





1989-2004

„Bierzcie sprawy w swoje ręce”

“Take your future in your hands”



Tadeusz Furmanek

„Bierzcie sprawy w swoje ręce” – to słynne zdanie wypowiedziane przez Lecha Wałęsę obejmującego urząd prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej stało się symbolem nowych czasów także w gospodarce. Dzięki Ustawie o działalności gospodarczej z 23 grudnia 1988 roku zmieniły się całkowicie warunki działania przedsiębiorców. Tylko w 1989 roku liczba małych i średnich firm powiększyła się niemal dwukrotnie, do 860 tys. Każdy mógł otworzyć przedsiębiorstwo przewozowe. Niepotrzebne stały się zezwolenia miejskich i wojewódzkich Rad Narodowych na przewozy krajowe. Nawet przewozy międzynarodowe mogła wykonywać od tej pory każda firma, także należąca do osoby fizycznej. Już nie trzeba było ubiegać się o zgodę Ministra Komunikacji, która uzależniona była od opinii Pekaesu. Wystarczyło, że nowa firma wykupiła zezwolenia na przejazdy przez inne kraje i zabezpieczenia celne ładunków oraz pojazdów. Zabezpieczeniem karnetu TIR był weksel na 50 tys. dolarów. Własne firmy zakładali pracownicy Pekaesu, PKS, innych firm transportu drogowego oraz osoby spoza branży. Kupowano najróżnorodniejsze, zazwyczaj używane samochody. Tymi często zdezelowanymi ciężarówkami interesowały się niemiecka i austriacka policja. Najczęściej już po pobieżnej kontroli nakazywały holowanie samochodu do najbliższego warsztatu na natychmiastowy remont.

Przejścia graniczne, na których dotychczas rzadko odprawiano ciężarówki, już w 1991 roku zostały zapchane samochodami. Po zniknięciu żelaznej kurtyny powstała papierowa – ciężarówki traciły bardzo dużo czasu na przejściach granicznych, a kilkudniowe kolejki nie były rzadkością. Podczas swojego ostatniego wystąpienia na forum IRU, w listopadzie 1991 roku, sekretarz generalny ZMPD Lech Tarwid wskazał, że między Polską a Niemcami są zaledwie trzy przejścia drogowe uprawnione do odprawy ruchu międzynarodowego i apelował do polityków o szybką zmianę tego stanu rzeczy.

Kolejnym problemem były zezwolenia zagraniczne na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego. Ministerstwo Komunikacji każdego roku ustalało podczas rozmów dwustronnych ilość zezwoleń na kolejny rok, ale szybki wzrost liczby polskich przewoźników powodował, że zezwoleń nieustannie brakowało – w pierwszej połowie 1991 roku pokrycie miała zaledwie połowa wniosków. Nie starczało tranzytowych zezwoleń francuskich, austriackich, wąskim gardłem były Węgry i Czechy. Najważniejszym krajem dla polskich przewoźników pozostawały Niemcy, które dawały Polsce 100 tys. zezwoleń rocznie. Władze ZMPD zauważyły, że ze względu na ograniczoną podaż zezwoleń, powinna

Jeden z pierwszych polskich prywatnych międzynarodowych przewoźników: Tadeusz Furmanek (z prawej) i Tadeusz Gorgosz zajęchali prywatnym Starem 200 z przyczepą D-50 Autosana do Grecji. Na zdjęciu w Kawali w grudniu 1987 roku

One of the first Polish international road carriers: Tadeusz Furmanek (on right) with Tadeusz Gorgosz reached with their Star 200 and D-50 Autosan trailed Greece. Here in Kawałi in December 1987



Krzysztof Polak

Do 1990 roku prywatni przewoźnicy mogli kupować tylko używane samochody. Musieli też sami je remontować

Till 1990 private haulers could buy only second-hand trucks and they had to refurbish them themselves



„Take your future in your hands” – this famous sentence was announced by Lech Wałęsa when he was taking post of the President of the Republic of Poland in December 1990. It became a symbol of a new era not only in politics, but in economy as well. Law on Economic Activity dated December 23, 1988 changed overall conditions for entrepreneurs in Poland, introducing freedom of economic activity. Only in 1989 number of small and medium companies had increased by a factor of two, to 860 000 entities. Everybody could create a transport company and one didn't have to ask Ministry of Communication for permission if he wanted to enter international road transport business. Pekaes could no more object it. It was enough to buy foreign permits and TIR carnets, which were secured by a bill of exchange, usually without any value, since new companies had no money. It was much later in 1994 that ZMPD secured its rights with a mortgage.



być limitowana ilość samochodów transportu międzynarodowego. Jeżeli zestawów będzie zbyt dużo nikt nie zarobi, a wszyscy zbankrutują. Po dziesięciogodzinnej dyskusji przedstawiciele transportowców z ministrem Morawskim rząd wprowadził 18 500 koncesji na wszystkie kraje świata. Pod naciskiem przewoźników Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, powstałe z połączenia Ministerstw Komunikacji, Żeglugi i Łączności, wprowadziło koncesje na tzw. kraje łatwo dostępne (np. Litwa, Łotwa) i z czasem wydano ich łącznie ok. 25 tys. Koncesje na wszystkie kraje pojawiły się we wprowadzonej Ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z 26 lipca 1991 roku. Aż do 2000 roku mniej więcej 25 tys. ciężarówek pracowało w transporcie międzynarodowym – było to i tak 10 razy więcej niż w latach osiemdziesiątych.

Komisja autobusowa IRU w Wieliczce, 1995

IRU Bus Commission in Wieliczka, 1995

Border crossings, usually sleepy and empty in communist times, became clogged by trucks in 1991. Iron curtain was replaced with a paper one. During his last lecture in front of the IRU audience ZMPD Secretary General Lech Tarwid pointed out that between Poland and Germany there were only three border crossings for trucks. He made a plea to politicians to change that state of affairs as quickly as possible.





Robert Przybylski

Nowe, prywatne firmy chciały zapisywać się do ZMPD, aby móc korzystać z karnetów TIR, jednak zarząd Zrzeszenia bał się nierzetelnych przedsiębiorstw i niechętnie przyjmował nowych przewoźników. Natomiast Ministerstwo Transportu chciało odzyskać kontrolę nad wydawaniem zezwoleń na przejazdy międzynarodowe, które w coraz większym stopniu stawały się wąskim gardłem przewozów. Zarządzeniem z 20 grudnia 1991 roku Ministerstwo stworzyło Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego. Przejęło ono od ZMPD dystrybucję zezwoleń i zajęło się także organizacją procesu nadawania koncesji. Jednocześnie Ministerstwo Transportu podniosło opłatę za zezwolenie z 200 tys. zł do 1,2 mln zł, co wywołało protesty całej branży. Z inicjatywy ZMPD zawiązał się komitet protestacyjny przewoźników, w skład którego wchodził Krzysztof Gutowski, Tadeusz Kucharski, Wojciech



New international road transport companies were founded by ex-Pekaes drivers or employees of other transport companies like PKS or PLO. Many newcomers were drawn to the industry by stories about quick money to be earned. Some of the new owner-operators never had a chance to get acquainted with new job and had negligible experience in road transport.

Lack of permits was another problem. During bilateral talks Ministry of Communications managed to secure more permits each year, but that was not enough for the quickly growing industry. In the first half of 1991 only every second request was covered with a permit. In short supply

Sienicki, Janusz Skibiński i Zbigniew Winiarek. Przewodniczącym Komitetu został Wojciech Sienicki. Wystosowano protestacyjne pisma i podjęto rozmowy z Departamentem Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, którego dyrektorem został w tamtym czasie Grzegorz Ociesa, były działacz solidarnościowej opozycji. ZMPD nieformalnie popierało protest, ze strajkami w Gdańsku, Łodzi, Olsztynie, Warszawie, którego kulminacyjnym punktem był przejazd siedmiu zestawów spod siedziby Ministerstwa Transportu przez centrum Warszawy.

Wspólny protest był dobrą okazją do wzajemnego poznania się różnych środowisk przewoźników i konsolidacji branży, co zaowocowało gorącymi dyskusjami podczas wyborów do władz ZMPD, które odbyły się 17 stycznia 1992 roku. – W czasie wyborów Krzysztof Gutowski, Piotr Wojaczek, Józef Stróżyk i ja wygłosiliśmy płomienne przemówienia, a Wojciech Sienicki zreferował poczynania Komitetu Protestacyjnego – wspominał prowadzący to spotkanie Edmund Kuc. Te wystąpienia tak spodobały się trzystu zgromadzonym przewoźnikom, że wybrali mówców do nowych władz. Zmieniony w 1989 roku statut Zrzeszenia przewidywał wybór siedmiu osób do powiększonego Zarządu i jedenastu osób do Rady Zrzeszenia. Zarząd ukonstytuował się następująco: prezesem został Krzysztof Gutowski, wiceprezesem Mieczysław Gutkowski, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym Roman Buksiński, a członkami Kazimierz Hajdarowicz, Edmund Kuc i Piotr Wojaczek. W połowie kadencji Krzysztof Gutowski zrezygnował ze stanowiska prezesa i zastąpił go Edmund Kuc, jednakże Gutowski pozostał członkiem zarządu Zrzeszenia.

