Rozwój transportu samochodowego

Drogowy transport towarowy

W latach 1996-1997 – wg danych GUS – w rejonowych urzędach administracji ogólnej zarejestrowanych było ponad 1,4 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych. Ok. 34% przewozów transportu samochodowego – w tonach i ok. 60% przewozów w tkm, wykonywanych było w ramach transportu zarobkowego. 66% przewieziono transportem samochodowym własnym. Szacuje się, że 92% przewoźników transportu zarobkowego stanowią firmy prywatne. Wśród nich, aż 74% przewoźników posiada od 1 do 4 pojazdów i zatrudnia do 5 osób. Tylko 26% to przedsiębiorstwa zatrudniające ponad 5 osób. Szacuje się także, że tylko ok. 20% firm prowadzi działalność wyłącznie transportową. W wielu przypadkach (m.in. ze względu na bezpieczeństwo ekonomiczne) podmioty gospodarcze wykonują szereg innych usług, wśród nich – działalność spedycyjną.

Transport międzynarodowy

W ostatnich kilku latach występuje zamrożenie liczby koncesji na wykonywanie międzynarodowego transportu rzeczy w związku z ograniczoną liczbą zezwoleń zagranicznych, otrzymywanych przez MTiGM w ramach kontyngentów ustalanych na zasadzie wzajemności, od zagranicznych władz transportowych; stwarza to ograniczenie ilościowe dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Według stanu na początek 1999 r., udzielonych zostało 23.338 koncesji na przewozy towarowe. Koncesje te są w posiadaniu 6.945 firm; w 1998 r. powstało 1.126 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego towarowego, dysponujących łącznie 1.789 koncesjami.

Ponad 42% firm posiada zaledwie 1 pojazd, 41% – dysponuje od 1 do 4 pojazdami; tylko 9 firm posiada od 51 do100 pojazdów, natomiast 2 mają więcej niż 100 pojazdów. Tabor ten jest nowoczesny i spełnia europejskie (określone przez EKG ONZ oraz UE) standardy techniczne; na ponad 23 tys. pojazdów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe ok. 50% to tabor ekologiczny (jest to wskaźnik lepszy, niż w Niemczech).

Obserwuje się wzrastającą tendencję udziału kapitału zagranicznego w polskim rynku transportowym (powstają niezależne zagraniczne firmy transportowe; tworzone są oddziały firm w Polsce; firmy zagraniczne wchodzą w spółki z polskimi firmami; firmy zagraniczne obsługują polskich klientów własnym taborem). Liczba zarejestrowanych firm z udziałem kapitału zagranicznego wynosiła w 1998 r. ok. 90.

Transport krajowy

Zdecydowanie gorsze jest rozeznanie MTiGM na temat stanu i struktury krajowego transportu zarobkowego rzeczy. Brak jest skutecznego i prawnie umocowanego systemu monitorowania rynku transportu drogowego, w tym zwłaszcza – krajowego transportu drogowego.

Szacuje się, że struktura firm zajmujących się wykonywaniem przewozów zarobkowych rzeczy na terenie kraju jest podobna, jak w wyżej opisanej ogólnej charakterystyce. Analiza danych statystycznych dot. pojazdów samochodowych ciężarowych, o tonażu od 3,5 tony wzwyż, wykazuje że 75% z nich to pojazdy wyprodukowane do 1997 r. Zdecydowana liczba starych pojazdów jest wykorzystywana w transporcie krajowym i – jak się szacuje – znajduje się w posiadaniu firm i użytkowników prywatnych.

Jak tego dowodzą analizy porównawcze, struktura przedsiębiorstw polskich nie różni się znacząco od tej, jaka występuje w Unii Europejskiej, gdzie aż 78% przedsiębiorstw posiada do 5 pojazdów (w Polsce 74% – do 4 pojazdów). Nie w tym też leży największy problem, czego dowodem jest ogromna

aktywność i przedsiębiorczość tzw. „małych” przewoźników z Holandii, Belgii, Niemiec czy Francji. Firmy małe mają szereg zalet, ułatwiających im funkcjonowanie na rynku, a nawet skuteczne konkurowanie o klienta. Należą do nich:

- względna łatwość zarządzania i nadzoru przez właściciela,
- niskie koszty działalności,
- dobre relacje na linii kierownictwo-personel, lepsza atmosfera pracy, niż w dużych przedsiębiorstwach,
- zdolność do elastycznego reagowania na zmiany na rynku,
- usytuowanie na określonym, wąskim fragmencie rynku, zapewniającym względne poczucie bezpieczeństwa w aspekcie konkurencji.

Generalnie ekspansywność „małych” przewoźników z państw Europy Środkowej i Wschodniej (w tym również i z Polski) jest zauważalna. Z prac studialnych wykonanych w latach 1998-1999 przez firmy konsultingowe NEA (holenderską) i Prognos AG (szwajcarską) wynika, że przewoźnicy z państw Europy Środkowej i Wschodniej – w ciągu ostatniego 10-lecia – opanowali fragment samochodowego rynku transportowego obejmujący przewóz towarów w układzie Wschód-Zachód. Ich udział w 1996 r. wyniósł tu ok. 78%, w porównaniu z udziałem przewoźników z UE – tylko 22%. Wynika to głównie z silniejszej pozycji konkurencyjnej w aspekcie kosztów, które są w EŚW niższe.

Istnieją wszelkie przesłanki ku temu, aby polscy przewoźnicy nie tylko zachowali swoją pozycję na krajowym i międzynarodowym rynku zarobkowego transportu towarów, ale także – by odnieśli wymierny sukces na rynkach państw Unii Europejskiej i wyraźnie skorzystali z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.

W tym celu, MTiGM dążyć będzie do stymulowania właściwych zachowań polskich przedsiębiorców, m.in. poprzez wprowadzanie rozwiązań prawnych w transporcie oraz realizację programu edukacyjnego. Chodzi o to, aby istniejąca jeszcze różnica na

niekorzyść polskich przewoźników w aspekcie posiadanych zasobów finansowych, efektywności, a w szczególności – umiejętności organizacji i zarządzania polskim przedsiębiorstwem transportowym, została jak najszybciej zniwelowana.

Drogowy transport osób

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 1997 r. transport, gospodarka magazynowa i łączność stanowiły ogółem 5,7% Produktu Krajowego Brutto (PKB). W tej wielkości, 12% przypadało na transport osób (bez komunikacji miejskiej). Szacuje się, że spośród 81,5 tys. autobusów i autokarów zarejestrowanych w Polsce w 1997 r., 46 tys. wykorzystywanych było w zarobkowym przewozie osób na terenie kraju i w transporcie międzynarodowym. Liczbę zatrudnionych tu pracowników ocenia się na ok. 100-200 tys.

Pozostałe pojazdy (23 tys.) zaangażowane były w przewozach na potrzeby własne oraz w komunikacji miejskiej (12,5 tys.).

Transport międzynarodowy

Według stanu na początek 1999 r. udzielonych zostało 7.000 koncesji na przewozy osób. Koncesje te są w posiadaniu 2.626 firm; w 1998 r. powstało 605 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego pasażerskiego, dysponujących łącznie 855 koncesjami.

Blisko 88% tych firm posiada od 1 do 4 pojazdów; zaledwie 8% firm posiada od 5 do 9 pojazdów, natomiast tylko dwie firmy dysponują powyżej 50 pojazdów.

Koncesje na międzynarodowy transport drogowy osób wydawane są bez ograniczeń ilościowych w przypadku dysponowania przez firmę pojazdem ekologicznym.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach

prawa.

Zestawienie przykładowych pytań obowiązujących na egzaminie z zakresu kompetencji zawodowych

Przeszacowanie wartości środków trwałych spowoduje:

- Zachowanie sumy bilansowej
- Zmniejszenie wartości umorzenia środków trwałych
- Zwiększenie należności
- Zwiększenie wartości kapitałów własnych spółki

Czy autobusy wykorzystywane do przewozów pasażerskich w ramach umowy INTERBUS muszą mieć certyfikat ekologiczny (EURO)?

- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 1
- Prawo tego nie wymaga
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 2
- Nie muszą mieć, ale jest to pożądane, a w niektórych państwach może być wymagane

Uprawnienia do kontroli ruchu drogowego posiadają:

- Stowarzyszenie Transportowe
- Zarząd Dróg Publicznych
- Państwowa Inspekcja Handlowa
- Państwowa Inspekcja Sanitarna

Zatrudniony kierowca manipuluje przy tachografie w pojeździe bez wiedzy pracodawcy. Skutkiem jest niewłaściwy zapis. Kto ponosi odpowiedzialność prawną za działania pracownika?

- Każda osoba, która wie o wykroczeniu
- Jedynie pracodawca
- Jedynie kierowca
- Kierowca i pracodawca

Które z niżej wymienionych stwierdzeń nie jest zgodne z kodeksem handlowym?

- Spółka dzielona zostaje rozwiązana bez przeprowadzenia postępowania likwidacyjnego w dniu wykreślenia jej z rejestru
- Spółki kapitałowe mogą łączyć się między sobą oraz ze spółkami osobowymi
- Spółki osobowe nie podlegają podziałowi
- Spółki w likwidacji mogą łączyć się z innymi spółkami

Do wewnętrznych źródeł finansowania inwestycji zaliczamy:

- Kredyty i udziały
- Obligacje, leasing i dotacje
- Wkłady, udziały i akcje
- Amortyzację, sprzedaż majątku, rezerwy i zysku

„Zielona Karta” to dokument ubezpieczenia samochodu ciężarowego:

- Od odpowiedzialności w zakresie nieszczęśliwych wypadków osób trzecich w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności cywilnej i AUTO CASCO w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności AUTO CASCO w ruchu międzynarodowym
- Od odpowiedzialności cywilnej w ruchu międzynarodowym

Drogi ewakuacyjne z obiektu budowlanego:

- Powinny prowadzić z miejsc największego skupienia pracowników
- Powinny prowadzić ze wszystkich pomieszczeń, w których mogą przebywać pracownicy
- Powinny umożliwiać pracownikom wzajemne powiadamianie

się o grożącym niebezpieczeństwie
- Powinny prowadzić ze wszystkich pomieszczeń, w których mogą przebywać pracownicy i łączyć się w jednym miejscu, tak, aby była możliwość prostej kontroli, czy wszyscy zostali ewakuowani

Umowa realna to umowa, która:

- Jest umową odpłatną
- Dochodzi do skutku z chwilą podpisania tej umowy
- Jest umową agencyjną
- Dochodzi do skutku z chwilą przyjęcia towarów np. na skład, do przechowania itp.

Czy prawdopodobieństwo spowodowania przez kierowcę wypadku:

- Rośnie wielokrotnie szybciej niż stężenie alkoholu we krwi i zjawisko to potęguje się
- Rośnie liniowo wraz ze wzrostem stężenia alkoholu we krwi
- Jest niewielki i stałe przy stężeniu alkoholu we krwi nieprzekraczającym 1 promila, a potem lawinowo rośnie
- Nie zmienia się przy małym stężeniu alkoholu we krwi, a dopiero rośnie liniowo przy stężeniach powyżej 1 promil

Kto w imieniu Ministra Infrastruktury wydaje w Polsce zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych osób?

- Zrzeszenie Regionalne Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego
- Ministerstwo Infrastruktury nie upoważniło żadnej instytucji i zezwolenia wydaje Departament Transportu Drogowego Ministerstwa

Przedmiotem ubezpieczenia przy grupowych ubezpieczeniach pracowników jest:

- Tylko życie i zdrowie pracowników oraz ich współmałżonków
- Życie i zdrowie pracowników oraz ich bliskich
- Tylko życie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników

Inwestycje to:

- Nieruchomości nabyte w celu osiągnięcia korzyści ekonomicznych
- Środki trwałe oddane do używania na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej o podobnym charakterze
- Ulepszenia już istniejących środków trwałych
- Środki trwałe w budowie

Kara upomnienia lub nagany jest uznawana za niebyłą po:

- Czasie, który wcześniej określi pracodawca
- 2 latach nienagannej pracy
- 6 miesiącach nienagannej pracy
- 1 roku nienagannej pracy

Obligatoryjnym organem w każdej spółce kapitałowej jest:

- Zarząd oraz komisja rewizyjna
- Tylko rada nadzorcza
- Zarząd
- Rada nadzorcza oraz zarząd

Która z niżej wymienionych cech należy do cech niekorzystnego leasingu?

- Gwarancja szybkiej wymiany dóbr będących przedmiotem leasingu
- Możliwość poprawy płynności finansowej przedsiębiorstwa
- Wysoka opłata leasingowa
- Brak wymagania dotyczącego zabezpieczenia hipotecznego

Konto Koszty zarządu to konto:

- Bilansowe
- Żadna z powyższych
- Korygujące
- Pozabilansowe

Oferta jest czynnością prawną:

- Wielostronną
- Określającą relacje pomiędzy dwoma stronami
- Dwustronną
- Jednostronną

Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, wypis z licencji, dowód uiszczenia należnej opłaty za korzystanie z dróg krajowych, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, a ponad to:

- Odpowiednie zezwolenie,
- Odpowiednie zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,
- Formularz jazdy,
- Odpowiednie zaświadczenie

Do obowiązków przewoźnika przesyłek należą:

- Przewiezienie przyjętej do przewozu przesyłki bez jej uszkodzenia
- Sprawdzenie zawartości przesyłki zleconej do przewozu
- Sprawdzenie kompletności informacji zawartych w dokumentach załączonych do ładunku przez nadawcę
- Reklamowanie przewożonego towaru

Sprzedaż za gotówkę papierów wartościowych stanowiących długoterminową lokatę spowoduje:

- Żadne z powyższych
- Zmniejszenie aktywów obrotowych

- Obciążenie kosztów operacji finansowych
- Zwiększenie kapitału obrotowego netto (kapitału pracującego)

Przedmiotem umowy najmu mogą być:

- Tylko rzeczy nieruchome
- Rzeczy ruchome i nieruchome, a także części składowe nieruchomości
- Tylko rzeczy ruchome

Kara upomnienia lub nagana uznawana jest za niebyłą po:

- Czasie, który wcześniej określił pracodawca
- 6 miesiącach
- 1 roku nienagannej pracy
- 2 latach

Policjant umundurowany może zatrzymać pojazd:

- W każdych warunkach i sytuacji
- Tylko w terenie zabudowanym
- W każdym miejscu i sytuacji pod warunkiem, że nie utrudnia to ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego
- W każdym miejscu i sytuacji w terenie niezabudowanym

Opłaty za licencję w międzynarodowych przewozach osób wynoszą:

- Za każdy pojazd po 100% kwoty określonej przepisami
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 60% kwoty należnej za pierwszy pojazd
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 80% kwoty należnej za pierwszy pojazd
- 100% kwoty określonej przepisami za pierwszy pojazd oraz za każdy następny pojazd po 50% kwoty należnej za pierwszy pojazd

Promocja sprzedaży polega na:

- Stosowaniu cen urzędowych
- Bardziej punktualnym kursowaniu autobusów
- Dodaniu zachęt o charakterze materialnym do oferowanego produktu
- Podniesienie cen usług

Ubezpieczenie pasażerów w międzynarodowych przewozach osób:

- Nie jest wymagane, gdyż decyzja w tej sprawie należy tylko do pasażerów
- Jest obowiązkowe tylko w komunikacji regularnej
- Jest obowiązkowe w każdym przypadku
- Jest obowiązkowe tylko w przypadku okazjonalnych przewozów osób

Celem Konwencji Wiedeńskich jest międzynarodowe ujednolicenie przepisów ruchu drogowego w krajach członkowskich. Które z niżej wymienionych wielkości Konwencja ta nie reguluje?

- Dopuszczalnej prędkości pojazdów
- Znaków drogowych
- Przepisów ruchu drogowego
- Uznawania dowodów rejestracyjnych pojazdów

Rozliczanie wierzytelności za pomocą akredytywy dokonywane są w formie bezgotówkowej z wyodrębnionych na ten cel środków dłużnika:

- Przez bank dłużnika
- Przez bank wierzyciela
- Przekazem pocztowym
- Przez każdy dowolny bank

Które z niżej podanych przyczyn nie mogą być podstawą wygaśnięcia zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów osób:

- Odstąpienie zezwolenia osobie trzeciej

- Upływ terminu określonego w zezwoleniu
- Upadłość przedsiębiorstwa
- Zrzeczenie się zezwolenia przez przewoźnika

Czy polskie prawo jazy jest uznawane przez kontrolę ruchu drogowego we wszystkich krajach?

