el 1 de enero 2002 y constituyó un paso significativo en la incorporación del acervo comunitario en la materia, constituyendo unos criterios calificativos como requisitos de acceso a la profesión de transportistas en transporte nacional e internacional, introduciendo un nuevo sistema de licencias en vez de antiguas concesiones (existentes en transporte internacional), estableció una institución de Inspección de Transporte conforme con la Directiva, e introdujo las reglas de otorgamiento de las certificaciones profesionales. A continuación, presentaré las principales regulaciones en la materia de las condiciones sociales del mercado: requisitos para los conductores, tiempo máximo de conducción, tacógrafos, sueldos mínimos. En esta parte hay que subrayar también los principales requisitos técnicos vigentes en Polonia en cuanto a los camiones que puedan pasar por las carreteras polacas. El aspecto comparativo con España y sus regulaciones tendrá un gran peso en esta parte del informe.

La parte final tiene como objetivo la síntesis general del nivel de la incorporación de acervo comunitario en la materia de transporte, subrayando los principales retos para los legisladores y para la administración polaca.

Las principales fuentes de información utilizadas a la hora de redactar este informe han sido la legislación de Polonia, el texto del Acta de Adhesión, los informes de la Oficina para la Promoción de las Inversiones y las Tecnologías en Varsovia de la Organización de las Naciones Unidas, informes de la Agencia Nacional de las Inversiones Foráneas, de Internacional Road Transport Union (IRU), del Ministerio de Infraestructura de Polonia, diversos artículos de la prensa especializada y el análisis del estado de la preparación de Polonia para la entrada a la Unión Europea realizadas por distintas organizaciones, así como entrevistas personales con los representantes de la administración polaca.

PARTE I

CONDICIONES GENERALES DE ACCESO

La tabla incluye las principales leyes que configuran el entorno legal y los puntos de referencia fundamentales para los negocios en Polonia:

Ley	Publicada en Boletín Oficial[5]
Ley sobre **Actividad Comercial** de 19 de noviembre 1999	Dz.U. No. 101, pos. 1178 de 1999
Código de **Sociedades Comerciales** de 15 de septiembre de 2000	Dz.U. No. 94, pos. 1037 de 2000
Código Civil de 23 de abril de 1964	Dz.U. No. 16, pos. 93 de 1964
Ley sobre el **Juzgado de Registro Nacional** de 20 de agosto de 1997	Dz.U. No 121, pos. 769 de 1997
Ley sobre **Adquisición de Inmuebles por parte de los Extranjeros** de 24 de marzo de 1920	Dz.U. No. 54, pos. 245 de 1996 (texto unificado)
Código Laboral de 26 de junio de 1974	Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 (texto unificado)
Código sobre Aduanas de 9 de enero de 1997	Dz.U. No. 23, pos. 117 de 1997
Ley sobre **Cambio de Divisas** de 27 de julio de 2002	Dz.U. No. 141, pos. 1178 de 2002
Ley sobre **Insolvencia y Recuperación de Compañías** de 28 de febrero de 2003	Dz.U. No. 60, pos. 535 de 2003
Ley sobre **Contabilidad** de 29 de septiembre de 1994	Dz.U. No. 76, pos. 694 de 2002 (texto unificado)
Ley sobre **Ayuda Financiera a Inversiones** de 20 de marzo de 2002	Dz.U. No. 41, pos. 363 de 2002
Ley sobre **Propiedad Industrial** de 30 de julio de 2000	Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 (texto unificado)
Ley sobre **Protección de Competencia y Consumidores** de 15 diciembre de 2000	Dz.U. No. 122, pos. 1319 de de 2000
Ley sobre **Zonas Económicas Especiales** de 20 de octubre de 1994	Dz.U. No. 123, pos. 600 de 1994

Fuente: Distintas fuentes nacionales. www.paiz.pl, www.lex.pl, www.prawo.psm.pl.

1.1. Principales condiciones de acceso al mercado polaco para inversores extranjeros

Requisitos generales de acceso para inversores extranjeros

Dos importantes leyes que desde principios de 2001 regulan el acceso, formas legales de operación y las exigencias de actuación en el mercado de Polonia son: el Código de Compañías Mercantiles, de 15 de septiembre de 2000, y la Ley sobre Actividad Económica, de 19 de noviembre de 1999. Con arreglo a estas regulaciones, la constitución de una sociedad con participación de capital extranjero no requiere autorización administrativa previa. El sometimiento a las exigencias definidas por las leyes mencionadas garantiza a

5 Boletín Oficial - Dziennik Ustaw – Dz.U.

las empresas extranjeras una posición de igualdad frente a las empresas nacionales.

Al amparo de la Ley sobre Actividad Comercial del 19 de noviembre de 1999, las sociedades y las personas físicas extranjeras pueden desarrollar actividad económica en Polonia en todas las formas aceptadas por la ley siempre que el principio de reciprocidad sea cumplido[6]. El Art. 6 de la Ley sobre Actividad Comercial dispone que:

"De acuerdo con el principio de reciprocidad, y salvo que los convenios internacionales ratificados por Polonia prevean lo contrario, los extranjeros pueden desarrollar sus operaciones económicas en el territorio de Polonia bajo las mismas condiciones que los empresarios que tengan su residencia o sede en Polonia".

Como regla general, el procedimiento de registro de una compañía extranjera en Polonia requiere la presentación al Juzgado de Registro de un certificado del consulado polaco en su país de origen que confirma que de acuerdo con el principio de reciprocidad los empresarios polacos pueden efectuar actividad comercial en dicho país bajo los mismos principios que las personas que tienen la sede o residencia en este país[7].

De todas formas, en el caso de la ausencia del principio de reciprocidad entre los dos países de interés, los extranjeros siempre pueden establecer sociedades comanditarias, de responsabilidad limitada o sociedades anónimas en Polonia[8]. La ley las excluye del principio de reciprocidad y de las antes enumeradas exigencias relacionadas con éste. Dichas sociedades son la única forma legal de actuación de inversores extranjeros en Polonia que no requiere obtener el certificado de reciprocidad del consulado polaco en su país. La Sociedad de Responsabilidad Limitada ha sido hasta ahora la forma más común de llevar a cabo las actividades comerciales en el mercado polaco especialmente entre pequeñas y medianas empresas foráneas con operaciones en Polonia[9].

Tras la ampliación de la Unión Europea

Sin embargo, tras la ampliación de la Unión Europea y la entrada en vigor del Acta de Adhesión se han creado nuevas bases jurídicas en las relaciones comerciales con los nuevos Estados miembros. En el momento de la incorporación de Polonia a la Unión Europea, el acto de mayor relevancia jurídica es el Acta de Adhesión: a partir del 1 de mayo de 2004 los diez nuevos países miembros se adhieren a los Tratados Constitutivos Europeos, a las actas de las Instituciones de Comunidades Europeas y del Banco Central Europeo hechos antes del día de la adhesión conforme al

6 Ley sobre Actividad Comercial de 19 de Noviembre 1999, Dz.U. 17 de diciembre 1999, Art. 6.
7 Ley sobre Actividad Comercial de 19 de Noviembre 1999, Dz.U. 17 de diciembre 1999, Art. 86.
8 Ley sobre Actividad Comercial de 19 de Noviembre 1999, Art. 6.
9 ONUDI, Informe ¿Cómo hacer negocios con Polonia?

Art.2 del Acta de la misma. A partir de este día los logros jurídicos de Schengen están vigentes para los nuevos miembros de la Unión Europea.

El Informe de la Comisión Europea[10] de noviembre de 2000 señalaba que Polonia había avanzado significativamente en el establecimiento de un marco jurídico favorable a las empresas extranjeras, como lo demostró el flujo de inversiones extranjeras directas y el ritmo de desarrollo del sector privado. Según dicho informe las políticas estaban bien definidas y paulatinamente fueron llevadas a la práctica. Conforme al Informe de la Comisión Europea de 2002[11], respecto a las cuestiones relativas al acceso al mercado, la aprobación de la anteriormente mencionada Ley sobre Actividad Económica en 1999 fue un punto muy positivo, ya que introdujo las mismas condiciones operativas para las entidades nacionales y extranjeras, exceptuando la actividad económica en los sectores del transporte aéreo y ferroviario donde se establecieron periodos transitorios de mayor duración.

En cuanto a las relaciones polaco-españolas, la base contractual se ha desarrollado considerablemente en la última década:

- En virtud del Tratado de Amistad y Cooperación firmado en 1992, los Jefes de los Gobiernos de Polonia y España suscribieron la Declaración Conjunta sobre las Relaciones Especiales y Privilegiadas entre ambos países.
- El Acuerdo para la Protección y Fomento Reciproco de las Inversiones firmado 30 de julio de 2002, reitera el principio de reciprocidad entre Polonia y España.

Licencias y autorizaciones administrativas

La actuación en algunos sectores de los negocios exige licencias o permisos, independientemente de si la empresa es nacional o extranjera. Las áreas que requieren licencias o concesiones, las define principalmente la Ley sobre Actividad Económica del 19 de noviembre de 1999 en el Art. 14. Sin embargo, no es una lista cerrada, ya que pueden existir otras áreas que exigen licencias detalladas con otras normas particulares. Generalmente, las condiciones de concesión de licencias han experimentado serios cambios. En muchos casos (actividades como: servicios arancelarios, turísticos, industria de transformación, comercio de metales ferrosos, fabricación de tabaco), la obligación de otorgar licencia ha sido sustituida por el deber de tenerla. A la hora de otorgar licencias se exige que una empresa cumpla con los requisitos del estatuto social. El objetivo de estos cambios fue la eliminación de la arbitrariedad en las decisiones sobre concesión de licencias.

---

10 Informe de la Comisión COM (2000) 709 final. No publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea.
11 Informe de la Comisión COM (2002) 700 final - SEC (2002) 1408 - No publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea.

En ciertas actividades, sin embargo, puede ser imprescindible el otorgamiento de una simple autorización expedida por órganos administrativos adecuados. Esta obligación estaría establecida en las leyes sectoriales.

En cuanto al valor mínimo de la aportación del socio extranjero o el porcentaje de participación extranjera mínimo o máximo en el capital de una compañía en Polonia no está establecido. Una compañía con exclusividad de accionariado extranjero en general también es admisible con excepción de algunos campos específicos (por ejemplo de importancia estratégica) donde sí pueden existir ciertos límites en cuanto a la participación extranjera en el total de capital.

1.2 Formas de actuación en Polonia

Según la clasificación básica las leyes polacas admiten las siguientes formas legales de negocios comerciales:

- Sociedad civil, constituida según las disposiciones del Código Civil polaco,
- Empresa cuya actividad es desarrollada por una persona física, registradas conforme con su carácter y esfera de actividad,
- Empresas creadas por una persona jurídica o física, según las normas del Código de Compañías Mercantiles de 15 de septiembre de 2000,
- Cooperativas creadas por personas jurídicas y físicas,
- Empresas públicas.

Sociedades, fundaciones como sindicatos también pueden desarrollar actividades económicas.

Clasificación de las sociedades

De acuerdo con el Código Civil de 1964, una Sociedad Civil tiene que ser establecida por dos personas por lo menos con el objetivo de desarrollar negocios a menor escala. Una compañía con actividades a mayor escala registra ventas de bienes o servicios netos no inferiores a 400,000 euros en dos años consecutivos. Una sociedad civil que desarrolla actividades a mayor escala se convierte en una sociedad registrada (spó3ka jawna regulada por el Código Mercantil[12]) tras su inscripción en el Juzgado de Registro Nacional.

Una sociedad civil no tiene una personalidad jurídica. Al ser establecida conforme con las reglas generales del Código Civil, son los socios quienes llevan las operaciones y no la sociedad en sí misma. Cada socio responde por las deudas y obligaciones de la sociedad ilimitadamente con todo su patrimonio. Cada uno de los socios está obligado a registrar su actividad en forma de una sociedad civil en el Registro de Actividad

12 Véase p. 7.

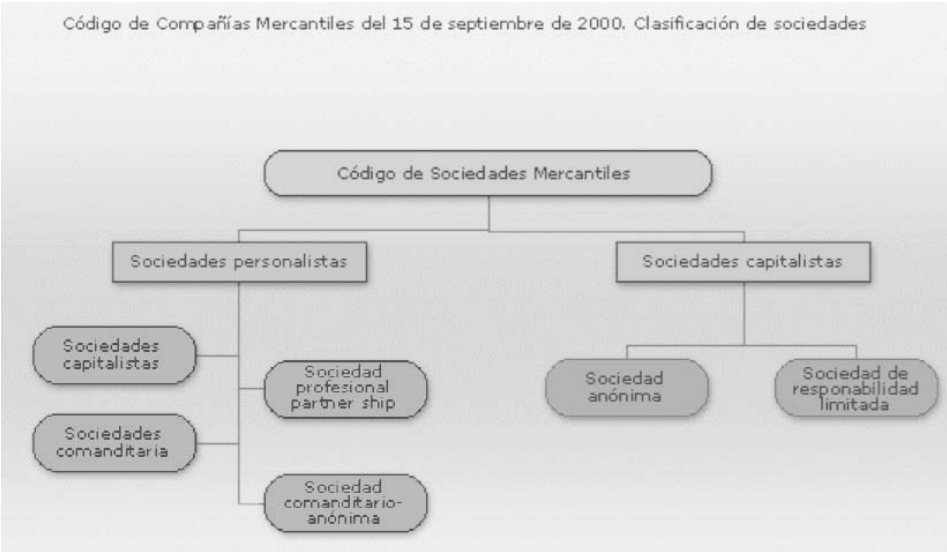
Económica (en el Juzgado de Registro Nacional). Las exigencias de capital mínimo no son aplicables. El hecho de establecer una sociedad civil requiere una forma escrita. Las personas extranjeras que quieran constituir una sociedad civil en Polonia tienen que documentar el cumplimiento del principio de reciprocidad salvo que los convenios digan lo contrario.

Código de Sociedades Mercantiles del 15 de septiembre de 2000

El Código de Sociedades Mercantiles del 15 de septiembre de 2000 incluye dos grupos de compañías:

- Sociedades de carácter mercantil (registradas, anónimas, de responsabilidad limitada, comanditaria, comanditario-anónima, professional partnership – spólka partnerska),
- Corporaciones (anónimas y de responsabilidad limitada).

El Código de Comercio distingue sociedades personalistas y capitalistas, definiendo requisitos de su constitución, exigencias de capital, requisitos de inscripción en el Juzgado de Registro Nacional, regulando cuestiones de responsabilidad, administración, sus obligaciones frente a terceros.



Sociedades personalistas

- Sociedad registrada (registered partnership – spó3ka jawna) establecida con el objetivo de operación económica a mayor escala y bajo su propio nombre (su propia firma); sus fundadores pueden ser personas jurídicas o físicas; sociedad registrada en sí misma no tiene personalidad jurídica. Cada socio responde por las deudas y obligaciones de la sociedad personal y solidariamente de la forma ilimitada, con todo su patrimonio.

La constitución de spó3ka jawna requiere una forma escrita e inscripción en el Registro Nacional de Sociedades. Para poder constituir una sociedad registrada un inversor extranjero tiene que presentar el certificado que confirma cumplimiento del principio de reciprocidad expedido por el consulado polaco de su país de origen (donde haya sido registrado). Capital mínimo - no aplicable.

- Sociedad professional partnership (spó3ka partnerska) – es una sociedad personalista constituida por los socios con el objetivo de ejercer una profesión libre en una sociedad que lleva su actividad bajo su propia firma. Los socios pueden ser solamente personas físicas autorizadas a la realización de dicha profesión (como por ejemplo: abogados, traductores jurados, consejeros tributarios, médicos).

- Sociedad comanditaria (spó3ka komandytowa) – es una sociedad personalista, cuyo objetivo es llevar las actividades bajo su propia firma, donde por lo menos uno de los socios responde frente a los acreedores ilimitadamente (socio colectivo – komplementariusz) y la responsabilidad de por lo menos uno de los socios frente a terceros tiene forma limitada (socio comanditario – komandytariusz)[13]. La firma de la sociedad debe incluir el apellido de uno o más socios de los colectivos con las palabras "spó3ka komandytowa" o su abreviatura "s.k.". Si el socio colectivo es una persona jurídica, la denominación de la sociedad debe incluir el nombre completo de esta persona jurídica. El contrato de sociedad requiere forma de escritura notarial y debe incluir: nombre y sede de la empresa, tipo de actividad, duración de la compañía si el período es limitado, aportaciones de cada socio y su valor, responsabilidad de cada socio limitado frente a acreedores (valor), información detallada sobre aportaciones no dinerarios y nombres de los socios que los aportaron. Como en todos los casos, la constitución de la sociedad requiere su inscripción en el Juzgado Nacional de Registros.

- Sociedad comanditario-anónima (spó3ka komandytowo-akcyjna) – la legislación polaca define la sociedad comanditario-anónima como una sociedad personalista cuyo objetivo es llevar sus actividades bajo su propia firma, donde por lo menos uno de los socios responde frente a los acreedores ilimitadamente (socio colectivo – komplementariusz) y por lo menos uno de los socios es un accionista (socio comanditario). En las cuestiones no reguladas en el capitulo respectivo a la sociedad comanditario-anónima se aplica:

a) En cuestiones concernientes la relación jurídica entre socios colectivos, entre ellos mismos, así como frente a todos los accionistas y a los terceros, en cuanto a las aportaciones de socios colectivos (salvo aportaciones en capital social) – se aplica las disposiciones que se refieren a sociedad comanditaria.
b) En otras cuestiones – son aplicables las disposiciones sobre una

13 Código de Sociedades Mercantiles del 15 de septiembre de 2000, Art. 102.

sociedad anónima, especialmente en cuanto al capital social, aportaciones de los accionistas, acciones, Consejo Supervisor.

Las obligaciones de un accionista se limitan solamente al marco definido en los estatutos de la sociedad. El accionista no responde de las obligaciones de la sociedad frente a terceras personas y puede representar a la sociedad solo como apoderado. El capital mínimo de una sociedad comanditario-anónima es de 50.000 PLN[14]. Su constitución requiere que se firme el Estatuto en forma notarial (los firmantes son los fundadores de la sociedad) e inscripción en el Juzgado de Registro Nacional.

Resulta necesario subrayar las diferencias entre la definición de una sociedad comanditario-anónima en Polonia y una sociedad comanditaria por acciones en la legislación Española. El Código de Comercio español diferencia la sociedad comanditaria por acciones (Art. 122, 151 a 157) de una sociedad comanditaria por el hecho de que todos los socios, no solo comanditarios, tienen sus participaciones en el capital a acciones. Divergencias en las definiciones nos llevan en España ante una sociedad más capitalista que personalista[15] mientras que en Polonia ante una sociedad personalista.

Sociedades capitalistas

- Sociedad de responsabilidad limitada (spó3ka z ograniczona odpowiedzialnoscia) – la forma jurídica de una sociedad de responsabilidad limitada ha sido hasta ahora la mas ajustada en práctica a las necesidades de los inversores extranjeros que se planteaban la implantación en el mercado polaco, especialmente entre pequeñas y medianas empresas. Esta forma jurídica no asume ningún requisito adicional para empresas extranjeras relacionado con la obligatoriedad de cumplimento del principio de reciprocidad. Su constitución, funcionamiento y disolución están reguladas por el Código de Sociedades Mercantiles de 15 de septiembre de 2000. Según el art. 155 las sociedades de responsabilidad limitada procedentes de otros países pueden establecer sus sucursales y oficinas de representación en Polonia.

Una sociedad de responsabilidad limitada puede ser constituida por una o más personas con el objetivo de llevar actividades mercantiles o cualquier actividad admitida por la ley. Sin embargo, no puede ser establecida solamente por otra sociedad de responsabilidad limitada unipersonal. La denominación social debe incorporar la abreviatura: “sp. z o.o.” (spó3ka z ograniczona odpowiedzialnoscia).

La legislación asegura el protagonismo de la autonomía de libertad de los socios en esta entidad societaria. En la sociedad de responsabilidad

14 Aproximadamente 12.500 euro (si 1 euro=4 PLN).
15 Broseta Pont, M. / Martínez Sanz, F., Manual de Derecho Mercantil, Undécima Edición, Tecnos, Madrid 2002, p. 583.

limitada el capital social, aportado por los socios, estará dividido en participaciones con valores nominales iguales o desiguales. En el contrato de la sociedad se define además si un socio puede tener sólo una o más participaciones. En el segundo caso, todas las participaciones tendrían que ser iguales e indivisibles.

El Código de Sociedades Mercantiles establece el principio del capital mínimo, que se cifra en 50.000 PLN (aproximadamente 12.500 euros), que resulta elevada en comparación con España, donde el capital mínimo de una sociedad de responsabilidad limitada es de 3.000 euros. El valor nominal de una participación no puede ser menor de 500 PLN (aproximadamente 125 euros). Las participaciones no pueden ser adquiridas por debajo de su valor nominal.

En una sociedad de responsabilidad limitada los socios no responden personalmente por las deudas sociales. Salvo disposición contraria de los estatutos sociales los socios tienen iguales derechos y obligaciones en la sociedad. La ley prevé ciertos tipos de derechos de preferencia: ejercitables en los derechos de voto, en derechos de dividendos o en el reparto de patrimonio en caso de liquidación de la sociedad[16].

En el momento de la conclusión del contrato de la sociedad se crea una "sociedad de responsabilidad limitada en formación". Para la constitución definitiva de una sociedad de responsabilidad limitada se requiere:

Conclusión de un contrato de sociedad en forma notarial, desembolso total de capital social y en caso de la adquisición de las participaciones a precio mayor de su valor nominal – también del superávit correspondiente, nombramiento de la Junta, establecimiento de consejo administrativo (consejo supervisor) y de la consejo de control (si lo prevé el contrato de sociedad), inscripción en el Juzgado de Registro Nacional, tras la cual la sociedad adquiere la personalidad jurídica.

Constitución de una sociedad de responsabilidad limitada

Etapa de establecimiento de la compañía	**Institución**	**Comentario**	**Coste**
1. Firma del contrato de sociedad limitada (se establece sociedad de responsabilidad limitada en organización)	Notaría	Conforme con las normas del Código de Sociedades Comerciales el contrato debe tener forma de acta notarial	Derechos de notaria Impuesto sobre los procedimientos civiles y de notaría. La cuota de los dos cargos depende del valor del capital de la compañía
2. Desembolso del capital en total			

16 Código de Sociedades Mercantiles del 15 de septiembre de 2000, Art. 174, apartado 3.

3. Nombramiento de la Junta y Establecimiento de Consejo Administrativo – Consejo Supervisor y del Consejo de Control			
5. Registro de la compañía (en un plazo no superior a 6 meses a partir del contrato de sociedad)	Juzgado Nacional de Registros	El registro se realiza en el Juzgado Económico que tiene jurisdicción sobre la actividad principal de la compañía. Tras la inscripción en el Registro la compañía adquiere personalidad jurídica.	Derechos fijos de 1000 PLN
6. Anuncio del registro de la compañía en "Monitor S1dowy i Gospodarczy"	Oficina de publicación de "Monitor S1dowy i Gospodarczy" del Ministerio de Justicia, mediante la cancillería del Juzgado económico correspondiente		Los derechos se pagan en la cuenta bancaria de la Oficina antes del registro, en una cuota no inferior a 500 PLN.
7. Concesión del número es adístico a la compañía REGON	Oficina Central de Estadística (G3ówny Urz1d Statystyczny)	Las solicitudes de registro de la compañía en el sistema REGON tienen que ser entregadas personalmente a la Oficina Provincial de Estadística con jurisdicción sobre el área de actividad económica principal de la compañía	No se pagan derechos
8. Apertura de cuenta bancaria	Banco	La compañía está obligada a abrir una cuenta en moneda polaca (en cualquier banco excepto el Banco Nacional de Polonia) y puede tener también una cuenta en divisas en un banco autorizado (conforme con la Ley sobre Cambio de Moneda)	Conforme con los reglamentos bancarios
9. Registro de compañía en a Oficina Fiscal. NIP. Numero de Identificación Tributaria	Oficina Fiscal Local	En un plazo no superior a 14 días contados a partir del registro de la compañía.	Número de Identificación Fiscal (NIP) exento de cargos. Registro del IVA - Derechos de 152 PLN

Fuente: Basado sobre el Código de Sociedades Mercantiles, Informe de ONUDI, www.paiz.gov.pl.

- Sociedad anónima (spó3ka akcyjna) – al amparo del Código de Sociedades Mercantiles una o más personas pueden establecer una sociedad anónima. La sociedad sin embargo, como en el caso de una sociedad de responsabilidad limitada, no puede ser constituida por una sociedad de responsabilidad limitada unipersonal. La Ley define los principales rasgos de esta forma jurídica:

1. El capital está dividido en acciones de valor nominal igual,
2. El capital está formado por las aportaciones de los socios en forma dineraria o no dineraria susceptibles de valoración económica,
3. Falta de responsabilidad personal de los socios por las deudas sociales.

Las personas que firman los Estatutos de la sociedad son sus fundadores. La denominación social ha de incluir la abreviación: “S.A.” (spó3ka

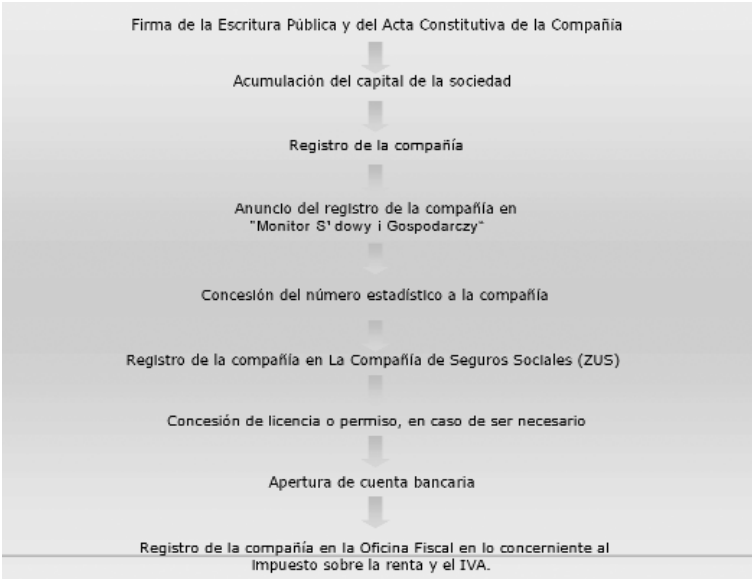
akcyjna). En conformidad con el Art. 307, las sociedades anónimas con sede en otro país pueden constituir sus subsidiarias en Polonia[17].

La Ley establece que el capital social no puede ser inferior a 500.000 PLN (aproximadamente 125.000 euros) y el valor nominal de una acción – a 1 PLN (0.25 euros). Como referencia, la Ley en España instituye esta cuantía mínima a 60.100 euros[18]. Las acciones no pueden ser adquiridas a precio inferior a su valor nominal. La exigencia de un capital mínimo tan alto limita el alcance de esta forma jurídica a las compañías con ciertos recursos económicos y explica el éxito de las sociedades de responsabilidad limitada, lo que refleja una tendencia parecida a la observada en España.

A la hora de constituir una sociedad anónima hay que cumplir con las exigencias de la escritura pública y la inscripción en el Juzgado de Registro Mercantil. Los cambios del capital implican cambios de los Estatutos y por consiguiente una inscripción en el Juzgado de Registro Mercantil.

El Código de Sociedades Mercantiles regula también las cuestiones relacionadas con: derechos y obligaciones de los accionistas, cambios en el capital social, suscripción de acciones, cambios de los estatutos, obligaciones, deberes y derechos de los órganos de la sociedad, liquidación de la sociedad.

Constitución de una sociedad anónima



Fuente: Realización propia según los informes de ONUDI y PAIiIZ.

17 Código de Sociedades Mercantiles del 15 de septiembre de 2000, Art. 307.
18 Ley de Sociedades Anónimas, Art. 1.

1.3 Filiales de empresas extranjeras

La regulación sobre el establecimiento de las filiales de empresas extranjeras en el territorio de Polonia se recoge en la Ley sobre Actividad Comercial del 19 de noviembre de 1999 en el capitulo V. Generalmente, empresas extranjeras pueden establecer sus sucursales y oficinas de representación en Polonia bajo el principio de reciprocidad a no ser que se apliquen los convenios internacionales de reciprocidad ratificados por Polonia. La antigua obligación de obtener licencia para poder establecer una sucursal en Polonia ha sido derogada. Sin embargo, en el caso de falta de convenio de reciprocidad, para cumplir con las exigencias de procedimiento de registro será necesario presentar un certificado de reciprocidad del consulado polaco.

Sucursales

Al amparo del artículo 36 de la Ley sobre Actividad Económica una empresa extranjera puede abrir una sucursal en Polonia bajo la condición de que está realice la actividad económica únicamente dentro del marco de su área en su mercado de origen.

Una empresa extranjera que establezca una sucursal está obligada a nombrar a una persona, en dicha sucursal, autorizada para representarla. La sucursal puede iniciar sus actividades después de su inscripción en el Juzgado Nacional de Registros. Las sucursales tienen que llevar sus propios libros de contabilidad, según las normas de contabilidad polacas. Se estipula, además, que están obligadas a informar al Ministro de Economía, Trabajo y Política Social sobre:

- El inicio de la liquidación de la empresa extranjera que creó su sucursal en Polonia;
- La pérdida, por parte de la empresa extranjera, del derecho a desarrollar actividades económicas;
- La pérdida, por parte de la empresa extranjera, del derecho a disponer de sus activos[19].

Adicionalmente, las sucursales están obligadas a utilizar el nombre de su empresa madre en el idioma del país donde ha sido registrada, junto con su denominación legal traducida al polaco con las palabras „oddzia3 w Polsce" (sucursal en Polonia). La sucursal puede empezar sus operaciones tras la inscripción en el Juzgado de Registro Nacional. Para la liquidación de sucursal se aplican las normas del Código mercantil sobre la liquidación de una sociedad de responsabilidad limitada.

Oficinas de representación

Conforme la Ley sobre Actividad Comercial, Art. 43, las empresas extranjeras pueden establecer sus oficinas de representación en Polonia.

---

19 Ley sobre Actividad Comercial del 19 de noviembre de 1999, Art. 41.

Su misión económica tiene que limitarse solamente a la promoción y publicidad de la matriz. El hecho de apertura de una oficina de representación implica la obligación de su inscripción en el Registro de Oficinas de Representación de Empresas Extranjeras del Ministro de Economía, Trabajo y Política Social[20]. La inscripción se lleva a cabo sobre la base de una solicitud presentada por la empresa extranjera. La solicitud, escrita en idioma polaco, debe incluir:

- Nombre, lugar de registro y forma legal de la empresa extranjera que abre su oficina de Representación,
- Capital social o inicial de la empresa extranjera que abre su oficina de representación,
- Tipo de actividad económica de la compañía extranjera que abre su representación,
- Nombre y domicilio en Polonia de la persona autorizada para representar a la empresa extranjera frente a la oficina de representación.

A la solicitud arriba mencionada hay que adjuntar los siguientes documentos (su traducción jurada):

- Escritura notarial del establecimiento de la empresa extranjera (estatutos de la asociación, acta constitutiva),
- Copia de su inscripción en el Registro Mercantil o su equivalente,
- Declaración de la empresa extranjera sobre el establecimiento de su oficina de representación en Polonia,
- Declaración de la empresa extranjera sobre el valor del capital desembolsado en acciones, si se aplica.

Las oficinas de representación están obligadas a usar el nombre de su empresa madre en el idioma del país donde ha sido registrada, junto con su forma legal traducida al polaco con las palabras „przedstawicielstwo w Polsce" (oficina de representación en Polonia).

Las oficinas de representación, igualmente como las sucursales, tienen que llevar libros de contabilidad, en conformidad con las normas de contabilidad polacas. Están sometidas, al igual que las sucursales, a la obligación de informar al Ministro de Economía, Trabajo y Política Social sobre ciertos acontecimientos enumerados antes, así como sobre cualquier modificación de los datos contenidos en la solicitud de registro de la oficina de representación o del valor del capital desembolsado.

20 Ley sobre Actividad Comercial del 19 de noviembre de 1999, Art. 45.

1.4 Procedimiento de registro de sociedades

El Registro de sociedades en Polonia está regulado por la Ley sobre Actividad Comercial del 19 de Noviembre 1999 y por la Ley sobre el Juzgado del Registro Nacional del 20 de agosto de 1997. La Ley sobre el Juzgado del Registro Nacional entró en vigor el 1 de enero de 2001 e introdujo significativos cambios en el sistema de registro en Polonia, simplificando su estructura y asegurándole más claridad y transparencia. En el presente, el Registro está compuesto por:

1. Registro de empresarios,
2. Registro de asociaciones, otras organizaciones sociales y profesionales, fundaciones, centros de salud,
3. Registro de deudores insolventes (antes de la Ley de 1997 no existía),

Lo llevan a cabo los Juzgados Económicos regionales.

La obligación de registro aumentó además su ámbito de aplicación:

- Primero, en cuanto al alcance de la información que se requiere,
- Segundo, en cuanto al alcance de sujetos sometidos a esta obligación – la nueva ley somete las personas físicas que llevan operaciones económicas a la obligación de registro.