Do Rady zostali wybrani: Władysław Andrzejewski, Antoni Czapla, Robert Kearney, Janusz Ławnikowicz, Aleksander Reisch (wiceprzewodniczący), Józef Smuga, Józef Stróżyk (przewodniczący), Andrzej Turski, Andrzej Wargin, Tadeusz Wilk i Zbigniew Wojtkowiak. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Marka Kaniewskiego, Andrzeja Borchyńskiego i Aleksandra Malinowskiego. – Ówczesny sekretarz generalny, Lech Tarwid, znał wszystko w szczególności, ale przeszedł na emeryturę. Nowym został Roman Buksiński (dotychczasowy dyrektor Biura ZMPD), który nie był tak dobrze znany na forum europejskim jak poprzednik, bo na spotkania IRU zazwyczaj jeździł Tarwid. Stanowisko dyrektora biura objął Chrystian Wójcik – dotychczasowy kierownik Departamentu TIR. Mimo tych zmian trzeba było szybko rozwiązywać pojawiające się problemy – tłumaczył Kuc. Najpoważniejszym była tzw. afera cukrowa. Hiszpańscy i portugalscy przemysłowcy kupowali cukier, masło i mleko w proszku w Polsce i za dobre stawki wynajmowali polskich przewoźników, którzy w swojej naiwności brali atrakcyjne oferty za dobrą monetę. Na miejscu towar odbierał przebrany za celnika przestępca i wkrótce hiszpańskie i portugalskie urzędy celne oprotowały karnety TIR, żądając zapłaty zaległych cel za wwieziony na ich obszar celny cukier. Gwarantem karnetów TIR była w Polsce Warta, która wymówiła Zrzeszeniu umowę ubezpieczeniową. Tym-



Edmund Kuc

Dwudziesty piąty Światowy Kongres IRU w Budapeszcie, 1996: D. Green, prezydent IRU, E. Kuc, prezes ZMPD

25th World IRU Congress in Budapest 1996: D. Green, IRU President and E. Kuc, ZMPD President

were transit permits for France, Austria, Hungary and Czech Republic. The most important transit country for Polish trucking companies was Germany. This country exchanged with Poland 100 thousand permits and pretty soon it was clear to all that it was a bottle neck for the international transport industry. After ten hours of discussion in the Ministry of Communication it was agreed between state authorities and industry representatives, among them ZMPD, to limit the number of trucks in international work to app. 18.5 thousand units, which later was enlarged to app. 25 thousand. This became a law on 26th July 1991, when an International Road Transport Act came into force, introducing concessions for road transport. Roughly that number of trucks remained in operation in international work till year 2000, when new regulations were implemented.



czasem bez krajowego gwaranta ubezpieczeniowego ZMPD nie mogło wydawać karnetów TIR. Zrzeszenie szukało towarzystwa ubezpieczeniowego, które chciałoby ubezpieczyć wydawane w Polsce karnety TIR i dopiero po trzech miesiącach zawarło umowę z BTUir Heros. – Nie mieliśmy pojęcia, na jaką sumę ubezpieczyć nasze karnety i podpisaliśmy umowę na 5 mln dolarów, ale szybko okazało się, że to zbyt mało. Przez kolejne trzy tygodnie istniało zagrożenie, że zostaniemy bez karnetów TIR, jednak ostatecznie po wielodobowym maratonie negocjacji zmieniliśmy sumę gwarancyjną na 10 mln dolarów – wspominał Edmund Kuc.

Nowy zarząd zliberalizował zasady przyjmowania do Zrzeszenia nowych członków, dlatego ich liczba zaczęła szybko rosnąć, szczególnie po uregulowaniu kwestii ubezpieczenia karnetów. Pod koniec 1990 roku do ZMPD należało 120 firm, dwanaście miesięcy później 410, a w kolejnym roku było 576 członków.



The Ministry wanted to take the control over distribution of permits from ZMPD and on 20th December 1991 Office of Servicing International Transport in Warsaw (BOTM) was created by Ministry of Communication. BOTM was responsible for distribution of permits and issuance of concessions for international road transport. Simultaneously Ministry raised the price for permits from 0.2 to 1.2 mln zł which spurred protests in the industry. ZMPD created a Protest Committee with Krzysztof Gutowski,

W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych prywatni przewoźnicy nie mogli pozwolić sobie na zakup nowych, zachodnich ciężarówek. W najlepszym wypadku stać ich było na Liazy prosto z fabryki

During first half of the Nineties private trucking companies couldn't afford new western-made trucks and the best they could buy was Liaz straight from the factory



Nowa rzeczywistość: prywatni przewoźnicy

Jednymi z pierwszych prywatnych przewoźników, którzy w 1987 roku otrzymali zgodę na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego byli Tadeusz Furmanek oraz Andrzej Wachowski, właściciel firmy Hagoka. – Za zarobione w Niemczech pieniądze kupiłem używanego Bussinga i woziłem nim paczki z Niemiec do Polski, a z Polski meble na Sycylię. Jeździłem bez przyczepy, ale stawki były tak wysokie, że ten staruszek zarobił w 1989 roku na 5 używanych Mercedesów – wspominał Wachowski. Furmanek w grudniu 1987 roku wyjechał Starem 200 z przyczepą do Grecji. – Byłem pierwszym prywatnym przewoźnikiem na przejściu w Przemysłu i celnicy kazali mi wypełniać po kilka razy formularze, bo nie mogli uwierzyć że przejeżdżam prywatną ciężarówką – mówił Furmanek.

Dzięki ustawie Rakowskiego wyrastające jak grzyby po deszczu prywatne firmy przewozowe działały w nieskrępowany sposób do momentu pojawienia się ustawy o wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego z 1991 roku, która wprowadzając koncesje utrudniła dostęp do zawodu przewoźnika. O koncesję wydawaną przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej mógł ubiegać się podmiot, który:

- miał co najmniej 3-letnią, udokumentowaną praktykę w przewozach krajowych lub roczną w międzynarodowych,

W połowie lat dziewięćdziesiątych niektórzy polscy przewoźnicy byli już na tyle mocni finansowo, że inwestowali w nowe samochody i reklamę, taką jak prezentowana ulotka

In mid nineties some trucking companies were big enough to invest in new equipment and advertisement, as this leaflet attests



Link



Robert Przybylski

Międzynarodowe przewozy wkrótce tak zwiększyły się, że zatkały przejścia graniczne, jak to w Zgorzelcu w 1994 roku

International traffic quickly outgrew border and custom points resulting in huge lines of trucks as this one in city of Zgorzelec in 1994

- nie był karany w ostatnich trzech latach za przestępstwa przeciw bezpieczeństwu w ruchu lądowym lub przeciw mieniu,
- stale posiadał na rachunku bankowym 3000 ECU na pojazd lub 150 ECU na jedną tonę ładunku,
- dysponował pojazdem dopuszczonym do ruchu drogowego.

Działalność młodych, prywatnych firm przewozowych zależała od Zrzeszenia, które rozdawało deficytowe zezwolenia. Aby zapewnić nowym przedsiębiorstwom szansę rozwoju, z dniem 1 stycznia 1989 roku Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności przystąpiło do bezpośredniej dystrybucji zezwoleń, zapewniając około jednej trzeciej puli zezwoleń dla firm nie będących członkami ZMPD. Z kolei Zrzeszeniu brakowało zezwoleń i domagało się zwiększenia puli dla swoich członków. Nie chciało też, aby wydawano zezwolenia firmom posiadającym mniej niż 10 ciężarówek. – Mali, prywatni przewoźnicy zmuszeni zostali w ten sposób do współpracy z zagranicznymi, głównie niemieckimi spedycjami, które zapewniały przewoźnikom karnety TIR albo dokumenty T1 czy T2 – wspomina jeden z przewoźników, Jan Buczek, obecnie prezes ZMPD. Ministerstwo Transportu nalegało na Zrzeszenie, aby umożliwiło dostęp do karnetów TIR przewoźnikom prywatnym. Stosunki między prywatnymi przewoźnikami a ZMPD zmieniły się po wyborach w 1992 roku. Prywatni przewoźnicy zaczęli powoływać lokalne stowarzyszenia przewoźników międzynarodowych, które w latach 1990-1993 powstawały w całej Polsce. Podczas jednego ze spotkań ministra transportu Bogusława Liberadzkiego z przewoźnikami, środowisko przewoźników było reprezentowane przez 11 organizacji, w tym ZMPD. – Minister podziękował za możliwość konsultacji i zakończył posiedzenie bez przedstawienia swojego stanowiska wobec bardzo rozbieżnych postaw przedstawicieli środowiska. Zmusiło to lokalne Stowarzyszenia, które nie czuły się wystarczająco reprezentowane przez ZMPD, do powołania na przełomie 1992 i 1993 roku Krajowej Rady Przewoźników Drogowych. – Rada stała się forum dyskusyjnym, gdzie każdorazowo przed ważnym spotkaniem dochodziliśmy do wspólnej decyzji – wspomina Buczek. Założycielami KRPD byli m.in. Dariusz Bobnis, Leon Kaczmarek i Jan Buczek. KRPD i ZMPD wypracowały z Ministerstwem Transportu nowe, dostosowane do ówczesnej rzeczywistości zasady przydziału koncesji i dystrybucji przez BOTM zezwoleń zagranicznych.