- Jest uznawane tylko w tych krajach, które uznały Konwencję Wiedeńską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Jest uznawane tylko w tych krajach, które uznały Konwencję Genewską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Nie jest uznawane i kierowca powinien posiadać międzynarodowe prawo jazdy
- Tak, zawsze jest uznawane

Zdolność do czynności prawnych to:

- Zdolność prowadzenia procesów sądowych
- Posiadania zdolności do formułowania definicji prawnych
- Zdolność do nabywania praw i zaciągania zobowiązań za pomocą czynności prawnych

Które z niżej wymienionych uprawnień nie posiada strażnik straży miejskiej?

- Sprawdzenie dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem lub jego używaniem
- Kontrola kierujących pojazdami niestosujących się do zakazu ruchu w obu kierunkach
- Kontrola uczestników ruchu naruszających przepisy o zatrzymaniu lub postoju pojazdów
- Kontrola prędkości pojazdu

Które z założeń są prawdziwe dla rachunku kosztów zmiennych:

- Produkty wycenia się po technicznym koszcie wytworzenia
- Koszty stałe traktuje się jako koszty stałe
- Marża brutto jest różnicą między przychodami a kosztami

zmiennymi produkcji sprzedanej
- Koszty dzieli się na stałe i bezpośrednie

Do pasywów przedsiębiorstwa zaliczamy:

- Majątek przedsiębiorstwa i wyposażenie
- Źródła finansowania majątku przedsiębiorstwa
- Papiery wartościowe
- Majątek trwały przedsiębiorstwa

Jaką formą promocji jest public relations?

- Jest formą sprzedaży osobistej, zajmującej szczególne miejsce w kształtowaniu popytu na usługi transportowe i spedycyjne
- Jest metodą tworzenia przez przedsiębiorstwo własnego pozytywnego wizerunku (dobrego imienia)
- Jest formą zachęty o charakterze materialnym mającym na celu skłonienie klienta do zakupu oferowanej usługi
- Jest płatną formą nieosobistej prezentacji i promocji usługi przez określonego nadawcę

Organizacje społeczne i zawodowe w transporcie drogowym:

- Przejmują od swoich członków (przedsiębiorstw) część kompetencji decyzyjnych i w tym zakresie zarządzają nimi
- Bronią interesów swoich członków wobec organów administracji państwowej
- Pozwalają tylko i wyłącznie na wymianę doświadczeń w zakresie transportu między członkami tych organizacji
- Ustalają ceny za usługi przewozowe, które są obowiązujące dla członków tych organizacji

Czy spółki osobowe mogą łączyć się ze spółkami kapitałowymi?

- Mogą, ale po połączeniu spółką przejmującą musi być spółka kapitałowa
- Mogą, ale po połączeniu spółką przejmującą musi być spółka osobowa
- Mogą bez żadnych ograniczeń

- Nie mogą, gdyż podlegają pod inne przepisy prawa

Wypłata odszkodowania z tytułu ubezpieczeń majątkowych odbywa się na podstawie:

- Rachunków dokumentujących poziom poniesionych kosztów w celu naprawienia szkody
- Oświadczenia sprawcy szkody o zakresie wyrządzonych strat
- Polisy ubezpieczeniowej, w której określona jest wysokość należnego odszkodowania
- Oświadczenia poszkodowanego, określającego wysokość należącego mu się odszkodowania

Wskaźnik IRR – wewnętrzna stopa zwrotu jest wskaźnikiem:

- Płynności
- Zadłużenia
- Wyceny rynkowej
- Rentowności

Ochrona ubezpieczenia AUTOCASCO obowiązuje, gdy szkoda powstała:

- W pojeździe, którego kierowca zbiegł z miejsca wypadku
- Podczas kierowania pojazdem bez ważnego badania technicznego
- Na skutek nieumyślnego błędu kierowcy
- Podczas kierowania pojazdem w stanie wskazującym na spożycie

Umowa sprzedaży do zobowiązanie do:

- Przeniesienia na własność biorącego określonej ilości pieniędzy
- Wytworzenia rzeczy i dostarczenia jej kupującemu
- Przeniesienie prawa własności rzeczy z jednej osoby na drugą za ustaloną cenę
- Przeniesienie praw własności rzeczy z jednej osoby na drugą w zamian za przyrzeczenie tej osoby o oddaniu

rzeczy w określonym terminie

Zysk netto jest:

- Różnicą nadwyżki finansowej i amortyzacji
- Różnicą kosztów sprzedaży i podatku dochodowego
- Różnicą zysku od opodatkowania i podatku dochodowego
- Sumą zysku operacyjnego i pozostałych dochodów

Firma zapłaciła odsetki od kredytu. Są to koszty:

- Finansowe
- Pozostałe koszty operacyjne
- Żadna z powyższych
- Związane z działalnością operacyjną (usługi bankowe)

Zarządzanie strategiczne:

- Wyznacza cele przedsiębiorstw na okres nie dłuższy niż 2 lata
- Wyznacza szczegółowo rozpisane cele przedsiębiorstwa w poszczególnych dziedzinach jego działania
- Wyznacza ogólny zarys celów przedsiębiorstwa w perspektywie, co najmniej 10 lat
- Wyznacza cele oraz ustala program działania przedsiębiorstwa w podstawowych zarysach

Których z niżej wymienionych informacji nie potrzeba przedstawiać we wniosku na przewóz odpadów z zagranicy?

- Wskazane miejsca odzysku
- Wskazanie trasy wwozu odpadów, rodzaju transportu i opakowania odpadów dla odpadów niebezpiecznych
- Wskazanie imienia i nazwiska kierowcy dokonującego przewozu posiadającego stosowne uprawnienia do przewozu odpadów niebezpiecznych
- Opis sposobu gospodarowania przywiezionymi odpadami, w tym opis technologii ich odzysku wraz z opisem oddziaływania na środowisko

Przedmiotem ubezpieczenia przy grupowych ubezpieczeniach pracowników jest:

- Tylko życie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników
- Tylko życie i zdrowie pracowników oraz ich współmałżonków
- Życie i zdrowie pracowników oraz ich bliskich

Których z niżej wymienionych wielkości nie rejestruje tachograf

- Prędkości jazdy
- Czasu jazdy pojazdu
- Przebytej odległości
- Temperatury silnika i zużycie paliwa

Konwencja CMR wprowadziła limit odpowiedzialności przewoźników w przypadku całkowitej lub częściowej utraty masy brutto towaru w wysokości:

- 35 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 15 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 45 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru
- 25 franków w złocie za 1 kg brakującej masy brutto towaru

Formuła handlowa DDP (Delivered Duty Paid) oznacza ona, że:

- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; pokrywa jego koszty, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera
- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, pokrywa jego koszty, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera

- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, ponosi ryzyko z nimi związane i opłaca należności celne w kraju importera
- Formuła ta zawiera maksimum obowiązków sprzedającego; organizuje on transport, pokrywa jego koszty i opłaca należności celne w kraju importera

Minimalny wiek kierowców uprawniający do wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy wynosi:

- 21 lat
- 18 lat
- 19 lat
- 20 lat

Aby posiadać prawo do wykonywania międzynarodowego zarobkowego drogowego przewozu rzeczy należy uzyskać:

- Zaświadczenie
- Licencję
- Koncesję
- Zezwolenie

Do pasywów przedsiębiorstwa zaliczamy:

- Źródła finansowania majątku przedsiębiorstwa
- Papiery wartościowe
- Majątek przedsiębiorstwa i wyposażenie
- Majątek trwały przedsiębiorstwa

Kierowca autobusu powinien poddać się badaniom psychologicznym:

- Co 2 lata
- Co 5 lat oraz po upływie terminu określonego w orzeczeniu badania psychologicznego
- Po upływie terminu określonego w orzeczeniu badania psychologicznego
- Co 5 lat

Zdolność kredytowa polega na:

- Posiadaniu przez przedsiębiorstwo odpowiednich fachowców
- Posiadaniu przez przedsiębiorstwo odpowiedniego wyposażenia technicznego
- Zdolności do spłaty zaciągniętego kredytu wraz z odsetkami w uzgodnionym terminie
- Posiadanie przez przedsiębiorstwo wielu wierzycieli

W międzynarodowym przewozie osób autobusami do krajów Unii Europejskiej minimalna norma ekologiczna wymagana w stosunku do pojazdów to norma:

- Dotychczas obowiązują jedynie normy krajowe
- EURO 3
- EURO 1
- EURO 2

Kto w imieniu Ministra Infrastruktury wydaje w Polsce zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych osób?

