

POLSKIE FORUM TRANSPORTU, LOGISTYKI I SPEDYCJI

27-28 czerwiec 2024 r.

C. INNOWACYJNA GOSPODARKA TRANSPORTOWA

C.18. ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE TRANSPORTOWE

C.18.3. ROLA I ZNACZENIE IRU W DZIAŁANIACH NA RZECZ BRANŻY TRANSPORTU DROGOWEGO

- Dyr. Piotr Mikiel

Historia

IRU to Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego, założona w 1948 roku w Genewie, której celem było wsparcie organów administracji rządowej w wypracowywaniu ułatwień w handlu, wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego i mobilności pasażerów oraz wspierania zrównoważonego rozwoju na całym świecie.

Zaczął się od sojuszu krajowych stowarzyszeń transportu drogowego pasażerów i towarów z następujących krajów europejskich: Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i Szwecji. Ich celem była reprezentacja branży na forum międzynarodowym, a w szczególności przed Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem Transportu Lądowego.

16 lutego 1949 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego uzyskała status pozarządowej organizacji konsultacyjnej nadany przez EKG ONZ. Jednym z istotnych zadań było działanie na rzecz przyjęcia międzynarodowych regulacji prawnych umożliwiających swobodniejszy przewóz towarów w międzynarodowym transporcie drogowym.

System TIR

W 1949 r. – początkowo w ramach porozumienia międzyrządowego – IRU stworzyło karnet TIR czyli dokument uznawania zamknięć celnych nakładanych na środki transportu w chwili rozpoczęcia lub kontynuacji tranzytu i znoszący czynności kontroli towarzyszące przekraczaniu granicy, który stał się narzędziem ułatwiającym powojenny handel i przepływ towarów między kilkoma państwami europejskimi.

IRU aktywnie uczestniczyło w pracach ONZ nad regulacjami dotyczącymi transportu drogowego. Kluczowym dokumentem dla międzynarodowego transportu drogowego było przyjęcie w 1956 roku Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (tzw. „konwencja CMR”). Określiła ona obowiązki i odpowiedzialność podmiotów prywatnych uczestniczących w transporcie towarów. Do dziś Konwencja ta odgrywa istotną rolę w standaryzacji oraz ochronie interesów zarówno przewoźników, jak i zleceniodawców usług przewozowych.

Efektom współpracy pomiędzy IRU a ONZ, a jednocześnie dobrym przykładem partnerstwa publiczno-prywatnego były prace nad pierwszą Konwencją ONZ o międzynarodowym transporcie towarów z zastosowaniem karnetów TIR (tzw. Konwencja TIR). Konwencja ta została sporządzona w Genewie dnia 15 stycznia 1959 r.

Konwencję stosowano do przewozu towarów bez przeładunku, przez jedną lub kilka granic, od urzędu celnego wyjściowego jednej Umawiającej się Strony do urzędu celnego docelowego innej Umawiającej się Strony lub do tej samej Umawiającej się Strony, w pojazdach drogowych lub w pojemnikach załadowanych na takie pojazdy, nawet wówczas, gdy te pojazdy są przewożone na części drogi między wyjściowym i docelowym urzędem celnym za pomocą innego rodzaju transportu.

Jej podstawowym założeniem było stworzenie uniwersalnego systemu upraszczającego procedury na przejściach granicznych i w urzędach celnych, dzięki przewożeniu ładunków pod zamknięciem celnym w pojazdach, bądź kontenerach opatrzonych białą-niebieską tablicą TIR. Karnet TIR ma charakter binarny, będąc jednocześnie dokumentem gwarancyjnym i celnym.

Wszystkie karnety są własnością IRU, której główna siedziba znajduje się w Genewie. To tam, na specjalnie do tego przygotowanym papierze, wraz z szeregiem zabezpieczeń, drukowane są dokumenty systemu TIR. Każdy z nich ma nadany indywidualny numer, kod kreskowy i opatrzony jest znakiem wodnym, co ma zapobiegać wprowadzaniu do obiegu nielegalnych karnetów.

Przewóz towarów miał się odbywać pod gwarancją krajowych stowarzyszeń uznanych zgodnie z postanowieniami tej konwencji na podstawie dokumentu zwanego karnetem TIR. Zgodnie z postanowienia Konwencji, każda Umawiająca się Strona, a więc każdy kraj, który Konwencję ratyfikuje lub do niej przystąpi mógł, upoważnić krajowe stowarzyszenie do wydawania karnetów TIR oraz do występowania w charakterze poręczycieli. Stowarzyszenie mogło być uznane w danym kraju tylko wówczas, gdy jego gwarancja obejmuje odpowiedzialność, jaka może zaistnieć w tym kraju w związku z użyciem karnetów TIR, wydanych przez zagraniczne stowarzyszenia, będące członkami międzynarodowej organizacji, do której ono samo należy.