Todas las personas tienen derecho de acceso al Registro de empresarios (incluido a las muestras de firmas) a través de la Información Central de Registro Nacional. El registro de empresarios tiene carácter público.
Una compañía adquiere la personalidad jurídica al registrarse en el Registro Nacional en el Juzgado Económico que tenga jurisdicción sobre la sede de compañía en Polonia. Tras la inscripción en el Registro de la compañía y tras la adquisición de personalidad jurídica, le corresponden los mismos derechos que a las compañías nacionales en todos los aspectos. La inscripción en el Registro implica la introducción de los datos de la resolución del Juzgado de Registro, inmediatamente después de su expedición, en el sistema informático. La inscripción se considera efectuada en el momento de la entrada de los datos en el sistema informático. Las inscripciones en el Registro[21] están sometidas a la obligación de publicación en el boletín oficial – Monitor Sadowy i Gospodarczy. A partir de su publicación nadie puede alegar la falta de conocimiento de las inscripciones publicadas.

La sociedad anónima y la de responsabilidad limitada. Procedimiento de registro

Para empezar el procedimiento de registro de una sociedad, debe ser preparada, firmada de forma debida y legitimada mediante escritura notarial su Acta Constitutiva, en el caso de sociedad anónima, o los

21 Menos las inscripciones de personas físicas.

Estatutos de la sociedad, en el caso de sociedad de responsabilidad limitada.

Si se trata de una sociedad anónima la escritura notarial tiene que contener los siguientes datos:

- Nombre y sede de la empresa, tipo de actividad,
- Valor del capital en acciones desembolsado antes del registro, valor nominal de las acciones y su cantidad, información acerca de sí se trata de acciones nominativas o al portador,
- Número de acciones y derechos vinculados con un tipo específico de acciones, si existen,
- Nombres y domicilios de los fundadores de la sociedad,
- Número de miembros de la administración y sus órganos de supervisión o, por lo menos, número mínimo o máximo y el órgano autorizado para nombrarlos,
- Costes aproximados del establecimiento de las compañías,
- Diario/periódico para publicar anuncios, si la compañía desea publicar anuncios no solamente en el Boletín Judicial y Económico (Monitor S1dowy i Ekonomiczny).

El Acta Constitutiva debe informar sobre el número y tipo de instrumentos que autorizan a su tenedor a participar en los beneficios y en el reparto de activos de la sociedad, así como sobre los derechos relacionados con estos instrumentos y sobre obligaciones adicionales (de la adquisición de las acciones, de las condiciones y formas de revalorización de las mismas), limitaciones de transferencia o venta de acciones y privilegios de algunos accionistas.

En el caso de una sociedad de responsabilidad limitada la escritura notarial debe contener los siguientes datos:

- Nombre y sede de la empresa, tipo de actividad, tiempo de duración de la empresa, si es limitado,
- Valor del capital social en participaciones,
- Información acerca de sí el socio puede tener una o más participaciones,
- Número y valor de las participaciones de cada socio.

Aparte de lo anterior, la escritura notarial debe contener disposiciones sobre aportaciones no dinerarias y ganancias adicionales de socio y/u obligaciones, en caso de que existan. Otros documentos exigidos por el notario son:

- Proyecto de nombramiento del Consejo de Administración,
- Proyecto de nombramiento del Consejo Supervisor (obligatorio para sociedades anónimas) y del Comité de Control, en el caso de existir tal exigencia debido a las normas legales o estatutos de la sociedad.

Los documentos en idiomas extranjeros deben ser confrontados por la embajada polaca o el consulado, en cuanto a su concordancia con el Derecho del país donde han sido expedidos.

A continuación, la empresa tiene que ser inscrita en el Juzgado Nacional de Registros. La inscripción la lleva a cabo El Juzgado de Registros después de haber recibido la solicitud de registro presentada por el Consejo de Administración de la compañía con, entre otros, los siguientes datos adicionales:

- Nombres de los miembros del Consejo de Administración y de otras personas autorizadas para representar a la empresa (sus domicilios en el caso de una sociedad de responsabilidad limitada),
- Nombres de los miembros del Consejo Supervisor (obligatorio en el caso de una sociedad anónima) y del Comité de Control (en el caso de existir tal exigencia debido a las normas legales o estatutos de la sociedad),
- Tiempo de duración de la sociedad, si existe esta limitación,
- Diario/periódico para publicación de anuncios, si esto resulta de los estatutos de la sociedad,
- Información sobre aportaciones no dinerarias de los socios,
- Información sobre el derecho de los socios a tener más de una participación (sociedad de responsabilidad limitada),
- Cantidad de acciones privilegiadas y tipo de privilegios (en el caso de acciones Anónimas),
- Cantidad final de capital de acciones, si esto resulta de los estatutos (sociedades anónimas),
- Información acerca del monto del capital desembolsado antes del registro (sociedades anónimas),
- Derechos especiales de algunos socios, si esto resulta de los estatutos.

Otros documentos exigidos para el registro:

- Acta constitutiva o estatutos de asociación,
- Documentos que identifican a los órganos de administración de la empresa con los nombres de sus miembros; en el caso de una sociedad de responsabilidad limitada estos datos son necesarios sólo cuando no están contenidos en los estatutos,
- Declaración de todos los miembros del Consejo de Administración acreditando que sus aportaciones al capital social han sido totalmente desembolsadas (en el caso de una sociedad de responsabilidad limitada), o que las aportaciones en especie previstos por los estatutos sociales han sido totalmente desembolsadas (en el caso de una sociedad anónima),
- Lista firmada por todos los miembros del Consejo de Administración con los nombres de los accionistas, número y valor nominal de acciones,
- Modelos de firma de los miembros del Consejo de Administración, certificados por el notario o presentados personalmente ante los jueces.

En el caso de sucursales de empresas foráneas comunitarias, si el empresario extranjero lleva sus operaciones bajo la inscripción en otro Registro Mercantil, a la hora del registro de la sucursal en Polonia hay que indicarlo con el respectivo número de registro.

Las exigencias concernientes a los documentos necesarios para registrar una sociedad anónima están detalladas en el artículo 320 del Código de Compañías Mercantiles. Los derechos de registro son de 1000 PLN (250 euros). El hecho de registrar la sociedad tiene que ser anunciado oficialmente en el Monitor Sadowy i Gospodarczy (Boletín Judicial y Económico). Los derechos de publicación del anuncio son de 500 PLN (125 euros). Después de ser registrada por el Juzgado cada empresa obtiene su número estadístico, por parte de una oficina estadística local. A la solicitud hay que adjuntar una copia del acta constitutiva o de los estatutos y la certificación de la inscripción en el Registro Mercantil. El último paso es registrar la sociedad en la Compañía de Seguros Sociales (CSS) y en una oficina fiscal local (después de la apertura de su cuenta bancaria).

1.5 Adquisición de Inmuebles por parte de extranjeros

La Ley sobre Adquisición de Inmuebles por parte Extranjeros del 24 de marzo de 1920, modificada en el año 1996 (Dz.U. No. 54, pos. 245 de 1996 texto unificado) regula los derechos de propiedad de terrenos e inmuebles en cuanto a los extranjeros en Polonia.

En conformidad con la Ley el extranjero se define[22] como:

A) Persona física que no es ciudadano de Polonia,
B) Entidad jurídica con la sede registrada en el extranjero,
C) Sociedad sin personalidad jurídica constituida por personas físicas ciudadanas de otros países o empresas con sede en el extranjero, creadas al amparo de leyes foráneas,
D) Entidad jurídica o sociedad comercial sin personalidad jurídica con sede registrada en Polonia, controlada directa o indirectamente por una persona o empresa extranjera.

Al amparo del Art. 1 de la Ley, como regla general, la adquisición de inmuebles por un extranjero (compra de un inmueble o su usufructo) requiere un permiso previo del Ministerio del Interior y Administración, concedidos precisamente por el Director del Departamento de Permisos y Licencias del Ministerio. Se concede permiso con la validez de un año desde la fecha de su expedición.

22 Ley sobre Adquisición de Inmuebles por parte de los Extranjeros del 24 de marzo de 1920, modificada en el año 1996 (Dz.U. No. 54, pos. 245 de 1996 texto unificado), Art. 1, apartado 2.

Existen ciertos casos excepcionales en los que no se requieren dichos permisos que enumera el Art.8.

En caso de personas físicas:

1. Si un extranjero ha vivido en Polonia por lo menos 5 años con permiso de residencia permanente,
2. Si está casado con ciudadano polaco y ha vivido en Polonia por lo menos 2 años con el permiso de residencia permanente y el patrimonio sea propiedad común del matrimonio,
3. Si el Inmueble es objeto de la herencia de un propietario o de una persona que ha tenido un usufructo permanente por un periodo no inferior a 5 años,
4. Si se compra una propiedad residencial independiente.

En los casos de mayor interés empresarial, no se requiere permisos si se trata de:

Un inmueble adquirido por una persona jurídica o una sociedad sin personalidad jurídica con sede en Polonia, controlada por personas como las antes enumeradas en los apartados A), B), C), para fines relacionados con sus objetivos sociales, siempre y cuando la superficie del terreno no supere 0,4 ha en ciudades,

Las exenciones de la obligación de obtener permiso no se refieren a los inmuebles en las zonas fronterizas y a áreas de tierra cultivable.

La Ley sobre Adquisición de Inmuebles por parte de los Extranjeros en el Art. 7 prevé un trato preferencial para los empresarios comunitarios, cuya compañía o sucursal ha sido establecida en Polonia. En este caso, una empresa extranjera debe obtener un permiso para poder adquirir un inmueble relacionado con los fines sociales para los cuales ha sido convocada. Si dicho permiso es imprescindible para el empresario extranjero para que pueda desarrollar su actividad económica, el Ministro estaría obligado por la ley a concedérselo con la única excepción de poder denegarlo solo por motivos de política social, seguridad o de salud publica.

1.6 Requisitos sociales

La relación laboral entre un ciudadano polaco y la compañía foránea, su sucursal o institución internacional está sometida a la regulación del Código Laboral polaco del 26 de junio de 1974 (Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 Texto unificado)[23].

Las compañías con participación de socios extranjeros, sucursales y oficinas de representación pueden contratar cualquier número de trabajadores. No hay ninguna limitación en cuanto al número de empleados ni a

23 Código Laboral polaco del 26 de junio de 1974, Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 Texto unificado, Art. 6, apartado 2.

su remuneración. La única excepción es el nivel del salario mínimo, obligatorio para todas las empresas en Polonia. El salario mínimo bruto de cualquier empleado contratado con dedicación exclusiva es de 824 PLN[24], aproximadamente unos 205 euros. Los sueldos y salarios son pagados en moneda polaca, por lo menos una vez al mes. Los extranjeros contratados por la empresa en Polonia, incluso los socios foráneos contratados por empresas de riesgo compartido, pueden adquirir libremente divisas con sus sueldos y salarios y transferirlas al extranjero o pueden solicitar a sus patronos transferir las divisas directamente a su cuenta bancaria en el extranjero.

Permiso de trabajo

En Polonia los empleados extranjeros necesitan permiso de trabajo, expedido por las autoridades locales. Sin embargo, el Decreto del Ministro del Trabajo del 19 de diciembre de 2001 prevé algunas excepciones. Dicho decreto prevé 15 casos cuando los extranjeros pueden trabajar en Polonia sin permiso, entre ellos:

A). Los extranjeros con residencia fija fuera de las fronteras de Polonia enviados por su empresa a Polonia para un período que no exceda los 3 meses para los fines siguientes:

- Montaje y reparación de maquinaria, equipos, construcciones, etc. fabricados por su empresa,
- Aceptar maquinaria, equipos, construcciones, etc. cuya fabrica ción sea encargada a una empresa polaca,
- Entrenamiento de personal polaco en aceptación, manejo y mantenimiento de maquinaria, equipos, construcciones, etc. fabrica dos por su empresa,
- Montaje y desmontaje de naves de ferias cuando el expositor sea una empresa extranjera.

B). Las compañías extranjeras también pueden aceptar la asistencia gratuita de personas delegadas por un socio extranjero del negocio. Esta persona no será empleada ni pagada por la empresa extranjera.

El procedimiento de la concesión de permiso de trabajo se basa en tres etapas:

1. Otorgamiento al empresario quien quiere emplear a un extranjero en Polonia de la promesa de permiso de trabajo,
2. Otorgamiento al extranjero del visado con permiso de trabajo o de la tarjeta de residencia temporal en Polonia,
3. Concesión de permiso de trabajo para el extranjero.

Este procedimiento lo lleva al cabo el voivoda con la jurisdicción sobre el territorio donde tiene la sede la empresa en cuestión. El voivoda

24 Ministerio de Economía, Trabajo y Política Social de Polonia, www.mpips.gov.pl, 19 de enero 2004.

toma la decisión sobre concesión del permiso de trabajo sin tener en cuenta la situación sobre el mercado laboral local (en general un criterio fundamental) si se trata de:

A) Ciudadanos de la Unión Europea quienes constituirían un personal clave de la empresa en virtud del Tratado Europeo (cláusula 52) (de administración de la empresa, supervisores, personas de altas calificaciones, responsables por desarrollo e investigación, etc.),

B) Extranjeros, propietarios o copropietarios de la compañía, así que miembros de órganos de administración de empresas con personalidad jurídica que emplean más de 50 personas, si sus actividades incentivan flujo de inversiones, transferencia de tecnología, introducen innovaciones técnicas o crean nuevos puestos de trabajo.

C) Extranjeros autorizados a representar a un empresario foráneo en su división o agencia ubicada en el territorio de Polonia.

Al amparo de Código Laboral de Polonia, el empresario está obligado a firmar un contrato de trabajo con su empleado por escrito. El contrato debe informar del tipo de trabajo que el empleado va a ejecutar, la fecha inicial y el salario. El contrato de trabajo puede ser firmado por un período indefinido, un tiempo determinado, o bien puede limitarse a la ejecución de una tarea concreta. Es corriente firmar un contrato de prueba de duración no superior a 3 meses.

El empresario puede prohibir a sus empleados la cooperación con compañías de la competencia[25]. Los contratos pueden incluir la prohibición absoluta de la cooperación con empresas cuya actividad sea similar, o la prohibición de la colaboración con la competencia al finalizar el contrato de trabajo. En caso de violación de esta norma se prevén multas.

El contrato de trabajo puede ser anulado sin notificación previa cuando el empleado comete una infracción grave, delito o, por su propia responsabilidad, pierde la licencia imprescindible para ejercer su trabajo.

Como regla general, los empleados tienen que tener como mínimo de 18 años de edad[26]. No obstante, existen normas especiales para el empleo de menores. Los empleados a los cuales les falten menos de 2 años de trabajo para jubilarse y/u obtener los derechos de jubilación (65 años en el caso de los hombres y 60 años en el de las mujeres) pueden ser despedidos únicamente en el caso de quiebra o liquidación de la empresa. Esto se refiere también a los empleados que cojan sus vacaciones, que estén ausentes por motivos de enfermedad, licencia de maternidad o excedencia solicitada por adelantado.

---

25 Código Laboral polaco del 26 de junio de 1974, Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 Texto unificado, Art. 101.
26 Código Laboral polaco del 26 de junio de 1974, Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 Texto unificado, Art. 2.

El horario medio de trabajo es de 8 horas diarias y 40 horas semanales[27]. El número de horas de trabajo incluido horas extra no puede ser superior a 48 horas semanales (art. 131). En casos especiales se permiten 12 horas de trabajo al día. Los motivos que justifican la prolongación de horarios están detallados en el Código Laboral en el art. 151 (por "acciones de emergencia para salvar vidas, proteger la salud o bienes personales y eliminar daños, necesidad especial de la empresa"). El número de horas extras, con motivo de las circunstancias mencionadas arriba, no puede exceder a 4 por persona en 24 horas, o 150 durante todo el año. Los empleados tienen derecho a remuneración especial por trabajar horas extras:

- 50 % del salario - por cada hora extra en días laborables y festi - vos que sean laborables,
- 100 % - por cada hora extra en días festivos que no sean laborables y por trabajo nocturno.

No obstante, al amparo del artículo 129 del Código Laboral, en caso de conductores de coches y en transporte por carretera se admite la prolongación de horario de trabajo hasta 10 horas diarias de tal forma que no exceda 48 horas semanales. En caso de conductores en transporte por carretera se puede aplicar en casos justificados un horario de trabajo discontinuo con no más de una interrupción diaria que no sea más larga a 5 horas. Por este intervalo, los conductores tienen derecho a remuneración (la mitad de tasa normal). Los tipos de sectores que admiten trabajo los domingos y festivos los enumera el art. 151 (entre otros en transporte).

Los empleados tienen derecho a vacaciones anuales, pagadas en función de la remuneración de los últimos tres meses. El empleado adquiere el derecho a vacaciones anuales después de haber trabajado medio año (mitad de las vacaciones). El derecho pleno a vacaciones lo adquiere después de un año de trabajo. El período de vacaciones anuales depende de la duración del empleo; al comenzar es de 18 días (después de un año) hasta llegar a 26 (con más de 10 años de antigüedad). Las mujeres tienen derecho a baja por maternidad pagada, de 16 semanas, por dar a luz a un niño y además de las vacaciones de 3 años (pagadas por la Compañía de Seguros Sociales – CSS) para criar a sus hijos hasta los 4 años de edad.

Las regulaciones del seguro social prevén un gravamen hasta un 49,68 % sobre el salario. Una parte de dichas contribuciones sociales la paga el empresario, otra el empleado. Ese importe se divide de la forma reflejada en la siguiente tabla:

1. El seguro de pensión, el seguro de pensión por invalidez se dividen entre el empresario y el empleado.
2. El seguro de enfermedad y el seguro de salud los paga el empleado.
3. El seguro contra accidentes, la contribución al Fondo Laboral y al

27 Ibidem, Art. 129.

Fondo de Servicios Laborales Garantizados FSLG (Fundusz Gwarantowanych Œwiadczeñ Pracowniczych) lo paga el empresa rio.

Este reparto de los cargos supone para el empresario un coste de hasta un 22,72 % del salario bruto más por cada empleado, mientras que para el empleado supone un cargo de hasta un 19 % de su salario (26,96 % –7,75 % que descuentan del Impuestos sobre la Renta de Personas Físicas).

Tipo de contribución	% sobre salario bruto pagado por el empresario	% sobre salario bruto pagado por el empleado	Gravamen en total
Seguro de pensión	9,76 %	9,76 %	19,52 %
Seguro de invalidez	6,5 %	6,5 %	13 %
Fondo Laboral	2,45 %		2,45 %
Seguro de accidentes	0,97 – 3,86 %		0,97 – 3,86 %
Fondo de Servicios Laborales Garantizados	0,15 %		0,15 %
Seguro de enfermedad		2,45 %	2,45 %
Seguro de salud		8,25 % (7,75% se descuenta de los impuestos sobre renta de personas físicas)	8,25 %
En Total	**19,83 – 22,72 %**	**26,96 %**	**46,79 % - 49,68 %**

Hay que subrayar que el seguro contra accidentes depende del tamaño de la empresa y su actividad. Además, el seguro de salud aumentará cada año en un 0,25 %, alcanzando el 9 % en 2007[28].

Las contribuciones pagadas por los empresarios a los seguros sociales alcanzan a un 22,72 % de los salarios. En 2003 la base máxima para el cálculo de la mayor parte de los elementos de las cuotas del seguro social son 65.850 PLN.

Hay que subrayar que la empresa debe registrarse en el departamento de CSS de la región donde esté localizada, dentro de un período de 7 días a partir del primer día de trabajo de su primer empleado.

1.7 Sistema tributario

La tabla contiene las principales leyes que crean el entorno tributario para negocios en Polonia:

28 ONUDI, Oficina para la Promoción de las Inversiones y las Tecnologías en Varsovia de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial Auspiciado por el Ministerio de Economía, Trabajo y Política Social, ¿Cómo hacer negocios con Polonia?, Varsovia 2003.

Leyes sobre Impuestos	
Ley sobre **Impuesto Sobre la Renta de Personas Jurídicas**	Dz.U. de 1993 no. 106, pos. 482 con enmiendas (texto unificado)
Ley sobre **Impuesto Sobre el Valor Añadido y sobre la Venta**	Dz.U. de 1993 no. 11, pos. 50 con enmiendas
Decreto del Ministro de Hacienda	Dz.U. de 2002 no.27, pos.269
Ley sobre **Impuesto Sobre la Renta de Personas Física**	Dz.U. de 1993 no.90, pos. 416 con enmiendas (texto unificado)
Ley sobre **Impuestos y Cargos Locales**	Dz.U. de 1991, no. 9, pos. 31 con enmiendas

Fuentes: Distintas fuentes nacionales

En cuanto a las relaciones polaco-españolas existe además un acuerdo para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y el capital que entró en vigor el 6 de mayo de 1982 (Dz.U 1982/No 17, pos. 127).

En virtud de la Constitución de la Republica Polaca del año 1997, los impuestos y otros tributos se establecen en Polonia mediante ley parlamentaria. Las reformas tributarias realizadas a principios de los años 90 le aseguraron al sistema tributario de Polonia relativamente más transparencia y claridad, ajustando el sistema a los estándares de economía de mercado. No obstante, la estructura tributaria todavía puede generar ciertas controversias y divergencias de interpretación por la todavía presente complejidad.

El sistema tributario consiste en impuestos directos, que no pueden ser repercutidos a otra persona o entidad como objeto de gravamen, e indirectos, que si pueden ser trasladados en forma de gravamen a otras personas. Todos los impuestos son pagados mensualmente y que los intereses, debido a multas por demora, son del 14 % anual. Un año tributario en general es un año del calendario, salvo que en los Estatutos de la sociedad el contribuyente elija 12 meses consecutivos que no sean a partir de enero.

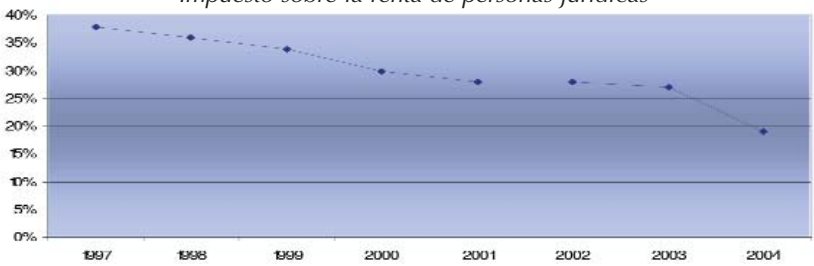
Clasificación de impuestos

En Polonia los principales impuestos son los siguientes:

- Impuesto sobre la renta de las personas jurídicas – Con la excepción de las sociedades sin personalidad jurídica, todas las personas y empresas están obligadas a pagar el impuesto sobre la renta. La base de la tributación son las ganancias menos los costes de producción de un bien o servicio.

Durante el proceso de transformación, la tendencia general ha sido la reducción de los impuestos, lo que demuestra el siguiente grafico:

Impuesto sobre la renta de personas jurídicas



Fuente: Varias fuentes nacionales

En 2003 la tasa de este impuesto para las personas jurídicas era de un 27 %. No obstante, en Noviembre del 2003 (Dz.U. Nr. 202, poz. 1957 de 2003) el Consejo de Ministros aprobó la enmienda de la Ley sobre impuestos sobre la renta de personas jurídicas. La nueva ley prevé que la tributación en este campo será del 19 % en 2004 sobre rentas de, entre otros, sociedades anónimas, de responsabilidad limitada, corporativas o grupos capitales tributarios (no aplicable en la actividad agraria o selvicultura).

Al amparo del Art. 3 de la Ley sobre Impuestos sobre la renta de personas jurídicas, empresas cuyo Consejo de Administración se halla en el territorio de la República de Polonia deben pagar impuestos por todos sus ingresos, independientemente del lugar donde desarrollan su actividad. Sin embargo, los contribuyentes que no tienen sede en Polonia pagan los impuestos sólo sobre los ingresos generados dentro del país.

Las personas físicas pueden descontar las pérdidas durante un período máximo de 5 años, pero en ninguno de los años puede ser descontado más de 50 % de la totalidad de la pérdida[29]. Varias desgravaciones tributarias que contenía la Ley sobre el impuesto sobre la renta de la empresa, del 15 de febrero de 1992 (con las enmiendas posteriores), han sido anuladas.

La ley enumera detalladamente los gastos que pueden ser tratados como costes. Además, la revisión de dicha ley de noviembre de 1999 incorporó varias normas sobre depreciación y amortización, anteriormente reguladas por un decreto. Existen sin embargo ciertos privilegios fiscales para compañías con empleo protegido.

29 Ley sobre Impuestos sobre la renta de personas jurídicas, Art. 7, Párrafo 5, Apartado 5.

- Impuesto sobre los ingresos personales - Este impuesto está calculado sobre la base de los ingresos de las personas naturales, independientemente de su fuente.

Tiene carácter progresivo. En el año 2004 (sin cambios con referencia al año 2003) ha sido aplicada la siguiente escala de tributación:

Base del impuesto (en PLN)	Impuesto sobre la renta de personas físicas (en PLN) 2004
Hasta los 37 024 PLN	19% pero no más de 530,08 PLN
Desde 37 024 hasta 74 048 PLN	6 504,48 PLN + 30% del superávit por encima de 37 024 PLN
Más de 74 048 PLN	17 611,68 PLN + 40% del superávit por encima de 74 048 PLN

Fuente: www.euroin.pl

Los cónyuges pueden pagar impuestos juntos o por separado dividiendo sus ingresos globales en dos. Lo mismo se refiere a los padres solteros y sus hijos. Existen algunas deducciones fiscales y la más importante es la que se refiere a la compra de una parcela o construcción de una casa. La Ley sobre impuestos a los ingresos personales contiene más de cien tipos de desgravaciones, así como varias deducciones de la base de tributación y también del impuesto.

- Impuesto sobre inmuebles - Es aplicable a todos los tipos de inmuebles, según los límites máximos definidos en un decreto del Ministerio de Hacienda, publicado cada año. La siguiente tabla muestra las tasas máximas del impuesto, aplicables en 2004, sobre ciertos tipos de inmuebles:

Tipo de inmueble	**Tasa anual del impuesto por metro cuadrado**
Edificios residenciales o sus partes	0,52 PLN
Edificios de carácter comercial	17,42 PLN
Otros edificios	5,82 PLN
Otros edificios (construcciones) relacionados con la actividad económica	2% de su valor
Terrenos comerciales	0,63 PLN
Otros terrenos	0,22 PLN

Fuente: www.czestochowa.um.gov.pl

El Ministerio establece límites máximos de las tasas anuales, sin embargo, la administración local puede modificar las tasas en respeto a los límites establecidos.

El Ministro de Hacienda planea sustituir este impuesto relacionado directamente con las dimensiones de la propiedad, por uno catastral, que se referiría más al valor de la propiedad. No obstante, dicho cambio no se producirá en un futuro próximo. Según se ha planeado, el Ministro de Hacienda establecería un nivel mínimo para este impuesto y las autoridades locales podrían aumentarlo hasta un 30 %.

- Impuesto sobre los dividendos - Este impuesto se aplica a las personas jurídicas y naturales que son socios de compañías. Los ingresos de empresas que provienen de una compañía que forma parte de un holding están exentos de este impuesto. La tasa aplicable en el año 2003 era del 15 %. En el año 2004, en virtud de la enmienda de Noviembre 2003, se ha aumentado hasta el 19%, a no ser que acuerdos sobre prevención de doble tributación prevean otra cosa.

Para hacer uso de tasas reducidas de este impuesto, conforme con acuerdos sobre Prevención de doble impuesto, el contribuyente polaco debe obtener de su beneficiario un certificado de residencia para fines tributarios, expedido por órganos fiscales de su país. Tal certificado confirma que la sede del contribuyente se encuentra en el país donde se pagan los dividendos.

- IVA (Impuesto sobre el valor añadido) - Este impuesto fue introducido en Polonia en julio de 1993, sustituyendo al antiguo sobre el giro comercial. La tasa básica es un 22 %. Existe también una tasa preferencial de un 7 %, aplicada a la venta de algunos medios de producción agraria (fertilizantes, pesticidas, maquina ria), productos para niños, artículos para la protección de la salud, material para la industria de la construcción y los servicios como por ejemplo el transporte (excepto los taxis), etc., y de 3 % para productos no transformados.

Las ventas de productos al extranjero están exentas del IVA. No obstante, a los servicios encargados al extranjero y realizados en Polonia se les aplica un impuesto de un 22 %. Los servicios realizados en el extranjero son tratados como exportaciones, por tanto no pagan el IVA. Además, algunos alimentos básicos, así como servicios sociales y culturales también están exentos del IVA. A lo anterior se agregan los servicios educativos, la protección de la salud y el correo.

El IVA en los productos no transformados es del 3 %. Por lo regular, el comprador de productos agrarios reembolsa este impuesto al agricultor que, además, está exento del deber de pagar el IVA. Esta cuota puede llegar al 3 % del valor de los productos vendidos, descontando la cuota de reembolso.

Las compañías y las personas deben pagar el IVA cuando el volumen anual de sus negocios excede los 10.000 EUR (40.900 PLN en 2003). El IVA se paga por la venta de todo tipo de productos y servicios, a menos que estén claramente exentos de la tributación. Igual que en la mayoría de los países europeos, se reembolsa el IVA a los turistas que salen de Polonia y que llevan consigo las mercancías compradas en el país.

En las compras por encima de los 200 EUR (con el IVA incluido) se justifica el reembolso del impuesto sólo en los casos en los que al cruzar la frontera las mercancías están intactas y cuando no haya pasado un período mayor de tres meses desde el momento de su adquisición.

La legislación del IVA causa problemas a los contribuyentes especialmente cuando los productos y servicios a los que se refiere han sido clasificados de forma inapropiada por los inspectores fiscales.

- Impuesto sobre el consumo - Independientemente del IVA, a algunos productos se les aplica también el impuesto sobre el consumo, que se aplica a unos 200 productos, entre ellos: coches particulares, armas de caza, combustibles y lubricantes, embalajes de plástico, sal, bebidas alcohólicas, productos del tabaco y otros bienes de consumo, como equipos de sonido de alta fidelidad, cámaras de video, yates y barcas de motor, perfumes, etc. La tasa de este impuesto depende del tipo de producto, así como del hecho de haber sido fabricado en Polonia o en el extranjero. El impuesto es siempre superior en el caso de las importaciones.

- Impuestos locales - Los órganos de administración local están autorizados para establecer tasas y desgravaciones de impuestos. No obstante, la tasa no puede superar los niveles máximos aprobados por el parlamento. Los impuestos locales incluyen: propiedad de inmuebles, de vehículos, tenencia de perros y actividad comercial en los mercados locales.

Existen además, entre otros:

- Impuesto sobre las herencias y donaciones - La base de tributación es el valor de mercado de los bienes adquiridos, derechos de propiedad o donaciones. La tasa es progresiva y su nivel depende del carácter de las relaciones entre el donante y el beneficiario.

- Impuesto sobre las actividades legales y administrativos - El 1 de enero de 2001 entró en vigor la nueva Ley de Impuestos sobre Procedimientos Civiles y Jurídicos del 9 de septiembre de 2000. El contribuyente obligado a pagar este impuesto, sin solicitud previa de la agencia fiscal, debe presentar declaración debida, calcular el impuesto y pagarlo directamente a la agencia fiscal o a su cuenta bancaria en el curso de 14 días, desde la fecha de aparición de tal obligación fiscal.

Entre otros temas de mayor importancia a la hora del establecimiento de la actividad comercial en Polonia, hay que tener en cuenta los relacionados con:

- Transferencia de fijación de precios[30]- Las compañías y personas físicas que realizan transacciones con entidades o individuos

30 Ley sobre Ley sobre Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas, Dz.U. de 1993 no. 106, pos. 482 con enmiendas (texto unificado), Art. 11.

(nacionales o extranjeros), relacionados con entidades o individuos con sede en los denominados paraísos tributarios deben disponer de documentación completa de transferencias de fijación de precios. Existe la obligación de entregar dichos documentos a inspectores fiscales en el curso de 7 días de la fecha en que éstos lo exijan. Las multas debidas a la obtención de beneficios indebidos, a raíz de la transferencia de fijación de precios, llegan al 50 % más los intereses, que son actualmente del 14 % anual. Las entidades y personas relacionadas son las que tienen un 5 % o más de participación directa o indirecta en su propiedad. La definición de transferencia de fijación de precios sigue los principios de la OCDE.

- Desgravaciones del capital - Desde el 1 de enero de 2000 la aplicación de las tasas de depreciación y amortización se basa en la Ley del Impuesto sobre la Renta de Sociedades del 15 de febrero de 1992 (con enmiendas).

Los contribuyentes pueden registrar como costes gastos de hasta 3.500 PLN. Las tasas actuales de depreciación y amortización están detalladas en el Apéndice 1 de la Ley del Impuesto sobre la Renta de Sociedades. En algunas categorías de negocio (las inmobiliarias y la industria de la maquinaria, por ejemplo) se puede aplicar una tasa de amortización más alta. Estas tasas son el resultado de la multiplicación de la tasa normal por un factor concreto. Dichos factores, previstos por la Ley, tienen un valor de entre 1,2 y 2,0 (aplicables por ejemplo si se trata de condiciones empeoradas" en las que opera la maquinaría).

