



Article citation info:

Żukiewicz, P. Air transport as a part of tourist events – legal status and development opportunities. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*. 2016, **90**, 205-212. ISSN: 0209-3324. DOI: 10.20858/sjsutst.2016.90.18.

Przemysław ŻUKIEWICZ¹

AIR TRANSPORT AS A PART OF TOURIST EVENTS – LEGAL STATUS AND DEVELOPMENT OPPORTUNITIES

Summary. The aim of the paper is to reconstruct the current legal status of the air transport organized as a part of tourist events in Poland, to make systematization of the nomenclature used in the field of research and to indicate the direction of the evolution of legal norms in the context of the further development of air charter segment. The main research method was the analysis of selected legal acts; as the complementary method the analysis of some statistical data was used.

Keywords: air transport, air charter, aviation law, tourist events

PRZEWOZY LOTNICZE W RAMACH IMPREZ TURYSTYCZNYCH – STAN PRAWNY ORAZ MOŻLIWOŚCI ROZWOJU SEGMENTU

Streszczenie. Celami autora niniejszego rozdziału są zrekonstruowanie obowiązującego stanu prawnego w zakresie przewozów lotniczych organizowanych w ramach imprez turystycznych, dokonanie systematyzacji używanej nomenklatury oraz wskazanie na kierunek ewolucji norm prawnych w kontekście możliwości dalszego rozwoju segmentu przewozów czarterowych. Główną metodą badawczą

¹ Faculty of Social Sciences, University of Wrocław, Koszarowa 3 Street, 51-147 Wrocław, Poland. E-mail: przemyslaw.zukiewicz@uwr.edu.pl.

jest dogmatyczna analiza wybranych aktów prawnych; uzupełniająco wykorzystano metodę analizy danych statystycznych.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, czarter, Prawo lotnicze, imprezy turystyczne

1. WSTĘP

W obiegowej opinii samolot pozostaje mało atrakcyjnym środkiem transportu dla potrzeb organizacji imprezy turystycznej. W jednym z materiałów edukacyjnych dla uczniów techników o profilu turystycznym można odnaleźć informację, że transport lotniczy w przypadku imprez turystycznych o zasięgu krajowym jest wykorzystywany rzadko przez wzgląd na wysokie koszty przelotu i „zupełny brak doznań krajoznawczych” [1]. Zdaniem autorki podręcznika zalety transportu lotniczego ujawniają się dopiero podczas organizowania imprez turystycznych o zasięgu międzynarodowym, ponieważ właśnie wówczas koszty przewozu stają się konkurencyjne, choćby w odniesieniu do transportu autokarowego. W podręczniku podkreślono jednak komfort podróżowania samolotem oraz czas dotarcia do miejsca przeznaczenia – zdecydowanie krótszy niż w przypadku innych środków lokomocji. W opinii autorki najlepszy, przy planowaniu imprez turystycznych, wciąż pozostaje transport autokarowy, ponieważ jego wybór daje dużą elastyczność czasową planowania imprez turystycznych (można dopasować godziny odjazdu do potrzeb uczestników imprezy), jest relatywnie niedrogi oraz zapewnia możliwość zwiedzania miejsc turystycznych położonych na pokonywanej trasie [1].

Empiryczne dane przeczą powyższym stereotypom. Statystyki Urzędu Lotnictwa Cywilnego dowodzą, że Polacy nie tylko coraz częściej korzystają z usług transportowych sektora lotniczego (znaczącą zmianę odnotowano w związku ze wzrostem popularności linii niskokosztowych i niskocennych, tzw. tanich linii lotniczych) [2], ale także cenią sobie możliwość skorzystania z przewozu statkiem powietrznym w ramach zorganizowanej imprezy turystycznej (zob. dalej).

2. PRZEWOZY CZARTEROWE W USTAWIE PRAWO LOTNICZE

Ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie do ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze (dalej w skrócie Prawo lotnicze) jedynie kilku ogólnych przepisów, regulujących działalność sektora lotniczego w zakresie imprez turystycznych. Pomimo niewielkiej liczby regulacji mają one niebagatelny wpływ na funkcjonowanie rynku przewozów czarterowych. Czynią bowiem z Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jedyne regulatora tego rynku, różnicują także podmioty ze względu na ich status państwowy – inaczej traktowani są przewoźnicy polscy, a inaczej zagraniczni (zwłaszcza jeśli nie mają uprawnień nabytych w krajach Unii Europejskiej lub Konfederacji Szwajcarskiej).