- Ministerstwo Infrastruktury nie upoważniło żadnej instytucji i zezwolenia wydaje Departament Transportu Drogowego Ministerstwa
- Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
- Zrzeszenie Regionalne Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Która z niżej wymienionych technologii elektronicznej wymiany informacji przesyła te informacje wolniej?

- Sieć cyfrowa ISDN
- Modem i sieć telefoniczna analogowa
- Wszystkie rodzaje sieci zapewniają porównywalny koszt przesyłania danych
- Sieć pakietowa

Wysokość franszyzy w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności

cywilnej przewoźnika za przewożony towar jest ustalana:

- Samodzielnie ustalana przez szczególne zakłady ubezpieczeniowe jako oferta rynkowa dla potencjalnych klientów
- W obowiązujących wszystkie zakłady ubezpieczeniowe ogólnopolskich przepisach, jako stawka procentowa w stosunku do całkowitej sumy ubezpieczenia określonej w polisie
- Przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, jako stawka procentowa w stosunku do całkowitej kwoty ubezpieczenia podanej w polisie i obowiązująca dla wszystkich zakładów ubezpieczeniowych
- Corocznie przez ministra Finansów i obowiązuje wszystkie zakłady ubezpieczeniowe

Z którą drogą krajową pokrywa się droga międzynarodowa nr E371 biegnąca wzdłuż szlaku Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów – Kolbuszowa – Rzeszów – Dukla – Barwinek – granica państwa:

- Drogą krajową nr 9
- Drogą krajową nr 4
- Drogą krajową nr 5
- Drogą krajową nr 17

W Polsce uprawnioną do wydawania karnetów TIR jest:

- Ministerstwo Infrastruktury
- Starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
- Urząd Celny

Międzynarodowy drogowy przewóz materiałów niebezpiecznych regulowany jest umową europejską

- ATP
- IMGD

- RID
- ADR

Zgodnie z umową AETR w okresie dobowym, standardowym (poza wyjątkami) czas pracy kierowcy nie może przekraczać:

- 10 godzin
- 9 godzin
- 8 godzin
- 11 godzin

W ramach umów bilateralnych Polski z innymi krajami ustalane są wzajemne limity roczne na:

- Licencje i zezwolenia w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Zezwolenia w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Licencje w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy
- Promesy w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów rzeczy

Ubezpieczenie pasażerów w międzynarodowych przewozach osób:

- Nie jest wymagane, gdyż decyzja w tej sprawie należy tylko do pasażerów
- Jest obowiązkowe w każdym przypadku
- Jest obowiązkowe tylko w komunikacji regularnej
- Jest obowiązkowe tylko w przypadku okazjonalnych przewozów osób

Do czego odnosi się karnet TIR?

- Do ładunku
- Do pojazdu i ładunku
- Do kierowcy
- Do pojazdu

Wskaźnik gotowości technicznej podaje, w jakim stopniu:

- Będące w pracy samochody ciężarowe miały wykorzystany przebieg
- Będące w pracy samochody ciężarowe miały wykorzystany przebieg i ładowność
- Posiadany tabor ciężarowy był wykorzystany do wykonywania przewozów
- Posiadany tabor ciężarowy był technicznie sprawny i gotowy do wykonania przewozu

Postanowienia Europejskiej Komisji Ministrów Transportu w zakresie przyznania kontyngentu zezwoleń na międzynarodowe przewozy rzeczy

- Preferują pojazdy spełniające wymogi norm EURO i podwyższonych norm bezpieczeństwa
- Nie stawiają żadnych wymagań wobec pojazdów samochodowych
- Nie istnieją takie postanowienia
- Preferują pojazdy samochodowe spełniające wymagania zgodne ze standardami homologacji pojazdów

Umowa europejska dotycząca międzynarodowych drogowych przewozów materiałów niebezpiecznych wprowadziła obowiązek zatrudniania doradcy ds. bezpieczeństwa od dnia:

- 1 stycznia 2002
- 1 stycznia 2003
- 1 stycznia 2004
- 1 września 2002

W jakim wypadku bank nie ma prawa odstąpić od umowy kredytowej przed upływem jej terminu?

- W przypadku spadku wartości złożonego zabezpieczenia
- W przypadku wykorzystywania kredytu niezgodnie z jego przeznaczeniem
- W przypadku pogorszenia się sytuacji finansowej przedsiębiorstwa
- W przypadku rozszerzenia przez przedsiębiorstwo zakresu

swojej działalności

Przedsiębiorstwa mają obowiązek przechowywania wypełnionych kart kontrolnych czasu pracy kierowców (tarczek tachografów) przez okres:

- Co najmniej przez okres 6 miesięcy po dacie ostatniego zapisu
- Co najmniej przez okres 12 miesięcy po dacie ostatniego zapisu
- Do czasu kontroli nie dłużej jednak niż 6 miesięcy od daty ostatniego zapisu
- Co najmniej 12 miesięcy od daty zakupu

Które z niżej wymienionych przyczyn nie mogą być podstawą odmowy wydania przez BOTM przewoźnikowi zezwolenia na wykonywanie międzynarodowych przewozów osób?

- Brak certyfikatu kompetencji zawodowych
- Brak ważnej licencji przewozowej
- Nie dostarczenie aktualnych ważnych badań technicznych pojazdu
- Brak rozliczenia się z poprzednio pobranych zezwoleń

Przy zastosowaniu formuł FOB, CFR I CIF ryzyko przechodzi ze sprzedającego na kupującego w tym samym miejscu, tzn.

- Na linii nadburcia statku w porcie załadunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu i pokrywa koszty transportu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie rozładunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie załadunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu i pokrywa koszty transportu do portu przeznaczenia
- Na linii nadburcia statku w porcie rozładunku, mimo że w przypadku CFR i CIF sprzedający zawiera umowę przewozu a kupujący pokrywa koszty transportu do portu

przeznaczenia

Do KRS-u nie są wpisywane następujące spółki:

- Cywilna, akcyjna, z ograniczoną odpowiedzialnością
- Cywilna, jawna, partnerska
- Komandytowo-akcyjna, komandytowa
- Cywilna

Grupy reguł, jak i poszczególne formuły w danej grupie, są uszeregowane w kolejności:

- Od minimum do maksimum posiadania gestii transportowej
- Od minimum do maksimum ryzyka kupującego
- Od minimum do maksimum obowiązków kupującego
- Od minimum do maksimum obowiązków sprzedającego

Wypłata odszkodowania z tytułu ubezpieczeń majątkowych odbywa się na podstawie:

- Oświadczenia poszkodowanego, określającego wysokość należącego mu się odszkodowania
- Oświadczenia sprawcy szkody o zakresie wyrządzonych strat
- Polisy ubezpieczeniowej, w której określona jest wysokość należnego odszkodowania
- Rachunków dokumentujących poziom poniesionych kosztów celem naprawienia szkody

Karnet TIR dotyczy przewozów:

- Materiałów niebezpiecznych
- Pod zamknięciem celnym
- Zwierząt
- Odpadów

Której z niżej wymienionych czynności nie może podjąć policja na terenie Niemiec?

- Zatrzymać kierowcy wypis licencji przewozowej

- Przerwać jadę autobusu i odstawić go na parking w przypadku stwierdzenia przekroczenia czasu jazdy przez kierowcę
- Unieruchomić autobus z powodu wykrycia usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego

Która z niżej wymienionych opłat nie występuje w krajowym drogowym transporcie rzeczy?