Por otra parte, también es posible disminuir las tasas de depreciación y amortización. Sin embargo, la reducción no puede superar el 50 %. En total hay 10 grupos de tasas de depreciación y amortización.

Como ejemplo, las principales tasas de depreciación aplicadas en el año 2004 son las siguientes:

	Tasa de amortización
Edificios no residenciales	2,5 %
Maquinaria y equipos (en general)	7 – 25 %
Sistemas de ordenadores	30 %
Coches, camiones, autobuses	20 %
Construcciones	2,5 %

Fuente: Ley sobre Impuesto sobre la Renta de Personas Jurídicas, Dz.U. de 1993 no. 106, pos 482 con enmiendas (texto unificado), Anexo 1.

PARTE II

ENTORNO ECONÓMICO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

2.1 Relaciones comerciales con Polonia

Desde la apertura de Polonia a una economía de mercado, el sector del transporte ha sido uno de los que han evolucionado más rápidamente. Polonia, además de ser el mayor mercado de los países que han entrado en la UE en mayo de 2004 con 38,6 millones de habitantes y sólidas bases económicas, tiene una situación geográfica, en el centro de Europa, trascendental para el desarrollo del sector del transporte. Por esta razón, constituye una buena base para reexportar mercancías a las antiguas republicas soviéticas con las que sigue manteniendo numerosos lazos comerciales. Su posición estratégica de puente permite un fácil acceso de productos manufacturados a los mercados del Este.

La evolución del sector del transporte va unida directamente al incremento en el volumen de comercio exterior, principalmente entre Polonia y la UE. Dicho comercio entre Polonia y la UE registra un crecimiento constante y dinámico. Las importaciones en la UE procedentes de Polonia alcanzaron los 6 mil millones de euros en 1990 (precios CIF), manteniendo a partir de entonces un alto índice de crecimiento, hasta llegar a los 26,6 mil millones de euros en 2001.

Las exportaciones de la UE a Polonia, que en 1990 fueron de sólo 5 mil millones de euros, en 2001 llegaron a alcanzar los 35,7 mil millones de euros, superando significativamente el volumen de exportaciones de los demás países de la zona (las exportaciones a la Republica Checa fueron de 27,7 mil millones de euros y a Hungría de 20,2 mil millones).

Polonia es el mayor socio económico de España en la Europa Central y del Este. En 2002 el comercio hispano-polaco alcanzó 2.025 millones de euros. En el ranking de los 50 países destino de la exportaciones de España en 2003 ocupa el puesto 14 (frente a la Republica Checa en el número 21 y Hungría en el 26). Las importaciones en Polonia de productos españoles siguen siendo muy superiores a sus exportaciones.

Se ha registrado un notable crecimiento del volumen y del valor de las importaciones procedentes de España. Entre los principales bienes principalmente exportados a Polonia destacan productos industriales, cerámicos, frutas (es el quinto país importador de naranjas españolas) y verduras. Este patrón de comercio exterior sitúa a las regiones mediterráneas como las mayores zonas exportadoras a Polonia: los productos cerámicos de Castellón, la fruta y verdura de Almería, Murcia y Comunidad Valenciana y las empresas de automóviles y accesorios de Cataluña.

Frente al saldo negativo que resulta del comercio bilateral para Polonia y su consecuencia práctica para los transportistas españoles que es la dificultad de encontrar carga de retorno, habría que destacar una ten-

dencia positiva en cuanto a las crecientes importaciones procedentes de Polonia de productos transportados por carretera (papel y cartón, televisores, madera, neumáticos, etc.). Hay que destacar también el número creciente de empresas internacionales que han instalado sus fábricas en Polonia (mayoritariamente en el sur) y exportan sus productos a otros países.

El intercambio comercial entre Polonia y la UE sigue aumentando de forma sistemática, implicando ya cierta afluencia de transportistas europeos a este mercado: alemanes, holandeses, así como españoles.

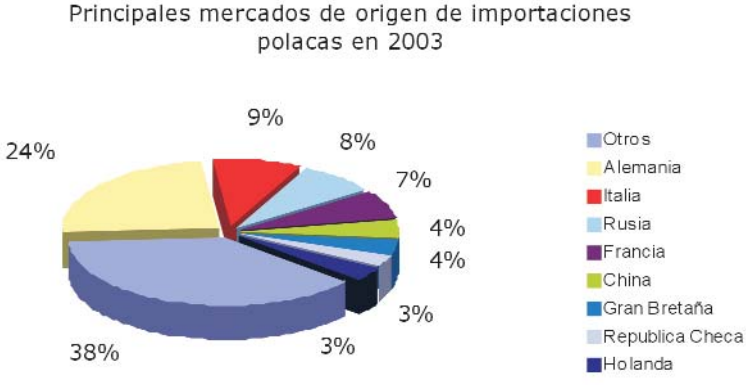
Tras la adhesión de Polonia a la UE esta tendencia se mantendrá como consecuencia del crecimiento previsto en el intercambio comercial. Este crecimiento se verá significativamente facilitado, desaparecerán muchas barreras en las relaciones comerciales, entre otras, el problema principal de las aduanas: las horas de espera por la cantidad de documentación y de controles que debe pasar la mercancía.

Con la entrada en la Unión Europea, Polonia pasará a situarse como frontera Europea. Su adhesión a la UE aumentará la accesibilidad de inversores extranjeros a un mercado del transporte con un alto potencial de crecimiento, creando nuevas oportunidades y atrayendo al mismo tiempo mayor competencia en el sector.

Datos generales de interés sobre importaciones y exportaciones polacas

Principales mercados de destino para los exportadores polacos en los primeros cuatro meses de 2004

País	$ millón	% del total
Alemania	7,272.5	31.7
Francia	1,522.4	6.6
Italia	1,507.3	6.6
Gran Bretaña	1,128.0	4.9
Holanda	975.1	4.2
Republica Checa	886.1	3.9
Suecia	858.0	3.7
Bélgica	781.3	3.4
Dinamarca	629.5	2.7
Noruega	603.1	2.7



Fuente: Oficina Central de Estadística de Polonia.

Exportaciones durante todo el año del 2003 con destino a POLONIA, realizadas por LA COMUNIDAD VALENCIANA

PROVINCIA	**PESO** (Miles de Kgs.)	**VALOR** (Miles de euros)	**NUM. OPERACIONES**
ALICANTE	27.432	34.707	5.397
CASTELLON	141.946	73.747	14.379
VALENCIA	146.670	120.559	15.705
T O T A L	316.048	229.014	35.481

Fuente: Agencia Tributaria, www.aduanas.camaras.org

Principales exportaciones durante todo el año del 03 con destino a POLONIA, realizadas por LA COMUNIDAD VALENCIANA, del total de 229 millones de euros y 35.482 operaciones

CAPÍTULO	PESO (Miles de Kgs.)	VALOR (Miles de euros)	NUM. OPERACIONES
FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS (CÍTRICOS), MELONES O SANDÍAS	172.323	92.861	14.030
PRODUCTOS CERÁMICOS	76.503	31.036	9.039
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTÓREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMÁS MATERIAS COLORANTES; PINTURAS Y BARNICES; MASTIQUES; TINTAS	25.218	20.231	1.487
VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	2.084	14.119	743
HORTALIZAS, PLANTAS, RAÍCES Y TUBÉRCULOS ALIMENTICIOS	16.493	11.444	2.312
CALZADO, POLAINAS Y ARTÍCULOS ANÁLOGOS; PARTES DE ESTOS ARTÍCULOS	362	8.345	1.940
PLÁSTICO Y SUS MANUFACTURAS	4.749	7.666	645
REACTORES NUCLEARES, CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS; PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS	645	5.418	435
PREPARACIONES DE HORTALIZAS, DE FRUTAS U OTROS FRUTOS O DEMÁS PARTES DE PLANTAS	4.585	4.784	421
ALGODÓN	826	3.943	507
FIBRAS SINTÉTICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS	603	3.086	269
MUEBLES; MOBILIARIO MEDICOQUIRÚRGICO; ARTÍCULOS DE CAMA Y SIMILARES; APARATOS DE ALUMBRADO NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE; ANUNCIOS, LETREROS Y PLACAS INDICADORAS, LUMINOSOS Y ARTÍCULOS SIMILARES; CONSTRUCCIONES PREFABRICADAS	754	2.683	636
LOS DEMÁS ARTÍCULOS TEXTILES CONFECCIONADOS; JUEGOS; PRENDERÍA Y TRAPOS	273	2.532	179
MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN, DE HIERRO O ACERO	1.086	2.119	320
FILAMENTOS SINTÉTICOS O ARTIFICIALES	152	1.835	374
TELAS IMPREGNADAS, RECUBIERTAS, REVESTIDAS O ESTRATIFICADAS; ARTÍCULOS TÉCNICOS DE MATERIA TEXTIL	152	1.496	187
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS	483	1.403	29
MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO FRAGUABLE, CEMENTO, AMIANTO (ASBESTO), MICA O MATERIAS ANÁLOGAS	2.012	1.189	165
ACEITES ESENCIALES Y RESINOIDES; PREPARACIONES DE PERFUMERÍA, DE TOCADOR O DE COSMÉTICA	813	1.131	104
JUGUETES, JUEGOS Y ARTÍCULOS PARA RECREO O DEPORTE; SUS PARTES Y ACCESORIOS243	1.125	157	
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SU DESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMENTICIAS ELABORADAS; CERAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL	287	960	45

2.2 Entorno competitivo en el sector del transporte de mercancías en Polonia

2.2.1 Tamaño y estructura de mercado. Reparto modal

En Europa del Oeste el transporte de mercancías se realiza principalmente por carreteras, mientras que el transporte ferroviario ocupa un papel secundario. En los países de la Europa Central y Oriental históricamente se atribuía mayor importancia al transporte ferroviario. Como resultado de esta política, Polonia dispone de unas infraestructuras ferroviarias mejor desarrolladas y con mayor densidad que en algunos países comunitarios, lo que, sin embargo, no implica su eficiente gestión.

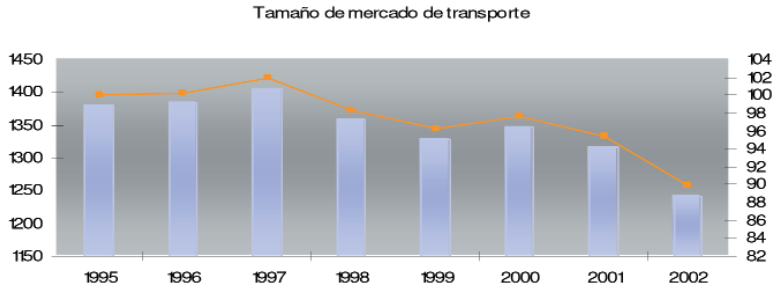
Por lo tanto, las carreteras polacas han sido diseñadas para transporte "ligero" con bajo tonelaje de mercancías y baja intensidad de circulación de camiones. Sólo 447 km de carreteras polacas (un 2,7% del total) cumplen con el estándar básico europeo, definido en la Directiva 96/53[31], y pueden aguantar la presión de 11,5 toneladas/eje. No obstante, debido a la mayor flexibilidad del transporte por carretera su papel en Polonia sigue creciendo, de conformidad con la tendencia observada en la mayoría de los países desarrollados, pese a los esfuerzos expresados en la Política de Transporte Común que intenta poner mayor énfasis en el desarrollo de los modos ecológicos de transporte. El transporte por carretera en Polonia también mantenía la mayor parte de demanda de servicios de transporte en la última década.

Las tendencias reflejadas en las siguientes tablas comparativas demuestran la siguiente tendencia: creciente participación del transporte por carretera, paralelo a la disminución del papel de ferrocarril y del volumen total de mercancías transportadas como resultado del cambio de la estructura productivo-funcional del mercado.

Aunque el flujo de mercancías transportadas por carretera, medido en toneladas, se mantenía en términos estables desde 1995, su participación en la totalidad del transporte efectuado seguía creciendo. Este fenómeno se justifica con los cambios en la estructura de producción y comercio, que implican para el sector del transporte menor oferta de bienes pesados en favor de bienes transformados de menor peso.

Entre los años 1990-2001, el sector del transporte de mercancías por carretera experimentó un crecimiento significativo de casi un 6% por año, medido en toneladas/km. Las perspectivas de un crecimiento dinámico aún mayor se prevé en el transporte internacional tras la adhesión de Polonia a la UE y la liberalización de acceso a mercados[32]. La primera tabla demuestra los datos concernientes al tamaño total del mercado del transporte en Polonia. La segunda refleja su reparto entre los distintos modos de transporte.

Tamaño de mercado de transporte de mercancías. Polonia. 1995 – 2002



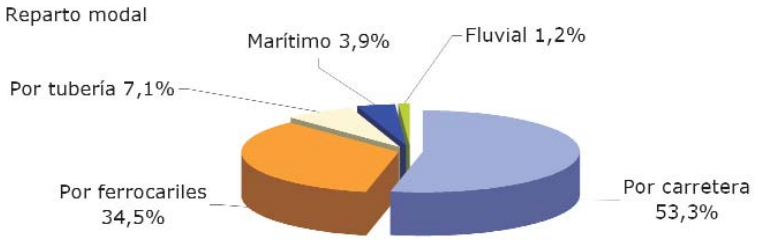
31 Diario Oficial No. L 019 de 24/01/1998 p. 0083 – 0083.

32 Burnewicz, J., Road transport as a means to boost economic and social development in transition countries, 7th IRU East-West Road Transport Conference, Budapest, Hungary, 15-16 May 2003.

Distribución de mercado por modos de transporte

		1990	1992	1994	1996	1998	2000
Transporte por ferrocarril	pasajeros mln	789,9	549,3	494,6	434,2	401,5	360,7
	pas-km mil millones	50,3	32,6	27,6	26,6	25,6	24,1
	toneladas mln	281,7	201,7	214,7	223,5	206,4	187,2
	ton-km mil millones	83,5	57,8	65,8	68,3	61,7	54,4
Transporte por carretera	Pasajeros mln	2.064,2	1.513,1	1.215,3	1.085,4	1.038,3	954,5
	pas-km mil millones	46,3	39	34,2	33,9	34	31,7
	toneladas mln	945,6	1.121,7	1.060,7	1.091,9	1.077,3	1.083,1
	ton-km mil millones	30,0	42	45,4	56,5	69,5	72,8
Transporte aéreo	Pasajeros mln	1,71	1,25	1,6	2,04	2,62	2,88
	pas-km mil millones	4,43	3,57	4	4,4	5,4	6,03
	toneladas mln	0,014	0,013	0,02	0,028	0,033	0,028
	ton-km mil millones	0,057	0,052	0,062	0,089	0,106	0,087

Fuente: www.psm.pl, Primer Servicio Internacional de Transporte Internacional y Expedición



Según los pronósticos, tras la entrada de Polonia en la Unión Europea el mercado de transporte por carretera en Polonia será uno de los más competitivos con un alto potencial de crecimiento y mayor atractivo teniendo en cuenta la mayor saturación de otros mercados europeos.

Basándonos en los análisis[33], cuyos resultados ha publicado Servicio Internacional de Transporte Internacional y Expedición en Polonia, en el año 2005 la estructura el mercado de la presente Unión Europea va a tender hacia estas proporciones:

- Transporte ferrocarril – 9 %
- Transporte por carretera – 81 %
- Otros (menos marítimo) – 10 %,

33 www.psm.pl, Primer Servicio Internacional de Transporte Internacional y Expedición.

Mientras que según el mismo estudio la estructura de mercado polaco en el año 2020 tendrá el siguiente reparto:

- Transporte ferrocarril – 19,6 %
- Transporte por carretera – 68,5 %
- Otros (menos marítimo) – 11,7 %.

El mercado de transporte polaco tendrá un potencial de crecimiento relativamente mayor que en otros países comunitarios.

El mercado de transporte relacionado con exportaciones e importaciones polacas con la Unión Europea por el momento sigue dominado por empresas polacas[34]. En 2001, respecto de las exportaciones de productos de Polonia, los transportistas polacos realizaron 86,8 % de los recorridos y en cuanto a las importaciones atendieron casi 78 % de los recorridos (medido en toneladas). El hecho que solo 13% de los recorridos respecto a las exportaciones polacas y 22 % en cuanto a las importaciones corresponda a los transportistas comunitarios parece confirmar la ventaja comparativa de costes de transportistas polacos, el resultado directo del nivel de salarios más bajo.

Los resultados del análisis comparativo realizado por IRU[35] de los costes de transporte en los países comunitarios y los entonces candidatos a la adhesión demuestran una ventaja comparativa en favor de los últimos. Los costes operativos de un camión en estos países representan dos tercios de los niveles registrados en la UE.

Conforme al Dictamen del Comité Económico y Social CES 922/2001 El impacto sobre la competitividad de los transportes por carretera producido por las diferencias existentes en materia de derechos especiales e impuestos de circulación de los vehículos en los Estados miembros de la Unión Europea, el precio del combustible en nuevos estados miembros puede ser más elevado que la media comunitaria (indica a Hungría), sin embargo, en caso de Polonia son los niveles muy similares y comparables con los europeos.

La principal diferencia en nivel de gastos viene representada por la desigualdad significativa de los costes de personal: hasta 5-6 veces mayor dentro del territorio de 15 países europeos respecto de Polonia. En 2002 se situaban en Polonia a 4 euros/hora mientras que en Alemania a 30 euros/hora[36]. Entre los mismos países candidatos, las diferencias en esta materia no son tan grandes, aunque el nivel de costes por camión anual en Eslovaquia es superior a los de la Republica Checa, Hungría y Polonia.

---

34 Kaluzynska, M., Wplyw czlonkowstwa Polski na infrastrukture transportowa i transpot samochodowy, Biuletyn Analiz UKIE, Boletín de Anlisis de la Oficina de Comité de Integración Europea, www.ukie.gov.pl.

35 IRU, Competition in East-West Road Transport Market, 2001, www.iru.org.

36Burnewicz, J., Road transport as a means to boost economic and social development in transition countries, 7th IRU East-West Road Transport Conference, Budapest, Hungary, 15-16 May 2003.

No obstante, hay que subrayar que mayor productividad de transporte dentro de la Unión Europea nivela parcialmente el gap de costes operativos en los países del Este. Conforme al citado Dictamen la productividad de los camiones en nuevos estados miembros se sitúa en un 12% por debajo de los niveles de la UE.

No obstante, el volumen del mercado polaco de transporte constituye ni siquiera un pequeño porcentaje del volumen de mercado de transporte comunitario medido en euros (volumen de ventas). En 1999-2000 formaba ni siquiera 2% del volumen de servicios de transporte dentro de la UE[37].

La comparación de los volúmenes de mercado de transporte en toneladas-km entre Polonia y otros países europeos en los años 1995 y 1999 reflejan los siguientes datos:

Mil millones toneladas-km	**1995**	**1999**
Alemania	238	278
Italia	130	191
Francia	157	183
Gran Bretaña	161	169
España	96,5	134
Polonia	51,2	75
Republica Checa	31,3	37
Dinamarca	14,9	23,2

2.2.2 Entorno competitivo. Estructura empresarial

Se estima que en Polonia 78 mil empresas poseen entre las actividades incluidas en el objeto social la anotación que se refiere a la actividad de transporte de mercancías. Sin embargo, para la mayoría de ellas este tipo de operaciones no constituye su actividad principal sino complementaria. En 2002 el 34% del transporte, en toneladas, fue realizado a través de transporte profesional y el 66 % con transporte propio. La actividad puramente transportista la efectúa, aproximadamente, el 20 % de dichas compañías, lo que supone unas 15,6 mil empresas, 9 mil de las cuales efectúan transporte internacional.

37 Dictamen del Comité Económico y Social sobre El impacto sobre la competitividad de los transportes por carretera producido por las diferencias existentes en materia de derechos especiales e impuestos de circulación de los vehículos en los Estados miembros de la Unión Europea, CES 922/2001, Bruselas, 11 de julio de 2001.

Conforme al criterio de propiedad se estima que la gran mayoría (92 %) de empresas transportistas profesionales en Polonia son empresas privadas y además pequeñas: el 74 % de ellas son empresas que emplean hasta 5 personas y disponen de 1-4 camiones, solamente el 26 % son empresas que emplean más de 5 personas[38].

A finales del año 2000, del grupo de empresas con 10 o más empleados, solamente 10 poseían más de 100 camiones. Estas características nos llevan ante un mercado de transporte en Polonia de alta dispersión basado en pequeñas empresas familiares. Solamente entre diez y veinte empresas se pueden calificar como grandes empresas. Una empresa que lleve a cabo transporte internacional de mercancías por carreteras en Polonia dispone, como promedio, de 3.7 camiones contra 4.4 en otros países candidatos y más de 5 dentro de la UE[39].

Sector de transporte internacional

Si consideramos solamente el mercado de transporte internacional en Polonia, dentro de éste, la participación del transporte por carretera ha experimentado un crecimiento también en la última década. Sin embargo, en este mercado la modalidad de transporte por carretera ocupaba en 2001 el tercer puesto con 25,6 % de tonelaje total, tras el transporte ferroviario (30,4 %) y marítimo (29,1 %). Esta situación deriva de la política de transportes del Gobierno Polaco antes de los cambios del año 1989 y con la contingentación de autorizaciones para realizar el transporte internacional antes de la Ley Polaca de transporte por carretera del 6 de septiembre de 2001[40].

Hasta la entrada en la Unión Europea las concesiones para realizar transporte internacional eran objeto de reglamentación y dependían de un número limitado de autorizaciones extranjeras obtenidas por el antiguo Ministerio de Trasporte y Política Marítima, actualmente Ministerio de Infraestructura, de las autoridades de transporte extranjeras dentro de los límites establecidos bajo el principio de reciprocidad. Esta política creaba, y por el momento sigue creando (hasta la entrada de Polonia a la Unión Europea en mayo 2004), las limitaciones cuantitativas de acceso a la profesión de transportista. Con frecuencia "se congelaba" el otorgamiento de concesiones para transporte internacional por falta de autorizaciones extranjeras.

El otorgamiento de dichas autorizaciones antes estaba regulado por la Ley de 2 de agosto de 1997 sobre la condiciones de realización de transporte internacional por carretera[41]. Con la nueva Ley de transporte por carretera del 6 de septiembre de 2001 se introdujeron importantes cambios

38 www.eu.psm.pl.
39 Poland: Road Transport Fact File, International Road Transport Union IRU, 30 October 2003.
40 Dz.U. No. 125, pos. 1371.
41 Dz.U. Nr. 106, pos. 677 de 1997 con enmiendas.

y comenzó la transferencia de los derechos correspondientes de las antes otorgadas concesiones a las nuevas licencias comunitarias introducidas por la Ley de 2001 de conformidad con los estándares europeos. Las empresas de transporte internacional han sido obligadas a adaptarse a los requisitos de la nueva Ley antes del 1 de mayo de 2004. Por consiguiente, a la hora de transferir los derechos relacionados con las antiguas concesiones a nuevas licencias, ha habido un periodo transitorio, en el que han coexistido vigentes las antiguas concesiones y las nuevas licencias.

Distribución de empresas de transporte internacional de mercancías por número de empresas. 1 de julio de 2003

Numero de autorizaciones por empresa	Numero de empresarios	Numero de autorizaciones
1	3 387	3 387
2 - 4	3 602	9 613
5 - 10	1 516	9 810
11 - 20	417	5 766
21 - 50	150	4 441
51 - 100	26	1 765
Más de 100	5	1 319
En Total	**9 103**	**36101**

En el transporte internacional dominan las pequeñas y medianas empresas. Más del 37 % de empresas dispone de solo 1 camión, el 39 % de entre 2 y 4 vehículos, mientras que sólo 5 tienen más de 100 camiones.

En cuanto a la flota en el sector del transporte internacional ha tenido que ser adaptada a los requisitos técnicos europeos mucho antes que la que opera en transporte nacional. Los camiones de transporte internacional son relativamente nuevos y modernos y cumplen con los estándares europeos. En enero de 2000 el 50 % de 23 mil camiones cumplía con las normas ecológicas (un mejor índice que el de Alemania), mientras que en julio de 2003 este índice se aumentó hasta el 70 % de los 36.101 camiones autorizados para transporte internacional.

Flota de vehículos en transporte internacional en Polonia según Peso Máximo Admisible. 2003

P.M.A Peso máximo admisible	Numero de licencias	Porcentaje
Hasta 6 toneladas	2 960	8 %
6 - 20 toneladas	2 579	7 %
Más de 20 toneladas	30 562	85 %
En Total	**36 101**	**100 %**

Sector de transporte nacional

Antes de la Ley de transporte por carretera de 6 de septiembre de 2001, el acceso a la profesión en el mercado de transporte nacional no estaba sometido a la obligación de otorgamiento de ningún tipo de concesión ni licencia. No se aplicaban requisitos ni calificativos ni cuantitativos, lo que suponía su total liberalización. La nueva Ley iguala a los transportistas del mercado nacional e internacional en cuanto a la obligatoriedad de poseer licencias y cumplir con los requisitos calificativos.

En general, gran parte de la flota de vehículos para el transporte de mercancías que operan en mercado nacional no cumple todavía con los estándares europeos, comparándola con los camiones utilizados en transporte internacional que tuvieron que adaptarse a las exigencias comunitarias mucho antes. La entrada a la Unión Europea y la incorporación del acervo comunitario supondrá mayor esfuerzo y mayores costes para empresas de este sector que para las que ya operaban en el mercado internacional. Al igual que en España, las empresas con menor volumen de facturación tienden a especializarse en lo que es el servicio puro de transporte o a ocupar unos nichos del mercado todavía no agotados con servicios existentes.

Según análisis comparativo, la estructura de las empresas polacas de transporte no es muy diferente a la de las empresas de la Unión Europea, donde el 78% de las empresas dispone de hasta 5 camiones. En Polonia el 74% de empresas posee hasta 4 camiones. En cuanto a las estadísticas concernientes a la flota de camiones de tonelaje superior a 3,5 toneladas, el 75% de estos son vehículos fabricados antes del 1997.

2.2.3 Presencia extranjera en el mercado del transporte en Polonia[42]

En el sector del transporte internacional se puede observar una creciente tendencia de participación de capital extranjero. Se crean empresas de transporte de capital extranjero, sucursales de empresas extranjeras, sociedades de capital mixto polaco y extranjero. En el año 1998 estaban registradas aproximadamente 90 empresas con participación de capital extranjero.

Algunos de los constructores de sistemas de transporte (logística) en Polonia son los grandes operadores de los países de la Europa Occidental

42 Fuente de las fotos: www.schenker.com

como: Schenker, Kühne und Nagel, Danzas, Raben o 2 grandes firmas logísticas que acaban de entrar en el mercado polaco a principios de 2003: Nagel (Alemania) y Vos Logistics (Holanda)[43]. Como cabía esperar, son las empresas alemanas las que con más fuerza han entrado en este segmento del mercado.

Fuente: www.schenker.com

La mayoría de las empresas cuentan con los seguros OCS (Seguro de responsabilidad civil para empresas expedicionarias) y OCP (Seguro de responsabilidad civil para empresas transportistas). No obstante, pocas de las empresas estudiadas trabajan bajo las normas de calidad ISO (son principalmente empresas extranjeras: Raben, Kühne & Nagel y Schenker).

2.2.4 Desarrollo del mercado intermodal en Polonia

Polonia tiene unas condiciones favorables para el futuro desarrollo del mercado de transporte combinado de alta calidad. Su territorio es atravesado, de este a oeste y de norte a sur, por una densa red ferroviaria de gran relevancia en la política de transporte europeo. El tema relativo al desarrollo de un sistema ferroviario eficiente para cumplir con la demanda del transporte intermodal en la zona de la Europa Central y Oriental es uno de los más cruciales y complejos en el forum europeo de transporte, en cuanto a los aspectos técnicos, financieros, así como en cuestiones jurídicas.

Aunque ya en los años ochenta se emprendió la construcción de las terminales intermodales, dentro de PKP (Ferrocarriles Nacionales de Polonia), una empresa entonces monopolista, su equipamiento no era suficiente para asegurar un funcionamiento efectivo de dichas terminales. Los verdaderos inicios del transporte intermodal en Polonia datan de principios de los noventa, cuando se crearon las primeras empresas especializadas en este tipo de servicios.

Conforme al informe Logística en Polonia, publicado por el Instituto de Logística y Almacenamiento de Poznan, el transporte intermodal en Polonia constituye, por el momento, solamente el 0,2 por ciento del mercado total de transporte (mientras que en la antigua Europa de los quince constituía del 5 al 15 por ciento) y solo un 1 por ciento del transporte ferroviario (mientras que en la antigua Europa de los quin-

43 Wojtkowska, G. (dir.), Polska w Unii Europejskiej. Uwarunkowania i mozliwosci po 2004 roku, Pawel Lesiak, Funkcjonowanie polskich firm towarowego transportu samochodowego i spedycji po 1 maja 2004 roku, p. 354, SGH, Waszawa 2003.

ce del 15 al 25 por ciento). El 95 por ciento del transporte intermodal llevado a cabo en Polonia se refiere al transporte de contenedores. Los problemas principales del sector son la infraestructura ferrovial, la cual requiere modernización, y la escasez de terminales con equipamiento de transbordo adecuado.

El desarrollo del sector del transporte intermodal es sin embargo uno de los primeros objetivos enumerados dentro del plan operativo del Ministerio de Transporte para 2004-2008. El cumplimiento del factor tiempo y de la puntualidad de suministros, de tal relevancia en el sistema del transporte intermodal, por el momento no puede ser garantizado sin el desarrollo del sistema ferroviario modernizado y de los debidos centros de distribución acompañantes. Conforme al Acuerdo Europeo sobre las Líneas Internacionales Importantes de Transporte Combinado e Instalaciones Conexas AGTC[44] han sido emprendidas importantes iniciativas, las cuales paulatinamente adaptan los parámetros de las principales vías ferroviarias de transito a los requerimientos comunitarios.

No obstante, el problema relativo a la escasez de infraestructuras en cuanto a terminales de transporte intermodal en Polonia sigue pendiente a pesar de los esfuerzos por cumplir con el acuerdo AGTC. En dicho convenio Polonia se ha comprometido a crear 13 terminales de transporte intermodal, cruciales para su funcionamiento: en Gdañsk, Gdynia, Gliwice, Cracovia, £ódŸ, Ma3aszewicze, Poznañ, Pruszków, Sosnowiec, Szczecin, Œwinoujœcie, Varsovia y Wroc3aw. Terminales a escala internacional que cumplan con sus requisitos y aseguren el potencial de operatividad suficiente todavía no han sido suficientemente desarrollados, lo que supone un indudable obstáculo a la hora del desarrollo del sistema de transporte intermodal. Primero, por el estado técnico y equipamiento de los centros ya existentes, los que en la mayoría de los casos requieren modernización y ampliación. Segundo, debido a la insuficiencia a largo plazo de la red de terminales prevista. Conforme a las estimaciones del Ministerio de Infraestructura la ampliación de alcance del transporte intermodal en todo el territorio de Polonia sería posible con treinta grandes terminales de transporte combinado y seis o siete centros logísticos. La creación de las terminales en la zona de Wroc3aw y Olsztyn, las cuales captarían los flujos comerciales en estas regiones, parece lo más crucial.

La tendencia más positiva observada en el mercado son las iniciativas locales, paralelas a las estatales, con el objetivo de construir los centros logísticos, entre otros, en la región de Poznan, en Wroclaw, Opole, Konin, Gliwice, Gdañsk, Gdynia y Szczecin, Mszczonów. Las iniciativas ejemplares en cuanto a su realización son las de Konin y Mszczonów. El centro logísti-

44 Acuerdo Europeo sobre las Líneas Internacionales Importantes de Transporte Combinado e Instalaciones Conexas (AGTC), de 1 de febrero de 1991, Monitor Polski 2004 no. 3 pos. 50, pos. 51.

co en Mszczonów es un ejemplo de la consecuencia de la realización de una política de atracción para los inversores extranjeros por las autoridades locales. Mszczonów está situado en la intersección de importantes corredores de transporte: por un lado, la de la carretera nacional entre Varsovia y Wroclaw y una vía de tránsito que va de este a oeste de Polonia, y por otro lado, la de la línea ferroviaria que recorre el país de sur a norte con la vía férrea de Berlín a Moscú. En Mszczonów se han establecido más de 10 grandes compañías, Fuente: www.mszczonow.pl por ejemplo un developer británico, Europa Distribution Center, que a continuación, por su parte, está construyendo almacenes para alquiler en 150 hectáreas de superficie. Teniendo en cuenta las iniciativas locales hasta ahora, estas son las que parecen las más prometedoras y efectivas.

Konin posee una ubicación geográfica estratégica para el sistema del transporte intermodal en Polonia: está atravesado por la autopista A2, que une Varsovia con Poznañ y que forma parte de la vía entre Berlín y Moscú, y además por la carretera nacional número 25, que traspasa la ciudad de norte a sur, por no mencionar la línea férrea de gran relevancia entre Berlín y Moscú y el puerto fluvial del río Warta. El centro logístico en Konin ha sido construido como un public private partnership.