Pracy w BOTM szybko przybywało, bo zaledwie dwa lata po powołaniu Biura, w transporcie międzynarodowym wykorzystywano ok. 21 tys. pojazdów silnikowych: od małych, 6-tonowych ciężarówek do przewozów ekspresowych, po autobusy i 40-tonowe zestawy.

ZMPD miało mocną pozycję na arenie międzynarodowej. W październiku 1990 roku, podczas swojej pierwszej bytności na posiedzeniu Sekcji III, Roman Buksiński został wy-



Edmund Kuc

Dwudziesty piąty Światowy Kongres IRU w Budapeszcie, 1996: E. Kuc, R. Buksiński, M. Gutkowski
25th World IRU Congress in Budapest (Hungary) 1996: E. Kuc, R. Buksiński, M. Gutowski

Dwudziestyszósty Światowy Kongres IRU w Marakeszu (Maroko), 1998: A. Szarawski poseł, E. Kuc prezes ZMPD, J. Król poseł i D. Green prezydent IRU

26th World IRU Congress in Marrakech (Morocco), 1998, I. A. Szarawski (MP), E. Kuc, President of ZMPD, J. Król (MP) and D. Green, IRU President



IRU



Robert Przybylski



Delegacja ZMPD, siedzi od prawej: A. Reish, T. Wilk, R. Kearney, B. Sobczuk, R. Buksiński, W. Czapski, E. Kuc, K. Gutowski, A. Pogonowska i C. Tenderenda w Muzeum Narodowym w Budapeszcie

Delegation of ZMPD, sitting from the right: A. Reish, T. Wilk, R. Kearney, B. Sobczuk, R. Buksiński, W. Czapski, E. Kuc, K. Gutowski, A. Pogonowska i C. Tenderenda in National Museum in Budapest

brany na stanowisko wiceprezesa tej sekcji w kadencji 1991-1992, a po mianowaniu Sekretarzem Generalnym Zrzeszenia w lutym 1992 roku, został członkiem Prezydium Unii (kadencja od 1993 roku), którym był do 1999 roku, czyli do końca swojej pracy w ZMPD. Buksiński należał także do Komisji Statutowej IRU, która przygotowała nowy statut tej organizacji, obowiązujący od 1997 roku.

Komisja Statutowa, powołana przez władze Zrzeszenia i obradująca pod kierownictwem wiceprzewodniczącego Rady Aleksandra Reisha, przygotowała nowy projekt statutu, który przyjęli członkowie ZMPD. Organ nadzoru zakwestionował go jednak z powodu wad formalnych i nigdy nie został zarejestrowany. Jedyną zmianą, którą udało się przeforsować, było wprowadzenie drugiego terminu na Zgromadzeniach Członków ZMPD. Umożliwiło to niezakłócone funkcjonowanie Zrzeszenia, ponieważ ze względu na gwałtowny przyrost liczby członków, zebranie 2/3 wszystkich na Zgromadzeniach ZMPD stało się praktycznie niemożliwe.

Tadeusz Kucharski, Wojciech Sienicki, Janusz Skibiński and Zbigniew Winiarek. Wojciech Sienicki became a leader of this body. Talks with the Ministry made a small progress so strikes took place in Gdańsk, Łódź, Olsztyn and Warsaw, where a cavalcade of seven long distance trucks rolled down in front of the Ministry.

Protest cemented the industry which so far was composed of Pekaes, other state-owned companies and private newcomers. During January elections to ZMPD authorities in 1992 a new people came to the top. Krzysztof Gutowski became a President, Mieczysław Gutkowski vice-President, Wojciech Sienicki Treasurer, Roman Buksiński became a Secretary General, while Kazimierz Hajdarowicz, Edmund Kuc and Piotr Wojaczek became members of the Board. In the middle of tenure Krzysztof Gutowski resigned from presidency and was replaced by Edmund Kuc. However Gutowski remained member of the board of the Association.

Władysław Andrzejewski, Antoni Czapla, Robert Kearney, Janusz Ławnikowicz, Aleksander Reisch (vice-President), Józef Smuga, Józef Stróżyk (President), Andrzej Turski, Andrzej Wargin, Tadeusz Wilk and Zbigniew Wojtkowiak were elected to the Board. Marek Kaniowski, Andrzej Borczyński and Aleksander Malinowski were elected to the Board of Control.

– The beginnings were very difficult, as Tarwid left for retirement and Roman Buskiński, new Secretary General, didn't have his experience in legal matters – says Edward Kuc. New problems were looming fast and the most serious was sugar scheme. Spanish and Portugal bogus companies imported Polish sugar paying for transport good money to the Polish operators. Truck owners did not expect any problems, especially after the load was cleared by custom officers. Yet it was mafia that controlled those transports and soon Spanish and Portugal custom authorities were requesting duties from Polish truck companies. Warta, which was a guarantor of Polish TIR carnets refused to cover losses and terminated agreement with ZMPD. That meant suspension of TIR system, which could had catastrophic consequences for Polish transport industry. No insurance company was ready to enter the risky business and after three long months of hectic search Heros Insurance Company decided to insure TIR carnets sold in Poland. Agreement called for 5 million dollars, but very quickly it was clear, that this amo-



Czas reglamentacji

Gdy prywatne firmy transportowe okrzepły, wspólne problemy dotyczące m.in. braku zezwoleń i nowych regulacji prawnych sprzyjały współdziałaniu ZMPD i KRPD. Wzrastała liczba stowarzyszeń regionalnych. ZMPD, które w połowie 1994 roku miało 1735 członków, podejmowało z nimi coraz szerszą współpracę. Nagły przyrost liczby członków można wytłumaczyć koniecznością stosowania karnetów TIR, a taki warunek stawiali spedytorzy.

W połowie czerwca 1995 roku odbyły się wybory do ZMPD i ukonstytuował się nowy Zarząd. Prezesem został Edmund Kuc, wiceprezesem Józef Stróżyk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym Roman Buksiński, a członkami Kazimierz Hajdarowicz, Robert Kearney i Piotr Wojaczek. Do Rady zostali wybrani: Jan Krześniak, Jerzy Sawicki, Tadeusz Wilk, Hubert Bronk, Zbigniew Wojtkowiak, Ryszard Wowk, Józef Smuga, Piotr Kopczyński, Janusz Machnikowski, Rafał Olszewski i Jan Buczek. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Barbarę Sobczuk, Krzysztofa Gutowskiego i Andrzeja Borchyńskiego.

Poprawiła się współpraca Zrzeszenia z organami państwa. Reprezentanci Zrzeszenia, podobnie jak Rady, uczestniczyli w dyskusjach nad projektami aktów prawnych, mieli zatem wpływ na powstawanie nowego prawa i kształtowanie polityki transportowej państwa. Przedstawiciele ZMPD byli w składzie delegacji rządowych na posiedzeniach Komisji Bilateralnych ds. międzynarodowego transportu drogowego oraz organizacji międzynarodowych, przede wszystkim EKG ONZ i Unii Europejskiej. MTiGM zaprosiło przedstawicieli Zrzeszenia i Krajowej Rady Przewoźników Drogowych do stałego uczestnictwa w posiedzeniach Komisji Doradczej przy Ministerstwie Transportu do spraw polityki koncesjonowania i zasad wydawania zezwoleń zagranicznych na międzynarodowe przewozy drogowe. Na bieżąco wymieniano informacje pomiędzy ZMPD, Ministerstwem i BOTM.

ZMPD uczestniczyło w przygotowaniu w 1997 roku nowelizacji Ustawy o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego. Najważniejsza zmiana dotyczyła wprowadzenia możliwości przekazywania pomiędzy firmami pojedynczych koncesji wraz ze sprzedawanym pojazdem, które następnie były przepisywane na ich nabywcę w drodze decyzji administracyjnej. W ten sposób państwo umożliwiło rozwój wielu firmom transportowym. Przed nowelizacją, w związku z obowiązującym limitem koncesji na międzynarodowy transport drogowy, firmy mogły rozwijać się jedynie przez przejmowanie całej działalności transportowej innych, najczęściej bankrutujących przedsiębiorstw lub oczekiwać po kilka lat w długiej kolejce na wydanie nowych koncesji.