- Opłata za wydanie zezwolenia na krajowy przewóz rzeczy
- Opłaty za wydanie zezwoleń na przewozy kabotażowe
- Opłaty za przejazd pojazdu samochodowego na drogach krajowych
- Opłaty za parkingi strzeżone

Konfrontacja w procesie negocjacji polega na:

- Znalezieniu najlepszego kompromisu
- Wprowadzeniu nowej wspólnej propozycji rozwiązania problemu
- Przedstawieniu swojej oferty i porównaniu jej z propozycją strony przeciwnej oraz zaproszeniu jej do współpracy
- Wymianie informacji, zadawaniu pytań i oczekiwaniu na odpowiedź

Kierowca, celem udostępnienia organom kontrolnym, musi posiadać w pojeździe karty kontrolne (wykresówki) tachografu:

- Z bieżącego dnia pracy
- Z wszystkich dni pracy licząc od dnia ostatniego wyjazdu z macierzystej bazy
- Z trzech ostatnich dni pracy
- Z bieżącego tygodnia i za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd

Czy autobusy wykorzystywane do przewozów pasażerskich w ramach Umowy INTERBUS muszą mieć certyfikat ekologiczny (EURO)?

- Prawo tego nie wymaga

- Nie muszą mieć, ale jest to pożądane, a w niektórych państwach może być wymagane
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 2
- Muszą mieć, co najmniej certyfikat EURO 1

Których z niżej wymienionych uprawnień nie posiadają inspekcje transportu drogowego krajów zachodnich?

- Kontrola przewozów materiałów niebezpiecznych
- Kontrola dokumentów homologacjo pojazdów
- Kontrola nacisków osi pojazdów na jezdnie
- Sprawdzanie zapisów urządzeń pokładowych pojazdów w zakresie czasu pracy i jazdy kierowców

Badanie pozycji kapitałowej banku niezbędne jest do oceny:

- Ilości i jakości jego klientów
- Jego siły i możliwości na rynku usług finansowych
- Wielkości jego zadłużenia
- Wielkości jego zysków

Czy polskie prawo jazdy jest uznawane przez kontrole ruchu drogowego we wszystkich krajach?

- Nie jest uznawane i kierowca powinien posiadać międzynarodowe prawo jazdy
- Tak, zawsze jest uznawane
- Jest uznawane tylko w krajach, które uznały Konwencję Genewską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy
- Jest uznawane tylko w krajach, które uznały Konwencję Wiedeńską, a w pozostałych krajach wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy

Badane przedsięwzięcie (inwestycja) jest opłacalne, jeżeli NPV – zaktualizowana wartość netto jest:

- NPV>=0
- NPV<0
- NPV=0

- NPV>0

Zatwierdzenia pod zabezpieczenie celne nie mogą uzyskać pojazdy i kontenery, których przedziały ładunkowe:

- Posiadają homologację
- Umożliwiają łatwy dostęp do wszystkich miejsc w celu przeprowadzenia inspekcji celnej
- Nie zawierają żadnych zamaskowanych miejsc, gdzie mogą być ukryte towary
- Umożliwiają łatwe i skuteczne założenie zabezpieczeń celnych

Indos służy do przenoszenia praw z:

- Czeków In blanco
- Akcji imiennych
- Akcji na okaziciela
- Obligacji imiennych

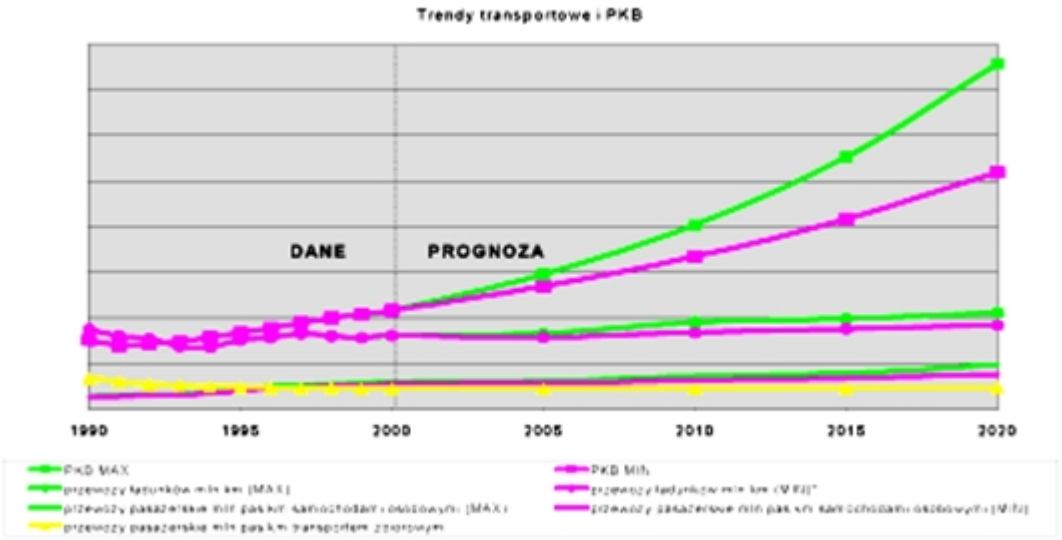
Przewoźnik może przyjąć zwierzęta do przewozu tylko wówczas, gdy spełnione zostaną określone warunki zdefiniowane przepisami prawa. Które z niżej podanych wymagań nie musi być przestrzegane przez przewoźnika przy przewozie zwierząt:

- Posiadanie przez przewoźnika świadectwa stacji kontroli pojazdów, że pojazd jest przystosowany do przewozu zwierząt
- Dostarczenie przez nadawcę świadectwa pochodzenia zwierząt
- Wyznaczenia przez nadawcę opiekuna zwierząt
- Złożenie przez nadawcę pisemnego oświadczenia, że zwierzęta zostały odpowiednio przygotowane do transportu

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Zmiany w gospodarce a transport

Zmiany w transporcie w latach 90-tych wywołane były przez trzy główne czynniki: po pierwsze – przekształcenie centralnie planowanej gospodarki narodowej w gospodarkę rynkową, po drugie – otwarcie procesów prywatyzacji, po trzecie – uruchomienie procesów dostosowawczych związanych z przystępowaniem Polski do Unii Europejskiej. Charakterystykę i ocenę zmian w transporcie odnieść trzeba w pierwszej kolejności do całej gospodarki narodowej. Jako mierniki zmian przyjęto wskaźnik transportochłonności ładunkowej i ruchliwości pasażerskiej. Na tym tle widoczne są przeobrażenia struktur w układzie międzygałęziowym oraz zmiany w poszczególnych gałęziach transportu.



Główna cecha zmian strukturalnych gospodarce polegała na wzroście znaczenia sektora usług. Sektor usług w porównaniu z sektorami wytwórczymi jest mniej transportochłonny pod względem ładunkowym, zwiększa natomiast ogólną ruchliwość komunikacyjną osób (przejazdy). W okresie lat 1990-1999 sektor

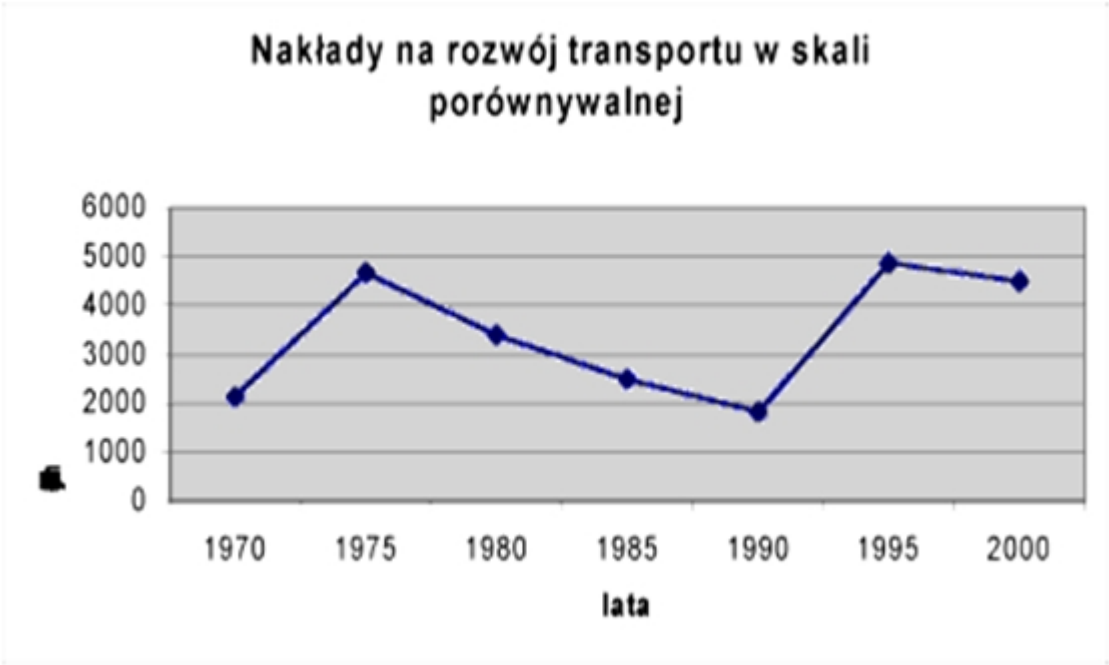
III gospodarki (transport, handel i usługi) zwiększył swój udział w liczbie pracujących o 9%, zaś w produkcie krajowym brutto (PKB) o 11%, co wpłynęło na spadek transportochłonności (ładunków) i na zmiany w ruchliwości komunikacyjnej. Nastąpiło też rozszerzenie rodzajowe działalności gospodarczej, polegające na łączeniu przewozu z innymi rodzajami działalności. Transport staje się częścią szerszego działania – logistyki, konfekcjonowania, przetwórstwa i innych pokrewnych działań gospodarczych.