Principales protagonistas del mercado

El transporte intermodal ferrocarril-carretera en Polonia es cubierto por tres terminales de PKP Cargo: Gliwice, Malaszewicze y Zurawica-Medyka. PKP Cargo es la sociedad más grande en el transporte ferroviario de mercancías en Polonia. Se creo en octubre de 2001 y en el año 2002 transportó 254,5 miles de TEU (Twenty feet Equivalent Unit, una unidad de medida correspondiente a la capacidad de un contenedor de 20 pies), lo que constituye 1.4 por ciento del total de transporte realizado por dicha sociedad. Hace dos años PKP Cargo conjuntamente con otra empresa de expedición, Trade Trans Warszawa, introdujo por primera vez en Polonia el transporte en unos contenedores de transbordo horizontal, conocido como el sistema ACTS, muy popular en Suiza, Holanda y Alemania.

Spedcont es otra empresa que gestiona 5 terminales de transporte intermodal en Polonia: en £odŸ Olechowo, Warszawa, Poznañ Garbary, Sosnowiec Pd. y Kraków Krzes3awice. Spedcont, creado en 1994, pertenece a las Autoridades Portuarias en Gdynia y una empresa de transporte Pekaes SA. Se especializa en el transporte de mercancías desde/a los puertos de Gdynia, Gdañsk y Szczecin. El 90-95 por ciento de las mercancías transportadas por Spedcont pasa por el puerto de Gdynia. De los puertos, los contenedores son llevados en los trenes a las terminales de la

empresa y desde ahí por carretera a los almacenes de clientes. Otro tipo de servicio, ofrecido a menor escala, es el transporte de contenedores en trenes directamente a un apartadero ferroviario perteneciente al cliente.

El año pasado Spedcont transportó 31 miles de TEU. Principalmente a los clientes en Polonia, pero también al este, a Mongolia, a Kazajstán, Tadzhikistan, Kirgistan, Afganistán, o a Ucrania, Bielorrusia, Rusia o los países bálticos. Spedcont mantiene relaciones además con Italia, Rumania y Hungría.

Polzug es la tercera de las grandes empresas en el mercado del transporte intermodal en Polonia, pionera en dicho transporte entre Alemania y los países de la Europa del Este. La empresa se creo en 1991, sus accionistas son PKP polaca, HHLA de Hamburgo y el ferrocarril alemán DB Cargo AG. Polzug gestiona cuatro terminales de transporte intermodal: en Poznañ G1dki, S3awkow, Pruszków y Wroc3aw. A través de la terminal en Sestokaj ofrece conexiones regulares con, entre otros, Rusia, Ucrania, Georgia, Armenia, Afganistán, Kazacstan y Azerbaidzhan.

En 2002 Polzug transportó 67 miles de TEU, lo que supone un resultado récord en los 11 años de existencia de la compañía. Polzug tiene planeado invertir 80 millones de PLN (20 millones de euros) en la modernización de sus terminales intermodales si consigue firmar unos contratos de arrendamiento del territorio a largo plazo. Los receptores de los mayores flujos financieros serían las terminales en Pruszków, cerca de Varsovia, y S3awków, al sur de Polonia, la que ya se considera la más importante de las existentes actualmente.

S3awków constituiría la primera terminal donde se crearía un verdadero centro internacional logístico en Polonia. Ya se inscribió un memorandum de intenciones para emprender dicho proyecto, firmado, entre otros, por PKP Cargo, la Agencia de Desarrollo de Industria y la Central de Aprovisionamiento de hutas. A aún más largo plazo, dentro de 3-5 años, tras desarrollar unas vías ferroviarias con el continente asiático, S3awków podría constituir “una puerta ferroviaria a Asia”.

2.2.5 Mercado logístico en Polonia

Fuente: www.schenker.com

Los constructores y protagonistas del mercado logístico en Polonia han sido principalmente las empresas extranjeras de transporte, los lideres en mercado europeo. Conjuntamente con las grandes marcas tipo IKEA, Macro, Auchan (Alcampo), Geant, que han entrado a este mercado con sus modelos de distribución propios, crearon de forma innovadora en aquel momento un sistema de logística y distribución de calidad antes desconocida entre empresas nacionales. Todas estas

empresas disponen de sus centros de distribución y de sus sistemas de logística integrados. Conforme al Informe de Cap Gemini Ernst&Young a partir del ano 2004 Polonia, Hungría y Republica Checa constituyen la localización preferida y más ventajosa para la construcción de los centros de distribución con alcance para toda la Europa Central y Oriental, mientras que Letonia y Lituania para la Europa del Norte.

Conforme al ranking de las mejores empresas de logística 2003 publicado como cada ano por la revista del sector Eurologistics, el posicionamiento de las principales 30 empresas del mercado es el siguiente:

1. Schenker
2. Frans Maas Polska
3. DHL Express/Servisco
4. Maersk Logistics Polska
5. Raben
6. CAT Polska
7. Szybka Paczka
8. CJ International
9. Messenger Service Stolica
10. Masterlink Express
11. JAS-FBG
12. M&M Militzer&Munch Polska
13. Pekaes Multi-Spedytor
14. Cargoforte
15. DFDS Transport
16. C. Hartwig Katowice
17. VOS Logistics Polska/Euroad
18. Spedimex
19. FM Logistic
20. Wincanton Trans European Polska
21. Siódemka
22. Delta Trans
23. Pro Log
24. World Courier (Polska)
25. GEFCO Polska
26. Kolporter Logistyka
27. Fresh Logistics
28. Partnerspol Group
29. LOT Cargo
30. Muzyczne Centro Dystrybucji
31. Hellmann Moritz International Forwarders
32. Bruhn Logistics
33. Ponetex Logistics
34. RAT-POL
35. Rusak

El ranking ha sido elaborado según las valoraciones de las empresas por los clientes del mercado en las siguientes categorías: potencial competitivo de la empresa (Raben), complejidad de los servicios ofrecidos (Frans Maas Polska), realización de las normas previstas de los servicios logísticos (World Courier Polska), estándar de servicios según la valoración de los principales clientes (Szybka Paczka), estándar de servicios según la valoración de los clientes de otras compañías (DHL Express/Servisco), posición del líder del mercado según los principales clientes (Maersk Logistics Polska), posición de líder del mercado según el total de clientes (Raben). Las mejores valoraciones totales en todas las categorías las recibió Schenker, ganándose el titulo de la mejor empresa logística del ano 2003 en Polonia.

Ganadores de las categorías del ranking Operador Logístico 2003	
Potencial competitivo de la empresa	RABEN SCHENKER DHL EXPRESS/ SERVISCO
Complejidad de los servicios ofrecidos	FRANS MAAS POLSKA CAT POLSKA GEFCO POLSKA
Realización de las normas previstas de los servicios logísticos	WORLD COURIER (POLSKA) VOS LOGISTICS POLSKA/ EUROAD CAT POLSKA
Estándar de servicios según la valoración de los principales clientes	SZYBKA PACZKA FRANS MAAS POLSKA M & M. MILITZER & MÜNCH POLSKA
Estándar de servicios según la valoración de los clientes de otras compañías	DHL EXPRESS/ SERVISCO RABEN SCHENKER
Posición del líder del mercado según los principales clientes	CJ INTERNATIONAL MAERSK LOGISTICS POLSKA FRANS MAAS POLSKA
Posición de líder del mercado según el total de clientes	RABEN FM LOGISTIC DHL EXPRESS/ SERVISCO

Fuente: www.eurologistics.pl

2.3 Infraestructuras

2.3.1 Principales corredores de tráfico

Polonia tiene una situación estratégica ventajosa para el desarrollo del comercio internacional y de gran importancia para el sistema de seguridad europeo. Tiene fronteras con Alemania, Republica Checa, Eslovaquia, Ucrania, Bielorrusia, Lituania y Rusia y dispone de importantes puertos que conectan con el mar del Norte, a través del Báltico. Por lo tanto, Polonia constituye una perfecta base para la reexportación de mercancías a las antiguas repúblicas soviéticas con las que sigue manteniendo relaciones comerciales.

Los factores de gran relevancia que influyen el reparto del tráfico dentro del territorio polaco se refieren principalmente a la ubicación transitaría de Polonia y al comercio exterior. Los flujos de tráfico más fuertes se registran en dirección al oeste, en la frontera con Alemania. No obstante, el trafico fronterizo sigue siendo inferior que en el interior del país. La siguiente tabla muestra las proporciones en la intensidad de tráfico en zonas fronterizas:

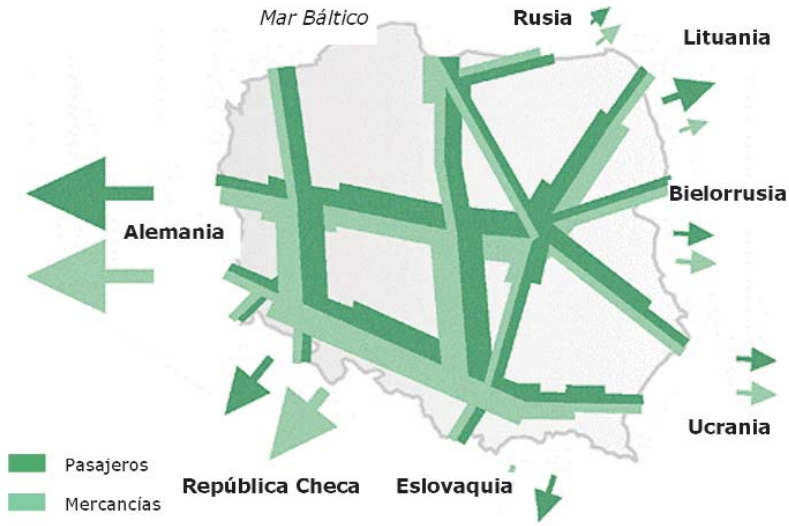
Distribución de tráfico en zonas fronterizas

Frontera	Mercancías	Pasajeros
Polaco- Eslovaca	8%	8%
Polaco- Checa	12%	29%
Polaco- Alemana	**61%**	**52%**
Polaco- Rusa	1%	2%
Polaco - Lituana	8%	1%
Polaco - Bielorrusa	6%	4%
Polaco - Ucraniana	5%	4%
En Total	100%	100%

Fuente: www.psm.pl

La intensidad de tráfico en Polonia se reparte en función de la concentración de habitantes y actividades económico-turísticas. La mayor concentración de habitantes se registra en la zona más urbanizada del sur de Polonia y en la zona céntrica (Varsovia, Poznan, Bydgoszcz, Toruñ). Otras zonas generan proporcionalmente menores flujos de tráfico.

Principales corredores de tráfico



Fuente: www.psm.pl

2.3.2 Estado de las infraestructuras

El problema principal que impide un funcionamiento más eficiente en el sector del mercado del transporte de mercancías es el insatisfactorio estado de la infraestructura viaria en Polonia. Los planes quinquenales de la época comunista preveían que el transporte se realizara fundamentalmen-

te por ferrocarril, dejando de lado el transporte terrestre, diseñado para transporte de productos ligeros.

Aunque existe un Programa de Construcción de Autopistas, donde se prevé la construcción de 3 vías principales que cruzarán el país, su construcción se está viendo considerablemente retrasada por problemas financieros. En los últimos años, debido a un incremento del tráfico pesado y a un inadecuado mantenimiento se ha producido un deterioro considerable de la red de carreteras. Además hay que tener en cuenta los atascos, que dada la, por el momento, insuficiente organización viaria, se producen en las horas punta (ha habido un aumento importante del tráfico en los últimos años), y los daños que sufre el pavimento por las fuertes oscilaciones de temperatura en los últimos años. Las colas en frontera, en cierto modo, vienen provocadas por la escasez de infraestructura viaria en Polonia y por dicho deterioro.

En la Unión Europea se observa una correlación entre longitud de autopistas y numero de vehículos. Las autopistas mejor desarrolladas en cuanto a su extensión las tienen Alemania, Francia, España, Italia y Gran Bretaña. El mayor número de vehículos registrados lo tienen respectivamente: Alemania, Italia, Francia, Gran Bretaña y España[45]. Sin embargo, en Polonia el ratio entre número de vehículos registrados y la longitud de autopistas es bastante inferior. El índice de densidad de autopistas en 1999 en la Unión Europea estaba en 1,58 km/km2, mientras que en Polonia en 0,13 km/100 km2.

Según las Autoridades Nacionales de Carreteras y de Puentes, Polonia dispone de una red de carreteras de 242 mil km (sobre 80 km por cada 100 km2) y de una red ferrocarril de casi 23.500 kilómetros, de las que sin embargo se utilizan actualmente solo 19.700 km.

Se distinguen carreteras nacionales, regionales, de distritos y municipales. El transporte de mercancías se realiza sobre los dos primeros tipos de carreteras, que se extienden sobre 47.700 km., de los que las carreteras nacionales ocupan una longitud de 18.100 km (el 5% de toda la red), mientras que las carreteras regionales (provinciales) ocupan 29.600 km (el 8% de toda la red).

---

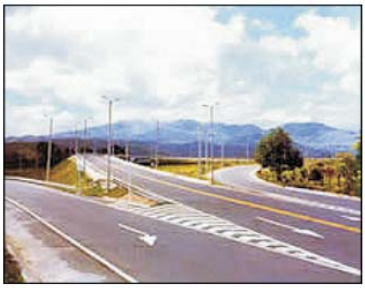
45 Kaluzynska, M., Wplyw czlonkowstwa Polski w UE na infrastrukture transportowa i transport samochodowy, Biuletyn Analiz UKIE, 2003.

Polonia dispone en este momento de 404 km de autopistas y 206 km de vías express (aceleradas). Solamente 447 km de carretera en Polonia aguanta la presión de 11,5 toneladas. Los citados índices parecen críticos para el transporte nacional e internacional y conllevan unos costes adicionales: económicos, sociales y ecológicos[46]. Cada año se registran en Polonia 60 mil accidentes en las carreteras. En los años 90 el ratio de accidentes en Polonia se situaba en un nivel tres veces superior al de la media europea[47].

2.3.3 Administración y financiación de carreteras en Polonia

En 1999 se realizó una reforma de la administración de carreteras en Polonia, cuyo principal objetivo fue la cesión de gran parte de las competencias a las autoridades regionales. Bajo su administración se encuentran desde entonces todas las carreteras regionales y el 60% de carreteras nacionales. Las autoridades de los regiones, llamados en Polonia voivodías, gestionan el 95% de la red de carreteras. Se asume que dicha reforma debería resultar en la mejora de la gestión de carreteras regionales, distritos y municipios.

Las carreteras nacionales que siguen bajo la administración central forman una red de una longitud de 18.100 km y abarcan sólo los principales corredores de tráfico internacional y nacional. Una tercera parte de esta red la crean carreteras de gran relevancia en la red viaria europea y su administración requiere altas inversiones para cumplir con los estándares de la UE. Bajo una administración especial se encuentran las autopistas y vías de tráfico acelerado.



Como una fórmula tradicional de participación de la iniciativa privada en la gestión y financiación de las obras públicas se introdujo el régimen de concesión de obras públicas. Se está introduciendo el sistema de Public Private Partnership (PPP) en materia de construcción y explotación de autopistas para una captación de recursos financieros más fácil y un fortalecimiento de un personal técnico-empresarial profesional, todavía disperso. Otro objetivo es la aceleración de la privatización de empresas de construcción viaria y creación de incentivos para su desarrollo. Las autopistas de peaje (por el momento existen sólo en dos pequeños tramos) están gestionadas por sociedades privadas bajo unos contratos de concesión con una duración de 30 años. Los elementos empresariales del sistema de administración de carreteras tienen como objetivo principal la

46 Marek Krawczyk, Krzysztof Siwek, Financing Transport Infrastructure in Poland – past experiences and future plans, Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 noviembre 2003

47 Krawczyk, M. / Siwek, K., Financing Transport Infrastructure in Poland – past experiences and future plans, Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 noviembre 2003.

liberalización del sector del transporte y un funcionamiento más eficiente de la red viaria.

La reforma de la administración de carreteras en Polonia de 1999 constituyó el primer paso para la implementación de un sistema de gestión empresarial, basado en los siguientes supuestos:

– Adjudicación de contratos de mantenimiento y modernización de carreteras entre unas empresas interesadas, principalmente privadas. Se les encarga la modernización de tramos de carreteras y puentes, mantenimiento constante de carreteras, mantenimiento invernal.
– Se admite la contratación de obras parciales, así como unos contratos complejos en los que se cede la totalidad o parte de los encargos a subcontratistas.
– El papel de la Administración pública de la red de carreteras nacionales se limitaría a las garantías financieras y al control de los contratos concluidos.
– La actividad ejecutiva, riesgo operativo de la prestación de servicios de aseguramiento de la continuidad de tráfico, sería a cargo del sector privado.

Los elementos del sistema ya están siendo introducidos por la Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas. Polonia cuenta con la ayuda financiera del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD). La administración regional está elaborando proyectos parecidos a los concluidos por la administración de carreteras inglesa.

En la primera mitad de los años 90 todos los países de la Europa Central y Oriental experimentaron una disminución de los fondos designados para el mantenimiento y reconstrucción de las carreteras. En casi todos los casos la participación de esta posición presupuestaria era al menos del 0.5% de PNB, comparado con el 1-2% considerado necesario para el mantenimiento adecuado de la red viaria y para llevar al cabo una construcción de muy modesto alcance[48]. En los siguientes años, los recursos designados al mantenimiento de la red viaria se incrementaron hasta un 1%, particularmente en los países receptores de la ayuda financiera de las Instituciones Financieras Internacionales, entre ellos en Polonia. En los años 2001 y 2002 se destinaron respectivamente 425 y 495 millones de euros[49] del presupuesto polaco a la financiación de la red viaria (aproximadamente un 1% del presupuesto).

48 Queiroz, C., A Review of Alternative Road Financing Methods, Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 noviembre 2003.
49 www.gospodarka.gazeta.pl, Informe sobre la Construcción de Carreteras Nacionales y Autopistas.

Financiación de las infraestructuras en Polonia

Las carreteras nacionales se financian en Polonia con los siguientes recursos:

1. Recursos nacionales
   a. Presupuestarios – procedentes de los impuestos indirectos sobre carburante,
   b. Extra-presupuestarios – conseguidos principalmente de los pagos en transporte internacional.
2. Recursos extranjeros
   a. Préstamos de las Instituciones Financieras Internacionales (Banco Mundial, Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo),
   b. Ayudas de los fondos estructurales de la Unión Europea (Phare, ISPA)

En 2002 las proporciones entre las respectivas fuentes de financiación, que supusieron un total de 935 millones de euros, fueron los siguientes:

– Presupuesto 45% (de impuestos sobre carburantes)
– Recursos extranjeros 26%:
  – Préstamos del Banco Europeo de Inversiones 15%
  – Fondos de la UE (Phare grants, ISPA) 6%
  – Préstamos del Banco Mundial 5%
– Transporte internacional por carretera 8%
– Fondos de los concesionarios de las autopistas – 12%
– Otros 9 %

La fuente principal de la financiación de las infraestructuras viarias son los recursos obtenidos de los impuestos sobre carburante. Su nivel se define cada año, sin embargo, no puede ser menor al 35%. Dichos recursos se dividen a continuación entre las carreteras nacionales y regionales en la proporción 4:6. Teniendo en cuenta el aumento constante de tráfico y el ya deficiente estado de las infraestructuras, estos recursos no son suficientes para la modernización de las vías existentes y la construcción de las nuevas. La necesidad de captar más recursos financieros de fuentes nacionales parece imprescindible y a la vez es objeto de controversias y polémicas políticas.

En cuanto a las fuentes extranjeras, se mantiene la creciente tendencia de los recursos europeos destinados a la modernización y construcción de las infraestructuras. Entre los años 1991-2003 los recursos dirigidos a la financiación de las infraestructuras supusieron 7.8 mil millones de euros, cubiertos de las siguientes fuentes:

– Presupuesto nacional – 31 %
– Ayudas de la UE– 24%
– Instituciones Internacionales Financieras – 45%[50]

Se prevé una participación todavía mayor de los recursos extranjeros tras la entrada de Polonia a la UE (fondos ISPA, fondos estructurales y de cohesión).

Entre las fuentes de financiación en forma de cánones por el uso de infraestructuras u otros gravámenes aplicables a los transportistas en Polonia hay que destacar:

– Tasas por vehículo: los gravámenes anuales por vehículo de motor, un tipo de impuesto recaudado en función del tipo de automóvil o vehículo pesado de mercancías. En Polonia en función del Peso Total Admisible varía desde 620 PLN (de 3.5 hasta 5.5 toneladas) hasta 2368 PLN (más de 12 toneladas) (respectivamente desde 155 euros hasta 592 euros).

– Impuestos sobre el carburante: diferenciado según el tipo, entre 1141 PLN/1000 litros-1762 PLN/1000 litros (285 euros/1000 litros hasta 440 euros/1000 litros), con mayor relevancia como fuente presupuestaria de financiación de carreteras.

– Pagos directos (peajes) por la utilización de infraestructuras: hasta ahora sin gran relevancia. Se aplica peaje en dos pequeños tramos de las autopistas A2 (en la vía Poznan-Varsovia existen dos peajes cada uno de 10 PLN (2.5 euros) y A4 (en la vía Katowice-Cracovia: dos peajes de 5 PLN, 1.25 euros).

– Viñetas: en Polonia son aplicables a los camiones y autobuses que realizan transporte internacional, y a los transportistas nacionales e internacionales. Al igual que ocurre en la Republica Checa, Eslovaquia y Hungría el sistema de viñetas constituye una alternativa para el peaje[51].

– Coste de otorgamiento de licencias[52]

– Cargos para los camiones en tránsito.

Con el fin de asegurar el adecuado destino de los fondos conseguidos de los gravámenes y cánones aplicables directamente a los usuarios de las carreteras se creó en Polonia el Fondo Nacional de Autopistas conforme a la Ley sobre las Autopistas de Peaje de 27 de octubre de 1994. Similares fondos se establecieron en Bulgaria, Lituania, Rumania, Eslovaquia y Letonia.

---

50 Krawczyk, M. / Siwek, K., Financing Transport Infrastructure in Poland – past experiences and future plans, Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 noviembre 2003.
51 Tarifas detalladas de viñetas - véase Anexo I.
52 Véase Anexo II al Capitulo III

Por otra parte, para poder disponer de los fondos estructurales otorgados por la UE, Polonia tiene que conseguir una cuarta parte de los recursos financieros necesarios para las inversiones planeadas de sus recursos internos. La búsqueda de nuevas fuentes levanta muchas controversias, críticas y polémicas políticas. Parece ser además un problema de alta sensibilidad social con una constante oposición a la introducción de peajes. Se rechazó el proyecto de ampliar el alcance del sistema de viñetas. Una de las ideas más consideradas es el aumento del impuesto sobre el carburante, lo que supondrá un gasto adicional para los transportistas.

2.4 Programa de Construcción de Autopistas

2.4.1 Marco institucional del sector de transporte

El recién creado Ministerio de Infraestructura ha asumido las funciones de los desaparecidos Ministerio de Transporte y Economía Marítima y Ministerio del Desarrollo Regional y Construcción de Viviendas, así como una parte de las funciones del Ministerio de Economía. Actualmente, el Ministro de Infraestructura es Krzysztof Opawski, el Presidente del Consejo de la Bolsa de Valores en Varsovia, que acaba de sustituir a Marek Pol, líder de la Unión de Trabajo.

Entre los principales departamentos destacan:

- Departamento de la Administración Marítima y Fluvial
- Departamento de Transporte Marítimo
- Departamento de Transporte por Carretera
- Departamento de Transporte Ferrocarril
- Departamento de la Cooperación con el Extranjero y de Asuntos Europeos

Los organismos directamente dependientes del Ministerio son, entre otros:

- Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas Generalna Dyrekcja Drog Krajowych i Autostrad – encargada de la realización del Programa de Construcción de Autopistas, responsable del desarrollo, modernización y mantenimiento de las carreteras y autopistas nacionales. Se financia principalmente del presupuesto nacional. Su fuente principal son los impuestos sobre carburantes.

– Inspección General de Transporte por Carretera Inspekcja Transportu Drogowego– creada conforme a la Ley de Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001.

– Instituto de Transporte por Carretera Instytut Transportu Samochodowego ITS– encargado de los exámenes para obtener el certificado de competencias profesionales para transportistas. Además lleva a cabo los proyectos de investigación en materia de transporte, principalmente relacionados con la integración del sistema de transporte polaco con el de la UE; encargado de las homologaciones y otras certificaciones técnicas de vehículos.

– Oficina del Servicio al Transporte Internacional Biuro Obslugi Trasnportu Miedzynarodowego BOTM – encargada de procedimientos administrativos relacionados con el otorgamiento de licencias y otros tipos de autorizaciones.

2.4.2 Objeto y alcance del Programa de Construcción de Autopistas

El Programa de Construcción de Autopistas polaco se encuentra englobado dentro del Programa Europeo de Desarrollo de Autopistas. La gran parte de los recursos europeos será destinada a los proyectos localizados dentro de los corredores internacionales de tráfico. Uno de los objetivos del programa europeo de asistencia de pre-adhesión: ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession), en materia de transporte es la integración del sistema de transporte de Polonia con el de la UE dentro de la red TEN. Los objetivos de la política de transporte en Polonia a largo plazo son: la autosuficiencia financiera del sector del transporte y la implementación de la regla principal: la vinculación de los costes a la contaminación producida ("el que contamina, paga").

La red principal de carreteras nacionales, distribución de las autopistas y vías aceleradas se definió en Consejo de Ministros, bajo la autorización otorgada por la Ley sobre carreteras Públicas de 21 de marzo de 1985[53], y en la Disposición de 23 de enero de 1996 sobre fijación de la red de autopistas y vías aceleradas. En 2001 el Consejo de Ministros aprobó nuevamente el programa de adaptación de la red principal de carreteras a los estándares europeos, como un paso adelante en la adaptación paulatina de Polonia a los requisitos del mercado común de transporte. El consejo aprobó la nueva versión de esta disposición el 21 de septiembre de 2001[54] , fijando la red de autopistas y vías aceleradas como muestra el mapa:

53 Dz.U. z 2000 r. Nr 71, pos. 838 y Nr 86 pos. 958.
54 Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371. Siguientes enmiendas: Dz. U. z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 41, poz. 365, Nr 62, poz. 554, Nr 74, poz. 676, Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 216, poz. 1826.

El programa se refiere a aproximadamente 13.000 km de carretera, dentro de los cuales 4.800 km de la red, conocida bajo el nombre TINA, bajo la administración nacional y 8.100 km bajo la gestión de la administración regional. El alcance del programa deriva de la Directiva Europea 96/53 de 25 julio de 1996[55]. De las aproximadamente 16.000 km de carreteras fuera de las ciudades y administradas por la Dirección General de Carreteras Públicas solo el 2.7%[56] cumple con los requisitos de dicha Directiva.

El programa de construcción de autopistas en Polonia tiene previsto el desarrollo de una red de cuatro autopistas de una longitud total de 1570 km, dos que van de este a oeste y dos de norte a sur:

- A-1 eje norte-sur (597 km) - entre Gdañsk - Toruñ – £ódŸ-Katowice - hasta la frontera con la República Checa,
- A-2 (626 km) desde la frontera con Alemania en Œwiecko, vía Poznañ, Varsovia, hasta Terespol, frontera entre Polonia y Bielorrusia,
- A-3 de Szczecin vía Gorzów - Zielona Góra - Legnica hasta Lubawka,
- A-4 (738 Km.) a partir de la frontera alemana (Jedrzychowice), vía Wroc3aw, Opole, Gliwice, Katowice, Cracovia y Rzeszów, hasta la frontera polaco-ucraniana.

55 Diario Oficial nº L 235 de 17/09/1996, p. 59.
56 Krawczyk, M. / Siwek, K., Financing Transport Infrastructure in Poland – past experiences and future plans, Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 noviembre 2003

Las zonas de mayor interés para el transporte por carretera se encuentran en:

Ruta A4
Región Katowice (carbón, industria, siderurgia, químicos, material eléctrico)
Región Wroc3aw (químicos, material eléctrico)
Región de Cracovia (siderurgia, químicos y material eléctrico)
Ruta A2
Región Poznañ (material eléctrico, madera, químicos, textil, y donde se celebran las ferias internacionales más importantes del país)
Región £ódz (material eléctrico, madera, químicos, textil)
Región Varsovia (industria ligera, mecánica y de vanguardia)
Ruta A1
Región Œwiecie - Kwidzyñ – W3oc3awek (papel y cartón)
Región Bydgoszcz - Toruñ - W3oc3awek – P3ock (material eléctrico y productos químicos).

La zona este de Polonia está todavía muy poco desarrollada industrialmente (a excepción de las zonas productoras de madera) y no tiene mucho potencial exportador.

División administrata

Fuente: www.europa.eu.int/abc/maps/members/poland_es.htm[57]

57 "Los derechos de autor de los mapas son propiedad de la Comisión Europea pero su reproducción está autorizada."

Se ha establecido como prioritaria la construcción de las autopistas A-1, A-2 y A-4. Se considera que la intensidad del tráfico en la A-3 será inferior en comparación con las tres antes mencionadas. Adicionalmente, el programa tiene previsto la reconstrucción de una carretera entre Elbl1g y la frontera polaco-rusa hacia Kaliningrado. Se trata de una autopista de peaje y su construcción será sometida a concurso.

Fuente: Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas www.gddkia.gov.pl

Las condiciones de realización del programa están establecidas por la Ley de Autopistas de Peaje del 27 de octubre de 1994, tras su entrada en vigor el 1 de enero de 1995. Dicha ley establece los principios de construcción de autopistas de peaje y su funcionamiento dentro de un esquema financiero que no exigiría subvenciones del presupuesto público. Toda la responsabilidad de la ejecución del Programa de Autopistas fue a cargo de la Agencia de Construcción y Funcionamiento de Autopistas (ABEA).

A principios de 1999, afrontando los obstáculos en la realización del Programa de Construcción de Autopistas, el gobierno decidió complementar el sistema BOT (Build-Operate-Transfer) con el sistema PPP (Private Public Partnership). El nuevo sistema supone la participación de las autoridades en la co-financiación de la construcción o bien la financiación de hasta un 50 % de los gastos de operación. A cambio, el Estado participaría en las ganancias de esta inversión. A principios de 2000 el Comité Económico del Consejo de Ministros aprobó y recomendó una proposición de enmiendas a la Ley de Autopistas de Peaje. La experiencia de 6 años, durante los cuales no fue construido ni un sólo kilómetro de vía bajo peaje, indicaba que el programa necesitaba de un soporte de recursos públicos más fuerte. La nueva Ley por la que se modifica la Ley de Autopistas de Peaje y Otras Leyes del 8 de septiembre de 2000 entró en vigor el 17 de noviembre de 2000. Las enmiendas recomendaron la utilización de dos fuentes de recursos, la privada y la pública, a través del sistema PPP.

A principios de 2002 el gobierno preparó un nuevo programa de construcción de carreteras y modernización, con el fin de adaptar el sistema de transporte a los estándares de la UE. Dicho programa comprende la construcción de 526 km. de autopistas y unos 1200 km de vías de tráfico rápido, así como la modernización de 1500 km. de carreteras en los próximos tres años. Además, se planea iniciar la construcción de otros 576 km de autopistas y unos 200 km de autovías. En marzo de 2002 la Agencia de Construcción y Funcionamiento de Autopistas ABEA fue suprimida y sustituida por la Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas.

El coste aproximado del programa es de unos 37,5 mil millones de euros. Se espera que la gran parte de esta cuota sea cubierta por la financiación de la UE.

Parece que el programa de construcción de autopistas en Polonia está dando los primeros resultados. En 2002 había menos de 400 km de autopista, sobre todo como efecto de la imposibilidad de crear un sistema efectivo de financiación para la construcción de éstas. Sin embargo, en 2002 fueron construidos y modernizados 54 km de autopistas. Además, otros 185,5 Km. estaban en fase de construcción o modernización.

Según el PAIiZ (la Agencia Nacional de Inversiones Extranjeras), los gastos en la construcción y modernización de autopistas y carreteras nacionales supondrán en 2004 el doble de lo que se ha gastado para ese fin en 2003. La Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas prevé que en 2004 se inauguren al uso dos tramos de autopista de un total de 67 kilómetros. Para finales de 2004, estarán en fase de construcción alrededor de 200 kilómetros de autopista y casi 100 kilómetros se estarán modernizando. Las obras serán financiadas con los ingresos de los impuestos sobre carburante (2.900 millones de PLN, 725 millones de euros) y los créditos del Banco Mundial y del Banco Europeo de Inversiones (1.200 millones de PLN, 300 millones de euros). Según el plan operativo de obras, en 2004 será entregado al uso el tramo de la autopista A2 de Nowy Tomysl a Poznañ (51 kilómetros). La autopista será construida por la empresa Autostrada Wielkopolska que tiene la concesión para construir y explotar un tramo de la autopista A2 (desde Konin hasta la frontera con Alemania en Œwiecko).