Nieustannie powiększał się należący do polskich przewoźników międzynarodowych park samochodowy i zmieniała jego struktura, co było m.in. wynikiem powiększania puli zezwoleń. Czas przejazdu przez granicę stawał się coraz większym problemem, poważ-



IRU

B. Liberadzki, Minister Transportu i E. Kuc, prezes ZMPD

B. Liberadzki, Minister of Transport and E. Kuc, President of ZMPD

unt is much too small for the needs of the booming industry. – It took another three weeks of negotiations before finally we signed an agreement for 10 million dollars – recalls Kuc.

TIR carnet is not the only form of duty guarantee, yet it is probably the most popular one. Forwarders requested cover of TIR carnets and in order to buy them more and more companies joined ZMPD. In 1990 there were 120 members, in the next year 410 and 576 in 1992.

New reality



One of the very first private carriers in Poland was Tadeusz Furmanek and Andrzej Wachowski. In December 1987 Furmanek managed by sheer luck to receive all the permits to go to Greece and back through

niejszym nawet niż zdobycie zezwolenia. Ułatwienia w dystrybucji zezwoleń były wynikiem liberalizacji rynku przewozowego w Europie. Już w 1968 roku tytułem próby Europejska Konferencja Ministrów Transportu przygotowała 800 międzynarodowych zezwoleń, a 1 stycznia 1974 roku rozpoczęto regularną ich dystrybucję. Dzielono je według udziału każdego państwa w międzynarodowym handlu. W 1985 wydano ich 11 535. W tym samym roku EWG podjęła decyzję o liberalizacji rynku od 1 stycznia 1993 roku. Od tej daty kryteria ilościowe w dostępie do zawodu zastąpiono jakościowymi. Te same zasady miały dotyczyć także krajów zamierzających przystąpić do Unii Europejskiej. W maju

1993 roku Ministrowie Transportu państw Europy Zachodniej postanowili ułatwić przewoźnikom z krajów kandydujących do UE wejście do wspólnego rynku i powiększyć pulę zezwoleń dla krajów byłej RWPG o 245 procent, podnosząc ją co rok o 50 procent dla ekologicznych samochodów. Polscy przewoźnicy szybko skorzystali z takiej szansy i modernizowali swoje floty kupując nowe, mniej szkodzące środowisku samochody. Ich udział w całym parku samochodów do przewozów międzynarodowych powiększył się z 26 procent w 1997 roku do 64 procent pięć lat później.

Unia liberalizowała swój rynek, więc w Polsce prawo i działanie administracji państwowej musiało zostać dopasowane do standardów unijnych. Członkowie Zarządu Zrzeszenia brali udział w pracach nad zmianą prawa celnego, usprawnieniem pracy przejść granicznych i ochrony środowiska. W 1997 roku uzyskali zapewnienie, że od połowy 1998 roku pojawi się zapisana ustawowo zasada wzajemności w zwrotach podatku VAT z RFN. Porządkowano podstawy prawne dotyczące czasu pracy kierowców. Aby poprawić konkurencyjność polskich firm, na wniosek Zrzeszenia od 1997 roku można było zatrudniać kierowców nie tylko na podstawie umowy o pracę, ale też na podstawie innych umów cywilno-prawnych.



Edmund Kuc

Zarząd ZMPD, 1999: Wojciech Sienicki, Janusz Łacny, Kazimierz Błażejczyk, Roman Buskiński, Jan Buczek, Zbigniew Świerdzewski, Tadeusz Kociuk

Executive Committee of ZMPD, 1999

Soviet Union. He had decided it was impossible for him to get all the permits again and returned to international work only in 1992. Wachowski, owner of Hagaoka trucking company, was more persistent in his efforts to obtain permits. He started at the same time and made regular trips between Poland and Germany. – I bought my first western truck for the money I earned in Germany – recalls Wachowski. – It was a second-hand Bussing and I made trips with parcels from Germany to Poland and from Poland to Italy with furniture – adds Wachowski. Prices were so high, that this lone truck earned for 5 Mercedes tractors (second-hand of course). Private trucking companies were quickly mushrooming in unrestricted environment till 1991 when an Interna-



Mimo protestów ZMPD, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wprowadziło w grudniu 1997 roku opłaty drogowe dla polskich i zagranicznych przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe. W odpowiedzi Rosja, Białoruś i Węgry obłożyły polskich przewoźników wysokimi opłatami drogowymi, a wiele krajów wprowadziło dla polskich przewoźników utrudnienia w dostępie do dodatkowych zezwoleń. Pod groźbą protestów polskich firm transportowych, które gotowe były nawet blokować drogi, ministerstwo obniżyło opłaty o połowę oraz uelastyczyło system ich pobierania, wprowadzając opłaty tygodniowe i dobowe, a czas ich posiadania ograniczyło tylko do poruszania się po drogach (postój w kolejce na granicy nie wymagał opłaty drogowej). Liberalizacja polskiego podejścia przyniosła oczekiwane skutki, bo Białoruś zmniejszyła opłaty drogowe o połowę.

Rozwinęły się przewozy autobusowe, w tym liniowe. Pierwsze legalnie działające linie autobusowe uruchomił w 1990 roku Pekaes Bus. Przedsiębiorstwo znalazło zagranicznych partnerów i na prowadzenie linii uzyskało zgodę Ministerstw Komunikacji tych krajów, przez które jeździły autobusy. Pierwsze regularne kursy połączyły m.in. Katowice z Kolonią i Monachium oraz Warszawę z Rzymem. Popyt był tak duży, że już po kilku latach przedsiębiorstwa autobusowe stworzyły stałe połączenia pomiędzy Europą Zachodnią a nawet średniej wielkości polskimi miastami. Dla przykładu tylko z Olsztyna do Niemiec było pięć kursów tygodniowo, a do Paryża cztery. Alaksander Reisch z PKS Olsztyn wspominał, że w tym okresie dominowały przejazdy do rodzin, a wycieczki turystyczne kierowały się głównie do Rzymu, rzadziej do Francji i Hiszpanii. W 1997 roku autokary kursowały na 172 liniach o łącznej długości 256,7 tys. km.

Kryzys TIR

Upadek systemu socjalistycznego i powstanie nowych państw zwiększyło zapotrzebowanie na międzynarodowe przewozy, ale wykorzystane zostało także przez podziemie gospodarcze, szczególnie rozrośnięte w państwach dawnego ZSRR. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych do genewskiej centrali IRU spływało codziennie 600-700 notyfikacji urzędów celnych o niezamkniętych karnetach TIR. Oznaczało to, że towar nie trafił do odbiorcy i nie zapłacono za niego cła i podatków. Informacje o niezamknięciu karnetu docierały do IRU późno, czasami po niemal dwóch latach od momentu zdarzenia, gdy nie było sposobu na schwytanie złodziei. ZMPD, którego sekretarz generalny Roman Buksiński od 1991 roku zasiadał we władzach IRU, ściśle współpracował z Unią. Konieczne były jednak poważne zmiany organizacyjne w samym systemie TIR. Ponieważ administracje celne niektórych nowych państw były niechętne do współ-



Pod koniec lat dziewięćdziesiątych polscy przewoźnicy kupowali specjalistyczny sprzęt, jak ten zestaw o wielkiej pojemności mega

During late nineties, Polish trucking companies were buying specialized equipment, like this truck with big capacity body



Pekaes

tional Transport Act entered into force, putting financial requirements and limiting number of trucks. Concessions issued by Ministry of Communication were given to companies:

- with at least 3 years of domestic or one year international practice,
- which had at least 3000 ECU on bank account per each vehicle or 150 ECU per each payload ton,
- which had registered vehicle.

And application was made by a person who was not sentenced for crimes against road safety and property.

Young private enterprises were fiercely competing with Pekaes and did not want to belong to ZMPD, which for them was still controlled by Pekaes. On the other hand ZMPD was issuing TIR carnets and distributed deficit permits. ZMPD refused to issue permits to small companies which had less than ten trucks. – Small private firms were forced to team up with Western, mostly German companies, for insurance and transport docu-

pracy z IRU, Unia postanowiła zatrudnić do dodatkowej kontroli obiegu karnetów TIR szwajcarską firmę SGS. Jednak mała ilość placówek szczególnie na Wschodzie powodowała, że np. transporty do Rosji musiałyby przejeżdżać przez jedyne biuro w Moskwie, czyniąc przewóz do innych miejscowości nieopłacalnym. Takie rozwiązanie było bardzo niewygodne szczególnie dla tych państw, których przewoźnicy specjalizowali się w obsłudze kierunku wschodniego. Postawa przedstawicieli ZMPD przyczyniła się do zarzucenia kooperacji z SGS. W 1995 roku IRU podjęło decyzję o elektronicznym obiegu informacji nazwanym SafeTIR. ZMPD udostępniło ten system Głównemu Urzędowi Cel już w 1997 roku. W ramach zorganizowanego przez IRU i EKG ONZ elektronicznego systemu kontroli odpraw celnych Zrzeszenie wyposażyło 60 urzędów celnych w komputery i łączność internetową. ZMPD otrzymywało codziennie od urzędów celnych dane o karnetach TIR zwolnionych w Polsce i przekazywało informacje do banku danych w Genewie. Dzięki temu systemowi wykryto wiele nieprawidłowości, w tym fałszywe karnety. Już 1997 roku przemyt zahamowano, chociaż pojawiały się jeszcze pojedyncze przypadki kontrabandy. Zrzeszenie rygorystycznie kontrolowało wydawanie karnetów, rozliczało zdawanie starych i żądało odpowiednich gwarancji.