Polska przystąpiła do Konwencji TIR w 1961 r., a następnie na podstawie postanowień tych przepisów wyznaczyła, działające i będące członkiem IRU od czerwca 1957 roku, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce jako Stowarzyszenie poręczające, które jest zobowiązane do uiszczenia żądanych opłat i należności przywozowych lub wywozowych, zwiększonych ewentualnie o odsetki za zwłokę i o inne należności, jak również o kary pieniężne, którym mogłyby podlegać posiadacz karnetu TIR lub osoby uczestniczące w wykonaniu przewozu.

Karnet TIR jest międzynarodowym, celnym dokumentem tranzytowym, za pomocą którego realizowana jest procedura TIR, oparta o przepisy Konwencji TIR.

Pojawienie się i standaryzacja kontenerów transportowych w latach 70. XX wieku dała nowe możliwości do transportu towarów. To wymusiło także konieczność zmian międzynarodowych przepisów. 14 listopada 1975 r. zawarto nową Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR). Swoim zasięgiem Konwencja TIR obejmuje zarówno Europę, jak również Afrykę Północną, Bliski i Środkowy Wschód. Stronami umowy są również m.in. Stany Zjednoczone oraz Kanada. Konwencja TIR została zmieniona, aby umożliwić intermodalny transport towarów, pod warunkiem, że przynajmniej jeden etap podróży odbywa się drogą.

Korzyścią płynącą ze stosowania karnetu TIR jest uproszczenie procedur w międzynarodowym transporcie towarów. Podstawową zasadą, przewozu z zastosowaniem procedury TIR, jest niepobieranie w granicznych urzędach celnych przez władze celne dodatkowych zabezpieczeń lub gwarancji na rzecz możliwych należności celno-podatkowych, które pojawiają się w momencie wprowadzania towaru na określony obszar celny. Równie istotną zasadą jest akredytowanie przez władze celne kolejnych krajów zamknięcia celnego, nałożonego w wyjściowym urzędzie celnym. Dzięki temu ciężarówka przejeżdża przez graniczne urzędy bez konieczności kontroli ładunku. Należy jednak pamiętać, że mimo wszystko przepisy konwencji TIR zezwalają władzom celnym każdego państwa tranzytowego na dokonanie kontroli przewożonego towaru. Jednocześnie system TIR to system bezpieczny, zapewniający przewoźnikowi maksymalną ochronę, w wysokości 100 000 EUR, na jedną operację transportową.

System TIR jest to najłatwiejszy, najbezpieczniejszy i najbardziej niezawodny sposób przemieszczania towarów przez wiele granic międzynarodowych, oszczędzający czas oczekiwania na granicy i pieniądze przewoźników. TIR obejmuje obecnie 78 Umawiających się Stron na całym świecie, a karnet TIR ma stać się wkrótce narzędziem cyfrowym.

Na początku lat 90-tych, IRU była pierwszą organizacją transportową, która zaangażowała się w plan ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju. W roku 1996 przyjęła Kartę Zrównoważonego Rozwoju i opracowała strategię opartą na innowacjach, zachętach i infrastrukturze. Natomiast pod koniec lat 90 -tych powstała Akademia IRU, której szkolenia skupiały się na szerzeniu zasad bezpieczeństwa czy zasad ekologicznej jazdy.

Począwszy od 2010 roku, IRU rozszerzyła swój globalny zasięg; do systemu TIR Chiny, Indie i Pakistan. Obecnie TIR i e-CMR oferują globalny standard w zakresie cyfrowego transportu. ONZ przyjęła rezolucję podkreślającą znaczenie e-CMR dla wprowadzenia innowacji w życie i podpisała przełomowe porozumienie z IRU wspierające pełną cyfryzację procedury tranzytu celnego TIR.

IRU dba także o transport pasażerski, promując zwiększone korzystanie z transportu publicznego, który przyczynia się do redukcji emisji CO₂, do tworzenia miejsc pracy, i do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych na drogach.

IRU wnosi wkład w inicjatywy polityczne i ustawodawstwo UE, skupiając się na dobrych rozwiązaniach dla branży transportu drogowego, w świetle ostatnich ważnych kwestii, takich jak Brexit, Pakiet Mobilności czy dekarbonizacja transportu.

Struktura organizacji

IRU jest niezależną, demokratyczną organizacją międzynarodową, działającą w ponad 80 krajach

Członkami stowarzyszonymi są krajowe i międzynarodowe organizacje non-profit, a także przedsiębiorstwa, , które uczestniczą bezpośrednio lub pośrednio w działalności w zakresie transportu drogowego.

Struktura IRU składa się z trzech poziomów: organów decyzyjnych, na których czele stoi Zgromadzenie Ogólne, organów doradczych(Komisje doradcze), oraz Sekretariatu.