2.1. Zezwolenie Prezesa ULC

Nadrzędna pozycja Prezesa ULC wynika z konieczności uzyskania jego zezwolenia ogólnego na wykonywanie serii lotów nieregularnych (obejmuje co najmniej 10 lotów), wydawanego na wniosek obcego przewoźnika lotniczego, któremu wolno wykonywać przewozy lotnicze do/z Rzeczypospolitej Polskiej tylko w warunkach określonych w tym

zezwoleniu [3]. Może być ono wydane wyłącznie wówczas, gdy spełnione są łącznie cztery szczegółowe warunki:

- leży to w interesie publicznym,
- polscy przewoźnicy lotniczy mają szansę na uzyskanie w państwie obcego przewoźnika lotniczego tożsamych praw lub innych korzyści,
- istnieje realna możliwość obsługi przewozów lotniczych w polskich portach,
- warunki wykonywania i sposób organizacji rozpoczynających się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych są zgodne z ministerialnym rozporządzeniem [3].

Uprawnienie do oceny przez Prezesa ULC spełniania przez przewoźników wyżej wymienionych kryteriów może prowadzić do arbitralności i uznaniowości wydawanych decyzji, na co wielokrotnie wskazywali przedstawiciele przewoźników lotniczych [4]. W zależności od przyjętej strategii rozwoju rynku, zezwolenia mogą być wydawane „liberalnie” lub też „restrykcyjnie”. Kluczowe w tym kontekście jest enigmatyczne i niejednoznaczne pojęcie „interesu publicznego”. Brak jednoznacznej definicji lub choćby przykładowego wymieniania przypadków, w których ów interes publiczny jest naruszany sprawia, że te same okoliczności zewnętrzne mogą powodować wydanie odmiennych decyzji w sprawie zezwoleń.

Przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego powinien wystąpić do Prezesa ULC z wnioskiem o wydanie zezwolenia na 14 dni przed planowanym rozpoczęciem działalności przewozowej. W wymaganych dokumentach muszą się znaleźć następujące informacje:

- nazwa, siedziba i adres przewoźnika lotniczego,
- trasa, na której mają być wykonywane przewozy oraz rodzaj tych przewozów (pasażerowie wraz z bagażem lub towar lub poczta),
- oferowana zdolność przewozowa i częstotliwość lotów (ze wskazaniem daty, numerów lotów, godzin startów i lądowań w portach lotniczych, liczby pasażerów i ilości towaru oraz sposobu eksploatacji połączeń lotniczych – samodzielnie czy we współpracy z innym przewoźnikiem),
- typy statków powietrznych i ich znaki rejestracyjne
- nazwa i adres zleceniodawcy na wykonanie przewozu nieregularnego [3].

Zezwolenie ogólne Prezesa ULC do wykonywania serii przewozów nieregularnych należy potraktować jako regułę ogólną, od której jednak prawodawca przewidział kilka istotnych wyjątków. Nie ma konieczności występowania o takie zezwolenie, jeśli:

- pojedyncze loty pasażerskie realizowane są statkami powietrznymi, których pojemność pozostaje nie większa niż 12 miejsc pasażerskich i które wykorzystywane są wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na ustalonej przez nich trasie,
- pojedyncze loty towarowe wykonywane są statkami o maksymalnej masie startowej nie większej niż 5700 kg i które wykorzystywane są wyłącznie przez zamawiającego lub zamawiających na trasie przez nich ustalonej,
- loty wykonywane są przez przewoźników lotniczych, którzy mają koncesję na wykonywanie przewozu lotniczego udzieloną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu [3].

Przewoźnicy zagraniczni, którzy sporadycznie wykonują przewozy czarterowe, nie muszą ubiegać się o zezwolenie ogólne Prezesa ULC. Jeśli liczba wykonanych przewozów nie przekracza dziewięciu rocznie, przewoźnik powinien wystąpić o wydanie zezwolenia pojedynczego. W przypadku jednego lotu należy to uczynić nie później niż 3 dni robocze przed wykonaniem lotu, natomiast jeśli planowanych lotów ma być od dwóch do dziewięciu – wnioski powinny wpłynąć do ULC najpóźniej w 7 dniu roboczym przed planowanym lotem [3].