Te działania przyniosły wymierne korzyści przewoźnikom, bo dzięki nieustępliwym negocjacjom ZMPD z ubezpieczycielem udało się obniżyć wysokość składki ubezpieczeniowej. Cena karnetu uległa znacznemu obniżeniu, osiągając poziom chyba najniższy na świecie. Zrzeszenie likwidowało sprawy sporne z BGL i AIST oraz broniło polskich przewoźników przed niemieckimi sądami finansowymi, zmuszając służby celne i skarbowe UE do poszukiwania rzeczywistych sprawców przemytu. Od tej pory żaden polski przewoźnik nie zapłacił niemieckiej administracji celnej ceł i podatków wynikłych z nieuczciwych praktyk spedytatorów. Niemiecki adwokat dr Paweł Gałuszka, prowadzący



ments, like T1 or T2 – recalls one of the privateers, Jan Buczek, who later became ZMPD Secretary General and Association's President.

Ministry tried to influence ZMPD, but to no avail. Finally privateers created their own local Associations of Private International Road Carriers, which since 1993 covered the whole Poland. Those eleven Associations were trying to represent Poland in IRU, but ZMPD did not agree with that. Soon in Poland there were so many bodies representing trucking industry that they couldn't speak with one voice and, in order to strengthen their position versus Ministry of Communication and ZMPD, they created National Board of Road Carriers (KRPD for short in Polish). KRPD founders were Dariusz Bobnis, Leon Kaczmarek and Jan Buczek.

Konferencja IRU Wschód-Zachód, Helsinki 1999. Drugi z prawej reprezentant ZMPD, Andrzej Jezierski

East-West IRU Conference, Helsinki, 1999, A. Jezierski, ZMPD representative, second from right



Andrzej Jezierski

sprawy polskich przewoźników i współpracujący z ZMPD, uzyskał przed niemieckim sądem precedensowy wyrok, dzięki czemu udowodniono, że dotychczas stosowana wobec polskich przewoźników procedura była wadliwa. Ogółem polscy przewoźnicy mieli 799 spraw spornych, a suma należności z tego tytułu wynosiła 35 mln dolarów. Z kolei z ASMAP i LI-NAVA wyjaśniano sprawy sporne i sposób kontroli celników oraz pracy przejść granicznych. Niepokoił jednak stały wzrost kontrabandy w Europie Wschodniej, a przede wszystkim w Rosji. Delegacja Zrzeszenia wielokrotnie prowadziła rozmowy z Głównym Komitetem Celnym w Rosji w sprawie skandalicznych odpraw celnych w tym kraju, zajmowaniu pojazdów, fałszywych pieczęci i żądań zapłaty. W wyniku rozmów wyjaśniono ok. 30 procent spraw spornych. Wspólnie z Ambasadą Polską w Rosji wypracowano strategię obrony polskich przewoźników.

Broniąc się przed egzekucją polskich urzędów celnych, Zrzeszenie wygrało przed NSA 74 sprawy sporne, a dwie przegrało. Zarząd ZMPD, we współpracy z IRU, kontynuował zaskarżanie do NSA wszelkich wadliwych decyzji polskiej administracji celnej. Jednocześnie Zrzeszenie zgłosiło wszelkie roszczenia do poolu ubezpieczycieli w Genewie, co spowodowało, że zobowiązania ZMPD stały się przedmiotem sporów toczonych przed Międzynarodowym Trybunałem Arbitrażowym w Paryżu. Zrzeszenie mogło uczynić ten krok z czystym sumieniem, bo w 1998 roku audytorzy KPMG wysoko ocenili kompetencje pracowników, procedury i poziom zabezpieczeń stosowane przez Zrzeszenie. Kontrolę wszystkich zrzeszeń wydających karnety TIR przeprowadziła firma KPMG na zlecenie IRU, aby zwalczyć nadużycia celne w całym systemie TIR.

Co najmniej równie dobre zabezpieczenia serwerów i przesyłu danych zastosowano w nowym, przestronnym biurze ZMPD. Jego zakup był konieczny z powodu wzrostu liczby członków i nawału pracy. ZMPD od lat pięćdziesiątych działało w kilku pokojach w budynku przy ul. Grójeckiej 17, gdzie wcześniej mieściło się także Zjednoczenie PKS. Na powierzchni 143 m kw. pracowały na początku lat dziewięćdziesiątych 22 osoby. W tym małym biurze wygospodarowano nawet poczekalnię. Gdy w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, w związku z rozbudową systemu TIR, zatrudnienie wzrosło do 35 osób, w pokojach zrobiło się bardzo ciasno. – Pomimo poszerzania biura klienci tłoczyli się na korytarzu i klatce schodowej – wspominała kierownik działu w departamencie administracyjno-członkowskim Ewa Szymocha.

Na przełomie 1998 i 1999 roku Zrzeszenie przeprowadziło się do nowego, przestronnego biura w Al. Jana Pawła II 78 o powierzchni ponad 2400 m kw. W przeciwieństwie do poprzedniego lokalu, jest jego właścicielem. Od 1999 roku przewoźnicy mogą bez ścisku i tłoku m.in. zaopatrzyć się w karnety TIR, ubezpieczenia oraz wziąć udział w szkoleniach.



Robert Przybylski

Na przełomie stuleci ZMPD rozpoczęła dużą akcję informacyjną, publikując dziesiątki zeszytów o niemal wszystkich aspektach transportu międzynarodowego

At the turn of the century ZMPD begun information campaign on different aspects of international road transport, preparing dozens of publications

On KRPD request the Ministry changed rules of distribution of permits creating BOTM. Only two years later BOTM was very busy, as there were 21 thousand Polish vehicles in international traffic.

The Ministry was trying to balance influence of ZMPD and KRPD but more often was supporting young business than old state owned companies, which sometimes were fighting with a lot of red ink. Yet ZMPD was still recognised as a leading transport association in the Central and East European region. In 1990 Roman Buksiński was elected to vice-presidency of IRU Section III for 1991-1992. When he became ZMPD Secretary General he was elected to IRU's Presidential Executive starting 1993. He held that post till 1999, when he left ZMPD. Buksiński was a member of IRU Statute Commission and took part in preparation of a new IRU Statutes, which is in force since 1997.

ZMPD was also looking closely at the future needs and reviewed its statutes. This task was entrusted to Aleksander Reisch who guided Statutes Committee. New ZMPD statutes were accepted by Association's members,





Konferencja IRU Wschód-Zachód, Helsinki 1999. Przemawia przedstawiciel ZMPD, A. Jezierski

East-West IRU Conference, Helsinki 1999, A. Jezierski, representative of ZMPD delivers a speech.

Przezwyciężone bariery rozwoju

Dokonywane w latach dziewięćdziesiątych nadużycia celne w Rosji wyszły na światło dzienne nie po roku, jak przewidują przepisy konwencji TIR, ale po sześciu latach, a taki limit czasowy na wyjaśnienie spraw spornych dawały przepisy rosyjskie. Nagle rosyjskie władze celne zaczęły zajmować polskie ciężarówki. Sytuacja stała się bardzo nerwowa podczas Zgromadzenia Ogólnego Członków ZMPD w 1998 roku. – Nad członkami ZMPD zebranymi w Sali Kongresowej nikt nie mógł zapanować i zgromadzenie zostało zerwane – wspominał Aleksander Reisch. Podczas kolejnego zebrania, w wyborach do władz Zrzeszenia weszło pięciu nowych członków na siedem miejsc zarządu. Nowe władze składały się w większości z reprezentantów przewoźników prywatnych. 21 maja 1999 roku ukonstytuował się nowy zarząd, w którym prezesem został Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym kierującym biurem ZMPD Jan Buczek, członkami zaś Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski. W Radzie zasiedli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej



Dwudziesty siódmy Światowy Kongres IRU w Brukseli, 2000: J. Łacny, prezes ZMPD i D. Green, prezydent IRU

27th World IRU Congress in Brussels, 2000: J. Łacny, President of ZMPD, D. Green, President of IRU

but Warsaw authorities refused to register it. The only modification was introduction of a second notice for the members' Assembly. Thanks to this small change ZMPD could work, because with rapidly growing membership it was more and more difficult to gather two thirds of its members.

Rationing time

Private companies were growing fast and soon lack of permits was bigger issue for them than for the ZMPD members. Both organisations decided to cooperate, especially that in 1994 ZMPD membership grew to 1735 companies. Rapid growth of membership was a result of raising popularity of TIR carnets, which were requested by forwarders. In mid June 1995 elections took place and new ZMPD governing body was set up. Edmund Kuc became a ZMPD President, Józef Stróżyk was a vice-President, Wojciech Sienicki Treasurer, Roman Buksiński Secretary General and Kazimierz Hajdarowicz, Robert Kearney and Piotr Wojaczek



IRU



Kongres IRU 2000, J. Buczek, sekretarz generalny ZMPD i J. Łacny, prezes ZMPD
IRU Congress 2000, J. Buczek Secretary General of ZMPD and J. Łacny, President of ZMPD

Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.