Organy decyzyjne to: Zgromadzenie Ogólne, Prezydium, Rada Transportu Towarowego i Rada Transportu Pasażerskiego.

Zgromadzenie Ogólne wydaje wytyczne Prezydium i wszystkim pozostałym organom IRU, wyznacza i realizuje politykę transportową IRU, przeprowadza wybory IRU

Skład organów wybierany jest co 3 lata na Walnym Zgromadzeniu aktywnych członków.

Prezydium jest organem odpowiedzialnym za kierowanie sprawami IRU i zapewnianiem regularnego nadzoru nad działalnością i wynikami Sekretariatu; składa się z maksymalnie z 12 członków, spotyka się kilka razy w roku, a na jego czele stoi na czele stoi Prezydent.

W Prezydium IRU od wielu lat zasiadają polscy przedstawiciele. Od 2008 do 2015 roku Prezydentem IRU był Janusz Łacny (prezes ZMPD w latach 1999 – 2003) , a od 2014 roku w Prezydium IRU zasiada obecny Prezes ZMPD, Jan Buczek.

Codzienną działalnością IRU kieruje Sekretariat w Genewie. IRU posiada inne biura w: Pekinie, Brukseli, Stambule, Moskwie i Waszyngtonie.

W strukturach IRU działają dwie Rady ds. Transportu, w skład których wchodzi aktywne stowarzyszenia członkowskie – jedna poświęcona przepływowi osób, druga – przepływowi towarów.

IRU posiada komisje eksperckie, grupy doradcze, które pomagają opracowywać polityki, najlepsze praktyki i programy w kluczowych obszarach: sprawy celne, bezpieczeństwo drogowe, sprawy społeczne, usługi, sprawy techniczne.

Platforma informacyjna

IRU stworzyła i zarządza platformą informacyjną; gromadzi i porządkuje dane od członków IRU i ekspertów zewnętrznych. Platforma pozwala na wymianę najważniejszych danych i informacji jak np. nagłych zdarzeń a także informacji operacyjnych (ograniczenia ruchu, regulacje w poszczególnych krajach). Udostępnia również ważne publikacje i badania np. dot. braku kierowców.

IRU to globalna społeczność transportu drogowego, dlatego organizuje dużo wydarzeń, nie tylko spotkań wirtualnych, ale również konferencji, kongresów, łącząc specjalistów z różnych dziedzin, decydentów i firmy członkowskie IRU. Wydarzenia odbywają się w różnych miejscach na świecie np. w Pekinie, Dubaju czy Taszkencie.

Akademia IRU

Akademia IRU to sieć ponad 40 stowarzyszonych instytutów szkoleniowych (ATI) na całym świecie; co roku szkoli się w niej tysiące specjalistów z zakresu logistyki mobilności i transportu, aby poprawić bezpieczeństwo, wydajność i zrównoważony rozwój. Sieć stowarzyszeń i operatorów transportowych, agencji rządowych, szkół zawodowych i uniwersytetów gwarantuje najwyższe standardy szkoleniowe dla specjalistów w dziedzinie transportu drogowego.

IRU RoadMasters

IRU RoadMasters to program certyfikacyjny, który optymalizuje kompetencje kierowców zawodowych i zapewnia firmom odpowiednie dane umożliwiające podejmowanie świadomych decyzji i ograniczanie ryzyka operacyjnego. Program ten identyfikuje i eliminuje braki w wiedzy i kompetencjach, jednocześnie zwiększając wysokie standardy zawodowe. W połączeniu z nowoczesnymi technologiami bada umiejętności w zakresie obsługi pojazdu, obchodzenia się z ładunkiem, dokumentami czy działaniem w obliczu nieoczekiwanych zdarzeń.

Współpraca w UE

W UE, IRU współpracuje z partnerami i członkami nad projektami wspieranymi przez Komisję Europejską, aby przeprowadzić w badaniach i innowacjach. Projekty dotyczą nowych modeli biznesowych, usług, materiałów szkoleniowych i innych rozwiązań, które wspierają większy zrównoważony rozwój i bezpieczeństwo transportu drogowego. Projekty UE wspierają misję i wizję IRU bycia światowym liderem w łączeniu społeczeństw dzięki bezpiecznej, wydajnej i ekologicznej mobilności i logistyce. Wśród obecnych projektów można wymienić *H2Accelerate Trucks* czyli testowanie 150 ciężarówek napędzanych wodorem na drogach pomiędzy Skandynawią a Włochami czy *ZEFES* czyli testowanie elektrycznych zestawów ciężarowych w długodystansowym transporcie towarowym, koncentrując się na poprawie wydajności i możliwościach produkcji masowej.

IRU od wielu lat apeluje i dokłada wszelkich starań, by decydenci stworzyli możliwość zbudowania bezpiecznych i chronionych parkingów dla ciężarówek.