2.4.3 Modos de Financiación del Programa de Construcción de Autopistas

El desarrollo del Programa desde sus principios se encontraba con importantes problemas de financiación. Principalmente, se esperaba asignar por concurso público la construcción y explotación de las autopistas a consorcios privados. El Estado tan sólo se ocuparía de financiar una pequeña parte, sobre todo lo que afectaba a las expropiaciones. Dado que la recuperación de la inversión es a muy largo plazo (unos 25 años), ha sido necesaria la actuación del Estado a través de garantías.

La mayor dinámica en la realización del programa de construcción de carreteras se prevé para los años 2003-2009. El alcance del programa en este periodo engloba los siguientes proyectos:

– Construcción de autopistas (inversión de aproximadamente 30.5 mil millones de PLN, 7.6 mil millones de euros),

– Construcción de vías rápidas (inversión de aproximadamente 18.5 mil millones de PLN, 4.6 mil millones de euros) que cumplirán con los requisitos de la Directiva 96/53 de la UE (serán adaptadas para aguantar la presión admisible de 11.5 toneladas) y completarán la red de autopistas creando conjuntamente con esta un sistema de carreteras sin riesgo de colisión incluido dentro de la red transeuropea de transporte,

– Mantenimiento y fortalecimiento de las carreteras de la red TINA, no comprendidos en los planes de construcción de vías rápidas o de autopistas (inversión de aproximadamente 8.2 mil millones de PLN, 2.1 mil millones de euros),

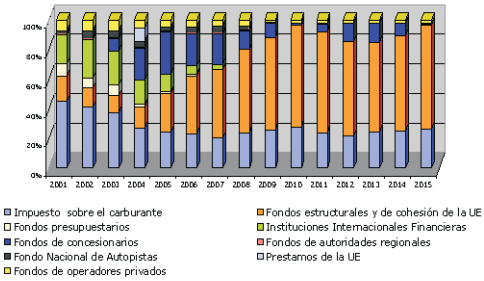
– Mejora, mantenimiento y fortalecimiento de otros tramos de carreteras en Polonia (inversión de aproximadamente 55 mil millones de PLN, 13.8 mil millones de euros).

Para poder cumplir con estos objetivos se introdujo el peaje en algunos tramos de autopistas existentes y se planeó una participación significativa del capital privado en distintas formas de sociedades privado-públicas. El peaje en Polonia se aplica por el momento solamente en 2 pequeños tramos de autopistas (tramo de la autopista A2 de Poznan en dirección a Varsovia, tramo de la A4 de Katowice a Cracovia), conforme a la Disposición de Consejo de Ministros de 14 abril de 1995 sobre autopistas de pago[58].

Entre 2001-2015 las inversiones financieras imprescindibles para cumplir con los requisitos del programa se estiman en un total de 150 mil millones zlotys PLN (37,5 mil millones de euros). Las fuentes de financiación que se refieren a los fondos públicos (presupuestarios y extra-presupuestarios) han sido estimadas al nivel máximo admisible conforme a la ley polaca. Entre las fuentes externas destacan los 77 mil millones de PLN (19,25 mil millones de euros) de los fondos no reembolsables de la UE (de los Fondos de Cohesión y Estructurales) más los 2 mil millones de PLN (500 millones de euros) del Fondo ISPA otorgados antes de la adhesión, los créditos de las Instituciones Financieras Internacionales (Banco Europeo de Inversiones, Banco Mundial, Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo) ya conseguidos así como los estimados en 7,2 mil millones PLN (1,8 mil millones de euros). Los fondos de fuentes privadas se estiman en 23 mil millones de PLN.

58 Dz.U. No. 43, pos. 222.

La siguiente tabla refleja el reparto entre distintas fuentes de financiación entre los años 2001-2015:



Fuente: Basado sobre los datos financieros publicados en www.psm.pl

2.5 Perspectivas para el futuro tras la adhesión de Polonia a la Unión Europea

Periodo transitorio relativo a la Directiva Europea 96/53

Polonia ha conseguido, en cuanto a la infraestructura viaria, el periodo transitorio más largo de entre todos los países candidatos: hasta el 31 de diciembre de 2010.

La Directiva de la UE (96/53/EC) delimita el estándar básico en cuanto a la presión máxima admisible a 11,5 toneladas/eje. No obstante, debido a la duplicación del tráfico en la última década, la red viaria de Polonia difícilmente aguanta la presión 10 toneladas/eje. Durante el periodo transitorio los camiones con la presión máxima de 11.5 toneladas/eje serán admitidos en los tramos establecidos de la red viaria polaca de una gran importancia en transporte internacional. No obstante, se establecerá el requerimiento de una autorización administrativa para su paso sobre los tramos de carreteras no adaptados para aguantar dicha presión. Las autorizaciones serán otorgadas automáticamente a todos los que las soliciten tras haber efectuado un pago adicional, que será fijado en función de la superación de la presión y del largo admisible del camión sobre los tramos de carreteras en cuestión. Por el contrario, el recorrido de camiones con la presión de 11.5 toneladas/eje sobre los trayectos adaptados a los requisitos de la Directiva 96/53/EC no estará sometido a ningún pago adicional.

Se ha fijado detalladamente una red de carreteras que incluye los corredores de tráfico básicos en los ejes comunicativos Este-Oeste, Norte-Sur, accesibles para el transporte desde el momento de la adhesión. Dicha red engloba 4300 km (de los 18 mil km de carreteras nacionales). Paralelamente, en esta red, que constituirá en el futuro una ampliación del

sistema viario transeuropeo, se concentrarán inversiones infraestructurales con apoyo financiero de la UE. Los camiones con una presión mayor a 10 toneladas/eje podrán acceder a la red viaria polaca que no aguante una presión mayor bajo un pago adicional, que será aplicable tanto a los transportistas extranjeros como polacos (se estima que los gravámenes establecidos no afectarán fuertemente a los transportistas polacos, que en general no disponen de una flota de este tonelaje).

Dicha solución negociada con la UE, en cuanto a la accesibilidad de los tramos todavía no adaptados a la presión mayor a 11.5 toneladas para los camiones de mayor peso, permite a Polonia someterlos a dicho pago adicional hasta finales de 2008. A partir de 2009 no se cobrarán dichos pagos adicionales, sin embargo, en los dos años siguientes seguirán siendo válidas ciertas limitaciones en cuanto al paso de camiones con presión mayor a 10 toneladas/eje sobre la red de las carreteras fijadas. Hasta 2015 las carreteras nacionales que constituirán parte de la red de transporte europea habrán sido abiertas sin límites a los camiones de los estándares europeos.

El periodo transitorio será utilizado para el desarrollo del programa de modernización y construcción de la red viaria en Polonia, apoyado en gran parte en los recursos financieros europeos de los Fondos de Cohesión y de los Fondos Estructurales.

PARTE III

MARCO LEGAL. DERECHO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN POLONIA

3.1 Recopilación de la normativa de transporte en Polonia

3.1.1 Derecho Internacional

Polonia ha firmado numerosos convenios internacionales relativos al transporte por carretera. Entre ellos destacan:

1. Convenios de Viena:

– Convenio relativo a la circulación vial, hecho en Viena el 8 de noviembre de 1968[59]
– Convenio sobre signos y señales de trafico, hecho en Viena el 8 de noviembre de 1968[60]

Dichos convenios no se referían directamente a las empresas de transporte internacional. Sin embargo, el objetivo principal de los Convenios de Viena fue la unificación de las reglas básicas de circulación viaria incluidas en las regulaciones nacionales con el objeto de facilitar el tráfico internacional y asegurar una cierta coherencia en la señalización viaria. Las decisiones de los Convenios de Viena tienen por lo tanto una relevancia indudable para el transporte internacional. Una de las conclusiones principales de los Convenios fue la validación de los siguientes documentos nacionales: documentos de registro de vehículos y licencias de conducir (nacional o internacional).

2. Convenio CMR

Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956. Polonia lo ratificó en 1962[61]. España se adhirió por instrumento de 12 de septiembre de 1973[62].

3. Convenio ADR

Convenio Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera de 30 de septiembre de 1957. Polonia lo ratificó en 1975[63].

4. Convenio ATP

Convenio sobre transporte de mercancías perecederas y sobre los vehículos utilizados en estos transportes, hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970[64].

---

59 Dz.U. No. 5 (anexo), pos. 40 y 44 de 24 de febrero de 1988.
60 Dz.U. No. 5 (anexo), pos. 42, 46,48 de 24 de febrero de 1988.
61 Dz.U. No. 49, pos. 238 de 1962.
62 BOE núm. 109, de 07/05/1974; corrección de errores en BOE 15/06/1999.
63 Dz.U. No. 35, pos. 189 de 1975, Dz.U. No. 30, pos. 287 de 1999 texto unificado) BOE núm. 33, de 07/02/2003.
64 Dz.U. No. 49, pos. 254 de 1984 (en España BOE de 22/11/70).

5. Convenio AETR

Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETR), hecho en Ginebra de 1 de julio de 1970. Polonia lo firmó en marzo 1973, ratificó en 1992[65]. Vigente en la UE conforme al Reglamento CEE Nº 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera[66].

6. Convenio TIR

Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1975[67]. España se adhirió en 1983[68].

7. Convenio ATA

Convenio Aduanero relativo a la admisión temporal de mercancías al amparo de los cuadernos ATA, hecho en Bruselas el 6 de diciembre de 1961[69]. España se adhirió el 6 de abril 1964. Vigente en la UE conforme al Reglamento (CEE) nº 1751/84 de la Comisión, de 13 de junio de 1984, por el que se establecen ciertas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) Nº 3599/82 del Consejo relativo al régimen de importación temporal, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) Nº 3693/92.

8. Convenio INTERBUS

Convenio sobre el transporte discrecional internacional de los viajeros en autocar y autobús, firmado, a 30 de junio de 2001, por la Comunidad Europea y los trece países siguientes: Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, la República Checa, Hungría, Letonia, Lituania, Moldavia, Polonia, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia y Turquía. Polonia lo ratificó por instrumento el 13 de noviembre de 2002[70].

3.1.2 Acta de Adhesión a la UE

El Tratado de Adhesión fue firmado el día 16 de abril de 2003. A partir del 1 de mayo de 2004, el día de su entrada en vigor, los diez nue-

---

65 Dz.U. No. 94, pos. 1087 de 1999.
66 DO L 370, de 31/12/85.
67 Dz.U. No. 17, pos. 76 de 1984.
68 BOE núm. 34, de 09/02/1983 y BOE núm. 135, de 06/06/2003.
69 Dz. U. No. 30, pos. 242 de 7 de noviembre de 1969.
70 Dz.U. 2003 Nr 99 poz. 999.

vos Estados miembros se adhirieron a los Tratados Constitutivos Europeos, a las Actas de las Instituciones de Comunidades Europeas y del Banco Central Europeo hechos antes del día de la adhesión, conforme a su artículo 2. A partir de este día los logros jurídicos de Schengen están vigentes para los nuevos miembros de la Unión Europea.

Conforme al Articulo 6 del Acta de Adhesión, los acuerdos o convenios concluidos con los países terceros o instituciones internacionales por la Unión Europea estarán en vigor para los nuevos Estados miembros. Polonia por su parte ha firmado numerosos convenios bilaterales, entre otros, los relativos al transporte por carretera, que después de su adhesión pueden tener que habrán de ser adaptados a las normativas europeas o incluso derogados en caso de falta de conformidad con la normativa europea. Los nuevos países miembros anularán todos los acuerdos sobre libre comercio, entre otros el de CEFTA (Central European Free Trade Area).

En materia de transporte, en la parte relativa a sus distintas modalidades, el Acta de Adhesión dispone:

1. En materia de transporte aéreo: Polonia se obligó a liberalizar el acceso a los trayectos aéreos antes del día de la adhesión conforme al Reglamento (CEE) Nº. 2408/92 del Consejo Europeo[71], de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias y a la regulación relativa al establecimiento de compañías aéreas conforme al Reglamento (CEE) Nº. 2407/92 del Consejo[72], de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas. Un paso muy relevante en la adaptación jurídica e institucional a los requisitos comunitarios en esta materia fue la entrada en vigor de la Ley aérea de 3 de julio de 2002[73].

2. Transporte ferroviario: Polonia ha conseguido un periodo transitorio hasta el día 31 de diciembre de 2006 en cuanto a la Directiva 91/440/CE del Consejo relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios[74], modificada por la Directiva 2001/12/CE[75].

Dicha Directiva persigue el objetivo de garantizar la transparencia en la utilización de los fondos en este sector, a través de la separación de las cuentas de pérdidas y ganancias relativas a la explotación de servicios de transporte de las relativas a la administración de la infraestructura ferroviaria. Tiene por objeto también asignar a entidades independientes funciones gestoras de modo que se garantice un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura. Define además la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías, que engloba todas las líneas de transporte apropiadas así como el acceso a los principales puertos y terminales.

---

71 DOCE L 240 de 24.8.1992.
72 DOCE L 240 de 24.8.1992.
73 Dz.U. 2002 Nr 130 poz. 1112.
74 COM (1995) 337 – 2.
75 Diario Oficial n° L 75 de 15/03/2001 p. 1– 25.

El periodo transitorio establecido radica en la complejidad de la liberalización del sector prácticamente monopolizado desde hace años por la Compañía Ferroviaria de Polonia (Polskie Koleje Pañstwowe- PKP S.A.) y en el estado insatisfactorio de las infraestructuras ferroviarias polacas. Sin embargo, conforme a las decisiones transitorias PKP S.A, particularmente PKP CARGO SA, debe cooperar sin ninguna discriminación con las compañías ferroviarias o sus asociaciones en cuanto al transporte internacional por ferrocarril en servicio a la exportación e importación de bienes o en transito. Los derechos de acceso a las vías deben ser concedidos sin limitaciones. Polonia se ha obligado a facilitar cada año por lo menos el 20% de capacidad operativa total de la Red de Transporte Ferroviario de Mercancías dentro del territorio polaco a compañías ferroviarias distintas de PKP SA.

3. Transporte por carretera: En cuanto a esta modalidad Polonia ha conseguido dos periodos transitorios, uno relativo a la accesibilidad de las infraestructuras viarias y otro relacionado con el transporte de cabotaje.

– La Directiva de la UE (96/53/EC) delimita el estándar básico en cuanto a la presión máxima admisible a 11,5 toneladas/eje. Debido a la duplicación del tráfico en la última década, la red viaria de Polonia difícilmente aguanta la presión 10 toneladas/eje. Durante el periodo transitorio, con el fin de asegurar un buen funcionamiento del sector de transporte, especialmente internacional, se ha establecido previamente los tramos de la red viaria polaca que cumplen con los estándares comunitarios, en los que se admite el paso de los camiones con la presión máxima de 11.5 toneladas/eje. Por otra parte, se ha establecido el requisito de una autorización administrativa para su paso sobre los tramos de carreteras no adaptados para aguantar dicha presión. Las autorizaciones serán otorgadas automáticamente a todos los que las soliciten tras haber efectuado un pago adicional, que será fijado en función de la superación de la presión y del largo admisible del camión sobre los tramos de carreteras en cuestión. Por el contrario, el recorrido de camiones con la presión de 11.5 toneladas/eje sobre los trayectos adaptados a los requisitos de la Directiva 96/53/EC no estará sometido a ningún pago adicional.

Dicha solución en cuanto a la accesibilidad de los tramos todavía no adaptados a la presión mayor a 11.5 toneladas para los camiones de mayor peso, permite a Polonia someterlos a dicho pago adicional hasta finales de 2008. A partir de 2009 no se cobrarán dichos pagos adicionales, sin embargo, en los dos años siguientes seguirán siendo válidas ciertas limitaciones en cuanto al paso de camiones con presión mayor a 10 toneladas/eje sobre la red de las carreteras fijadas. En 2015 las carreteras nacionales que constituirán parte de la red de transporte europea habrán quedado abiertas sin límites a los camiones de los estándares europeos.

– El segundo periodo transitorio se refiere al Reglamento (CEE) nº 3118/93 del Consejo Europeo[76], de 25 de octubre de 1993, por el que se

76 Diario Oficial nº L 279 de 12/11/1993, p. 1.

aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un estado miembro, modificado por el Reglamento (CE) N° 484/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 1 de marzo de 2002[77] con objeto de establecer un certificado de conductor. Dichos Reglamentos regulan las condiciones de efectuación de transporte nacional por transportistas no residentes en un estado miembro, denominado como el transporte de cabotaje.

Conforme a las disposiciones finales de las negociaciones de adhesión, el mercado del transporte nacional por carretera para transportistas no residentes, en los 25 países miembros de la Unión Europea estará cerrado durante tres años a partir del día de la incorporación de Polonia en la UE, es decir hasta mayo de 2007. Dicha prohibición se aplica, bajo el principio de reciprocidad, tanto a los transportistas polacos como a los transportistas de otros Estados de la UE, lo que implica que ni los transportistas polacos podrán realizar transporte nacional dentro del territorio Español, ni los españoles pueden prestar servicios de transporte nacional en Polonia.

La Comisión Europea ha previsto la posibilidad de la prorroga de este periodo transitorio por 2 años adicionales (por lo que en las publicaciones comunitarias relativas a la duración dicho periodo transitorio se ilustra de la siguiente forma: 3+2). Sin embargo, se prevé la posibilidad de una paulatina voluntaria liberalización del acceso al mercado del transporte de cabotaje por parte de los países miembros a través de los acuerdos bilaterales y concesión de los contingentes de autorizaciones.

Se prevé que tras los tres años del periodo transitorio la mayoría de los países miembros optará por no hacer uso de los dos años adicionales y liberalizarán su mercado nacional de transporte por carretera para los nuevos Estados miembros. Las presumibles excepciones son Alemania y Austria.

3.1.3 Convenios bilaterales

Polonia, no siendo todavía un Estado miembro de la Unión Europea, había firmado 41 convenios bilaterales[78] relativos al transporte internacional por carretera. Aunque la mayoría de estos fueron firmados en los años 60-70, siguen en vigor. La Ley de 2 de agosto de 1997 relativa a las condiciones de realización de transporte internacional por carretera[79] obligaba a los transportistas a respetar las condiciones establecidas en dichos convenios bilaterales, contemplándose la retirada de la autorización para ejercer la profesión de transportista como sanción en caso de incumplimiento.

---

77 Diario Oficial nº L 76 de 19/3/2002, p. 1.

78 Con: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bielorrusia, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hungría, Irak, Irán, Italia, Jordania, Kazajstán, Lituania, Luxemburgo, Letonia, Marruecos, Moldavia, Noruega, Portugal, Rusia, Rumania, Siria, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania, Yugoslavia.

79 Dz.U. No. 106, pos. 667.

Existen ciertas controversias y divergencias de carácter jurídico en cuanto a su aplicación. La Constitución de Polonia[80] hace constar que las fuentes jurídicas en Polonia son: la misma Constitución, las leyes y los convenios internacionales que han sido ratificados. Los convenios bilaterales nunca han sido ratificados sino notificados, lo que puede desbaratar su vigor jurídico a la hora de establecer obligaciones y derechos de los ciudadanos.

En la práctica, la gran mayoría de los convenios siguen en vigor gracias a la complejidad con la que regulan las condiciones del transporte internacional. Los convenios firmados con los 15 antiguos Estados miembros, tras la adhesión de Polonia a la UE y la incorporación del acervo comunitario en materia de transporte perderán su importancia. Supuestamente, entre otros, será el caso del Convenio bilateral sobre transporte internacional por carretera suscrito entre Polonia y España en 1978[81].

A pesar de la existencia de una convención relativa a la libertad de transito dentro de la Unión Europea, en algunos casos es necesario negociar unos convenios adicionales o establecer una regulación suplementaria en cuanto al tránsito de vehículos pesados y autobuses. Es el caso de Austria.

Con Austria Polonia firmó tres convenios en materia de transporte por carretera: dos relativos al transporte por carretera de personas y uno relativo al transporte internacional de bienes de 19 de agosto de 1993. Además, ya al nivel de regulación comunitaria, en cuanto al transporte de mercancías por carretera por el territorio de Austria se aplica el Reglamento (CE) Nº 863/2004 del Consejo de 29 de abril de 2004 por el que se adapta el Reglamento (CE) N° 2327/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector del transporte, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia[82], en el que se establece, según una clave prevista, un reparto de sistema provisional de puntos aplicable a los camiones, procedentes de 10 nuevos Estados miembros, que transiten por Austria en 2004[83].

Conforme a un acuerdo polaco-alemán a partir del 1 de enero de 2004 todos los empresarios polacos que posean una licencia comunitaria para el ejercicio de transporte por carretera, están exentos de la previa obligación de autorización para el transito por el territorio de Alemania, en todos tipos de vehículos no dependiendo ya de su categoría ecológica.

---

80 Dz.U. No. 78, pos. 483 de 1997.

81 BOE, 19.10.1978.

82 Diario Oficial Nº L 161 de 30.4.2004, Corrección de errores Diario Oficial Nº L 206 de 9.6.2004.

83 Conforme al protocolo n° 9 del Acta de Adhesión de Austria a la UE (DOCE C241 del 29 de agosto de 1994), el tráfico de tránsito a través de Austria de camiones de un peso superior a 7,5 toneladas se rige por un sistema de eco puntos que expiraba el 31 de diciembre de 2003. La Comisión Europea ha decidido proponer una prórroga del sistema de ecopuntos por un periodo de un año. (Del 1 de enero de 2004 al 31 de diciembre de 2004)

En cuanto a los acuerdos firmados con los países terceros, no pertenecientes a la Unión Europea, como regla general, seguirán en vigor.

Con Suiza Polonia firmó un acuerdo bilateral para facilitar el transporte internacional de mercancías el 12 de abril de 2002[84], además del antiguo convenio sobre transporte internacional por carretera de 1975. Asimismo, en cuanto al transporte de mercancías por el territorio de Suiza en vehículos pesados, se aplica el Reglamento (CE) Nº 862/2004 del Consejo de 29 de abril de 2004 por el que se adapta el Reglamento (CE) nº 2888/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, en el sector del transporte, con motivo de la adhesión de la República Checa, Estonia, Chipre, Letonia, Lituania, Hungría, Malta, Polonia, Eslovenia y Eslovaquia[85], en el que la Comisión atribuye entre los antiguos Estados miembros los 300.000 permisos para vehículos pesados de conformidad con la clave establecida en dicho Reglamento. Adicionalmente, para el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2004, reparte entre los nuevos Estados miembros 10.000 autorizaciones, de las que para Polonia corresponden 2.109.

Se continuará estableciendo los contingentes de autorizaciones reciprocas en transporte internacional entre Polonia y países terceros. No obstante, tras la incorporación de Polonia a la UE, algunos de los acuerdos habrán de ser modificados para ajustarse a las normas de la Unión Europea. No podrán seguir en vigor los convenios que puedan, tras su aplicación, trastornar el funcionamiento del mercado único europeo. Entre los convenios bilaterales de mayor importancia en el transporte internacional destacan:

- Acuerdo bilateral entre Rusia y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 30 de agosto de 1996.
- Acuerdo bilateral entre Bielorrusia y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 20 de mayo de 1992.
- Acuerdo bilateral entre Estonia y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 9 de septiembre de 1992.
- Acuerdo bilateral entre Kazajstán y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 23 de mayo de 1997.
- Acuerdo bilateral entre Lituania y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 18 de marzo de 1992.
- Acuerdo bilateral entre Letonia y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 1 de julio de 1997.
- Acuerdo bilateral entre Ucrania y Polonia sobre el transporte internacional por carretera de 18 de mayo de 1992.

Dichos acuerdos, generalmente, regulan las siguientes cuestiones:

- Transporte de pasajeros por carretera, regular e irregular,
- Transporte de mercancías,

84 Dz.U. 2003 No. 15, poz. 214.
85 Diario Oficial Nº L 161 de 30.4.2004, Corrección de errores Diario Oficial Nº L 206 de 9.6.2004.

– Autorizaciones para el paso de vehículos,
– Exención de las autorizaciones,
– Contingentes de autorizaciones (fijados anualmente).

3.1.4 Derecho Privado

La siguiente tabla incluye las principales leyes que configuran el marco legal y los puntos de referencia fundamentales para el transporte por carretera en Polonia:

Ley	Publicada en Boletín Oficial
Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001	Dz. U. Nr 125, poz. 1371 Dz.U. 2003 nr 149 poz. 1452 (modificación de 23 de julio de 2003) Dz.U. 2003 nr 211 poz. 2050 (modificación de 14 de noviembre de 2003)
Ley sobre Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas de 28 de octubre de 2002	Dz.U. 2002 nr 199 poz. 1671
Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores de 16 de abril de 2004	Dz.U. Nr 92, poz. 879 de 2004
Ley sobre Transporte de 15 de noviembre de 1984	Dz.U. 1984 Nr 53 poz. 272 Dz.U. 2000 nr 50 poz. 601 texto unificado
Ley sobre Tráfico por Carreteras de 20 de junio de 1997.	Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 Dz.U. 2002 nr 183 poz. 1524 (modificación de 13 de septiembre de 2002) Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 texto unificado
Ley sobre Autopistas de Peaje	Dz.U. 1994 nr 127 poz. 627 Dz.U. 2000 nr 86 poz. 958 Dz.U. 2003 nr 217 poz. 2124
Ley sobre Medidas (sistemas métricos) de 11 de mayo de 2001	Dz.U. 2001 nr 63 poz. 636 Dz.U. 2002 nr 155 poz. 1286
Disposición de 13 de diciembre de 2002 de Ministro de Economía sobre los Requisitos Metrológicos relativos a los Tacógrafos	Dz.U. 2002 nr 230 poz. 1929 Dz.U. 2003 nr 8 poz. 96 2003.01.24) (modificación de 17 de enero de 2003
Disposición de 3 de julio de 2002 del Ministro de Infraestructuras relativa a las Multas Previstas en Transporte por Carretera	Dz.U. de 2002 No. 115, pos. 999 Dz.U. de 2002 No. 236, pos. 1985 Dz.U. de 2003 No. 89, pos. 834
Disposición de 16 de mayo de 2002 del Ministro de Infraestructura sobre las condiciones y el modo de realización de Control de Documentos relativos al Transporte por Carretera, profesional y por cuenta propia, y sobre los documentos utilizados por los autorizados a efectuar dichos controles	Dz.U. 2002 nr 120 poz. 1025 Dz.U. 2002 nr 205 poz. 1735 (modificación de 27 de noviembre de 2002)

Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001

La Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001 fue el paso más importante en la incorporación del acervo comunitario en esta materia y creó una nueva base en su regulación jurídica en Polonia. Entró en vigor el 1 de enero de 2002. Es una compleja regulación relativa al acceso al mercado del transporte por carretera de mercancías y de pasaje-

ros y, particularmente, al acceso a la profesión de transportista en transporte nacional e internacional. La Ley regula, además del transporte profesional, las cuestiones relativas al transporte por cuenta propia, de carácter nacional e internacional. Su relevancia en la regulación del mercado de transporte por carretera se puede comparar a la de la Ley de 16/1987 de 30 de julio Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) en España.

Dicha Ley regula de forma detallada las condiciones de realización del transporte profesional por carretera, tanto nacional como internacional, destacando entre otros: la obligatoriedad de obtener la licencia y de cumplir con los requisitos cualificativos, de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica. Regula también el sistema de control, definiendo los principios de funcionamiento de la Inspección de Transporte por Carretera.

- La Ley sobre Transporte por Carretera integra en gran medida la normativa de la Unión Europea relativa a este sector. Incorpora al Derecho Polaco, parcial o totalmente, disposiciones de las siguientes normas europeas:

- Reglamento (CEE) N° 4060/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativo a la supresión de los controles fronterizos entre los Estados miembros en el ámbito de los transportes por carretera y por vías navegables[86]. Modificado por el Reglamento (CEE) N° 3356/91 del Consejo de 7 de noviembre de 1991[87].

- Reglamento CEE Nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses[88]

- Directiva 76/914/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1976, relativa al nivel mínimo de formación de determinados conductores de vehículos de transporte por carretera[89].

- Directiva 98/76/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1998, por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viaje ros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales[90].

86 Diario Oficial Nº L 390 de 30.12.1989.
87 Diario Oficial Nº L 318 de 20.11.1991.
88 Diario Oficial Nº L 074 de 20/03/1992, p.1.
89 Diario Oficial N° L 357 de 29/12/1976 p. 36 –39.
90 Diario Oficial N° L 125 de 19/05/1999 p. 40.

- La Directiva 99/62/CE, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, cuyo objetivo consiste en eliminar las distorsiones de la competencia, prevé un impuesto sobre los vehículos de motor, con tipos máximos y mínimos que permiten una diferenciación a favor de los vehículos menos contaminantes, los peajes y los derechos percibidos por la utilización de autopistas, carreteras de varios carriles, puentes, túneles y puertos de montaña

- Reglamento (CEE) N° 3912/92 del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, relativo a los controles que ejerce la Comunidad en el ámbito de los transportes por carretera y vía navegable, efectua dos por medios de transporte matriculados o admitidos a la circulación en un país tercero[91].

- Directiva 92/106/CE, de 7 de diciembre de 1992, sobre el establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros[92].

- Directiva del Consejo, de 23 de noviembre de 1988, sobre procedimientos uniformes para la aplicación del Reglamento (CEE) no 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y del Reglamento (CEE) no 3821/85, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (88/599/CEE)[93].

- Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales[94], modificada por la Directiva 98/76/CE del Consejo, de 1 de octubre de 1998[95].

- Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad[96].

En los últimos años, se han elaborado, entre otras, las siguientes disposiciones que desarrollan la Ley sobre Transporte por Carretera:

– Disposición de 14 de diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras, relativa a la fijación de los pagos por los trami-

91 Diario Oficial Nº L 395 de 31.12.1992.
92 Diario Oficial Nº L 368 de 17.12.1992.
93 Diario Oficial Nº L 325 de 29.11.1988, p. 5.
94 Diario Oficial Nº L 124 de 23.5.1996.
95 Diario Oficial Nº L 277, de 1.10.99.
96 Diario Oficial Nº L 203 de 10.8.2000.

tes administrativos relacionados con el otorgamiento de autorizaciones para la realización de transporte de pasajeros y mercancías por carretera así como con el otorgamiento de certificados de competencias profesionales[97].

– Disposición de 29 de noviembre de 2001 del Ministro de Infraestructura, relativa al modelo de licencia para el transporte de carretera y al extracto de la licencia[98].

– Disposición de 14 de diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras, sobre la realización de pagos por el paso por carreteras nacionales por parte de los transportistas[99].

– Disposición de 15 de abril de 2004 del Ministro de Infraestructuras relativa a los cursos para conductores que realizan transporte por carretera[100].

– Disposición de 8 de octubre de 2003 del Ministro de Infraestructuras, relativa al certificado de capacitación profesional en el transporte por carretera[101].

– Disposición de 25 de enero de 2002 del Ministro de Infraestructuras, relativa a los pagos por controles técnicos de vehículos[102].

Ley sobre Transporte de 15 de noviembre de 1984[103]

La Ley sobre Transporte de 15 de noviembre de 1984 regula el transporte de personas y de mercancías, en el caso de existir un contrato de transporte y una remuneración por este servicio, llevado a cabo por unos transportistas autorizados, excepto el transporte aéreo y marítimo. Sus disposiciones se aplican también a los servicios de transporte no remunerados, así como al transporte internacional, salvo que un convenio internacional prevea lo contrario (art.1). La Ley define los principales derechos y obligaciones para el transportista a la hora de prestar sus servicios en el transporte de pasajeros o de mercancías.

El transportista, definido como toda persona física o jurídica, titular de una empresa concebida para realización de transporte, está obligado a hacer público el marco de sus actividades, direcciones de puntos de despacho, itinerarios, horarios, tarifas y forma de concluir el contrato (art.2 y art.11). El transporte puede ser efectuado por más de un porteador de una

97 Dz.U. 01.150.1685.
98 Dz.U. Nr 145, poz.1630.
99 Dz.U. Nr. 125, poz. 1371.
100 Dz.U. 2004 nr 122 poz. 1269.
101 Dz.U. 2003 nr 176 poz. 1720.
102 Dz.U. 2002 nr 10 poz. 98.
103Dz.U. 1984 Nº 53 poz. 272.

o más modalidades de transporte conforme a un solo contrato y una carta de porte, lo que implica la responsabilidad solidaria de los porteadores (art.6). El transportista puede publicar sus propias condiciones generales de la prestación de servicios.

La Ley enumera a continuación las causas de exoneración por las que un transportista no quedaría sujeto a la obligación de realizar un transporte (art.7): en el caso de que las circunstancias externas, imprevisibles, imposibiliten la realización de transporte (la fuerza mayor); en el caso de que el cliente no se haya ajustado a las regulaciones y condiciones de transporte (culpa del usuario); si por las características del objeto que iba a ser transportado no hay posibilidad de efectuarlo con medios disponibles (vicio propio de la mercancía).