2.2. Pozostałe przepisy dotyczące lotów czarterowych

Zdecydowanie więcej miejsca – aniżeli przewozom w ramach imprez turystycznych – poświęcono w prawie lotniczym pojęciu czarteru [5]. Już w części definicyjnej ustawodawca wyraźnie wskazuje na rozumienie tego pojęcia. Przewóz czarterowy jest przewozem lotniczym, który organizowany jest na podstawie umowy czarteru lotniczego i polega na oddaniu przez przewoźnika lotniczego do dyspozycji czarterującego określonej liczby miejsc lub pojemności statku powietrznego. Przy tym, w zależności od potrzeb, czarter może dotyczyć osób, towarów lub poczty – zależy to od wyłącznej decyzji czarterującego [3]. Stąd też biorąc pod uwagę kryterium podmiotowe, należałoby wyróżnić czartery: pasażerskie, towarowe i kombinowane [6].

O przewozach czarterowych mowa jest w kontekście dopuszczenia ich wykonywania z lotnisk użytku wyłącznego, ale tylko wówczas, gdy wykonywane są śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg ton lub też o liczbie miejsc pasażerskich mniejszych niż 20 [3]. W Prawie lotniczym określono także, że przewóz czarterowy jest celem uzasadniającym korzystanie z lądowisk (zarówno w odniesieniu do startu, jak i do lądowań), ale tylko wówczas, gdy przewozy te będą wykonywane:

- samolotami z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej do 5700 kg włącznie lub o liczbie pasażerów poniżej 10,
- śmigłowcami,
- statkami powietrznymi bez napędu,
- aerostatami [3].

Ustawodawca wspomina także o konieczności włączenia informacji o planowanym rozwoju ruchu lotniczego do planu generalnego, który to plan powinien być opracowany przez podmiot zakładający lub zarządzający lotniskiem użytku publicznego. Generalny plan rozwoju – opracowany w co najmniej 20-letniej perspektywie – powinien uwzględniać podział na operacje regularne, czarterowe oraz lotnictwo ogólne [3].

3. WARUNKI WYKONYWANIA PRZEWOZÓW CZARTEROWYCH OKREŚLONE W ROZPORZĄDZENIU WŁAŚCIWEGO MINISTRA

Prawo lotnicze obliguje właściwego ministra do wydania rozporządzenia, w którym ten powinien określić zasady organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych [3]. Gruntowna nowelizacja ustawy bazowej z 2013 roku [7] spowodowała również konieczność wydania nowego rozporządzenia, regulującego przedmiotową kwestię. Porównanie uprzednio obowiązującej wersji Rozporządzenia z wersją uchwaloną w 2013 roku uprawnia do stwierdzenia, że segment przewozów czarterowych doczekał się w polskim prawodawstwie daleko idącej deregulacji.

W Rozporządzeniu z 2013 roku minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej zasady przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych zawarł w zaledwie sześciu paragrafach, z których ostatni oznajmia wejście w życie Rozporządzenia z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Podobnie sama konstrukcja Rozporządzenia wzbudza liczne wątpliwości. Paragrafy 3 i 5 – względnie komplementarne treściowo – zostały oddzielone paragrafem czwartym, regulującym kwestię wyłącznie techniczną (jest to odpowiedź na pytanie, czy przewóz żywych zwierząt należy traktować tak jak przewóz czarterowy towarów). Ostatnia strukturalna uwaga dotyczy niewspółmierności objętościowej w zakresie przepisów dotyczących przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przepisów dotyczących przewozów czarterowych. Pierwszym poświęcono jeden paragraf, natomiast drugim – cztery kolejne. Ta niewspółmierność została dodatkowo pogłębiona niejasnością w przyjętej przez ustawodawcę nomenklaturze. Otóż z paragrafu 1 analizowanego Rozporządzenia wynika, że przewóz lotniczy w ramach imprezy turystycznej musi się odbyć na podstawie umowy czarteru lotniczego, jest więc on – zgodnie z definicją zawartą w ustawie Prawo lotnicze (patrz wyżej) – szczególnym typem przewozu czarterowego.

Przechodząc do szczegółowej analizy przepisów Rozporządzenia, warto wskazać, że po pierwsze, określono w nim, iż przewóz lotniczy w ramach imprezy turystycznej musi być wykonany na podstawie umowy czarteru lotniczego zawartej pomiędzy przewoźnikiem lotniczym (podmiotem uprawnionym do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji lub – w przypadku podmiotów zagranicznych – tożsamego dokumentu wydanego przez uprawniony organ innego państwa) a czarterującym [8]. Wyraźnie jednak zaznaczono, że czarterującym może być wyłącznie organizator turystyki, przez które to określenie należy rozumieć – zgodnie z przepisami Ustawy o usługach turystycznych – przedsiębiorcę organizującego imprezę turystyczną [9]. Wyklucza to automatycznie wykonywanie przewozów lotniczych w ramach imprezy turystycznej organizowanej przez osoby prywatne, niebędące przedsiębiorcami [9].