Kolejną ważną kwestią, w którą angażuje się IRU jest spójne stosowanie i egzekwowanie przepisów w całej Unii, co również przyczynia się do bezpieczeństwa kierowców i w konsekwencji bezpieczeństwa na drodze. W ramach finansowanego przez UE projektu TRACE 2 opracowano zestaw wytycznych dotyczących wdrażania i egzekwowania przepisów Pakietu Mobilności; przygotowano materiały, zorganizowano szkolenia stacjonarne i online,

Kolejną ważną kwestią, w którą angażuje się IRU jest e-CMR. Elektroniczne listy przewozowe e-CMR, mają ułatwić spełnienie formalności w transporcie drogowym. E -CMR dają możliwość m.in. natychmiastowego fakturowania po zrealizowanej usłudze przewozowej, a także wyeliminowania papierowego obiegu dokumentów, wraz z ich fizyczną archiwizacją. Eliminując formalności, e-CMR obniża koszty obsługi, zwiększa również przejrzystość i bezpieczeństwo w całym łańcuchu logistycznym, zapewniając dokładniejsze dane umożliwiające śledzenie przesyłek z dostępem w czasie rzeczywistym do informacji o odbiorze i dostawie. Ponieważ e-CMR ma charakter cyfrowy, firmy transportowe mogą łatwo zintegrować go z innymi usługami. IRU aktywnie prowadziła i prowadzi dialog z przedstawicielami rządów oraz z biznesem, by omawiać wyzwania i najlepsze praktyki w zakresie rozwoju rozwiązań e-CMR.

IRU prowadzi wspólne działania ze swoimi stowarzyszeniami członkowskimi, by przyciągnąć do zawodu kierowcy więcej kobiet i młodych osób. Dlatego przy pracach UE nad dyrektywą w sprawie praw jazdy, IRU aktywnie popiera pomysł, by 17-letni absolwenci mieli możliwość kierowania ciężarówkami w towarzystwie doświadczonego kierowcy, oraz popiera zharmonizowane i łatwiejsze uznawanie praw jazdy i świadectw szkoleń wydanych w państwach trzecich. Taka opcja to zachęta dla młodych absolwentów, którzy bez takiej możliwości wybraliby inny zawód. Starania trwają o to, by UE uznawała nie tylko prawa jazdy z krajów trzecich, ale również by stworzyć procedurę dla uznawania również świadectw kompetencji zawodowych kierowców (CPC) wydanych w krajach trzecich.

IRU bardzo aktywnie działa, by unijne cele dot. ekologii były realistyczne w zakresie transportu drogowego. Zaproponowany tekst przez Parlament Europejski i Radę wytycza cel redukcji emisji dla producentów o 45% do 2030 r., o 65% od 2035 r. i o 90% począwszy od 2040 r. Branża transportowej udało się wynegocjować, że pojazdy spalinowe oraz napędzane paliwami neutralnymi pod względem emisji dwutlenku węgla będą jeszcze dopuszczone po 2040 roku, oraz że będą przedmiotem analizy w roku 2027. Jak lobbowała IRU, klauzula przeglądowa została wprowadzona na rok 2027 (a nie na rok 2028, jak pierwotnie proponowano). Przegląd pozwoli na weryfikację celów w odniesieniu do stanu infrastruktury ładowania i mocy sieci. .

Użytkowanie bezemisyjnych pojazdów bowiem łączy się ściśle z problemem braku odpowiedniej infrastruktury, na co wielokrotnie wskazywała branża transportu drogowego. W zatwierdzonych przez UE przepisach dot. infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) infrastruktura ładowania

elektrycznego przeznaczona dla pojazdów ciężkich musi być budowana co 120 km na 15% całej długości sieci TEN-T do końca 2025 r. Trudno wymagać od przewoźników, by przechodzili na bezemisyjne pojazdy, jeśli nie mają gdzie ich fizycznie ładować. Branża drogowa potrzebuje wielu opcji, nie może polegać tylko na jednej technologii.

Rok 2023 był rokiem szczególnym dla IRU, ponieważ obchodziła 75. rocznicę powstania. Uczciła również 50 rocznicę istnienia przedstawicielstwa w Unii Europejskiej w Brukseli. Od 1973 r. współpracuje ramię w ramię z władzami i rządami europejskimi, aby pomóc w rozwoju i postępie UE.

Obecnie IRU zrzesza 176 członków, z 77 państw, w tym nie tylko stowarzyszenia transportu drogowego, ale również firmy paliwowe czy producentów opon i różnych nowoczesnych rozwiązań dla flot. IRU to globalny głos branży, zarówno transportu pasażerskiego jak i towarowego, reprezentuje ją wobec instytucji regulujących i wpływa na podejmowane decyzje.