Rozpoczęła się intensywna praca nad rozwinieciem zakresu działania ZMPD. Nowy, obszerny lokal pozwolił na reorganizację biura, w którym utworzono cztery departamenty: TIR, transportu, administracyjno – członkowski i finansowo – księgowy. Nowy zarząd postawił sobie za cel wypromowanie ZMPD na arenie krajowej i międzynarodowej. W ciągu półtora roku Zrzeszenie polepszyło współpracę z Ministerstwem Transportu i Parlamentem. – Na walnych zgromadzeniach gościliśmy wiceministrów i członków sejmowej komisji transportu – informował Janusz Łacny.

Do ZMPD zaczęły wstępować także stowarzyszenia regionalne, których prezesi stanowili dużą grupę we władzach ZMPD. Wkrótce aż 26 stowarzyszeń regionalnych zostało członkami Zrzeszenia. Od tamtego czasu w ZMPD reprezentowane są środowiska transportowe ze wszystkich regionów kraju. W 1999 roku do Zrzeszenia należało już 4005 członków, z których 2691 korzystało z karnetów TIR. Inną jakościową zmianą w funkcjonowaniu ZMPD było zapewnienie przewoźnikom szybkiego dostępu do informacji, co mogli sobie



ZMPD

Podpisanie porozumienia pomiędzy IRU i ZMPD o współpracy przy szkoleniu przewoźników.
M. Marmy sekretarz generalny IRU i J. Buczek sekretarz generalny ZMPD. Genewa 2001

Signing of an agreement between IRU and ZMPD concerning vocational training for transport operators. M. Marmy, Secretary General of IRU and J. Buczek, Secretary General of ZMPD. Geneva 2001

members. Jan Krześniak, Jerzy Sawicki, Tadeusz Wilk, Hubert Bronk, Zbigniew Wojtkowiak, Ryszard Wowk, Józef Smuga, Piotr Kopczyński, Janusz Machnikowski, Rafał Olszewski and Jan Buczek were elected to the Board. Barbara Sobczuk, Krzysztof Gutowski and Andrzej Borczyński constituted a Board of Control.

Both ZMPD and KRPD were consulted by Ministry of Transport and had possibilities to influence transport policies. In 1997 they pushed amendment of the International Road Transport Act. Minister of Transport allowed changing the ownership of a single concession which was important when a vehicle was sold to another transport company. This made easier for strong companies to grow faster, as they could purchase trucks with documents and didn't have to buy the whole bankrupt firms any more.

Number of Polish trucks working on international roads was growing



zapewnić tylko poprzez przynależność do ZMPD. Wiele z firm prowadzących transport międzynarodowy było założonych we wczesnych latach dziewięćdziesiątych przez ludzi, którzy z tą branżą nie mieli wcześniej do czynienia. Chętnie nadrabiali zaległości, poznając akty prawne regulujące działalność transportu. O ile w 1993 roku ukazały się 62, głównie jednostronnicowe komunikaty, to siedem lat później każdy członek Zrzeszenia otrzymał średnio 500 stron informacji zawartych w publikacjach ZMPD. W 1999 roku Zrzeszenie uruchomiło własną stronę internetową i rozpoczęło szkolenia, w których udział wzięło ponad tysiąc firm. Zapraszano na nie ekspertów z Rosji, Niemiec i Ukrainy.

Środowisko musiało stawić czoła także bieżącym problemom. W 1999 roku nie tylko podrożało paliwo, ale na dodatek rząd podniósł ceny zezwoleń. Przez kraj przetoczyła się fala protestów zainicjowanych przez ZMPD. Kierowana przez Marka Erona kolumna ponad 50 zestawów przejechała przez Trójmiasto. W Olsztynie, gdzie protestowi przewodził Aleksander Reisch, protestowało ok. czterdziestu zestawów i ok. 50 taksówek. Podobną skalę miały manifestacje w Łodzi (organizatorem był Andrzej Majewski), w Rzeszowie i Wrocławiu. – Protesty przebiegały pod nazwą „Akcja ślimak”. Samochody jechały powoli na drugim biegu prawym pasem i cały przejazd był zgodny z Kodeksem drogowym – wspominał Aleksander Reisch. Zygmunt Sienko z Wrocławia dodawał, że pomimo wyjątkowo licznych protestów, miały one przebieg pokojowy i nie doszło do żadnych zakłóceń porządku.



very fast and border crossings became clogged again. Huge lines resulting in waste of time became bigger problem than permits. This was the best proof that liberalisation of transport market was a fact. It all begun on January 1st 1974 when European Conference of Ministers of Transport had put the ECMT multilateral quota system on permanent basis with 385 licences shared by 18 countries. In May 1993 Council of Ministers in Noordwijk (Holland) decided to open Single Market to operators from candidate accession countries to EU and enlarged the number of multilateral permits for former Comecon countries by 245 per cent, favouring at the same time modern, ecological equipment. For one traditional permit were given two “green” permits. Polish transport enterprises quickly grasp their chance and modernised their fleets. Share of “green” trucks in total lorry park grew from 26 per cent in 1997 to 64 per cent five years later.

Since 1 January 1993 as the European Union replaced quantitative criteria with the qualitative ones for admission to the occupation, all goods operators residing in a Member State became entitled to carry out international transport operations within the Union provided that they



Robert Przybylski



Dwudziesty ósmy Światowy Kongres IRU w Bukareszcie (Rumunia), 2002, M. Marmy sekretarz generalny IRU i J. Łacny, prezes ZMPD

28th World IRU Congress in Bucharest (Romania), 2002, M. Marmy, Secretary General of IRU and J. Łacny, President of ZMPD (IRU)

W 1999 roku członkowie ZMPD postanowili powołać komisje problemowe do wypracowania opinii na różne szczegółowe zagadnienia. W marcu 2000 roku ukonstytuowały się komisje ds. szkolenia (przewodniczący Marek Eron), ds. spedycyjnych (przewodniczący Aleksander Fijka), ds. przewozów towarowych (przewodniczący Włodzimierz Kowalski), ds. przewozów pasażerskich (przewodniczący Andrzej Wargin), ds. współpracy regionalnej (przewodniczący Jan Buczek) i komisję statutową (przewodniczący Aleksander Reisch).

W 1999 roku władze ZMPD powołały ponownie Komisję Statutową kierowaną powtórnie przez Aleksandra Reischa. Opracowała ona nowy Statut, który został zarejestrowany w 2002 roku. Proces rejestracyjny trwał kilka lat, ponieważ wielu członków ZMPD było przeciwnych zastosowaniu systemu przedstawicielskiego, który polegał na zastąpieniu zgromadzenia członków - zgromadzeniem delegatów, wybieranych we wszystkich regionach kraju przez członków Zrzeszenia. Wkrótce po rejestracji okazało się jednak, że była to bar-



met the conditions set for good repute and professional competence. Cabotage market was liberalized as well. In 1994 initial cabotage quota of 15 000 licences with a two month validity was replaced by another system of 30 000 licences. That number was increased yearly by 30 per cent until the full quota was reached on 1 July 1998.

ZMPD and KRPD took part in preparation of new legal framework which would mirror UE legislation concerning custom procedures, taxation and environment protection

Not all went well according to transport representatives. In December 1997 the Ministry introduced new, very high rates for road users. In response Russia, Belarus and Hungary introduced new road pricing for Polish companies. That in turn triggered protests of Polish operators, which eventually led Ministry to reduce prices and other countries had withdrawn retaliation measures.

Freedom of movement had a profound influence on passenger transport, which was liberalised in similar fashion to goods transport. Tourist trips abroad became more common and encouraged operators to establish regular lines. In 1990 Pekaes Bus as the first Polish bus carrier opened first fully legal lines. The company found partners and got approvals from Ministries of Transport in all of the countries buses were crossing during trips. First lines connected Katowice with Koln and Munich as well as Warsaw and Rome. Bus trips became very popular and soon even medium size Polish cities got a regular bus connection to Western Europe. Olsztyn is a good example as it had 5 weekly connections to German cities and 4 to Paris. – At this time passengers were mostly family members visiting each other, as tourist trips were going to Rome, and sometimes France and Spain – recollected Aleksander Reisch from PKS Olsztyn. In 1997 there were 172 international bus lines with a total length of 256.7 thousand km.

TIR crisis

Collapse of Soviet Empire and creation of new states made market for road transport much bigger. Not all administrations were cooperating with IRU and soon a lot of TIR Carnets were protested. IRU wanted first to check circulation of TIR carnets with Swiss SGS company, but this solu-

dzo potrzebna zmiana, która zdecentralizowała ZMPD i wzmocniła kontrolę nad funkcjonowaniem jego władz. – Zarząd Zrzeszenia z kolei miał w delegatach kompetentnych partnerów służących radą i pomocą przy rozwiązywaniu problemów branży – dodawał Aleksander Reisch.