Zmiany w gospodarce polskiej, jakie miały miejsce po 1989 roku, wywołały znaczny spadek transportochłonności produktu krajowego brutto (PKB). Spadek ten w okresie ostatnich 10 lat, liczony pracą przewozową wyniósł około 38%, a liczony tonażem wykonanych przewozów – około 45%. Oznacza to, że średnio rocznie transportochłonność zmniejsza się o 4-5%. Tempo spadku transportochłonności w Polsce jest większe niż w innych krajach o gospodarce rynkowej.

Zaznaczyła się również tendencja spadku ruchliwości komunikacyjnej. Spadek ruchliwości nie był proporcjonalny do zmian spożycia. W okresie ostatnich 10 lat jednostkowe spożycie wzrastało rocznie o ponad 5%, natomiast ruchliwość spadła o niecałe 2%. Spadek ruchliwości byłby znacznie większy gdyby nie wzrastały przejazdy samochodami osobowymi. Udział samochodów osobowych w ruchliwości zwiększył się o 16% w 1990 roku i o 33% w 1998 roku.

W wyniku wprowadzenia reform rynkowych realizowana jest generalna zasada, iż użytkownicy systemu transportowego ponoszą koszty otrzymanej usługi transportowej, i to także wtedy, jeśli jest to usługa organizowana i opłacana z budżetu publicznego. Zasada ta leży u podstaw nie tylko systemów taryfowych, ale także podatkowych (np. podatek akcyzowy od paliw silnikowych jest wyrazem internalizacji kosztów zewnętrznych, generowanych przez użytkowników dróg, takich jak wypadki, skażenie powietrza, hałas itp.). interwencja budżetu publicznego, czy to centralnego czy samorządowego, jest

wyrazem polityki, która powoduje, że ogół podatników łoży rodzaj subsydium na daną usługę w imię realizacji celów polityki ogólnej, np. ochrony środowiska. Nie ma więc możliwości inaczej interpretować dążenia do wsparcia takiej czy innej usługi transportowej z budżetu publicznego jak żądanie wsparcia w imię konkretnego celu polityki. W Unii Europejskiej takie wsparcie jest dopuszczalne wyłącznie (i to pod dodatkowymi warunkami) dla przewozów pasażerskich.



Innym czynnikiem określającym wielkość środków publicznych, przeznaczanych na wsparcie sytemu transportowego jest wielkość dostępnych środków na sektor transportowy w stosunku do możliwości państwa i jego gospodarki. Rozstrzygnięcia wymaga pytanie: czy państwo jako całość (ludzie i gospodarka, a także przestrzeń i środowisko) przyjmie takie czy inne wydatki za właściwe w konkretnym momencie historycznym. Co ciekawe – można zarejestrować pewną stabilność w wielkości środków, przeznaczanych na rozwój transportu, nawet w okresie ostatnich trzydziestu lat (por. *Wykres 1*). Pozwala to sądzić, że istnieje pewna stabilna, „polityczna” wielkość środków na te cele. Trzeba więc postawić jasną tezę – nie jest prawdopodobny radykalny wzrost nakładów na rozwój transport ze środków publicznych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Analiza uwarunkowań prawnych wprowadzenia certyfikatów kompetencji zawodowych. Tryb i sposób przeprowadzania egzaminu

Certyfikat Kompetencji Zawodowych w transporcie drogowym został wprowadzony na podstawie:

- ustawy z 6.09.2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. nr 125, poz. 1371),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 09.01.2002r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym (Dz. U. nr 5, poz. 51),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14.12.2001r. w sprawie określenia wysokości opłat za czynności administracyjne związane z udzielaniem i wydawaniem uprawnień na wykonywanie transportu drogowego osób i rzeczy oraz za egzaminowanie i wydawanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. nr 150, poz. 1685),
- Ustawy z 28.04.2000r. o systemie oceny zgodności, akredytacji oraz zmianie niektórych ustaw (Dz. U. nr 43, poz. 489 z późniejszymi zmianami)

Warunki przystąpienia do egzaminu

Egzamin na certyfikat kompetencji zawodowych organizuje i przeprowadza Instytut Transportu Samochodowego, zwany dalej „Instytutem”, jako jednostka certyfikująca wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu, organizuje i przeprowadza egzaminy na certyfikat kompetencji zawodowych, zwany dalej „certyfikatem” w ośrodkach egzaminowania działających z upoważnienia Instytutu i spełniających warunki określone odrębnymi przepisami. Listę ośrodków egzaminowania Instytut podaje do publicznej wiadomości. Do egzaminu może przystąpić osoba, zwana dalej „kandydatem”, która złożyła do Instytutu wniosek o wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych, zwany dalej „wnioskiem” wraz z wymaganymi załącznikami oraz kopią dowodu wpłaty za egzamin i certyfikat. Wzór wniosku określa Załącznik nr 1 do Regulaminu. Na życzenie kandydata, Instytut wystawia fakturę za egzamin i certyfikat i wysyła pocztą pod adresem wskazanym we wniosku. Wniosek niekompletny lub niewłaściwie wypełniony, zostanie zwrócony kandydatowi, celem uzupełnienia. Po przyjęciu i zarejestrowaniu wniosku, Instytut wysyła pisemne zawiadomienie o miejscu i terminie egzaminu. Dopuszcza się, jednorazową, przesłaną drogą pocztową nie później niż 3 dni przed terminem egzaminu, odmowę kandydata w uczestnictwie w egzaminie w dniu i miejscu wskazanym w zawiadomieniu Instytutu. W tej sytuacji, Instytut ponownie przesyła pisemne zawiadomienie o miejscu i terminie egzaminu, co nie podlega już zmian

Tryb i sposób przeprowadzania egzaminu

Instytut tworzy we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i wykorzystuje do egzaminowania jednolitą i jedyną w Polsce komputerową bazę pytań testowych i zadań problemowych, z której losowane są indywidualne zestawy egzaminacyjne dla każdego kandydata.

Egzamin odbywa się w formie pisemnej, i dla:

- kandydatów legitymujących się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub zarządzania przedsiębiorstwem wykonującym taką działalność przyjmuje formę pisemnego testu z wiedzy, potwierdzającego posiadane kompetencje zawodowe, („test wiedzy”)
- kandydatów, innych niż wymienieni wyżej, składa się z dwóch części:

- testu pisemnego,
- pisemnego zadania egzaminacyjnego do rozwiązania.

Test z wiedzy dla kandydatów, z co najmniej 5 – letnią praktyką, losowany jest z katalogu pytań wielokrotnego wyboru i zawiera następującą liczbę pytań:

- 45 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie krajowego przewozu osób,
- 45 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie krajowego przewozu rzeczy,
- 30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu osób, pod warunkiem, że kandydat posiada już certyfikat w zakresie krajowego przewozu osób,
- 30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, pod warunkiem, że kandydat posiada już certyfikat w zakresie krajowego przewozu rzeczy,
- 45 +30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu osób, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu osób,
- 45 +30 – na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu rzeczy.