La Ley sobre Transporte de 15 de noviembre de 1984 regula de forma muy general las siguientes cuestiones:

1. Transporte de pasajeros y de equipajes (arts. 14 – 34)

Dichas disposiciones obligan al transportista a garantizar a los pasajeros unas apropiadas condiciones relativas a la seguridad, higiene y comodidad durante prestación de los servicios de transporte. Enumeran además las principales obligaciones de los pasajeros: la adquisición de billete como la forma más común de conclusión de contrato de transporte, el derecho de renunciar al contrato, las condiciones financieras de la renuncia, etc. A continuación, la ley regula las condiciones generales de transporte de equipaje de los pasajeros (bienes admitidos y no admitidos para ser transportados, derecho de inspección de equipaje en ciertos "casos justificados", etc.) y del sistema de control de billetes y de documentos de porte de equipajes.

2. Transporte de mercancías (de envíos) (arts. 35 –.56)

El art. 35 define un envío como un conjunto de mercancías que se entrega al transportista de una vez conforme a una sola carta de porte. A continuación, el siguiente artículo enumera las mercancías no admitidas al transporte.

Los artículos 38 a 41 definen las principales obligaciones del remitente: informar de forma suficiente sobre el tipo de envío y las condiciones apropiadas para la correcta realización del transporte, sobre los datos identificativos del destinatario para que el transportista pueda entregar el envío y sobre otras indicaciones imprescindibles para la adecuada prestación del servicio de transporte; entregar las mercancías en un estado apropiado, en el embalaje requerido para el tipo de mercancías en cuestión. El art. 52 faculta al remitente a renunciar al contrato o a introducir modificaciones en el contrato relativos, por ejemplo, a la entrega en otro destino o a otro destinatario.

A continuación, se definen los principales derechos del transportista, entre otros: el de renunciar a realizar el transporte de los bienes entregados con un embalaje inadecuado o en un estado defectuoso, a examinar el estado real de envío y su conformidad con los datos facilitados por el remitente (en caso de falta de dicha conformidad, los costes del control corren a cargo del remitente); incluir los resultados de control en la carta de porte; decidir la ruta de transporte, teniendo en cuenta, si fuera posible, las indicaciones del remitente.

Entre las principales obligaciones del transportista, el art. 49 enumera la entrega del envío en el plazo estipulado en el contrato de transporte, previendo ciertos casos en los que el transportista no quedaría sujeto a la obligación de responder por el retraso; en contrato, siempre y cuando no fuera su culpa y el retraso fuera causado por:

- El control de envío que indique la disconformidad con los datos facilitados por el remitente,
- Cambios en el contrato de transporte que imposibiliten la realización del transporte en los plazos anteriormente indicados,
- Obstáculos en el transporte o a la hora de la entrega de mercancías,
- La necesidad de transbordar las mercancías o por la necesidad de corregir o asegurar la carga y estiba,
- La necesidad de efectuar otras "actividades extraordinarias" relativas al objeto del transporte.

El transportista está obligado a informar inmediatamente al destinatario sobre la llegada de las mercancías, a no ser que la entrega se efectúe en la sede del destinatario o que el destinatario haya renunciado por escrito a dicho aviso.

En el momento de la recepción y de la aceptación de las mercancías, el destinatario se obliga al pago por las obligaciones derivadas del transporte realizado (art. 51).

El transportista está obligado a obedecer las indicaciones del remitente o del destinatario en cuanto a los cambios del contrato concluido, a no ser que: dicha orden fuera irrealizable en la práctica, su realización llevara a distorsionar el funcionamiento de la empresa o su realización infringiera la ley (art. 54).

3. Aseguramiento de pago (prenda, fianza).

El art. 57 dispone que el transportista tiene un derecho de prenda sobre los bienes transportados para asegurar sus derechos relativos a la realización del contrato de transporte, con la excepción de los envíos realizados por los órganos de la administración pública, de justicia o por diligencias judiciales. El derecho de prenda es ejecutable mientras el envío esté en poder del transportista o de una persona que disponga del mismo en su nombre.

4. Liquidación de envíos (venta, destrucción, enajenación).

El art. 58 dispone que el transportista tiene derecho a liquidar las mercancías transportadas mediante su venta, destrucción o enajenación, sin ninguna contraprestación, en favor de otras organizaciones o instituciones, en caso de que:

– No exista posibilidad viable de eliminar los obstáculos acontecidos durante el transporte o a la hora de entrega del envío.

– En caso de pérdida de carta de porte e imposibilidad de identificación de la persona autorizada a disponer de las mercancías.

El transportista puede liquidar ciertos bienes (animales, mercancías peligrosas o fácilmente perecederas) inmediatamente concluido el plazo de su entrega. En otros casos, los puede liquidar después de 30 días contados a partir del plazo de la entrega establecido, pero no antes de pasar 10 días del aviso sobre su prevista liquidación a la persona autorizada a disponer del envío.

5. Responsabilidad del transportista por incumplimiento o cumplimiento parcial del contrato de transporte de pasajeros.

Los artículos 62 – 64 prevén la responsabilidad del transportista por los daños que hayan sufrido los pasajeros debido a la salida del medio de transporte antes de la hora estipulada, por la llegada con retraso o por la cancelación del viaje regular según los itinerarios planeados, siempre que el daño haya sido debido a un incumplimiento o una negligencia grave por parte del transportista. El transportista responde por los daños sufridos en los equipajes de los pasajeros, si el daño se produjera por culpa del mismo, siempre que el pasajero los haya colocado en los sitios indicados para ello. La cuantía de la indemnización no puede exceder el valor de los objetos dañados.

6. Responsabilidad del transportista por incumplimiento o cumplimiento parcial del contrato de transporte de mercancías/paquetería.

Los artículos 65 – 70 prevén la responsabilidad del transportista por pérdidas o daños de las mercancías transportadas desde el momento de su recepción para la realización del transporte hasta su entrega, así como por los retrasos en la entrega, a no ser que éstos se hayan producido por fuerza mayor, por culpa del usuario (remitente o destinatario) o por vicio propio de la mercancía. La carga de la prueba de que el retraso, el daño o la pérdida han tenido lugar por dichas razones recae sobre el transportista.

El transportista quedaría exento de la obligación de responder si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fuera debido a:

– La entrega al transportista por el remitente de unas mercancías no admitidas al transporte pero descritas de una forma inadecuada,

imprecisa o insuficiente, de modo que se de a entender que dicha mercancía sí está admitida al transporte; o de mercancías que al ser transportadas requirieran unas condiciones especiales que en este caso no fueron cumplidas por el remitente.

– Un embalaje deficiente.

– La vulnerabilidad extraordinaria de las mercancías transportadas por vicio propio de la mercancía o su naturaleza.

– La carga, descarga y estiba efectuada por el remitente o el destinatario.

En este caso, teniendo en cuenta las circunstancias en que se produjo el daño, la perdida o el retraso en cuestión, el transportista ha de probar que la razón de dicho acontecimiento ha podido ser una de las enumeradas previamente.

Si el daño se ha producido sólo parcialmente por culpa de las circunstancias de las que responde el transportista, su responsabilidad se limita al grado en el que dichas circunstancias han provocado el daño (concurrencia de culpas).

Conforme al artículo 71, el transportista asume la responsabilidad por la pérdida, falta de uso o inadecuada utilización de los documentos relativos al transporte, a no ser que no fuera su culpa.

El artículo 72 dispone que el remitente asume toda la responsabilidad y todos los gastos que pueda sufrir el transportista por: la imprecisión, insuficiencia, falsedad, falta de claridad de los datos incluidos en la carta de porte u otros documentos relativos al transporte; un embalaje deficiente, el estado defectuoso de las mercancías o la inadecuada carga o descarga. En caso de que la carga o descarga fuera realizada por el usuario (remitente o destinatario), por todos los daños producidos por dichas operaciones al patrimonio del transportista, responde el usuario (remitente o destinatario).

7. Reclamaciones e Indemnizaciones

Los artículos 74 –79 establecen detalladamente unos procedimientos concretos a seguir relativos a las reclamaciones. El primer paso es determinar el estado de la mercancía mediante una descripción detallada por parte del mismo transportista y el destinatario conjuntamente. En el supuesto de que el destinatario no pudiera hallarse presente, se requeriría la presencia de otra persona. En todo caso, siempre se puede acudir al examen de la mercancía por parte de peritos o expertos.

Si el daño o la pérdida se perciben antes de la entrega, el transportista está obligado a determinar inmediatamente el estado de la mercancía (en presencia del destinatario o de otra persona), así como las circunstancias en las que se ha producido dicho daño o pérdida. En caso de que fuera advertido después de efectuar la entrega, el transportista debe determinar el estado de la mercancía inmediatamente después del aviso del destinatario o remitente ("del autorizado") notificado no más tarde de 7 días desde la recepción de la misma (art. 74).

Si el transportista, el remitente o el destinatario se ven perjudicados y no consiguen satisfacer sus reclamaciones primero por vía administrativa, pueden acudir a la vía judicial con la demanda de sus derechos. El derecho a acudir a la vía judicial corresponde al perjudicado solamente tras haber agotado primero los procedimientos administrativos. Si el perjudicado fuera el transportista, se considera que una demanda de pago infructuosa le autoriza a acudir a la vía judicial con la demanda de sus derechos. A continuación, el art. 75 define más detalladamente como demanda de pago infructuosa cuando el deudor no ha realizado el pago debido antes de pasar 3 meses a partir del día de la entrega de la demanda de pago (solicitud) o de la reclamación.

Conforme al art. 76, la aceptación sin reservas de las mercancías por el destinatario origina la caducidad de reclamaciones por los daños o pérdidas, a no ser que:

1. El daño hubiera sido descrito antes de la recepción de la mercancía por el autorizado,

2. No se hubiera realizado dicha descripción por culpa del transportista,

3. El daño o la perdida hubiera sido resultado de un incumplimiento o una negligencia grave por parte del transportista,

4. El daño o la perdida haya sido percibido por el destinatario después de la entrega pero no mas tarde de 7 días después de la misma, siempre y cuando el destinatario pruebe que el daño o la pérdida se produjo entre el día de la puesta de la mercancía en poder del transportista y el día de su entrega.

A continuación, el art. 77 establece distintos puntos de partida (dies a quo) a partir de los cuales se cuenta el plazo de prescripción según el objeto de la reclamación. En caso de:

1. Pérdida total de la mercancía: a partir del día en el que el autorizado podía haber considerado las mercancías como perdidas,

2. Pérdida parcial, daño o retraso: a partir del día de la entrega de la mercancía,

3. Daños no visibles por fuera: a partir del día de la determinación del daño,

4. Pago: a partir del día en el que debía haber sido realizado; Devoluciones: a partir del día de la realización de pago,

5. Déficit o superávit en caso de la liquidación de mercancías: a par tir del día de la liquidación,

6. Otros acontecimientos jurídicos: a partir del día en el que la recla mación sea exigible.

Las reclamaciones por retraso, que no haya producido ni pérdida ni daño a la mercancía, prescriben después de 2 meses de la entrega de la misma.

El cómputo del plazo de prescripción se suspende a partir del día de la demanda de pago o de la presentación de la reclamación hasta el día de la contestación a las mismas y la devolución de los documentos adjuntos, sin embargo, el periodo de suspensión no puede exceder el plazo establecido para la resolución de la reclamación o la demanda de pago.

Las reclamaciones que correspondan a un transportista contra otros transportistas, subcontratados o con los que realiza el transporte conjuntamente, prescriben después de 6 meses contados a partir del día en el que el transportista arregló el daño producido por el otro o a partir del día en el que se interpuso una demanda contra el transportista. (art. 78).

Los artículos 80 – 87 incluyen criterios relativos a la fijación del valor de las mercancías a efectos de determinar la indemnización. Para fijarla, se establece una serie de pasos excluyentes a seguir respetando el orden indicado:

1. Conforme al precio indicado en una factura de proveedor o vende dor,

2. Conforme al valor correspondiente a una tarifa aplicada sobre la mercancía el día de su expedición,

3. Conforme al valor de una mercancía, del mismo tipo y de la misma calidad, en el mismo lugar y tiempo de la expedición.

La indemnización no puede ser superior a la cuantía fijada en relación a dichos valores de referencia. Al agotar estos pasos y no ser capaz de fijar la cuantía de la indemnización correspondiente, está se determina por los peritos. Aparte de la indemnización, el transportista está obligado a devolver el precio pagado por los servicios de transporte de las mercancías o su parte correspondiente, así como otros costes relacionados con el mismo. En caso de:

1. Pérdida total – está obligado a devolver dicha cuantía en su totalidad,

2. Pérdida parcial – la obligación de devolución se refiere solamente a una parte proporcional de la cuantía total,

3. Daño – el transportista está obligado a devolver la parte correspondiente al porcentaje de la disminución del valor de la mercancía por el daño ocurrido.

Si por la causa de retraso se produjera otro daño al destinatario/remitente, no en la misma mercancía, el transportista está obligado a pagar una indemnización no superior al doble del precio del transporte pactado previamente (art. 83).

La indemnización por falta de realización o realización inapropiada de las indicaciones del remitente o del destinatario ("del autorizado") en cuanto a los cambios del contrato concluido, no puede exceder en ningún caso el valor de la indemnización que le correspondería al autorizado por la pérdida total de las mercancías. (art. 84).

3.2 Requisitos administrativos de acceso a la profesión

3.2.1 Licencias

Otorgamiento de licencias

El acceso a la actividad del transporte es uno de los asuntos en los que la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001 introdujo cambios más llamativos, al sustituir el sistema de antiguas concesiones por un sistema de licencias comunitarias y al sujetar a los transportistas a la obligatoriedad de cumplir con unas condiciones cualitativas. Al igual que en España son: la capacitación profesional, la honorabilidad y la capacidad económica.

Otro cambio de indudable importancia económica para transportistas polacos, relacionado directamente con la incorporación de Polonia a la Unión Europea ha sido la desaparición del contingente o cupo de autorizaciones en el transporte internacional en los países comunitarios (cross border transport). La contingentación de autorizaciones sigue vigente en las relaciones bilaterales con los países terceros.

Las disposiciones de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001 son aplicables al transporte nacional e internacional por carretera, profesional y por cuenta propia. Se aplican a:

– Transportistas que realizan transporte nacional o internacional de mercancías en los camiones registrados en Polonia o en el

extranjero cuyo PMA sea superior a 3.5 toneladas (incluido remolque),

– Transportistas que realizan transporte nacional o internacional de pasajeros (excepto los que efectúen dicho transporte por cuenta propia en vehículos diseñados para llevar a bordo a no más de 9 personas).

Por consiguiente, como excepciones en cuanto a la sujeción a las disposiciones de dicha Ley, el art. 3 establece los siguientes supuestos:

– Transporte de mercancías en vehículos cuyo PMA sea inferior a 3.5 toneladas (incluido remolque). El límite en España es de hasta 2 toneladas de peso máximo autorizado, inclusive.

– Transporte de pasajeros en vehículos diseñados para llevar a bordo a no más de 9 personas.

– Servicios de transporte sanitario o de equipos de ambulancias; transporte relativo a los servicios postales; transporte de residuos.

– Al transporte realizado por las personas que no llevan a cabo actividad empresarial se aplica exclusivamente las disposiciones de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001 relativas al transporte por carretera por cuenta propia.

Conforme al art. 5 de dicha Ley para la realización de transportes de mercancías por carretera, sean públicos o privados, es necesaria la previa obtención de una licencia que habilite a la persona a llevarlos a cabo para su prestación. Realizar transporte sin autorización en una de las infracciones más graves en el ámbito de los transportes terrestres. La licencia, tras su previa solicitud por escrito y tras cumplir con los requisitos previstos, se otorga al transportista para un periodo de entre 2 a 50 años.

Solicitud de autorización

El órgano encargado de todos los procedimientos administrativos relacionados con el otorgamiento de licencias es la Oficina del Servicio al Transporte Internacional (Biuro Obslugi Transportu Miedzynarodowego, BOTM), directamente dependiente del Ministerio de Infraestructura en Polonia.

La solicitud de licencia tiene que incluir:

– Nombre, sede, domicilio y forma jurídica de la empresa;

– Número en el Registro Comercial,

– Clase, tipo y alcance geográfico de las actividades relativas al transporte por carretera llevadas a cabo,

- Número y tipo de vehículos en disposición del empresario que solicite la licencia.
- Tiempo de duración solicitado de la licencia,
- Número de identificación estadística REGON de la compañía,
- Número de Identificación Fiscal NIP,
- Copia del certificado de capacitación profesional del empresario,
- Certificado de no haber sido condenado por infringir el requisito de honorabilidad,
- Documentación que acredite el cumplimiento del requisito de capacidad económica para llevar a cabo las actividades de transporte por carretera,
- Declaración del cumplimiento de emplear conductores que reúnan los requisitos exigidos por la Ley sobre Tráfico por Carreteras de 20 de junio de 1997[104] y otras leyes correspondientes a esta materia,
- Listado de vehículos con los que se realice el transporte, con copias de las matrículas correspondientes. En el caso de no ser propietario de los mismos, los títulos que habiliten al empresario a disponer de ellos (por ejemplo, autorización de arrendamien to).

En general, se puede solicitar o bien una licencia para el ejercicio del transporte nacional o una licencia para el transporte internacional. La licencia para el transporte internacional habilita al transportista a realizar el transporte nacional, siempre que sea con los mismos vehículos estipulados en la autorización para el ejercicio del transporte internacional.

El empresario que tenga planeado comenzar la actividad de transporte por carretera puede solicitar una promesa de otorgamiento de la licencia conforme al art. 9 de la Ley sobre Transporte por Carretera.

Los costes de otorgamiento de licencias los establece la Disposición de 14 de diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras relativa a la fijación de los pagos por los trámites administrativos relacionados con el otorgamiento de autorizaciones para la realización de transporte de pasajeros y mercancías por carretera así como con el otorgamiento del certificados de competencias profesionales[105], presentados detalladamente en el Anexo II.

---

104 Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602.
105 Dz.U. 01.150.1685.

Generalmente, al igual que en España, el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización del transporte tiene carácter "reglado", por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos una autorización deberá otorgarse necesariamente[106]. No obstante, hay que tener en cuenta que en la situación de crisis en el mercado del transporte por carretera en Polonia, el Ministro de Infraestructura está autorizado a congelar el otorgamiento de licencias durante un periodo de 6 meses, con la posibilidad de prolongarlo una sola vez por otros 6 meses. El Reglamento (CEE) N° 3916/90 del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre las medidas que han de tomarse en caso de crisis en el mercado del transporte de mercancías por carretera[107], preveía la posibilidad de aplicar dichas medidas, cuyo objetivo sería restringir el acceso de nuevos transportistas al mercado, en su cláusula de salvaguardia.

Documentación de la autorización

En las licencias polacas, al igual que en tarjetas de transporte en España, hablando en términos de denominación habitual de la documentación de la autorización, se expresan los siguientes datos:

- Número de la autorización,
- Órgano que la ha concedido con la fecha de otorgamiento,
- Titular y su domicilio,
- Ámbito de actuación, tipo de servicio de transporte llevado a cabo,
- Periodo de duración de la licencia.

Dicha autorización habilita al titular para realizar el transporte con unos vehículos concretos. El anexo a la licencia incluye un listado de matrículas de vehículos al que está referida la misma. El órgano encargado de todos los procedimientos administrativos relacionados con el otorgamiento de licencias, está obligado a la vez a entregarle al transportista tantos extractos (duplicados) de la licencia como vehículos haya enumerado en la solicitud de la autorización[108]. Dicho extracto se debe llevar a bordo de cada vehículo.

El Ministro de Infraestructura puede otorgar a una sociedad anónima o de responsabilidad limitada una autorización, que se deriva de una licencia ya concedida a otra sociedad, para que pueda desarrollar la actividad del transporte por carretera, siempre y cuando la sociedad que tiene la licencia posea acciones o participaciones de la sociedad a la que se

106 Sánchez-Gamborino, F.J. / Gaitán Rebollo, J., Factbook. Transportes de Mercancías por Carretera, Thomson Aranzadi, 2003, p. 270.
107 Diario Oficial L 375 de 31.12.1990.
108 Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001, Dz. U. Nr 125, poz. 1371, art. 11, párrafo 3.

autoriza y las dos sociedades en cuestión hayan concluido un contrato de leasing o de arrendamiento de un vehículo estipulado en la licencia[109]. La sociedad no poseedora de la licencia estará obligada a documentar el cumplimiento de los requisitos de la capacitación profesional, la honorabilidad y la capacidad económica.

Variación de datos

Conforme al art. 14 de la Ley sobre Transporte por Carretera cualquier variación de los datos que constan en las licencias, el transportista los debe comunicar al órgano competente por escrito en un plazo no superior a 14 días desde que se produjeran dichas variaciones. Debe presentar también una solicitud de modificación de las especificaciones de la licencia.

Cancelación y caducidad de licencia

El Ministro de Infraestructura revocará todos los derechos correspondientes a una licencia ya concedida en los siguientes casos, previstos en el art. 15 de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001:

1. Si ha habido una sentencia firme que le prohíba al transportista llevar a cabo las actividades estipuladas en la licencia.

2. Si el empresario no ha comenzado las actividades comprendidas en el ámbito de la licencia concedida tras haber pasado seis meses de su otorgamiento, y a pesar de haber sido previamente avisado por el órgano emisor de la licencia.

3. Si el titular de la licencia no cumple todos los requisitos para poder efectuar la actividad de transporte por carretera.

4. Si el titular de la licencia ha infringido de forma grave las condiciones estipuladas en la licencia u otras condiciones definidas por ley relativas a la actividad de transporte.

5. Si el titular de la licencia la ha cedido a un tercero.

6. Si el titular de la licencia ha dejado de llevar a cabo la actividad empresarial comprendida dentro del ámbito de la licencia, y particularmente no realiza las actividades de transporte por carretera durante por lo menos 6 meses.

7. Si el titular de la licencia infringe de forma grave y reiterada las regulaciones relativas al tiempo de conducción y descanso o en cuanto a las cualificaciones requeridas de los conductores.

---

109 Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001, Dz. U. Nr 125, poz. 1371, art. 13, párrafo 4.

La licencia puede ser revocada por una decisión administrativa si su titular:

1. No ha entregado en las fechas previstas toda la documentación e información requerida para solicitar la licencia.

2. Infringe de forma grave las regulaciones relativas al peso máximo admisible, dimensiones de vehículos o presión sobre los ejes.

3. Tiene obligaciones pendientes con las autoridades tributarias, aduaneras o con los clientes o contratantes, confirmadas con una sentencia firme.

4. Manipula las indicaciones de tacógrafos u otros aparatos de control o de medida en los vehículos.

En caso de cancelación de una licencia por las razones enumeradas previamente, el transportista está obligado a devolver al órgano emisor de la licencia toda la documentación relativa a la autorización para ejercitar la profesión de transportista, la licencia y sus duplicados. Todo ello en un plazo de 14 días contados a partir del día de la decisión definitiva sobre la anulación de los derechos derivados de esta. Una nueva licencia le puede ser otorgada al transportista tras haber pasado tres años a partir del día de la decisión definitiva sobre la cancelación de la anterior.

La licencia caduca:

1. Tras finalizar el periodo de validez de la misma;

2. En caso de cesión de los derechos otorgados por la licencia;

3. En caso de muerte del titular de la licencia;

4. En caso de la declaración de insolvencia o liquidación de la empresa titular, a no ser que haya tenido lugar fusión, transformación o división de la empresa titular de la licencia.

3.2.2 Requisitos de acceso a la profesión

El acceso a la actividad de transporte está sujeto a unas condiciones cualitativas: la honorabilidad, la capacidad económica y la capacitación profesional. La LOTT española en su artículo 42 requiere también el cumplimiento del siguiente requisito: "tener la nacionalidad española, o bien la de un país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito "[110]. La Ley polaca sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001 no contiene ningún requisito al acceso que se refiera a la

110 Sánchez-Gamborino, F.J. / Gaitán Rebollo, J., Factbook. Transportes de Mercancías por Carretera, cit., p. 270.

nacionalidad del transportista. Sin embargo, el artículo 2 de dicha Ley dispone que:

"Un transportista extranjero que esté autorizado a efectuar la profesión, en conformidad a la ley aplicable del país de su residencia, puede realizar la actividad de transportes en el territorio de Polonia estando sujeto a las disposiciones de la Ley sobre Transporte por Carretera polaca, de acuerdo con el principio de reciprocidad, y salvo que los convenios internacionales ratificados por Polonia prevean lo contrario",

Lo que, gracias al sometimiento a las exigencias definidas por la ley mencionada, garantiza a las empresas extranjeras una posición de igualdad frente a las empresas nacionales

Honorabilidad

El articulo 5 de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001 (Dz. U. Nr 125, pos. 1371) prevé este requisito.

Una autorización para el ejercicio de la profesión de transporte requiere el cumplimiento de, entre otras, la siguiente condición:

Los miembros del órgano administrativo de una persona jurídica, personas gestoras de una sociedad registrada o comanditaria, o en caso de otra forma empresarial – personas que llevan a cabo la actividad económica - han de cumplir el requisito de honorabilidad ("buena reputación").

No poseerán el requisito de honorabilidad las personas mencionadas si concurre alguna de las siguientes circunstancias:

1. Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos penales, fiscales, laborales, contra la seguridad vial, tráfico económico, contra el patrimonio, falsedad documental, contra el medio ambiente, o por otros delitos contra disposiciones en el ámbito de la profesión.

2. Haber sido declarada una sentencia firme que les prohíba realizar las actividades de transporte.

Al solicitar la autorización, la persona que pretenda llevar a cabo la actividad de transporte, debe acreditar el cumplimiento del requisito de honorabilidad a través de un certificado expedido, en el caso de Polonia, por el Registro Central de los Sentenciados o un documento equivalente cuando el titular fuera extranjero.

Comparando con la regulación española del articulo 44 de la LOTT y los artículos 37 y 38 del ROTT, en la regulación polaca no se precisa que en caso de haber sido condenado por delitos dolosos, por sentencia firme, la pena deba ser igual o mayor a seis meses para considerar el requisito de honorabilidad como incumplido.

Capacidad económica

El articulo 5, párrafo 3 de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001 (Dz. U. Nr 125, poz. 1371) prevé este requisito.

Al empresario que pretende llevar a cabo las actividades de transporte por carretera se otorga una autorización si acredita que "está en una situación financiera" que garantice la correcta realización de dichas actividades por la empresa.

Como aseguramiento del cumplimiento de este requisito en Polonia pueden servir además de los recursos financieros disponibles, como capital desembolsado y reservas, resultado del último balance anual de la empresa, propiedades en posesión, títulos habilitantes, etc. En conformidad con la normativa de la Unión Europea, se entiende como suficiente una garantía financiera que cubra, al menos, 9000 euros cuando utilice un solo vehículo, a los que se añade 5000 euros por cada vehículo adicional.

Conforme a las disposiciones de la Ley sobre Transporte por Carretera de 2001, posteriormente modificada, el concepto de "una situación financiera adecuada" comprende:

1. Recursos financieros: recursos disponibles en la cuenta bancaria (bajo una comprobación del banco válida por un mes desde su expedición), letras de cambio remitidas a favor del transportista por terceras personas, garantía bancaria o de otras entidades financieras con la fecha de caducidad indicada, Obligaciones u otros títulos.

2. Activos:

– Derechos de propiedad de los bienes muebles de la empresa, cuyo valor haya sido estimado por peritos o expertos, con una validez de dicha cuantía de un año tras la valoración,

– Inmuebles en posesión de la empresa (terrenos y edificios), cuyo valor hayan estimado los peritos, con un año de validez de la cuota tras la valoración. Las actas notariales relativas a los inmuebles no deben tener más de un año de antigüedad.

– Activos cubiertos con una póliza de seguro. Como valor se considera la cuota estipulada en la póliza.

– Garantías de seguro. En caso de sociedad civil, sociedad registrada, comanditaria o comanditario-anónima[111], también se acepta el seguro de una vivienda de un socio que asume responsabilidad ilimitada por las obligaciones de la empresa.

---

111 Ver Capítulo I, Subcapítulo: Sociedades personalistas, p. 15.

3. Último balance anual de la empresa: Balance financiero anual elaborado por una persona autorizada y cualificada conforme a la Disposición de 18 de julio de 2002 del Ministro de Economía sobre los requisitos para llevar a cabo los libros de contabilidad[112].

Capacitación profesional

El artículo 5, párrafo 3 de la Ley sobre Transporte por Carretera de 6 septiembre de 2001 (Dz. U. Nr 125, pos. 1371) prevé este requisito:

"Es necesario que por lo menos uno de los gestores de la empresa o la persona encargada de las actividades de transporte por carretera en la empresa tenga reconocida la capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte por carretera".

El cumplimiento del requisito de capacitación profesional se reconoce a las personas que hayan demostrado la posesión de los conocimientos o de la práctica necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista, a las que la administración competente haya otorgado dicho certificado.

Por gestores de la empresa se entiende a las personas que de forma efectiva dirijan la empresa (presidente, miembros del consejo, empresarios, si se trata de unas personas físicas). Por persona encargada de las actividades de transporte por carretera en la empresa se entiende una persona competente en materia de conclusión de contratos de transporte en nombre de la empresa, en cuanto a la adquisición o el despacho de medios de transporte, o en cuanto a la conclusión o resolución de contratos laborales.

Exámenes

El órgano encargado de los exámenes para obtener el certificado de competencias profesionales para transportistas y de la expedición de los certificados correspondientes es el Instituto de Transporte por Carretera, Instytut Transportu Samochodowego ITS, directamente dependiente del Ministerio de Infraestructura.

Para la obtención del certificado de capacitación profesional, el transportista tiene que superar unas pruebas convocadas por lo menos una vez al año. Existen cuatro tipos de certificados de competencias profesionales según el sector del transporte por carretera en el que el transportista lleva a cabo las actividades:

1. Certificado de capacitación profesional para el transporte nacional de pasajeros por carretera

112 DZ.U. Nr. 120, poz. 1022.

2. Certificado de capacitación profesional para el transporte internacional de pasajeros por carretera,
3. Certificado de capacitación profesional para el transporte nacional de mercancías por carretera,
4. Certificado de capacitación profesional para el transporte internacional de mercancías por carretera.

Los conocimientos exigidos en los exámenes responden directamente a lo exigido en la normativa comunitaria[113] y engloban ciertas cuestiones relativas a:

– Derecho civil y mercantil,

– Código laboral y regulaciones de la seguridad social,

– Derecho financiero,

– Administración de empresas,

– Acceso al mercado del transporte y a la profesión de transportista,

– Seguridad vial y estándares técnicos de vehículos,

– CMR, TIR, CEMT, AETR, ATP; Incoterms.

A los empresarios que hayan documentado una experiencia de por lo menos 5 años en llevar a cabo una actividad económica de transporte por carretera o en gestión de una empresa que tenga en su marco de actividades dicho transporte, se les otorga un certificado de capacitación profesional tras haber aprobado un examen simplificado que consiste en contestar a unas preguntas teóricas, tipo test. Los exámenes para personas sin dicha experiencia práctica, o en caso de que fuera insuficientemente documentada, tienen carácter más amplio. Por consiguiente, además de preguntas tipo test, consisten también en unos supuestos prácticos para resolver.

El Anexo II incluye los cargos administrativos relacionados con los exámenes en materia de transporte por carretera y con el otorgamiento de certificados de capacitación profesional.

Reconocimiento a otros transportistas de la UE

A partir del día de la incorporación de Polonia en la Unión Europea, el 1 de mayo de 2004, la administración polaca está obligada a reconocer

113 Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de octubre de 1998 por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales. Diario Oficial N° L 125 de 19/05/1999 p. 40.

a las personas, empresas y entidades, nacionales de los demás estados miembros de la CEE y constituidas en conformidad con la legislación de otro Estado miembro, las cualificaciones, títulos habilitantes de la capacitación profesional u otros documentos exigidos en cuanto al acceso a la profesión de transportista, expedidos en otro estado miembro.

Se los reconocerá conforme a las disposiciones de la Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de octubre de 1998 por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales[114], vigente en Polonia tras su adhesión a la UE.

3.2.3 Autorizaciones bilaterales en el transporte internacional por carretera

El régimen de las autorizaciones bilaterales fue derogado en las relaciones con los países miembros de la UE en el momento de la incorporación de Polonia en la UE y en consecuencia de la introducción del régimen de licencias comunitarias en Polonia conforme a la normativa europea en esta materia.

Tras la entrada de Polonia a la Unión Europea, el régimen de autorizaciones bilaterales sigue vigente en relaciones con los países terceros, no pertenecientes a la misma, con los que Polonia ha suscrito unos convenios bilaterales relativos al transporte de mercancías por carretera (véase capítulo 3.1.3). Las licencias para el transporte internacional no sustituyen en ningún caso a unas autorizaciones bilaterales adicionales requeridas en relaciones con varios países terceros.

El órgano encargado de todos los procedimientos administrativos relacionados con el otorgamiento de tales autorizaciones, al igual que de las licencias, es la Oficina del Servicio al Transporte Internacional Biuro Obslugi Transportu Miedzynarodowego BOTM, directamente dependiente del Ministerio de Infraestructura en Polonia. En su página web www.botm.gov.pl se publican constantemente las comunicaciones del Ministerio de Infraestructura en cuanto a los cupos de autorizaciones concedidos a Polonia por los países terceros.