Specjalnością polskich firm transportowych pozostawały przewozy do Rosji i państw powstałych po rozpadzie ZSRR. Kraje WNP postrzegano jako niebezpieczne i nie wszyscy chcieli do nich jeździć. Z tego też powodu przewozy na wschód były bardzo opłacalne aż do kryzysu rosyjskiego w lecie 1998 roku, gdy zapotrzebowanie na transport gwałtownie spadło. Odbiło się to na kondycji firm transportowych, które ograniczyły zakupy samochodów z niemal 5,8 tys. w 1998 roku do niecałych 3,9 tys. w kolejnym. Był to pierwszy duży kryzys branży, który pozostawił ślad nawet na wielkości sprzedaży w Polsce karnetów TIR – w 1997 roku ZMPD wydało ich 355 871, a cztery lata później tylko 207 999 szt. Jednak nawet spadek przewozów nie zmniejszył ilości nadużyć, które zdarzały się na wschodzie. Dlatego 17 lutego 1999 roku wprowadzono zmiany w konwencji TIR, zaostrzając dostęp do karnetów poprzez wprowadzenie certyfikatów dopuszczających do korzystania z systemu TIR. W Polsce uprawnienia dopuszczania do systemu otrzymał dyrektor Izby Celnej w Warszawie.

IRU otworzyło w 1999 roku w Moskwie Biuro IRU, które na miejscu zajęło się rozwiązywaniem konfliktów. Polscy przewoźnicy uchronili się przed zagrożeniem ze strony przestępczości zorganizowanej, która chętnie wykorzystywała transport ciężarowy do przerzucania kontrabandy przez granicę.

ZMPD samodzielnie podjęło trud wyjaśniania spraw spornych i wielokrotnego weryfikowania „czarnej listy”, dzięki czemu polscy przewoźnicy unikali masowego zatrzymania



Konferencja IRU Wschód-Zachód, Budapeszt 2003, J. Łacny, prezes ZMPD

East-West IRU Conference, Budapest 2003, J. Łacny, President of ZMPD



tion was deemed unworkable by ZMPD. In 1995 IRU and UN/ECE developed real-time computerised control system SafeTIR. ZMPD and Custom Office introduced this system in 1997. ZMPD equipped with computers 60 Custom Offices and helped to train Custom's staff to work with the new equipment. Thanks to SafeTIR information about each TIR carnet was visible on-line and since then criminals were kept at bay. Insurance costs dropped significantly and ZMPD sold TIR carnets for probably best prices in the world. ZMPD also cleared most cases with Russian and German Custom Offices, making Polish transport companies one of the very few that could enter Russia without fear of their truck being confiscated.

In 1998 ZMPD passed KPMG audit with flying colours as auditors praised high level of security in Polish administration of TIR and SafeTIR systems. Even better security system was implemented in a new office in Jana Pawła II Str in Warsaw. Enlargement of Association and much more work forced ZMPD to find a new, bigger office. The old one was in use since late fifties and was just too small for the job. In mid nineties 22 people worked on 143 square meters. When SafeTIR came to operation, the employment grew to 35 people and new premises having 2400 square meters were found. ZMPD head quarters are there since early 1999.

The TIR crisis made a big impact on Polish international trucking industry. In 1998 during General ZMPD Members' Assembly operators were very nervous. To their big surprise some of their trucks had been confiscated in Russia because of the schemes in Russian Custom Office which happened at the beginning of the decade. – The atmosphere was so tense, that nobody could hold control over the people and assembly was broken off – recollected Aleksander Reisch. During the next General Members Assembly in May 1999 five new members were elected for seven posts. Janusz Łacny became a President, Tadeusz Kociuk vice-President, Wojciech Sienicki Treasurer, Jan Buczek Secretary General. Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński and Zbigniew Świerdzewski became members. The Board consisted of Aleksander Reisch (President), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (vice-President), Jan Książek, Andrzej Hendel and Roman Sierhej. Joanna Gałach, Krzysztof Gutowski and Barbara Sobczuk were in the Board of Control.

pojazdów na granicy. Ponadto wbrew opiniom samych przewoźników, ZMPD robiło pewnego rodzaju promocję tych kierunków przewozów. Takie działanie miało na celu nie tylko uchronienie przewoźników przed problemami, ale też pozwalało złagodzić strach przed wejściem na ten rynek. Dzięki temu przewoźnicy polscy utrzymali swoją znaczącą pozycję w przewozach z krajów zachodnich do krajów WNP.

Transportom groziły niebezpieczeństwa nie tylko na wschodzie, ale i w Polsce – w 2000 roku bandyci napadli na blisko 250 ciężarówek. Początkowo policja była bezradna. Dopiero gdy Komenda Główna Policji we współpracy ze Zrzeszeniem stworzyła specjalną brygadę do walki z przestępcami, mafia została znacznie osłabiona – w 2005 roku liczba napadów zmniejszyła się czterokrotnie. W chwili obecnej na terenie Polski napady zdarzają się sporadycznie.

Jesienią 1999 roku wielkie wyróżnienie spotkało prezesa ZMPD Janusza Łacnego, którego delegaci IRU wybrali członkiem Prezydium IRU z ramienia Sekcji III IRU. Cztery lata później, w listopadzie 2003 roku Janusz Łacny został wybrany prezesem Rady Transportu Towarowego (łączącej dawne Sekcje II i III) i jednocześnie wiceprezesem IRU na kadencje 2004-2005 i 2006-2007. Tym samym został pierwszym Polakiem piastującym tak wysokie stanowisko we władzach IRU.

Polskie przedsiębiorstwa transportu międzynarodowego, pomimo chwilowych kryzysów, nieustannie rozbudowywały się. W 1999 roku miały 23 275 ciężarówek, a cztery lata później już 31 927. Po kryzysie rosyjskim pracowały głównie na trasach w Europie Zachodniej, gdzie też pojawiały się problemy. Rządy zachodnich krajów chciały ograniczyć konkurencję przewoźników z państw Europy Środkowej i Wschodniej, wprowadzając do konwencji wiedeńskiej zakaz pracy w ruchu międzynarodowym pojazdów starszych niż 6-letnie. Szwajcaria z kolei, chcąc niemal całkowicie wyeliminować ze swoich dróg ciężarówki z obcych państw, planowała wprowadzenie absurdalnie wysokich opłat drogowych 4 eu/km i 800 franków szwajcarskich za przejazd Szwajcarii. Oba projekty zostały jednak zablokowane.

Dużym wyzwaniem dla Zrzeszenia była współpraca z Ministerstwem Transportu przy powstawaniu Ustawy o transporcie drogowym. Po kilku latach pracy została ona opublikowana 6 września 2001 roku. Branża czekała na nią od wielu lat, bo uporządkowała prawo regulujące przewozy drogowe. Dotychczasowe koncesje dla przewoźników międzynarodowych zastąpiła od 1 stycznia 2002 roku licencjami. Licencjonowaniem objęto także wykonywanie krajowego transportu drogowego. Nie udało się jednak nakłonić Ministerstwa Finansów do zwrotu podatku VAT przewoźnikom zagranicznym, przez co inne państwa nie zwracały go przewoźnikom polskim. Ten problem został rozwiązany dopiero po wejściu Polski do UE. Natomiast od listopada 2002 roku na drogach rozpoczęły kontrole funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego.



New executive board reorganized ZMPD office which was made easier by the new, big premises. Four departments were created: TIR, Transport, Financial and Administrative and Membership Matters. New officers promoted ZMPD on national and international scene. – Our efforts paid off in several months. Among guests at our General Assembly were Members of Parliament and vice-Ministers of Communication – remembered Janusz Łacny. In autumn Łacny was elected to presidency of Section III IRU.

To the new frontiers

ZMPD accepted as members local unions of transport companies. There are 26 of them in ZMPD and this makes for very even representation of all groups regardless of region and speciality. In 1999 ZMPD had 4005 members and out of this number only 2691 were using TIR carnets, which meant that quick access to information through ZMPD was of paramount importance. That is why Association was putting out more and more newsletters. During early nineties members received on average 60-70 pages of information and seven years later it grew to 500 pages yearly. In 1999 ZMPD started its own internet site www.zmpd.pl and prepared education trainings for transport managers. Experts from Russia, Germany and Ukraine delivered lectures. App. one thousand carriers took part in trainings.