Egzamin dla osób, pozostałych składa się z 50 lub 30 pytań testowych oraz zadań egzaminacyjnych właściwego dla krajowego przewozu osób bądź rzeczy lub międzynarodowego na certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie międzynarodowego przewozu rzeczy, jeśli kandydat nie posiada certyfikatu w zakresie krajowego przewozu rzeczy.

Test z wiedzy lub egzaminu składający się z tekstu i zadania egzaminacyjnego uważa się za zdany z wynikiem pozytywnym jeśli kandydat udzielił minimum 60% prawidłowych odpowiedzi z ogólnej liczby pytań.

Sposób przechowywania protokołów z przeprowadzonych egzaminów oraz przeprowadzenia rejestru wydawanych certyfikatów kompetencji zawodowych

Oryginały Protokołów przechowywane są przez okres 5 lat z (za wyjątkiem utraty akredytacji przez Instytut lub zmiany decyzji ministra transportu. Centralny rejestr wydanych certyfikatów przechowywany jest w formie elektronicznej. Instytut wydaje certyfikat kompetencji zawodowych. O zagubieniu lub kradzieży certyfikatu posiadacz musi niezwłocznie powiadomić Instytut (który może wydać duplikat, po wniesieniu dodatkowej opłaty) Instytut jest zobowiązany przedstawić ministrowi transportu (co najmniej 2 razy w roku; do 15 stycznia i do 15 lipca informacje dotyczące liczby i zakresu wydanych certyfikatów kompetencji zawodowych. Instytut podlega kontroli przez ministra transportu.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Szczegółowa analiza programu szkolenia przewoźników drogowych

W niniejszym rozdziale został przedstawiony szczegółowy program szkoleniowy dla przewoźników drogowych z zakresu Krajowego i Międzynarodowego transportu drogowego rzeczy./ Program ten został zaczerpnięty z kilku ośrodków szkoleniowych w Polsce prowadzących owe szkolenia. Zagadnienia objęte egzaminem w zakresie wykonywania Krajowego i Międzynarodowego przewozu rzeczy został przedstawiony w załączniku do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 stycznia 2002 roku.

Zasady regulacji rynku usług transportowych generalnie są adaptacją reguł obowiązujących w Unii Europejskiej. Oznacza to liberalizację rynku z uwzględnieniem zasad ochrony konsumenta, reguł antymonopolowych oraz ścisłej egzekucji prawa budowlanego, o ochronie środowiska oraz o planowaniu przestrzennym. Instrumentami wdrażania tych zasad jest rozdzielenie zadań administracji publicznej od gospodarki oraz procesy przekształceń własnościowych przedsiębiorstw (z prywatyzacją). W sektorze przewozu osób przyjęto zasadę tzw. służby publicznej, tj. prawa ustalania przez wyznaczone organy administracji publicznej zasad obsługi transportem zbiorowym i zamawianie stosownych usług.

Program szkolenia w zakresie Certyfikatu Kompetencji Zawodowych przewoźnika drogowego obejmuje następującą tematykę:

1. Umowy o działalności gospodarczej

2. Formy organizacyjne działalności gospodarczej
3. Prawo finansowe
4. Zarządzanie przedsiębiorstwem
5. Dostęp do zawodu i do rynku przewozu osób w Unii Europejskiej
6. Ustawa o transporcie drogowym z dnia 06 września 2001
7. Ruch drogowy
8. Instytucje międzynarodowe
9. Międzynarodowy transport drogowy – Umowy dwustronne
10. Międzynarodowe przewozy pasażerskie

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Tendencje w transporcie, diagnoza stanu obecnego

Obserwacje ogólne

Duże znaczenie nadano w dokumencie kwestiom ekologicznym. Rozwój transportu zbiorowego (szczególnie w obszarach metropolitalnych), racjonalizacja działalności spedycyjnej i logistycznej oraz polityka fiskalna mają być instrumentami zarządzania popytem, szczególnie wobec podziału zadań przewozowych na poszczególne gałęzie transportu. Zmniejszeniu uciążliwości transportu służyć ma postęp technologiczny (już dzisiaj, dzięki szybkiej wymianie taboru samochodowego nie rośnie zużycie paliw płynnych), służyć ma także rozwój metod planowania przestrzennego oraz szeroka partycypacja społeczna w procesach podejmowania decyzji.

Utrwaliła się tendencja wzrostowa PKB przy niewielkim spadku transportochłonności. Jest to kierunek korzystny, zgodny z regułami zrównoważonego rozwoju. *„Polityka…”* precyzuje kierunki działań dla podtrzymania tych zjawisk. Jest to podstawowa różnica wobec wersji *„Polityki transportowej…”* z 1995 roku, która zakładała rozwój transportu w ramach prób dążenia za stale rosnącym popytem, głównie wywołanym wzrostem motoryzacji. Takie próby nigdzie na świecie nie dały pozytywnych wyników, a w przypadku Polski nie są nawet potrzebne.

Państwo zwiększa swoje zaangażowanie w poprawę sytuacji transportowej miast i obszarów metropolitalnych (kolejna zasadnicza różnica wobec *„Polityki transportowej…”* z 1995r.) przez wspieranie procesów decentralizacji zarządzania, stosowną legislacją, szkolenie, promocję dobrych przykładów. Proces restrukturyzacji kolei jest powiązany z rozwojem przewozów metropolitalnych w ramach zintegrowanych systemów transportu miejskiego.

Jedyne, co można obecnie uznać za możliwe to zasilenie dodatkowe transportu w środki pomocowe, związane ze wstępowaniem Polski do Unii Europejskiej.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Certyfikat Kompetencji Zawodowych w transporcie

drogowym analiza szczegółowa programu szkolenia

WSTĘP

praca magisterska z początku wieku

Polska od lat czyni starania, których celem jest wejście naszego kraju do Unii Europejskiej. Podstawowym wymogiem, jaki musimy w tym zakresie spełnić to dostosowanie naszego prawa, w tym także prawa transportowego, do uregulowań prawnych obowiązujących w Unii. Postępowanie to jest uzasadnione, gdyż po wejściu do Unii dla polskich przewoźników drogowych rynek Unii będzie rynkiem krajowym, a więc musi na nim obowiązywać jednolite dla wszystkich prawo.

Jednym z wymogów tego prawa jest uregulowanie dostępu do zawodu przewoźnika, którym w rozumieniu prawa jest uzyskanie certyfikatów kompetencji zawodowych, jako dowodu na to, że przewoźnik opanował określoną wiedzę niezbędną do prowadzenia firmy transportowej. Unijny wymóg certyfikowania zawodu przewoźnika drogowego wynika z przepisów wspólnotowych taki jak Rozporządzenie 684/92 EWG i Dyrektywa 96/26 WE w sprawie dostępu do zawodu operatora drogowego transportu towarowego i pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów uzyskanych kwalifikacji. Jednocześnie dwie dodatkowe dyrektywy szczegółowo regulują zasady dostępu do zawodu przewoźnika i zakresu wiedzy jaką powinien on posiadać. W Dyrektywach Rady nr 98/76/WE z dnia 1.10.1998r. (nowelizacja Dyrektywy nr 96/26/WE):

- ujednolicono przepisy dostępu do zawodu operatora transportu drogowego i wzajemnego uznawania dyplomów i świadectw,

- wprowadzono kategorie operatorów transportu drogowego wykorzystujących pojazdy małej ładowności,
- zwiększono wymagania dotyczące dobrej reputacji i odpowiedzialności zawodowej,
- poszczególnym krajom członkowskim zalecono organizowanie obowiązkowych kursów przygotowujących do egzaminów kompetencji zawodowej dla kandydatów zdających takie egzaminy po raz pierwszy,
- ujednolicono zakres i poziom wiedzy absolwentów w poszczególnych państwach członkowskich mające wpływ na jakość świadczonych usług i bezpieczeństwa drogowego,
- zalecono prowadzenie okresowych kontroli upoważnionych operatorów transportowych pod kątem ciągłego spełniania przez nich wymagań w zakresie dobrej reputacji, kondycji finansowej i kompetencji zawodowej.