Po drugie, wskazano na przedmiot wyżej wymienionej Umowy – jest nim przewóz pasażerów uczestniczących w imprezie turystycznej na podstawie umowy o świadczenie usług turystycznych [8].

Po trzecie, dopuszczono możliwość wykorzystania dla celów czarterowych jedynie części miejsc lub pojemności statku powietrznego, który używany jest w regularnych przewozach lotniczych. Wyraźnie jednak wskazano, że takie działanie musi znaleźć oparcie w zapisach odpowiedniej umowy czarteru lotniczego, którą zawierają przewoźnik wykonujący regularne przewozy oraz czarterujący [8].

Po czwarte, jeśli przewozy lotnicze wykonywane są w warunkach i w zakresie określonym w dwóch typach zezwoleń: pojedynczym lub ogólnym – które to zezwolenia (jak stanowi Prawo lotnicze) dotyczą obcych przewoźników lotniczych [3] – wówczas przewoźnik lotniczy musi udostępnić miejsca lub pojemność statku powietrznego wykorzystywanego do tych przewozów tylko i wyłącznie czarterującemu [8]. Nie ma zatem możliwości podziału miejsca lub pojemności na części „regularne” oraz „czarterowane”, co – z punktu widzenia potrzeby kreowania elastycznej oferty rynkowej – stanowi utrudnienie dla obcych przewoźników lotniczych.

Po piąte, w rozporządzeniu określono elementy, które musi zawierać umowa czarteru lotniczego. Należą do nich:

- trasa, na której ma zostać wykonany przewóz lotniczy,
- dni operacji w portach lotniczych,

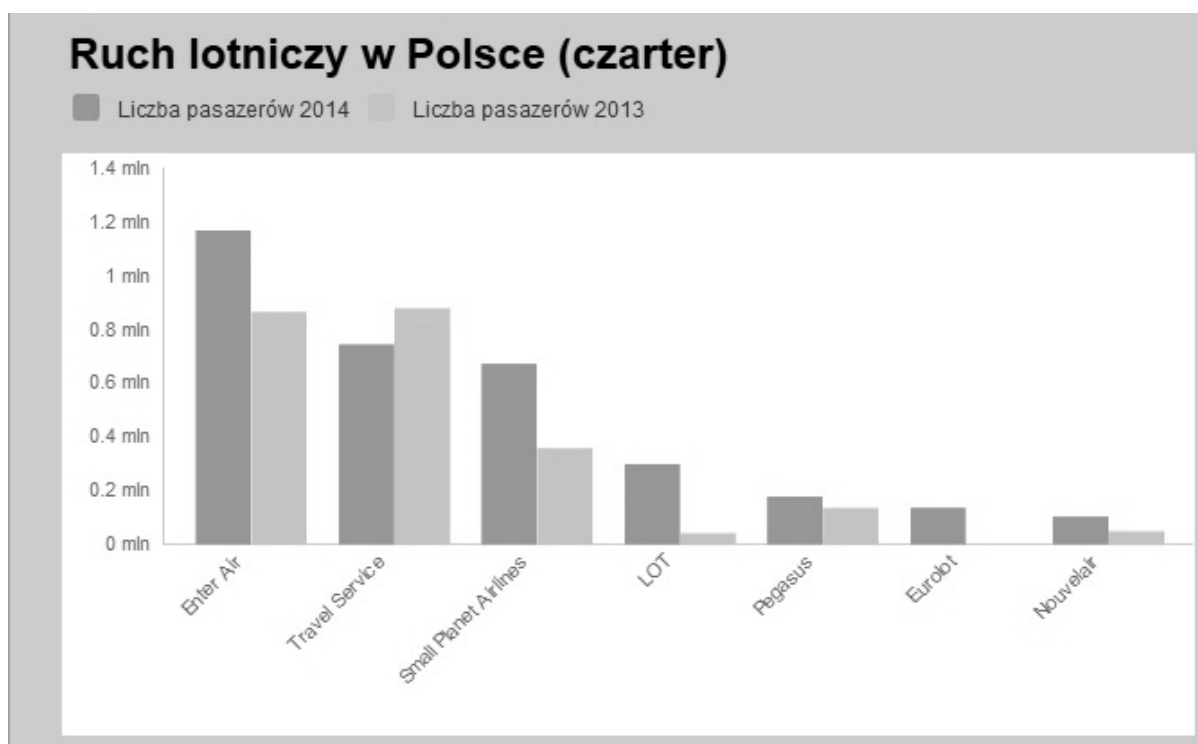
- numery lotów,
- liczba miejsc lub pojemność statku powietrznego udostępniona czarterującemu,
- cena, jaką czarterujący powinien zapłacić za udostępnienie miejsc lub pojemności statku powietrznego [8].