Entre Polonia y dichos países, enumerados detalladamente en el capítulo 3.1.3, se continua estableciendo los contingentes (cupos) de autorizaciones reciprocas en transporte internacional. Existen las siguientes categorías de autorizaciones en transporte internacional de mercancías:

- Loco - autoriza a realizar un transporte de sola una ida y una vuelta entre Polonia y el país que emite la autorización.

114 Diario Oficial N° L 125 de 19/05/1999 p. 40.

- De tránsito – autoriza a realizar servicio de transporte a través del territorio del país emisor de la autorización (una ida y una vuelta), sin embrago, sin permiso a efectuar una carga o descarga dentro del territorio de este país. Existe además una autorización de transito fija que autoriza a realizar un transporte de transito por el territorio del otro país de forma repetitiva (número ilimita do de idas y vueltas).

- General – autoriza o a realizar un transporte conforme a la autorización loco o en transito. También puede tener carácter fijo, sin limitación en cuanto a número de viajes realizados.

- Kr3 – da derecho a realizar un transporte de mercancías a/desde un país tercero distinto del país de registro del vehículo.

- Porty - autoriza a realizar un transporte a/desde un puerto marítimo del país en cuestión.

Se debe subrayar que ninguna de las autorizaciones en transporte internacional expedidas por BOTM habilita a un transportista a realizar un transporte de cabotaje en otro país.

3.2.4 Requisitos para los conductores

Los requisitos generales para los conductores están regulados en la Disposición de 14 diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras relativa a la formación, examen y otorgamiento de autorizaciones a los conductores de vehículos, instructores y examinadores[115]. Sus disposiciones no divergen de forma sustancial de las exigencias comunitarias. Las únicas adaptaciones en la materia relacionadas con la incorporación de Polonia a la Unión Europea se referían al número mínimo de horas de cursos de formación, exigidas para obtener permiso de conducir en sus distintas categorías.

	Antes de 1 de mayo de 2004		**Después de 1 de mayo de 2004**	
Categoría	Nº de horas de curso teórico	Nº de horas de práctica	Nº de horas de curso teórico	Nº de horas de práctica
A	10	10	30	20
B	10	20	30	30
C	20	20	20	20
D	20	40	20	60

El número de horas establecidas en ciertos casos todavía sigue siendo inferior que en otros países de la Unión Europea (por ejemplo, en Alemania), lo que ilustra la siguiente comparación.

115 Dz.U. 2001 nr 150 poz. 1681, modificaciones Dz.U. 2003 nr 110 poz. 1048, Dz.U. 2003 nr 232 poz. 2334.

Categoría	Nº de horas de curso de práctica en Alemania	Nº de horas de curso de práctica en Polonia
A	20	20
B	40	30
C	60	20
D	60	60

Fuente: Ministerio de Infraestructura de Polonia

El conductor tiene que haber cumplido 18 años y en caso de conductores destinados al transporte de viajeros tener por lo menos 21 años. Conforme a la Disposición de 15 de abril de 2004 relativa a los cursos de formación para los conductores que realizan el transporte por carretera[116], se prevé la necesidad de poseer por los mismos un certificado de haber terminado con éxito un curso profesional adicional relativo al transporte por carretera que engloba cuestiones relativas o bien al transporte de mercancías o de personas, de duración total mínima de 25 horas.

De acuerdo con el Convenio Europeo ADR de 30 de septiembre de 1957 sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera[117], ratificado por Polonia en 1975, la Disposición de 20 de diciembre de 2002 del Ministro de Infraestructuras relativa a los cursos de formación para los transportistas que realizan el transporte de mercancías peligrosas[118] define de forma detallada el programa del curso, condiciones generales del examen y el modelo del certificado en conformidad con el modelo general ADR.

En cuanto a otros requisitos generales, los conductores de vehículos con PMA superior a 3.5 toneladas, que realizan el transporte por carretera profesional o por cuenta propia, están sometidos a la obligación de revisiones psicológicas temporales: hasta los 55 años de edad con una frecuencia de 5 años, entre 55-65 años cada dos años, a partir de 65 años cada año.

3.3 Condiciones sociales

3.3.1 Tiempos de conducción y descanso

Ya los procesos preparatorios previos a la incorporación de Polonia a la Unión Europea incluyeron ciertas reformas y adaptaciones en la materia de legislación social relativa a la profesión de transportista y en cuanto a las regulaciones relativas a los requisitos técnicos y de seguridad de los vehículos empleados en dichas actividades.

La ratificación por Polonia del Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por

116 Dz.U. 2004 nr 122 poz. 1269.
117 Dz.U. No. 35, pos. 189 de 1975, Dz.U. No. 30, pos. 287 de 1999 (texto unificado) – BOE núm. 33, de 07/02/2003.
118 Dz.U. 2002 nr 236 poz. 1987.

carretera (AETR) en 1992[119] constituyó un importante paso en cuanto a la adaptación a las regulaciones europeas relativas a los tiempos de conducción y descanso. Los gastos relacionados con la implementación de sus disposiciones supusieron un notable gravamen financiero para los transportistas nacionales, ya que los que realizaban el transporte internacional habían sido obligados a adaptarse a dichos requisitos con anterioridad.

Las consiguientes reformas en la materia fueron llevadas a cabo por el antiguo Ministerio de Transportes y Economía Marítima (MTiGM), sustituido posteriormente por el presente Ministerio de Infraestructuras (MI). El Ministro de Transportes y Economía Marítima en su Disposición de 1 de abril de 1999[120] introdujo la obligación de instalación de tacógrafos en los vehículos con PMA superior a 3.5 toneladas. Se estima que dicha operación se refería a aproximadamente 30 mil vehículos empleados en transporte nacional y suponía un gasto total de aproximadamente 150 millones de PLN (38 millones de euros)[121].

A continuación, la Ley de 24 de agosto de 2001 relativa al tiempo de trabajo de los conductores[122] endureció las regulaciones sociales del sector. Finalmente, el 1 de mayo de 2004[123] la nueva Ley de 16 de abril de 2004 sustituyó a la anterior, incorporando definitivamente las regulaciones sociales comunitarias relativas a la profesión de transportista.

Recopilación de la normativa social vigente

Ley	Publicada en Boletín Oficial
Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores de 16 de abril de 2004.	Dz.U. Nº 92, pos. 879 de 2004
Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETR).	Dz.U. Nº. 94, pos. 1087 de 1999
Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.	Diario Oficial N° L 370 de 31/12/1985 p. 1 - 7
Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.	Diario Oficial N° L 370 de 31/12/1985 p. 8 - 21
Código Laboral de 26 de junio de 1974	Dz.U. No. 21, pos. 94 de 1998 (texto unificado)
Ley sobre los días festivos de 18 de enero de 1951	Dz.U. 1951 nr 4 poz. 28

119 Dz.U. No. 94, pos. 1087 de 1999 Polonia lo firmó en marzo 1973, ratificó en 1992.
120 Dz.U. Nº 44, pos. 432 de 1999.
121 Ministerio de Infraestructura de Polonia, Informe "Posición negociadora de Polonia. Política de Transporte".
122 Dz.U. Nº 123, pos. 1354 de 2001.
123 Dz.U. Nº 92, poz. 879 de 2004.

Código Laboral de 26 de junio de 1974.

Al amparo del Código Laboral de Polonia, el empresario está obligado a firmar un contrato de trabajo con su empleado por escrito. El contrato debe informar del tipo de trabajo que el empleado va a ejecutar, la fecha inicial y el salario. El contrato de trabajo puede ser firmado por un período indefinido, un tiempo determinado, o bien puede limitarse a la ejecución de una tarea concreta. Es corriente firmar un contrato de prueba con una duración no superior a 3 meses.

Como regla general, los empleados tienen que tener como mínimo de 18 años de edad[124]. No obstante, existen normas especiales para el empleo de menores. Los empleados a los cuales les falten menos de 2 años de trabajo para jubilarse y/u obtener los derechos de jubilación (65 años en el caso de los hombres y 60 años en el de las mujeres) pueden ser despedidos únicamente en el caso de quiebra o liquidación de la empresa. Esto se refiere también a los empleados que cojan sus vacaciones, que estén ausentes por motivos de enfermedad, baja por maternidad o excedencia solicitada por adelantado.

El horario medio de trabajo es de 8 horas diarias y 40 horas semanales[125]. El número de horas de trabajo incluido horas extra no puede ser superior a 48 horas semanales (art. 131). En casos especiales se permiten 12 horas de trabajo al día (art. 135). Los motivos que justifican la prolongación de horarios están detallados en el Código Laboral en el art. 151 (por "acciones de emergencia para salvar vidas, proteger la salud o bienes personales y eliminar daños, necesidad especial de la empresa").

No obstante, al amparo del artículo 129 del Código Laboral, en caso de conductores de coches y en transporte por carretera se admite la prolongación del horario de trabajo hasta 10 horas diarias siempre que no exceda 48 horas semanales. En caso de conductores en el transporte por carretera se puede aplicar en casos justificados un horario de trabajo discontinuo con no más de una interrupción diaria que no exceda de 5 horas. Por este intervalo, los conductores tienen derecho a remuneración (la mitad de tasa normal). Los tipos de sectores que admiten trabajo los domingos y festivos los enumera el Art. 151 (entre otros, en transporte).

Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETR)[126].

Esta convención sólo se aplicaba, y sigue aplicándose, al tráfico con países terceros ajenos a la UE, fundamentalmente con países del Este. Por lo tanto, el AETR tenía una gran importancia en el transporte internacional antes de la incorporación de Polonia a la UE. Después de la misma, como

124 Código Laboral de Polonia del 26 de junio de 1974, Dz.U. Nº 21, pos. 94 de 1998 Texto unificado, Art. 2.
125 Ibidem, Art. 129.
126Dz.U. Nº. 94, pos. 1087 de 1999.

la CE tiene su propia norma: el Reglamento 3820/85 y la Directiva 2002/15, la aplicación directa de la convención AETR ha perdido su relevancia a favor de la Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores de 16 de abril de 2004 que incorporó dichas regulaciones europeas a la legislación de Polonia.

Por lo tanto, el marco de aplicación del convenio AETR se limitará al transporte internacional por carretera realizado fuera de las fronteras de la CE. Sus principales disposiciones son:

- Edad mínima del conductor: 18 años si se trata del transporte realizado en vehículos cuyo PMA no exceda de 7.5 toneladas; 21 años en caso del transporte realizado en vehículos cuyo PMA exceda de 7.5 toneladas (o 18, si el conductor posee el certificado de haber terminado un curso especializado en el transporte internacional),

- Tiempo total de conducción diaria: 9 horas; excepcionalmente, 10 horas como máximo dos días por semana,

- Tiempo de conducción continuada: 4 horas y media,

- Tiempo mínimo de pausa: 45 minutos, o varias de 15 minutos, en cada periodo de conducción,

- Tiempo mínimo de descanso: 11 horas consecutivas cada 24; o 9 horas hasta tres días por semana si se compensa dicha reducción antes del final de la semana siguiente,

- Tiempo semanal de descanso: 45 horas consecutivas, reducible a un mínimo de 36 horas consecutivas si se disfruta en un lugar en que se encuentre normalmente el vehículo o el conductor.

- Tiempo máximo de conducción: 90 horas cada dos semanas.

Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores de 16 de abril de 2004[127]

La Ley de 16 de abril de 2004 incorpora las regulaciones europeas relativas al tiempo de conducción y descanso en plena conformidad con el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y con la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera[128].

127 Dz.U. Nº 92, pos. 879 de 2004.
128 DO N° L 080 de 23/03/2002 p. 35 – 39

Las disposiciones de dicha ley se aplican a los conductores empleados conforme a una relación laboral. El art. 2 incluye una definición del lugar de trabajo de un conductor, de acuerdo con las disposiciones de la Directiva 2002/15, entendido como:

- La sede de la empresa para la que trabaja la persona que realiza actividades de transporte por carretera, y sus diversos establecimientos secundarios (filiales, sucursales, oficinas de representación),
- El vehículo que utiliza la persona que realiza actividades móviles de transporte por carretera cuando realiza su trabajo, y
- Cualquier otro lugar donde se llevan a cabo las actividades relacionadas con la ejecución del transporte.

El art. 6 define como tiempo de trabajo todo periodo comprendido entre le inicio y el final del trabajo, realizando sus funciones y actividades, en particular:

- Conducción,
- Carga y descarga,
- Asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
- Actividades de expedición,
- Limpieza y mantenimiento técnico de vehículos y remolques,
- Otras tareas cuyo objeto sea cumplir con las obligaciones laborales o garantizar la seguridad de personas, vehículos, mercancías.

El tiempo de trabajo incluye también los períodos durante los cuales el conductor no puede disponer libremente de su tiempo, fuera de su horario de trabajo establecido previamente, y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período de que se trate.

Como tiempo de trabajo se considera también una pausa de 15 minutos, la que el empresario está obligado a conceder siempre y cuando el tiempo de trabajo total sea igual o superior a 6 horas diarias.

Como tiempo de trabajo no se considera:

- Los tiempos de disponibilidad durante los que el conductor no ha realizado ningún trabajo.

Tiempo de disponibilidad lo define el art. 9 como periodos fuera de su horario de trabajo normal durante los que el conductor tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones de trabajo que le ordenen emprender algunas actividades laborales. Por ejemplo: para los trabajadores que conducen en equipo, el tiempo transcurrido durante la circulación del vehículo sentado junto al conductor o acostado en una litera.

– Paradas no justificadas durante la conducción.,

– Descanso previsto en el art. 16: "En caso de conductores en transporte por carretera se puede aplicar en casos justificados un horario de trabajo discontinuo con no más de una interrupción diaria que no exceda de 5 horas." Se le considera tiempo de disponibilidad.

– Descanso ininterrumpido de un día.

El tiempo de disponibilidad no puede ser considerado en ningún caso como parte de un descanso ininterrumpido de un día que corresponde al conductor. Por el tiempo de disponibilidad le corresponde al conductor una remuneración no inferior al 50% del salario (art. 9, párrafo 6).

Los horarios de trabajo deben ser definidos para periodos no inferiores a dos semanas. Como regla general, la duración del tiempo de trabajo diario no puede superar 8 horas diarias y 40 horas semanales (art. 11). Sin embrago, el art. 12 consta que la duración media del tiempo de trabajo, incluido las horas extra, no puede exceder 48 horas semanales. El siguiente párrafo dispone que la duración máxima de trabajo podrá llegar hasta 60 horas si la duración media calculada sobre un periodo de cuatro meses no excede de 48 horas. Dichas disposiciones están en plena conformidad con el art. 4 de la Directiva 2002/15/CE.

El art. 13 dispone que después de seis horas de trabajo le corresponde al conductor una pausa de treinta minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total no excede de nueve horas, y una pausa de cuarenta y cinco minutos como mínimo si el tiempo de trabajo total es de más de nueve horas. Las pausas podrán subdividirse cada una en períodos de una duración de quince minutos como mínimo. Estas disposiciones se adaptan a las indicaciones de la Directiva 2002/15/CE para los Estados Miembros en esta materia, incluidas en el art. 5. Sin embrago, de dichas pausas se excluye el antes mencionado intervalo de quince minutos, que el empresario está obligado a introducir siempre y cuando el tiempo de trabajo total sea igual o superior a 6 horas diarias y que si se considera tiempo de trabajo.

En cuanto a los tiempos de descanso la Ley polaca introdujo unas disposiciones que radican principalmente (con ligeras divergencias) en las disposiciones del Reglamento (CEE) Nº 3820/85[129] o en su efecto del Acuerdo AETR, las que adoptó la Directiva 2002/15.

---

129 Diario Oficial N° L 370 de 31/12/1985 p. 1 – 7.

En cada período de veinticuatro horas, el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de once horas consecutivas (art.14), el que puede ser disfrutado en el vehículo parado si dispone de una litera. Durante cada semana, uno de los períodos de descanso contemplados se prolongará en concepto de descanso semanal, a un total de treinta y cinco horas consecutivas (en el Reglamento (CEE) Nº 3820/85 son cuarenta y cinco horas, reducibles a 36 si se disfruta en el lugar en el que se encuentre el vehículo). Para los conductores empleados en transporte por carretera es posible prolongar el tiempo diario de trabajo hasta las 10 horas diarias de tal forma que no exceda de 48 horas semanales (el Reglamento (CEE) Nº 3820/85 limita esta posibilidad a dos veces por semana), y en cuanto a "otros conductores" hasta 12 horas. En un sistema de trabajo continuo el periodo de trabajo prolongado un día debe ser compensado con la reducción del horario de trabajo otro día o con correspondientes días libres. El art. 21 establece además que si el conductor realiza un trabajo nocturno de por lo menos 4 horas, el tiempo de trabajo diario no puede exceder 10 horas.

A continuación, el art. 16 (igual que el artículo 129 del Código Laboral) prevé que en caso de conductores en transporte por carretera se puede aplicar en casos justificados un horario de trabajo discontinuo con no más de una interrupción diaria que no sea superior a 5 horas. Si el conductor realiza el transporte regular, la interrupción no puede ser superior a 6 horas si el periodo diario de trabajo no excede de 7 horas. Por este intervalo, los conductores tienen derecho a remuneración (la mitad de tasa normal).

El art. 20 dispone que el trabajo realizado fuera del horario de trabajo obligatorio, así como las tareas realizadas tras haber pasado el periodo de trabajo diario máximo admitido, constituyen un trabajo en horas extra. Los motivos que justifican la prolongación de horarios están detallados a continuación del mismo artículo: "por situaciones de emergencia que requieran del conductor emprender unas acciones para salvar vidas, proteger la salud o bienes personales o para eliminar daños; o por necesidad especial del empresario". El número de horas extra efectuadas por el conductor en tales circunstancias no pueden exceder de 260 horas en un año natural.

Los convenios colectivos laborales, las condiciones generales de trabajo o los contratos de trabajo, si no se aplican los anteriores, pueden establecer un número de horas extra máximo distinto, siempre y cuando el número medio de horas de trabajo no exceda de 48 horas semanales (art. 20).

El art. 23 dispone finalmente que los convenios colectivos de trabajo pueden establecer en la materia de tiempo de conducción y descanso unos límites mínimos más altos y unos límites máximos inferiores a los previstos en la Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores de 16 de abril de 2004.

3.4 Requisitos y parámetros técnicos

3.4.1 Pesos y dimensiones máximas de los vehículos

Los requisitos relativos al peso y a las dimensiones de vehículos están regulados por la Ley sobre Tráfico por Carreteras de 20 de junio de 1997[130] y por la Disposición de 31 de diciembre de 2002 del Ministro de Infraestructuras sobre las condiciones técnicas de vehículos y su equipamiento exigido[131]. Dicha Disposición fue modificada recientemente por la Disposición de 30 de abril de 2004, la cual incorporó en la legislación polaca a siguientes normas europeas:

1. Directiva 92/21/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de la categoría M1[132],

2. Directiva 93/93/CEE del Consejo, de 29 de octubre de 1993, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de dos o tres ruedas[133],

3. Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos auto rizados en el tráfico internacional[134]. (A salvo el periodo transitorio establecido en cuanto a algunas de sus disposiciones. Véase capitulo 3.1.2).

4. Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE[135].

Ley sobre Tráfico por Carreteras de 20 de junio de 1997

A efectos de la Ley sobre tráfico por carretera, que incluye una serie de definiciones básicas (art. 2), se entenderá por:

– Vehículo de motor: cualquier vehículo provisto de un motor de propulsión, menos velomotor y vehículo sobre carriles,

– Vehículo automóvil: cualquier vehículo de motor, destinado a circular por carretera, que desarrolle al menos una velocidad de 25 km/hora,

---

130 Dz.U. 1997 Nr 98 poz. 602.
131 Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262.
132 Diario Oficial n° L 129 de 14/05/1992 p. 1 – 10.
133 Diario Oficial n° L 311 de 14/12/1993 p. 76 – 82.
134 Diario Oficial n° L 235 de 17/09/1996 p.59 – 75.
135 Diario Oficial n° L 233 de 25/08/1997 p.1 – 31.

- Conjunto de vehículos: tren de carretera (un vehículo de motor enganchado a un remolque); vehículo articulado constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque,

- Vehículo ligero: vehículo automóvil destinado por su construcción a llevar a bordo a no mas de 9 personas, incluido el conductor, y sus equipajes,

- Autobús: vehículo automóvil destinado por su construcción a llevar a bordo a mas de 9 personas, incluido el conductor,

- Camión: vehículo de automóvil cuyas superestructuras estén adaptadas al transporte de mercancías, así como un vehículo adaptado al transporte de mercancías y de 4 a 9 personas, incluido el conductor,

- Remolque: cualquier vehículo sin motor destinado a ser enganchado a un vehículo de motor (se distingue un remolque ligero hasta 750 kg), con excepción de semirremolque,

- Semirremolque: cualquier vehículo sin motor destinado a ser enganchado a un vehículo de motor de forma que una parte de dicho semirremolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso sea soportada por dicho vehículo,

- Peso máximo autorizado (PMA): el peso máximo de un vehículo con carga y personas, admitido a la circulación por carreteras,

- Peso total real: el peso de un vehículo con carga y personas llevadas a bordo (masa en carga),

- Masa propia (tara): masa del vehículo con su equipo fijo normal, combustible, sin personal, lubricante, dotación de agua,

- Carga máxima admisible: la masa máxima admisible de mercancías y de personas que pueden ser cargadas en el vehículo. La diferencia entre PMA y masa propia (tara).
- Presión por eje: la suma de presiones que ejercen las ruedas de un eje sobre la superficie de carreteras.

La carga no puede causar la superación del peso máximo admisible del vehículo y debe estar estibada de forma que asegure una presión uniforme sobre los ejes. La carga que excede las dimensiones del vehículo puede estar colocada encima del mismo de tal forma que no supere los 2,55 m de anchura total, o, en caso de vehículo que tenga tal anchura, el ancho total no puede exceder los 3 metros bajo la condición de que la parte que sobresalga no sea superior a 23 cm por ningún lado. La carga que sobrepase las dimensiones del vehículo tiene que estar señalizada.

El art. 62 dispone que la masa real del remolque enganchado a:

1. Un vehículo de PMA inferior a 3,5 toneladas (incluido autobús): no puede superar el peso total del vehículo.

2. Un camión de PMA superior a 3,5 toneladas: no puede superar el peso total de dicho camión más un 40%.

El conjunto de vehículos no puede consistir de más de tres vehículos y en caso de un conjunto tirado por un vehículo de motor distinto de un tractor o un vehículo de velocidad menor a 25 km/hora, solamente de 2 vehículos.

El paso por el territorio de Polonia de vehículos cuyo peso, presión por eje o dimensiones sean superiores a los exigidos por las regulaciones nacionales, es admisible solamente bajo una autorización otorgada por la Dirección General de Carreteras nacionales y Autopistas (art. 64).

Disposición de 31 de diciembre de 2002 del Ministro de Infraestructuras sobre las condiciones técnicas de vehículos y su equipamiento exigido

Conforme a dicha Disposición han sido establecidas unas dimensiones y pesos máximos según el tipo de vehículo en cuestión, presentados detalladamente a continuación. Los requisitos en esta materia en Polonia están en plena conformidad con las regulaciones europeas, vigentes en España.

	Metros
Altura máxima	4.00
Anchura	
Anchura máxima autorizada como regla general	2.55
Anchura de vehículo acondicionado cuyas superestructuras estén equipadas para el transporte a temperaturas dirigidas y con el espesor de cada pared lateral incluido el aislamiento sea de 45 mm como mínimo	2.60
Longitud	
Vehículos rígidos de motor, excepto autobús	12,00
Remolques	12.00
Conjunto de vehículos	16.50
Conjunto de vehículo de motor y remolque, tren de carretera	18.75
Autobús articulado	18.75
Autobús de 2 ejes	13.50
Autobús de más ejes	15.00
Autobús con remolque	18.75
Conjunto de tres vehículos, donde el primero es un vehículo de motor distinto de un tractor o un vehículo de velocidad menor a 25 km/hora	22.00
Distancia mínima entre el eje de pivote y un punto cualquiera de la parte delantera de semirremolque, horizontalmente	2.04
Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte trasera del semirremolque	12.00

Distancia máxima en un conjunto de vehículos, medida entre el punto exterior de carga situado en la parte más próxima a la cabina (detrás de la misma) y el punto más atrás del remolque	16.40
Distancia entre el eje trasero del vehículo y el eje delantero del remolque en un conjunto de vehículos	> 3
Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, entre los puntos exteriores situados en la zona de carga más próxima a la cabina (detrás de la misma) y en la más alejada en el remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo motor y la parte delantera del remolque	15.65
Pesos máximos	**Toneladas**
Vehículo de motor de 2 ejes	18
Vehículo de motor de 3 ejes	25
Vehículo de motor de 3 ejes, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda 9.5 toneladas	26
Vehículo rígido de 4 ejes con dos direccionales, cuando el eje motor vaya equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o reconocida como equivalente, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda 9.5 toneladas	32
Autobús articulado de 3 ejes	28
Masas máximas autorizadas	**Toneladas**
Remolque de 2 ejes	18
Remolque de 3 ejes	24
Vehículos articulados	
Vehículo motor de 2 ejes con semirremolque de 3 ejes	40
Vehículo motor de 3 ejes y con semirremolque de 3 ejes	40
Vehículo motor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes que lleva en transporte combinado, un contenedor ISO de 40 pies	44
Vehículo motor de 2 ejes y semirremolque en el cual la distancia entre ejes sea igual o superior a 1.3 m y inferior a 1.80 m	36
Vehículo motor de 2 ejes, equipado en el eje motor con las ruedas gemelas, suspensión neumática o reconocida como equivalente y con semirremolque en el cual la distancia entre los ejes sea superior a 1.80 m	36+2 toneladas de tolerancia
Trenes de carretera	
Vehículo de motor de 2 ejes y remolque de dos ejes	36
Vehículo de motor con 2 ejes con remolque de 3 ejes	40
Vehículo de motor con 3 ejes con remolque de 2 ejes	40
Masas por ejes	**Toneladas**
Eje simple no motor	10
Eje motor	11.50
Eje tándem de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es:	
d < 1 metro	11
1 = d < 1.30 metros	16
1.30 = d < 1.80 metros	18
d = 1.80 metros	20

Tándem triaxial de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es:	
d = 1.30	21
1.30 < d = 1.40	24
Eje tándem si la separación "d" de dos ejes es:	
d < 1 metro	11.5
1 = d < 1.30 metros	16
1.30 = d < 1.80 metros	18
1.30 = d < 1.80 metros y si el eje motor ruedas gemelas, suspensión neumática o reconocida como equivalente o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y la masa máxima de cada eje no exceda 9.5 toneladas	19
d = 1.80 metros	20

Los requisitos en cuanto a las dimensiones y pesos máximos permitidos en Polonia no divergen de las regulaciones vigentes en España. La única diferencia, que hay que tener en cuenta a la hora de realizar el transporte por carretera en Polonia, se origina del periodo transitorio establecido respecto a la Directiva de la UE (96/53/EC) que delimita el estándar básico en cuanto a la presión máxima admisible a 11,5 toneladas/eje. Por consiguiente, el paso de los camiones con una presión máxima de 11.5 toneladas/eje en Polonia estará sometido a ciertas limitaciones hasta el año 2015 cuando las carreteras nacionales polacas que constituirán parte de la red europea de transporte habrán quedado abiertas sin límites a los camiones de los estándares europeos.

Bajo estas limitaciones encontramos: la restricción de la circulación de los camiones con una presión máxima de 11.5 toneladas/eje solamente a algunos, previamente definidos, tramos de la red viaria polaca que cumplen con los estándares comunitarios, y por otra parte, la fijación de un pago adicional por el paso por todos los demás tramos de carreteras que no aguantan todavía dicha presión. A la obligación de dicho pago están sometidos tanto los transportistas internacionales, como los nacionales.

3.4.2 Tacógrafo

Base jurídica

Ya el Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETR)[136], ratificado por Polonia en 1992, requirió a los transportistas que realizaban el transporte internacional la instalación de un aparato denominado "tacógrafo", cuyas condiciones de construcción, instalación, utilización y control corresponden a las regulaciones respectivas del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera[137].

136 Diario Oficial N° L 370 de 31/12/1985 p. 8 – 21.
137 Dz.U. Nº. 94, pos. 1087 de 1999.

En cuanto al transporte nacional, el Ministro de Transportes y Economía Marítima en su Disposición de 1 de abril de 1999[138] introdujo la obligación de instalación de tacógrafos en los vehículos con PMA superior a 3.5 toneladas. Esta operación englobaba a aproximadamente 30 mil vehículos utilizados en el transporte nacional y suponía un gasto total de aproximadamente 150 millones de PLN (38 millones de euros)[139]. La Disposición de 31 de diciembre de 2002 del Ministro de Infraestructuras sobre las condiciones técnicas de vehículos y su equipamiento exigido[140] reiteró dicha necesidad.

Las regulaciones relativas al control de un funcionamiento correcto de dichos aparatos de medida están incluidos en la Ley sobre Medidas (sistemas métricos) de 11 de mayo de 2001[141] y la Disposición de 13 de diciembre de 2002 del Ministro de Economía sobre los Requisitos Metrológicos relativos a los Tacógrafos[142].

Tras la adhesión de Polonia a la UE, los transportistas polacos están obligados a adaptarse directamente a las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera[143].

Tacógrafos. Generalidades.

Conforme al Reglamento 3821, la instalación del tacógrafo no es obligatoria en caso de los transportes efectuados mediante:

1. Vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado, incluido el de remolques o semirremolques, no supere las 3,5 toneladas;

2. Vehículos destinados al transporte de viajeros que, por su tipo de construcción y su personal, pueden transportar a nueve personas como máximo incluido el conductor;

3. Vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros;

4. Vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 30 kilómetros por hora;

---

138 Dz.U. Nº 44, pos. 432 de 1999.
139 Ministerio de Infraestructura de Polonia, Informe "Posición negociadora de Polonia. Política de Transporte".
140 Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262.
141 Dz.U. 2001 nr 63 poz. 636.
142 Dz.U. 2002 nr 230 poz. 1929.
143 Diario Oficial N° L 370 de 31/12/1985 p. 8 – 21.

5. Vehículos destinados a los servicios de las fuerzas armadas, protección civil, bomberos o fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, o bajo el control de los mismos;

6. Vehículos destinados a los servicios de alcantarillado, protección contra inundaciones, agua, gas, electricidad, red viaria, retirada de basuras, telégrafos, teléfonos, envíos postales, radiodifusión, televisión y detección de emisores o receptores de radio o televisión, vehículos utilizados en casos de urgencia o destinados a misiones de salvamento;

7. Vehículos especializados destinados a tareas médicas;

8. Vehículos que transporten material de circo o de ferias;

9. Vehículos especializados para reparaciones;

10. Vehículos que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o conservación, y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;

11. Vehículos utilizados para el transporte no comercial de bienes con fines privados;

12. Vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas bidones de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado.

El tacógrafo registra gráficamente en unos discos diagrama el conjunto de circunstancias relativas al viaje, tales como: tiempos de marcha de vehículo, de parada, velocidad de vehículo en cada momento, distancias recorridas, tiempo de conducción, tiempo de descanso, "tiempo de trabajo pasivo" (de disponibilidad), apertura eventual de la caja etc. El tacógrafo tiene que disponer de tres tipos de aparatos de medida: de distancia, de velocidad y de tiempo.

Los registros son completados manualmente con ciertas inscripciones (nombre, apellidos, lugar, fecha y hora, matrícula, indicación de cuenta de kilómetros) que el conductor rellena antes de emprender el viaje. Si el vehículo se conduce por dos personas, el tacógrafo debe registrar los datos relativos al viaje en dos hojas separadas. Los discos son personales de cada conductor y acompañan al mismo, no al vehículo.

La obligatoriedad de llevar instalado el tacógrafo implica la obligación que el conductor exhiba estos discos de diagrama a las personas autorizadas, inspectores de trafico por carretera o policías.

Conforme a la Orden del Presidente de la Oficina General de Medidas de 23 de marzo de 1999, el periodo de validez de legalización de tacógrafo, por la cual se entiende comprobación y confirmación por

parte del órgano administrativo de medidas que el aparato cumple con todos los requisitos técnicos exigidos, es de 24 meses. Dicho periodo puede caducar antes por: avería de tacógrafo, ruptura de la marca de legalización o cualquier elemento de aseguramiento del aparato, ruptura de la pantalla de medida, o si los errores de registro sobrepasan los límites de error admisibles.

En cuanto a las normas generales sobre utilización del tacógrafo se aplican las regulaciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. Conforme al Reglamento 3821, el empresario tiene que facilitar a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo y la empresa tiene que conservar debidamente las hojas de registro durante un año por lo menos después de su utilización.

En caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato, el empresario debe hacerlo reparar, por un taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan. Si el regreso a la oficina central tuviera que efectuarse después de una semana a partir de la avería o de la comprobación del funcionamiento defectuoso, la reparación debería ser efectuada en el camino.

El conductor debe presentar a los agentes de control las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo.