In 1999 when diesel fuel prices went up and at the same time government hiked permit's prices, ZMPD initiated protests which swept through the country. Marek Eron was a leader in Gdańsk where app. 50 truck combinations rolled across the city. In Olsztyn, where Aleksander Reisch was guiding force app. 40 trucks protested. Similar in size protests were held in Łódź (organized by Andrzej Majewski), Rzeszów and

Medal Grand
Prix d'Honneur

Diplome
d'Honneur



Polscy kierowcy nagrodzeni Grand Prix d'Honneur nadanym przez IRU

Polish drivers awarded by IRU with Grand Prix d'Honneur

Przemysław Osiński 1968
Waldemar Rogowski 1988
Jerzy Kazana 2000

Źródło: IRU

ZMPD umacnia się w Brukseli

Niemal przez cały grudzień 2002 roku odbywały się w kraju zebrania regionalne. Taki wymóg postawił przed ZMPD nowy statut, przyjęty na Zgromadzeniu Ogólnym w 2000 roku. Podczas zebrań wybrano delegatów, którzy na ogólnopolskim zgromadzeniu w połowie marca 2003 roku wybrali z kolei władze Zrzeszenia. Prezesem został Wojciech Sienicki, wiceprezesem Zygmunt Sieńko, skarbnikiem Adam Byglewski, sekretarzem generalnym Jan Buczek, a członkami Janusz Łacny, Bolesław Milewski i Dionizy Woźny.

Do Rady wybrano: Aleksandra Reischa (przewodniczący), Marka Erona (wiceprzewodniczący), Grzegorza Bisia, Tadeusza Edelmullera, Jarosława Jakoniuka, Leona Kaczmarka, Mariana Kempę, Piotra Kopczyńskiego, Andrzeja Lenkiewicza, Józefę Miozgę i Bogusława Zimnego. W Komisji Rewizyjnej zasiadli: Wojciech Frank (przewodniczący), Tadeusz Kociuk i Zdzisław Kordel.

System delegatów umocnił ZMPD, a stabilności Zrzeszeniu nadawała Rada, której przewodził przez wiele lat Aleksander Reisch. Był on także przewodniczącym Komisji Statutowej, której ukoronowaniem prac był nowy statut z 2000 roku. – Delegatów jest dwustu, na zebrania przyjeżdża 130-140 osób. Z nimi można porozmawiać na temat wszystkich problemów branży, bo są to specjaliści. W poprzednim systemie, na zebrania przyjeżdżali członkowie i nigdy nie było wiadomo ilu z ponad trzech tysięcy pojawi się w Sali Kongresowej, którą każdorazowo musieliśmy zamawiać. Z reguły każdy z nich chciał załatwić tylko swoje sprawy i niewiele uwagi poświęcali problemom ZMPD i transportu drogowego – wspominał Aleksander Reisch. W Komisjach Problemowych także wybrano nowych członków. Przewodniczącym Komisji ds. szkoleniowych pozostał Marek Eron, ds. spedycji przewodniczącym został Piotr Kopczyński, ds. przewozów towarowych Adam Byglewski, ds. przewozów pasażerskich Andrzej Wargin, ds. współpracy regionalnej Jan Buczek i komisji statutowej Aleksander Reisch.

Zrzeszenie umacniało także swoją pozycję na arenie międzynarodowej. Przedstawiciele ZMPD w osobach Jana Buczka, Janusza Łacnego, Wojciecha Sienickiego i Tadeusza Wilka jeszcze przed akcesją Polski do UE weszli w skład Komitetu Łącznikowego IRU przy Unii Europejskiej. Dzięki temu polskie środowisko wcześniej uzyskało wpływ na kształt przygotowywanych w Brukseli aktów prawnych dotyczących transportu drogowego. Janusz Łacny został wybrany prezydentem Rady Transportu Towarowego. W Radzie Przewozów Pasażerskich działają Aleksander Reisch i Grzegorz Biś. Przedstawiciele ZMPD brali udział we wszystkich komisjach problemowych IRU, np. komisji celnej, w której działał Jan Buczek. Także on reprezentował ZMPD w Grupie Roboczej WP30 EKG ONZ zajmującej się m.in. koordynacją międzynarodowych przewozów drogowych, a przede wszystkim spra-



in Wrocław. – Trucks were slowly moving in second gear on right lane and everything was lege artis – remembered Aleksander Reisch. Zygmunt Sieńko from Wrocław added that despite massive scale protest were peaceful and nobody has broken a law.

In 1999 the Statutes' Committee was organised and again it was Aleksander Reisch who took control of it. In the same year commissions were organised to look closer at certain problems. In March 2000 the first of them was set up – Training Commission with Marek Eron as a Chairman. Then Forwarding Commission was created with Aleksander Fijka, Goods Transport Commission with Włodzimierz Kowalski, Passenger Transport Commission with Andrzej Wargin, Regional Cooperation Commission with Jan Buczek and Statutes Commission with Aleksander Reisch.

In 1998 Russian Crisis hit very hard Polish transport companies. Many of them served this market. Loads became scarce and a lot of trucks were standing idle waiting for work. ZMPD sold 355 871 TIR carnets in 1998 and only 207 999 four years later. Scale of depression is also visible in the number of trucks sold – 5.8 thousand in 1998 and only 3.9 thousand in the next year. Yet in the longer perspective even this crisis couldn't hold up road transport industry for long. In 1999 there were 23 275 trucks in international transport and only four years later this number grew to 31 927 vehicles. Most of them were running to West European countries. And the biggest challenges were looming just there – Ministry was preparing a new Road Transport Act to put road transport industry in UE legal framework. ZMPD took active part during preparation phase of this document which was published on September 6, 2001 and entered into force on January 1, 2002.

In November 2002 Road Transport Inspection (Inspekcja Transportu Drogowego ITD) started work. It was created by Ministry of Communications just to control transport companies and truck traffic. Its responsibility was to prevent overtime work, cabotage and overloading.

In the same year new ZMPD Statute was accepted by Warsaw authorities. Instead of members' assembly, 200 representatives were gathering to elect new ZMPD officers. Many discussions took place before majority of members accepted new system which proved itself as a much better than the old one. – Delegates are interested in Association and are specialists one can discuss with any transport and ZPM issue – said Aleksander

wami celnymi. Buczek jest również członkiem Rady celno-akcyzowej powołanej przez Ministerstwo Finansów RP.

Delegaci Zrzeszenia brali udział w Kongresach IRU – od San Diego w 1994 roku, poprzez Budapeszt dwa lata później, Marakesz w 1998 roku, Brukselę w jubileuszowym 2000, Bukareszt w 2002, po Jokohamę w 2004 i dwa lata później Dubaj. Polscy reprezentanci byli także obecni na Konferencjach Euroazjatyckich IRU, organizowanych co dwa lata od 2001 roku, z których pierwsza była w Irkucku, a następnie w Teheranie i Pekinie.

Jesienne posiedzenie IRU, 2003, F. Pacifico, wice-prezydent IRU, P. Laermans, prezydent IRU, M. Marmy, sekretarz generalny IRU, J. Łacny, wice-prezydent IRU

Autumn IRU session, 2003, F. Pacifico, Vice-President of IRU, P. Laermans, President of IRU, M. Marmy, Secretary General of IRU, J. Łacny, Vice-President of IRU



IRU

Reisch. During the fall of 2002 ZMPD members were electing delegates. In mid March a new Association's authorities were elected. Wojciech Sienicki became a President, Zygmunt Sieńko vice-President, Adam Byglewski Treasurer, Jan Buczek Secretary General, and Janusz Łacny, Bolesław Milewski and Dionizy Woźny members.

In the Board were Aleksander Reisch (President), Marek Eron (vice-President), Grzegorz Biś, Tadeusz Edelmuller, Jarosław Jakoniuk, Leon Kaczmarek, Marian Kempa, Piotr Kopczyński, Andrzej Lenkiewicz, Józefa Miozga and Bogusław Zimny. The Board of Control consisted of: Wojciech Frank (President), Tadeusz Kociuk and Zdzisław Kordel.

Marek Eron became once again a Chairman of the Training Commission. Piotr Kopczyński became Chairman of Forwarding Commission, Adam Byglewski of Goods Transport Commission, Andrzej Wargin of Passenger Transport Commission, Jan Buczek of Regional Cooperation Commission and Aleksander Reisch of Statutes Commission.

ZMPD was active on international scene. Even before Poland entered EU Jan Buczek, Janusz Łacny, Wojciech Sienicki and Tadeusz Wilk became members of the IRU Liaison Committee in Brussels. With them Polish transport industry had an influence on the shape of legal acts prepared in Brussels. Janusz Łacny became President of the Council of Transport Council and received the title of IRU vice-president for 2002-2003. He was a first Pole to hold such a high position in IRU. Aleksander Reisch and Grzegorz Biś were active in the Council of Passenger Transport. ZMPD representatives took part in all commissions, eg. Jan Buczek was in the Customs Commission. He represented ZMPD in Working Party WP30 UN/ECE which is dealing with TIR system and custom matters. Buczek was also a member of a Customs Duty and Excise Tax Board created by Ministry of Finance.

ZMPD delegates took part in IRU Congresses in San Diego in 1994, in Budapest in 1996, in Marrakech two years later, Brussels in jubilee 2000, Bucharest in 2002, then Yokohama and two years later Dubai. The Association representatives have been present at Euro-Asian Conferences organised every two years. Very first event was held in Irkutsk in 2001 and then in Teheran and Beijing.