Po szóste, doprecyzowano, że jeśli w ramach czarteru przewożone są żywe zwierzęta, przewóz taki należy formalnoprawnie traktować jako przewóz czarterowy towarów [8].

W obowiązującym do marca 2013 roku rozporządzeniu o tożsamym tytule znajdowało się zdecydowanie więcej obostrzeń regulujących warunki wykonywania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych.

4. PODSUMOWANIE: PERSPEKTYWY ROZWOJU SEGMENTU PRZEWOZÓW LOTNICZYCH W RAMACH IMPREZ TURYSTYCZNYCH

Segment lotów czarterowych należy uznać za wciąż rozwijający się. Dane ULC wskazują na to, że rokrocznie zwiększa się liczba pasażerów przewożonych w ramach przewozów czarterowych (zob. rys 1), a dużą ich część stanowią pasażerowie przewożeni w ramach imprez turystycznych. Najpopularniejsze pozostają przewozy do odległych, ale atrakcyjnych turystycznie miejsc, w których Polacy spędzają urlopy zorganizowane przez przedsiębiorstwa turystyczne (w 2014 roku największy przyrost liczby pasażerów obsługiwanych czarterem odnotowano na trasach do: Grecji, Turcji, Egiptu, Hiszpanii, Tunezji, Bułgarii, Maroka i Portugalii [10]). Z uwagi na koszty przedsięwzięcia rzadko organizuje się natomiast przewozy lotnicze w ramach imprez turystycznych odbywających się na terenie kraju – w tym przypadku najpopularniejszymi środkami transportu pozostają kolejowy lub drogowy.



Rys. 1. Segment przewozów czarterowych w Polsce – dane ULC [12]

W 2014 roku rynek przewozów czarterowych powiększył się o 23,2%. Największy przyrost liczby pasażerów korzystających z tego typu usługi przewoźników lotniczych odnotowano na lotnisku Katowice-Pyrzowice oraz w warszawskim porcie lotniczym im. F. Chopina. Jednak w żadnym z polskich portów lotniczych liczba przewiezionych przez loty czarterowe pasażerów w skali globalnej nie zmniejszyła się [10].

Wzrost poziomu zamożności polskiego społeczeństwa – zgodnie z przewidywaniami ekonomistów transportu – będzie w kolejnych latach generował coraz większy popyt na usługi turystyczne organizowane poza granicami kraju. Bezpośrednio przełoży się to na zapotrzebowanie zorganizowania dodatkowych przewozów czarterowych do popularnych miejsc wypoczynku.

Deregulacja rynku przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych (tj. ograniczenie liczby przepisów regulujących zachowania usługodawców i usługobiorców w jego ramach) powoduje, że istnieją dogodne warunki do inwestowania w rozwój tego segmentu przewozów. Polski ustawodawca wciąż dodatkowo preferuje w tym zakresie przewoźników polskich oraz uzyskujących stosowne pozwolenia w UE i Szwajcarii, ponieważ nowelizacja prawa lotniczego z 2013 roku nie spowodowała zawężenia zakresu uprawnień Prezesa ULC dotyczących wydawania zezwoleń (ogólnych i pojedynczych) na wykonywanie połączeń nieregularnych dla zagranicznych przewoźników lotniczych. Dodatkowo tylko przewoźnikom polskim i unijnym przyznano prawo obsługi pasażerów na liniach regularnych z jednoczesnym odstąpieniem pewnej liczby miejsc (lub przestrzeni w przypadku przewozu towarów) kontrahentom, z którymi zawarli umowę czarteru. Ten typ umów jest jednak wciąż rzadko praktykowany.