Wiedza, jaką przewoźnik powinien opanować obejmuje wybrane elementy:

1. prawa cywilnego,
2. prawa handlowego,
3. prawa pracy i zagadnień socjalnych,
4. prawa finansowego,
5. zarządzania przedsiębiorstwem,
6. dostępu do zawodu przewoźnika transportu drogowego i do rynku,
7. bezpieczeństwa ruchu i standardy techniczne pojazdów.

Polska ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001r. przejęła te normy prawne i wprowadziła je na polski rynek transportowy. Wymaga to od polskich przedsiębiorców określonego wysiłku i dostosowania się do tych zmian, ale jednocześnie z chwilą integracji Polski z Unią Europejską, pozwoli im na działalność na rynkach Unii na podstawie uprawnień uzyskanych w Polsce. Polskie certyfikaty będą honorowane, gdyż spełniają wszystkie wymogi stawiane przez

dyrektywy unijne.

Ramowy zakres zagadnień przewidzianych do sprawdzenia egzaminem i testem wiedzy, został wprowadzony do polskiego prawodawstwa, w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 stycznia 2002r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym.

Celem mojej pracy jest szczegółowa analiza programu szkolenia przewoźników ubiegających się o uzyskanie Certyfikatu Kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Zakres pracy obejmuje analizę uwarunkowań prawnych wprowadzenia Certyfikatu, wiadomość o trybie przeprowadzania egzaminu, omówienie zagadnień związanych z programem szkolenia. Niniejsza praca swym zakresem obejmuje również zasady funkcjonowania polskich przewoźników w aspekcie wynegocjowanych warunków z Unia Europejska i problemy dostosowania pojazdów do nowych (unijnych) wymogów technicznych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Strategie rozwojowe systemu transportowego na lata 2000 – 2015

Główne przesłanki strategii, dylematy wyboru priorytetów

Celami szczegółowymi polityki transportowej państwa na lata 200 – 2015 są:

- takie oddziaływanie na popyt na usługi transportowe, aby zmniejszać transportochłonność gospodarki i zracjonalizować ruchliwość komunikacyjną ludności, wpływać na poprawę struktury przestrzennej kraju oraz zmniejszać negatywne oddziaływania transportu na otoczenie, w tym zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska przez transport,
- takie oddziaływanie na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu, aby uzyskać bardziej zrównoważony system transportowy z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych poprzez realizację zasady, że "użytkownik i zanieczyszczający płaci", z dostawą "od drzwi – do drzwi" itp.,
- sprawna realizacja przedsięwzięć rozwojowych w transporcie, szczególnie w ramach realizacji zadań związanych z integracją Polski z Unią Europejską,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej wraz z wprowadzeniem opłat dla użytkowników za jej korzystanie (zgodnie z przepisami i wymogami zawartymi we wspólnotowych aktach prawnych oraz zaleceniami Białej Księgi Komisji Europejskiej),
- zwiększenie sprawności i dostępności do sieci

infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi strategiami rozwoju regionalnego,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego, w tym zmniejszenie liczby ofiar oraz strat w infrastrukturze drogowej i pojazdach, w szczególności osiągnięcie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego poziomu Unii Europejskiej.

Realizacja powyższych założeń dotyczących polityki transportowej państwa wymaga stworzenia następujących warunków:

- uzyskania wysokiego, stabilnego udziału wydatków na transport w sektorze finansów publicznych, opartych na prorozwojowym scenariuszu wzrostu PKB,
- wzmocnienia struktur zarządzania w transporcie, w celu zwiększenia efektywności ich działania,
- dokonania przekształceń własnościowych i zrealizowania przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w transporcie w kierunku jego urynkowienia i zorientowania transportu na konkurencję,
- zwiększenia roli samorządów terytorialnych w funkcjonowaniu obsługi transportowej obszaru, szczególnie w skali regionalnej i lokalnej,
- zaangażowania partnerstwa publiczno – prywatnego (PPP) w realizację przedsięwzięć inwestycyjnych i eksploatacyjnych w transporcie dla poszerzenia dostępu do kapitału oraz dla poszerzenia rynkowych metod zarządzania,
- stworzenia warunków do wykorzystania bezzwrotnej pomocy zagranicznej, szczególnie związanej z przystąpieniem Polski do UE i jej późniejszym członkostwem (fundusze strukturalne oraz Fundusz Spójności),
- możliwości pozyskiwania kredytów z MIF dla zwiększenia możliwości inwestowania w rozwój infrastruktury transportu ze środków publicznych,

- pełne wprowadzenie „*acquis communautaire*” UE w zakresie transportu.

Główne kierunki polityki transportowej państwa dotyczą:

- restrukturyzacji kolei w celu jej dostosowania do potrzeb rynku,
- radykalnej poprawy stanu dróg,
- zbudowania sieci autostrad na głównych kierunkach ruchu i wspomagającej ją sieci dróg ekspresowych,
- rozwoju portów (morskich i lotniczych) i poprawa standardu ich połączeń z sieciami transportowymi,
- prywatyzacji przedsiębiorstw, w tym – przedsiębiorstw przewozowych,
- rozwoju transportu zbiorowego w miastach i regionach, w tym tworzenie warunków dla wzrostu ruchu rowerowego,
- stworzenia zintegrowanego systemu transportowego wraz z zapewnieniem warunków uczciwej konkurencji międzygałęziowej,
- zapewnienia interoperacyjności krajowego systemu transportowego z systemem transportowym Unii Europejskiej,
- rozwoju systemów muli – modalnych.

Pola decyzyjne, modele procesu wdrażania celów polityki

Z punktu widzenia pola podejmowania decyzji wdrażania polityki transportowej niezbędne jest podzielenie działań na trzy poziomy: (i) strategiczny, (ii) operacyjny, (iii) realizacji.

Na **poziomie strategicznym** przewiduje się trzy rodzaje działań:

- wybór priorytetów w skali państwa, co następuje w procesie właściwych decyzji Parlamentu, Rady Ministrów i ministra właściwego ds. transportu oraz gospodarki morskiej, ale także innych resortów, szczególnie

ministrów właściwych ds.: administracji publicznej, architektury i budownictwa (szczególnie w ramach Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowana kraju), budżetu, finansów publicznych, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, gospodarki wodnej, integracji europejskiej, obrony narodowej, rozwoju regionalnego, skarbu państwa, środowiska, kultury i ochrony dziedzictwa zabytkowych,

- realizacji zadań organów centralnych państwa i innych jednostek, które to zadania wiążą się z ich zakresem odpowiedzialności w zakresie wdrażania polityki państwa, w szczególności: ministerstw branżowych, GDDP, ABiEA, PKP S.A., PP ”Polskie Porty Lotnicze”,
- na poziomie jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli wybór priorytetów i mechanizmów ich osiągania na szczeblu regionalnym i lokalnym w poszczególnych województwach, powiatach i gminach (obok współdziałania ze szczeblem centralnym w wypracowywaniu decyzji dotyczących opisanych wyżej działań).

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.

Dystrybucja zagraniczna

Firma ARBET rozpoczęła handel zagraniczny w 1999 roku. Przez ten okres zmieniały się formy prawne handlu, jak i też zmiany zachodziły w transporcie zagranicznym. Dlatego też dystrybucja za granicą wymaga spełnienia odpowiednich wymogów prawnych ze strony firmy, jak i ze strony przewoźników.

Dystrybucją zagraniczną zajmuje się głównie oddział w Koszalinie. To tam wpływają zamówienia z zagranicy i tam są

one realizowane. Początkowo wyroby ARBETu trafiały na rynki Litwy, Łotwy i Estonii, lecz wraz z wejściem Polski do Wspólnoty Europejskiej z dniem 1 maja 2004 roku, firma rozwinęła swoją działalność i styropian zamawiają takie państwa jak:

- Szwecja,
- Niemcy,
- Dania,
- Ukraina,
- Czechy,
- Austria,
- Irlandia,
- Anglia,



Rys.16 Kraje europejskie, do których eksportowany jest styropian firmy ARBET.

ARBET za granicą kraju nie posiada swoich struktur, magazynów.

Towar trafia do konkretnych odbiorców zagranicznych ,a opłaty za dostarczony styropian i przewóz dokonywane są przelewami pomiędzy konkretnymi bankami.

Priorytetową sprawą ARBETU jest jednak handel krajowy i tylko 5% produkcji firmy trafia na rynki zagraniczne.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.