3.4.3 Inspección de transporte

La Ley sobre Transporte por Carretera de 6 de septiembre de 2001[144] ha sido un acto jurídico crucial a la hora de la incorporación del acervo comunitario relativo a las condiciones de realización del transporte profesional por carretera, tanto nacional como internacional. Entró en vigor el 1 de enero 2002, constituyendo unos criterios cualificativos como requisitos de acceso a la profesión de transportistas en transporte nacional e internacional, introduciendo un nuevo sistema de licencias en vez de las antiguas concesiones (existentes en transporte internacional), así como las reglas de otorgamiento de las certificaciones profesionales. Aparte de estas cuestiones, tratadas detalladamente en los capítulos anteriores de este Informe, dicha Ley reguló también el sistema de control de tráfico por carretera, definiendo los principios del funcionamiento de la Inspección del Transporte por Carretera, dependiente directamente del Ministerio de Infraestructura de Polonia.

La Inspección del Transporte por Carretera tiene como misión general: el control del sector en conceptos de legalidad y del cumplimiento de

144 Dz. U. Nr 125, poz. 1371.

las normas reguladoras y la aplicación de los procedimientos sancionadores en caso de anomalías.

Gracias a su establecimiento han sido fortalecidas las capacidades de control de los transportistas en cuanto al peso máximo admitido de los vehículos, al respeto de los límites de tiempo de conducción y de los descansos obligatorios establecidos, así como en cuanto a la prohibición del transporte de cabotaje. Los funcionarios de la Inspección de Transporte por Carretera han apoyado de forma significativa a la policía nacional, cuyos funcionarios no tenían la capacidad de controlar de forma efectiva el funcionamiento del sector del transporte, especialmente el internacional.

El ámbito material de la actuación inspectora de este órgano administrativo incluye:

- Derecho de acceso al vehículo,
- Derecho de control de los documentos relativos a la actividad de transporte,
- Derecho de inspección de todos los aparatos de medida y de control,
- Derecho de examen de las dimensiones y el peso de los vehículos, así como de las masas por eje,
- Derecho de control del cumplimiento con los tiempos máximos de conducción admitidos y de los periodos de descanso,
- Derecho de emprender procedimientos sancionadores en caso de incumplimiento de los requisitos legales aplicables a los transportistas. En caso de una sanción aplicada a un transportista extranjero por una infracción de la ley en concepto de multa, dicho transportista debe pagarla inmediatamente directamente al inspector. En caso contrario, el inspector está autorizado a requisar el vehículo y trasladarlo al parking vigilado más cercano, corriendo los costes a cargo del transportista. Si la multa no ha sido pagada en los plazos fijados, se emprenderán los procedimientos administrativos de la ejecución del pago debido sobre los vehículos detenidos.

Los transportistas nacionales tienen derecho a realizar el pago de la multa durante tres semanas desde su aplicación. La regla principal en todos los casos es la exigibilidad inmediata del pago, lo que quiere decir, independientemente de que el transportista vaya a recurrir, que está obligado a realizar el pago en los plazos establecidos. El derecho de recurso es ejecutable durante 14 días a partir de la imposición de la multa.

Los inspectores de transporte por carretera controlan el transporte de mercancías en vehículos con PMA superior a 3.5 toneladas y de perso-

nas en vehículos destinados al transporte de viajeros que, por su tipo de construcción y su personal, pueden transportar a más nueve personas, o, excepcionalmente, menos de nueve pero más de cinco siempre y cuando sea un servicio profesional.

Entre los documentos cuya exhibición solicitarán los Inspectores de Trasporte por Carretera, se encuentran:

1. Permiso de conducción en su categoría adecuada,

2. Matricula de vehículo, con el certificado de revisiones técnicas obligatorias realizadas,

3. Documento que compruebe la conclusión del contrato del seguro de responsabilidad civil,

4. Duplicado de la licencia para el transporte por carretera correspondiente, relativo al vehículo conducido,

5. Confirmación de haber realizado el pago por la utilización de las carreteras nacionales,

6. Diagramas de registro de tacógrafo de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo el transportista,

7. Autorizaciones especiales, por ejemplo las relativas al transporte de mercancías peligrosas (ADR),

8. En caso de transporte en cisternas, autorización válida del órgano competente que admita la utilización de la cisterna en cuestión,

9. Certificados medio-ambientales,

10. Contrato que certifique el estado legal de los vehículos emplea dos en el transporte (propiedad, arrendamiento, leasing),

11. Adicionalmente, otros: carta de porte CMR, certificados CEMT, certificados sanitarios o veterinarios correspondientes.

Las cuantías orientativas de las multas específicas previstas en transporte por carretera por distintos tipos de infracciones están enumeradas en el Anexo I.

CONCLUSIONES FINALES

CHECKLIST

1. Todas las reformas emprendidas paulatina y consecuentemente en los últimos quince años en Polonia han llevado a la creación de un mercado en general liberalizado y sometido de forma estricta a las reglas y mecanismos de libre competencia. La base y la garantía de su implementación fructífera es el sistema político democrático de una república con un entorno institucional adaptado a la nueva realidad político-económico-social. La adhesión a la Unión Europea ha sido la confirmación más convincente y significativa del cumplimiento por Polonia de la parte más relevante de los estándares y reglas harmonizadas vigentes dentro de las fronteras comunitarias.

2. Polonia posee una posición geográfica de una gran importancia estratégica para el desarrollo de la mayoría de sectores relacionados con el intercambio internacional. Tiene fronteras con Rusia, Lituania, Bielorrusia, Ucrania, Eslovaquia, República Checa y Alemania, acceso al Mar Báltico y por consiguiente fácil conexión a los puertos escandinavos y al Mar del Norte. Tras haber sido trasladadas las fronteras comunitarias hacia el este de Polonia, su papel de puente entre la Unión Europea, las antiguas republicas soviéticas y Rusia ha pasado a ser aún más apreciado y reconocido.

Es el mercado más grande entre todos los nuevos Estados miembros, con casi 40 millones de habitantes, con un alto potencial de crecimiento, especialmente de los sectores ya maduros y en muchos casos ya saturados dentro de la Europa occidental. Las razones de la elección de Polonia como destino de las inversiones extranjeras, más comúnmente citadas, son: tamaño del mercado, posición estratégica, bajo coste de la mano de obra, sus altas cualificaciones y una buena disposición para el trabajo. La evaluación positiva y el apoyo otorgado por parte de las instituciones internacionales, tales como el Banco Mundial, el crecimiento general constante y relativamente más dinámico que en otros países europeos, también son de una indudable importancia.

3. Desde principios de los años 90, Polonia ha sido un país con una política que fomenta las inversiones. El hecho de que las empresas extranjeras sean iguales ante la ley, en lo relacionado a las disposiciones de la OCDE, de acuerdo con los principios de una economía de libre mercado, ha creado una base para una fuerte afluencia de las inversiones extranjeras en los últimos 15 años. El Acta de la Libertad de la Actividad Económica confirmó recientemente, en julio del presente 2004, la igualdad de las empresas extranjeras frente a las empresas nacionales en Polonia.

Las clasificaciones de Polonia según las principales agencias calificadoras son cada vez más altas. Cabe citar el ranking de los países receptores de las inversiones directas, elaborado conforme al Índice de Confianza de los Inversionistas (Federal Direct Investment Confidence Index), publicado en septiembre de 2003 por AT Kearney[145], en el cual

145 www.atkearney.com.

Polonia ocupa el cuarto puesto tras China, USA y México. Deja atrás, entre otros, a países como Rusia (número 8), Brasil (número 9), España (número 10), República Checa (número 13), Hungría (número 17). Aún más indicativo de esta tendencia es el hecho de que el año anterior Polonia ocupaba la undécima posición en la misma clasificación. Los mercados de Europa Oriental y Central así como de Asia atraen cada vez más empresas gracias a sus costes operativos relativamente más bajos y perspectivas de crecimiento más dinámico. Ya teniendo en cuenta el mismo mercado español, las siguientes empresas han trasladado recientemente sus actividades de su territorio: Lear (a Polonia), Philips (a Polonia), Moulinex (a China), Samsung (a Eslovaquia y China), Levi Strauss (a la Europa del Este), Panasonic (a China).

4. Polonia mantiene el liderazgo entre los países de la Europa Central y Oriental en cuanto al valor total de las inversiones directas recibidas. Los primeros inversores son Francia, USA, Alemania, Holanda e Italia. Con la mayoría de los países Polonia ha firmado acuerdos bilaterales para fomentar y proteger las inversiones directas, el comercio y para evitar la doble imposición. En cuanto a las relaciones polaco-españolas, la base contractual se ha desarrollado considerablemente en la última década, por mencionar: el Tratado de Amistad y Cooperación firmado en 1992 entre ambos países y el Acuerdo para la Protección y Fomento Recíproco de las Inversiones de 2002. Polonia es el mayor socio económico de España en la Europa Central y del Este. En 2002 el comercio hispano-polaco alcanzó 2.025 millones de euros. En el ranking de los 50 países destino de la exportaciones de España en 2003 ocupa el puesto 14 (frente a la Republica Checa en el número 21 y Hungría en el 26).

5. El capital mínimo en cuanto a las sociedades de responsabilidad limitada en Polonia se cifra en aproximadamente 12.500 euros, que resulta elevado en comparación con España, donde el capital mínimo de una sociedad de responsabilidad limitada es de 3.000 euros. La ley polaca establece además que el capital social mínimo en una sociedad anónima es de aproximadamente 125.000 euros. Como referencia, la Ley en España fija esta cuantía mínima en 60.100 euros. Sin embargo, el precio de la mano de obra en Polonia, significativamente más bajo, a largo plazo nivela en una notable parte la diferencia de los costes operativos. Además, durante el proceso de transformación, la tendencia general ha sido la reducción de los impuestos sobre sociedades. La tributación en este campo en 2004 será del 19 % sobre rentas de, entre otros, sociedades anónimas, de responsabilidad limitada, corporativas o grupos capitales tributarios.

6. El mercado de transporte en Polonia es uno de los que presentan las expectativas de crecimiento más prometedoras. La puntualidad de inversiones y de entrada en este sector tiene una importancia trascendental. Muchas de las grandes firmas transportistas, principalmente alemanas, ya están presentes en Polonia con el objetivo de asegurarse una participación fuerte en el mercado, cuyo crecimiento tras la entrada de Polonia en la UE, será inevitable y muy esperado. La mejora de la calidad de las infraestructuras viarias, cuyo estado en ciertas partes de la red supone un obstáculo

para el desarrollo más dinámico del mercado, es cuestión de tiempo (no tan lejano), teniendo en cuenta los fondos europeos destinados a este fin. La competencia más fuerte se observará entre las grandes firmas. El mercado nacional de transporte está basado en unas pequeñas empresas familiares de elevada dispersión. Solamente entre diez y veinte empresas se pueden calificar como grandes empresas. En muchos casos, las pequeñas empresas nacionales realizan las actividades de transporte o bien subcontratadas por las empresas grandes, en concepto de outsourcing, o bien especializándose en los nichos de mercado.

7. Se han establecido dos periodos transitorios relativos al mercado de transporte por carretera:

I. Periodo transitorio relativo a la accesibilidad de las infraestructuras viarias en Polonia. Durante el periodo transitorio, se ha establecido previamente los tramos de la red viaria polaca que cumplen con los estándares comunitarios y en los que se admite el paso de los camiones con una presión máxima de 11.5 toneladas/eje sin ningún pago adicional. En todos los demás tramos de la red viaria, el paso de camiones con una presión de 11.5 tone ladas/eje será admitido bajo un pago adicional. El pago será aplicable a ambos: transportistas nacionales y extranjeros. A partir de 2009 no se cobrarán dichos pagos adicionales, sin embargo, en los dos años siguientes seguirán siendo válidas ciertas limitaciones en cuanto al paso de camiones con presión mayor a 10 toneladas/eje sobre la red de las carreteras fijadas. En 2015 las carreteras nacionales que constituirán parte de la red de transporte europea habrán quedado abiertas sin límites a los camiones que cumplan los estándares europeos.

II. Periodo transitorio relativo al transporte de cabotaje. El mercado de transporte nacional, conocido bajo el nombre de transporte de cabotaje, se mantendrá cerrado en los 25 países miembros de la Unión Europea durante tres años a partir del día de la incorporación de Polonia en la UE, es decir hasta mayo de 2007. Dicha prohibición se aplica, bajo el principio de reciprocidad, tanto a los transportistas polacos como a los transportistas de otros Estados de la UE, lo que implica que ni los transportistas polacos podrán realizar transporte nacional dentro del territorio Español, ni los españoles pueden prestar servicios de transporte nacional en Polonia. Se puede prorrogar este periodo transitorio por 2 años adicionales. Sin embargo, se prevé la posibilidad de una paulatina y voluntaria liberalización del acceso al mercado del transporte de cabotaje por parte de los países miembros a través de los acuerdos bilaterales y concesión de los contingentes de autorizaciones.

8. La ley polaca en materia de transporte por carretera integra en gran medida la normativa europea en este sector. El acceso a la actividad de transporte en Polonia, al igual que en España y en toda la Unión Europea,

está sujeto a la obligatoriedad de obtener la licencia y de cumplir con los requisitos cualitativos: la honorabilidad, la capacidad económica y la capacitación profesional. Las condiciones de su cumplimiento responden directamente a lo exigido en la normativa comunitaria. A partir de la incorporación de Polonia en la Unión Europea, la Administración polaca debe reconocer a las personas, empresas y entidades, nacionales de los demás Estados miembros de la UE y constituidas en conformidad con la legislación de otro Estado miembro, las cualificaciones, títulos habilitantes de la capacitación profesional u otros documentos exigidos en cuanto al acceso a la profesión de transportista, expedidos en otro Estado miembro.

9. Para la realización de transportes de mercancías por carretera, sean públicos o privados, en los camiones cuyo PMA sea superior a 3.5 toneladas, es necesaria la previa obtención de una licencia que habilite a la persona a llevarlos a cabo. Realizar transporte sin autorización es una de las infracciones más graves en el ámbito de los transportes terrestres. La licencia se otorga al transportista para un periodo de entre 2 y 50 años. Existen dos tipos de licencias: para el ejercicio del transporte nacional o para el transporte internacional. La licencia para el transporte internacional habilita al transportista a realizar el transporte nacional, siempre que sea con los mismos vehículos estipulados en la autorización para el ejercicio del transporte internacional.

10. El régimen de las autorizaciones bilaterales fue derogado en las relaciones con los países miembros de la UE en el momento de la adhesión de Polonia a la UE y a consecuencia de la introducción del régimen de licencias comunitarias dentro de su territorio. Sin embargo, sigue vigente en relaciones con países terceros, no pertenecientes a la misma, con los que Polonia ha suscrito unos convenios bilaterales relativos al transporte de mercancías por carretera. Las licencias para el transporte internacional no sustituyen en ningún caso a unas autorizaciones bilaterales adicionales requeridas en relaciones con varios países terceros. Ninguna de las autorizaciones en transporte internacional expedidas por el órgano competente habilita a un transportista a realizar un transporte de cabotaje en otro país.

11. Las condiciones sociales relativas al tiempo de conducción y descanso, así como las disposiciones relativas a los requisitos técnicos (sobre pesos y dimensiones de vehículos o el tacógrafo) responden a las definidas en la normativa comunitaria.

12. Los funcionarios de la Inspección de Transporte por Carretera pueden solicitar la exhibición de los siguientes documentos:

- Permiso de conducción en su categoría adecuada,
- Matricula de vehículo, con el certificado de revisiones técnicas obligatorias realizadas,
- Documento que compruebe la conclusión del contrato del seguro de responsabilidad civil,

- Duplicado de la licencia para el transporte por carretera correspondiente, relativo al vehículo conducido,
- Confirmación de haber realizado el pago por la utilización de las carreteras nacionales,
- Diagramas de registro de tacógrafo de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo el transportista,
- Autorizaciones especiales, por ejemplo las relativas al transporte de mercancías peligrosas (ADR),
- En caso de transporte en cisternas, autorización válida del órgano competente que admita la utilización de la cisterna en cuestión,
- Certificados medio-ambientales,
- Contrato que certifique el estado legal de los vehículos empleados en el transporte (propiedad, arrendamiento, leasing),
- Adicionalmente, otros: carta de porte CMR, certificados CEMT, certificados sanitarios o veterinarios correspondientes.

13. Una sanción aplicada a un transportista extranjero en Polonia por una infracción de la ley en concepto de multa debe ser pagada inmediatamente directamente al inspector. En caso contrario, el agente está autorizado a requisar el vehículo y trasladarlo al parking vigilado más cercano, corriendo los costes a cargo del transportista. Si la multa no ha sido pagada en los plazos fijados, se emprenderán los procedimientos administrativos de la ejecución del pago debido sobre los vehículos detenidos. La regla principal en todos los casos es la exigibilidad inmediata del pago, lo que quiere decir, independientemente de que el transportista vaya a recurrir, que está obligado a realizar el pago en los plazos establecidos. El derecho de recurso es ejecutable durante 14 días a partir de la imposición de la multa.

ANEXO I

MULTAS ESPECÍFICAS EN TRANSPORTE POR CARRETERA

Ley de 14 de noviembre de 2003 sobre la modificación de la ley sobre carreteras públicas[146]

Ejemplos de multas relativas a la superación de las dimensiones, pesos y masas admitidas en el transporte por carretera

Ejemplos de infracciones	**Multa (aproximación en euros)**
Exceder la longitud máxima admitida: – De 4 metros hasta 4.50metros inclusive –Por cada 10 cm por encima de 4.50 metros	 30 40
Exceder la anchura máxima admitida: –Desde el valor admitido hasta 3.30 metros inclusive –De 3.20 metros a 4.50 metros inclusive –Por cada 0.50 metros por encima de 4.50 metros	 40 90 80
Exceder la masa por eje máxima admitida en las carreteras donde se admite el trafico de vehículos con la presión por eje hasta 10 toneladas (98 kN): Eje tándem de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es inferior a 1 metro (suma de presiones por eje 98 kN): –De 98 kN a 107.8 kN –De 107.8 kN a 117.6 kN –De 117.6 kN a 127.4 kN –Adicionalmente por cada 10 kN por encima de 127.4 kN	 60 120 195 150
Eje tándem de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es 1 = d < 1.30 metros (suma de presiones por eje 136,3 kN, 13.9 toneladas): –De 136.3 kN a 146.1 kN –De más de 146.1 kN a 155.9 kN –De más de 155.9 kN a 165.7 kN –Adicionalmente por cada 10 kN por encima de 165.7 kN	 120 255 390 270
Eje tándem de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es 1.30 = d < 1.80 metros (suma de presiones por eje 153.9 kN, 15.7 toneladas): –De 153.9 kN a 163.7 kN –De más de 163.7 kN a 173.5 kN –De más de 173.5 kN a 183.3 kN –Adicionalmente por cada 10 kN por encima de 183.3 kN	 150 330 510 360
Eje tándem de los remolques o semirremolques si la separación "d" de dos ejes es Igual o superior a 1.80 metros (suma de presiones por eje 170.4 kN, 17.4 toneladas): –De 170.4 kN a 180.2 kN –De más de 180.2 kN a 190 kN –De más de 190 kN a 199.8 kN –Adicionalmente por cada 10 kN por encima de 199.8 kN	 180 390 630 420
Exceder el PMA en caso de un vehículo simple: –Hasta 5 toneladas, inclusive –Desde 5 toneladas a 10 toneladas, inclusive –De más de 10 toneladas a 20 toneladas inclusive –Adicionalmente por cada 5 toneladas por encima de 20 toneladas	 150 360 720 540
Exceder el PMA en caso de un conjunto de vehículos (vehículo articulado o un vehículo de motor con remolque): –Hasta 10 toneladas inclusive –De más de 10 toneladas a 24 toneladas inclusive –De más de 24 toneladas a 40 toneladas inclusive –Adicionalmente por cada 10 toneladas por encima de 40 toneladas	 150 360 720 1080

146 Dz.U. 2003 nr 200 pos. 1953.

Disposición de 3 de julio de 2002 del Ministro de Infraestructuras relativa a las multas previstas en transporte por carretera[147]

Ejemplos de infracciones	**Multa (aproximación en euros)**
Realización de transporte por carretera sin título	2 500
Realización de transporte por carretera por cuenta propia sin la correspondiente autorización	500
Realización de transporte de cabotaje sin la correspondiente autorización	3 750
Realización de transporte por carretera profesional o por cuenta propia sin certificado requerido conforme al Convenio ATP	500
Transporte por carretera sin el documento justificativo de haber efectuado el pago por la utilización de carreteras nacionales (Viñetas)	1 000
Transporte de mercancías peligrosas no admitidas al transporte	2 500
Transporte de mercancías peligrosas de forma prohibida o inadecuada (en cisterna, sin embalar, etc.)	1 250 – 2 500
Transporte de mercancías peligrosas en un camión con más de un remolque	375
Parada, estacionamiento de un camión con carga de mercancías peligrosas cerca de lugares habitados o frecuentados sin permiso de las autoridades competentes	250
Estacionamiento de camión con mercancías peligrosas sin vigilancia	200
Transporte de viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas	250
No informar sobre un accidente relacionado con el transporte de mercancías peligrosas	500
Carecer el conductor de un transporte de mercancías peligrosas del certificado ADR de formación	50
Transporte de mercancías peligrosas sin la autorización requerida que indique las condiciones de transporte de las mercancías en cuestión	1250
Transporte de mercancías peligrosas en un camión sin sistema ABS	375
Transporte de mercancías peligrosas en un camión sin tacógrafo instalado o en mal funcionamiento	750
Transporte de mercancías por carretera sin registro de tiempo de conducción, velocidad, tiempo de conducción y descanso	500
Incumplimiento de las normas relativas a las medidas de aseguramiento contra peligros externos y condiciones atmosféricas al transportar mercancías peligrosas	250
Transporte de mercancías peligrosas en una cisterna sin parachoques	375
Incumplimiento de las normas sobre el grado de llenado de las cisternas en el transporte de mercancías peligrosas	2 500

147 Dz.U. de 2002 No. 115, pos. 999, Dz.U. de 2002 No. 236, pos. 1985, Dz.U. de 2003 No. 89, pos. 834.

Transporte de mercancías peligrosas en una cisterna no sometida al control adicional, requerido en caso de cambio de su estado de seguridad tras reparación, modernización o accidente	1 250
Transporte de mercancías peligrosas sin adecuada señalización	125 por cada rótulo y 50 por cada etiqueta
Incumplimiento de la normativa sobre carga y estiba en el transporte de mercancías peligrosas	250
Transporte de desechos peligrosos sin autorización – en tránsito	1 500
Transporte de desechos peligrosos sin autorización	2 000
Transporte en un camión que traspase el límite de ruido admitido	50
Transporte en un camión que produzca contaminación superior a los limites establecidos	75
Transporte de animales sin previa autorización del las Autoridades Veterinarias Nacionales o sin certificados de salud	250 – 375
Incumplimiento de los limites máximos de conducción y limitación de tiempo de descanso establecido como obligatorio	50 - 100
Realización de transporte durante la restricción de circulación de ciertos tipos de camiones por carreteras	250 – 500
Incumplimiento de las condiciones indicadas en la licencia (incumplimiento del requisito de territorialidad, tipo de transporte, etc.)	625
Manipulación de las indicaciones de tacógrafos u otros aparatos de control o de medida	750

ANEXO II

COSTES DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

Disposición de 14 de diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras relativa a la fijación de los pagos por los tramites administrativos relacionados con el otorgamiento de autorizaciones para la realización de transporte de pasajeros y mercancías por carretera así como con el otorgamiento de certificados de competencias profesionales[148].

Establece las siguientes cuantías de pagos (aproximaciones en euros) por las licencias para realizar el transporte por carretera de mercancías, en función del peso máximo admisible del camión y del periodo de validez de la licencia:

Costes de otorgamiento de licencias para el transporte internacional de mercancías (Mayo 2004)

Tipo de camión (PMA)	**Tarifa (aproximación en euros)**					
	Territorio de un país			**Territorio de más de un país**		
	Periodo de validez de licencia					
	2-15 años	15-30 años	30-50 años	2-15 años	15-30 años	30-50 años
Más de 3.5 a 12 toneladas	625	725	825	1250	1450	1650
Más de 12 a 20 toneladas	1025	1175	1325	2050	2350	2650
Más de 20 toneladas	1438	1625	1875	2875	3250	3750

Dicha Disposición establece además los siguientes cargos adicionales relacionados con los exámenes en materia de transporte por carretera y con el otorgamiento de certificados de competencias profesionales:

Examen en materia de transporte nacional de pasajeros o de mercancías por	175 euros
Examen en materia de transporte internacional de pasajeros o de mercancías por carretera	200 euros
Examen de revisión de las competencias profesionales de personas con al menos 5 años de experiencia en transporte profesional por carretera	150 euros

Tasa por la tramitación de certificados de competencias profesionales en transporte nacional e internacional por carretera: 75 euros.

148 Dz.U. 01.150.1685.

ANEXO III

SISTEMA DE PAGOS POR EL PASO POR CARRETERAS NACIONALES POR PARTE DE LOS TRANSPORTISTAS

Disposición de 14 de diciembre de 2001 del Ministro de Infraestructuras sobre la realización de pagos por el paso por carreteras nacionales por parte de los transportistas (Dictada conforme al Art. 42 párrafo 7 de la Ley de 6 de octubre de 2001 sobre Transporte por Carretera[149]). Entró en vigor 1 de enero de 2002.

Establece tipos y cuantías de tasas por la realización de transporte por carretera, profesional y por cuenta propia, en el territorio de Polonia, en función del peso máximo admisible, número de ejes y deterioro medio-ambiental.

Tarifa	24 horas		Semanal		Mensual	
Tipo de vehículo	**Euro 0 Euro 1**	**min.**	**Euro 0 Euro 1**	**min.**	**Euro 0**	**min. Euro 1**
PMA[150] de 3.5 hasta 12 toneladas						
2 ejes	1,5	1,25	5	4,5	15	13,5
3 ejes o más	5	4,5	15	13,5	45	41,25
PMA superior a 12 toneladas						
No superior a 3 ejes	7,5	6,75	17,5	15,75	52,5	47,5
4 ejes o más	11,25	10	25	22,5	75	67,5

Tarifa	De seis meses		Anual	
Tipo de vehículo	**Euro 0**	**min. Euro 1**	**Euro 0**	**min. Euro 1**
PMA de 3.5 hasta 12 toneladas				
2 ejes	60	53,75	100	90
3 ejes o más	180	162,5	320	287,5
PMA superior a 12 toneladas				
No superior a 3 ejes	210	190	400	362,5
4 ejes o más	300	270	550	475

149 Dz.U. Nr. 125, poz. 1371.
150 PMA incluye peso máximo admisible de remolque.

BIBLIOGRAFÍA

Burnewicz, J., Wp3yw cz3onkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce: stan prawny na luty 2003 roku, Varsovia 2003.

Burnewicz, J., "Road transport as a means to boost economic and social development in transition countries", 7th IRU East-West Road Transport Conference, Budapest, Hungary, 15-16 May 2003.

Queiroz, C., "A Review of Alternative Road Financing Methods", Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 November 2003.

Communication from the Commission to the European Council on the Action Plans for administrative and judicial capacity, and the monitoring of commitments, made by the negotiating countries in the accession negotiations, Brussels, 20 July, 2002, COM (2002) 9757/02.

Dictamen del Comité Económico y Social sobre El impacto sobre la competitividad de los transportes por carretera producido por las diferencias existentes en materia de derechos especiales e impuestos de circulación de los vehículos en los Estados miembros de la Unión Europea, CES 922/2001, Bruselas, 11 de julio de 2001.

Fechner, I., Centra logistyczne: cel - realizacja – przysz3oœæ, Varsovia 2004.

Sánchez-Gamborino, F.J. / Gaitán Rebollo, J., Factbook. Transportes de Mercancías por Carretera, Thomson Aranzadi, 2003.

International Road Transport Union (IRU), Poland: Road Transport Fact File, 30 October 2003.

International Road Transport Union (IRU), Competition in East-West Road Transport Market, 2001.

Ka£u¿ynska, M., Wp3yw cz3onkowstwa Polski na infrastrukture transportowa i transport samochodowy, Biuletyn Analiz UKIE, Varsovia 2003.

Krawczyk, M. / Siwek, K., "Financing Transport Infrastucture in Poland – past experiences and future plans", Seminar Transport Infrastructure Development for a Wider Europe, Paris, 27-28 November 2003.

González-Varas Ibáñez, S., Los mercados de interés general: telecomunicaciones y postales, energéticos y de transporte. Privatización, liberalización, regulación pública y derecho de la competencia, Editorial Comares, 2001.

Broseta Pont, M. / Martínez Sanz, F., Manual de Derecho Mercantil, Undécima Edición. Tecnos, Madrid 2002.

Ministerio de Infraestructura de Polonia: Informe: Posición negociadora de

Polonia. Política de Transporte, Varsovia 2003.

Oficina para la Promoción de las Inversiones y las Tecnologías en Varsovia de la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial Auspiciado por el Ministerio de Economía, Trabajo y Política Social, Onudi: Informe ¿Cómo hacer negocios con Polonia?, Varsovia, 2003.

Paprocki, W., Nowoczesne przedsiêbiorstwo kolejowe CARGO, Varsovia 2003.

Rutkowski, K., Logistyka dystrybucji, SGH, Varsovia 2000

Wojtkowska, G. (dir.), Polska w Unii Europejskiej. Uwarunkowania i mozliwosci po 2004 roku, Lesiak, P., "Funkcjonowanie polskich firm towarowego transportu samochodowego i spedycji po 1 maja 2004 roku", SGH, Warszawa 2003.

PÁGINAS WEB DE INTERÉS

Principales instituciones nacionales

- www.europoland.pl Agencia Nacional de Inversiones Extranjeras en Polonia (en inglés, polaco, alemán, ruso)
- www.mi.gov.pl Ministerio de Infraestructura (en polaco y en inglés)
- www.arp.com.pl Agencia Nacional de Desarrollo de la Industria (en polaco e inglés)
- www.parp.gov.pl Agencia Nacional de Desarrollo de Empresas (en polaco e inglés)
- www.mf.gov.pl/sluzba_celna Agencia Tributaria (en polaco e inglés)
- www.mos.gov.pl Ministerio de Medio Ambiente (en polaco e inglés)
- www.mpips.gov.pl Ministerio de Economía y Trabajo (en polaco e inglés)
- www.msz.gov.pl Ministerio de Asuntos Exteriores (en polaco e inglés)
- www.mswia.gov.pl Ministerio de Asuntos Interiores y Administración (en polaco e inglés)
- www.mofnet.gov.pl Ministerio de Finanzas (en polaco e inglés)
- www.nbp.pl Banco Nacional de Polonia (en polaco e inglés)
- www.zus.pl Dirección de Seguridad Social (en polaco, inglés y alemán)
- www.stat.gov.pl Agencia Nacional de Estadística (en polaco e inglés)
- www.igik.edu.pl Instituto de Geodesia y Cartografía (en polaco e inglés)
- www.nik.gov.pl Cámara Alta de Control (en polaco e inglés)
- www.uokik.gov.pl Oficina de Protección de los Consumidores y de la Competencia (en polaco e inglés)
- www1.ukie.gov.pl Oficina del Comité de la Integración Europea (en polaco e inglés)

- www.eksporter.gov.pl Portal de Promoción de las Exportaciones (en polaco, ruso e inglés)
- www.gpw.com.pl Bolsa de Valores en Varsovia (en polaco e inglés)
- www.embajada-polonia.org Embajada de Polonia en España (en polaco y español)
- www.sn.pl Tribunal Supremo de Polonia (en polaco e inglés)

Parques Tecnológicos

- www.ppt.belchatow.pl Parque Tecnológico y de Industria en Be3chatów (en polaco e inglés)
- www.sse.krakow.pl Parque Tecnológico en Cracovia, Zona Especial Económica (en polaco e inglés)
- www.ppnt.org.pl Parque Tecnológico y de la Investigación en Gdynia (en polaco e inglés)
- www.ppnt.poznan.pl Parque Tecnológico y de la Ciencia en Poznan (en polaco e inglés)
- www.spnt.pl Parque Tecnológico y de la Ciencia en Szczecin (en polaco)
- www.technologpark.pl Parque Tecnológico en Wroclaw (en polaco e inglés)

Instituciones de transporte

- www.mi.gov.pl Ministerio de Infraestructura (en polaco y en inglés)
- www.botm.gov.pl Oficina de Servicio al Transporte Internacional (en polaco)
- www.psm.pl Primer Servicio de Transporte Internacional y Expedición (en polaco)
- www.gddkia.gov.pl Dirección General de Carreteras Nacionales y Autopistas (en polaco)

Otras

- www.poland.gov.pl Informaciones generales sobre Polonia (en inglés, español, polaco, alemán, ruso, francés)

- www.pol-markt.com Base de datos alemana sobre las empresas polacas (en alemán)
- www.euroin.pl Auditores, consultores, abogados (en inglés, polaco, ruso y alemán)
- www.gopoland.com Informaciones generales sobre Polonia
- www.nationsonline.org/oneworld/poland.htm Informaciones generales sobre Polonia
- www.warsawvoice.pl Revista online en inglés
- www.wbj.pl Warsaw Business Journal (en inglés)
- www.explore-warsaw.com Informaciones sobre Varsovia (en inglés)