Należy spodziewać się, że deregulacja rynku spowoduje także wzrost liczby umów niestandardowych. Już teraz zdarzają się sytuacje podpisywania przez przewoźników lotniczych umów czarteru z kilkoma przedsiębiorstwami turystycznymi i organizowanie w ich ramach jednego przelotu. Coraz powszechniejsze jest też zlecenie wykonania przewozu przez jednego przewoźnika lotniczego (contracting carrier) innemu przewoźnikowi lotniczemu (actual carrier) [5].

Zagrożeniem dla segmentu przewozów czarterowych może być ekspansja przewoźników niskokosztowych i niskocennych na trasach obsługiwanych standardowo przez przewoźników wykonujących połączenia czarterowe – przede wszystkim do państw o dużym potencjale turystycznym, takich jak Grecja czy Hiszpania. Ofertę w tym segmencie poszerzają zarówno Wizzair, jak i Ryanair – ten ostatni przewoźnik zapowiedział uruchomienie od listopada 2015 roku regularnych połączeń na trasach Wrocław-Teneryfa oraz Kraków-Gran Canaria [11]. Przeciwwagą dla tej strategii może być wykonywanie przez innych przewoźników – w szerszym niż dotychczas zakresie – czarterowych lotów długodystansowych. Na taki krok zdecydował się m.in. PLL LOT oferujący przewozy czarterowe nowoczesnymi Dreamlinerami. Podczas przewozów lotniczych, w ramach imprez turystycznych, poważnym ryzykiem jest także niepewna sytuacja polityczna w popularnych turystycznie regionach (Egipt, Tunezja).

References:

1. Wosik Luiza, Barbara Górka. 2006. *Organizowanie imprez turystycznych. Poradnik dla ucznia*. [In Polish: *Organizing of tourist events. Guide for students*]. Radom: Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy.

2. Urząd Lotnictwa Cywilnego. „Liczba obsłużonych pasażerów w latach 1993-2010 oraz wykonanych operacji lotniczych w latach 1997-2010 w ruchu regularnym i czarterowym w polskich portach lotniczych”. [In Polish: Civil Aviation Authority. “The number of passengers served during the years 1993-2010, and made air operations in the years 1997-2010 in regular and charter traffic at Polish airports”]. Available at: http://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2014/Dane_1993-2010.pdf.
3. *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku Prawo lotnicze* [In Polish: The Act of 3 July 2002 Aviation Law] (Dz.U. 2002 nr 130 poz. 1112).
4. Lotnicza Polska. „Rynek czarterowych przewozów lotniczych”. [In Polish: Air Poland. “The market for charter flights”]. Available at: <http://lotniczapolska.pl/Rynek-czarterowych-przewozow-lotniczych,9925>.
5. Konert Anna. 2010. *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. [In Polish: *Liability of the air carrier*]. Warszawa: Wolters Kluwer. ISBN: 978-83-264-2866-1.
6. Żylicz Marek. 2011. *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. [In Polish: *Aviation Law International, European and national*]. Warszawa: Lexis Nexis. ISBN: 9788376205748.
7. *Ustawa z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze* [In Polish: *The Act of 12 July 2013 Amending the Act – Aviation Law*] (Dz. U. poz. 912).
8. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych (Dz. U. z dnia 7 maja 2013 r.)*. [In Polish: *Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 26 April 2013 on the principles of organizing air transport as part of packages and charter flights (Dz. U. of 7 May 2013)*].
9. *Ustawa dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych* [In Polish: *The Act of 29 August 1997 Tourist Services*] (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.).
10. Wydział Statystyk i Analiz ULC. „Analiza przewozów pasażerskich w polskich portach lotniczych w 2014 roku”. [In Polish: Department of Statistics and Analysis ULC. „Analysis of passenger traffic at Polish airports in 2014”]. Available at: http://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/IV_kw_2014/analiza-4-kwartal-2014.pdf.
11. Fly for free. „Ryanair jesienią poleci z Krakowa i Wrocławia na Wyspy Kanaryjskie”. [In Polish: Fly for free. “Ryanair fly from Krakow and Wroclaw to the Canary Islands in autumn”]. Available at: <http://www.fly4free.pl/hit-ryanair-jesienia-poleci-z-krakowa-i-wroclawia-na-wyspy-kanaryjskie-teneryfa-gran-canaria/>.
12. Pasażer.com. „Enter odzyskał polski rynek”. [In Polish: Pasażer.com. “Enter regained the Polish market”]. Available at: <http://www.pasazer.com/news/26257/enter,odzyskal,polski,rynek.html>.

Received 23.10.2015; accepted in revised form 28.12.2015



Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License