

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (5) 2 maj/czerwiec 2009

ZMPD
Dwumiesięcznik

**Problemy polskiego rynku
transportu samochodowego** s. 8

Oszczędne i ekologiczne s. 74

**Forum Transportu Drogowego
– mówić jednym głosem** s. 4

DAF... i wszystko jasne

DAF XF105 jest doceniany zarówno przez kierowców jak i właścicieli. Jest marzeniem każdego kierowcy dzięki wyjątkowym właściwościom jezdnym, bezpieczeństwu, komfortowi, wykończeniu wnętrza i przestronności. Mocny, ale oszczędny układ napędowy, długie okresy międzyobsługowe dla maksymalnej dostępności, niskie koszty na kilometr oraz udowodniona niezawodność i trwałość powodują, że XF105 jest doskonałym pojazdem dla każdej firmy transportowej. Usługi finansowe oferowane przez Paccar Financial, elastyczne Kontrakty Obsługowo-Naprawcze, rozwinięta sieć dealerska DAF a także usługa ITS dostępna 24 godziny na dobę, 365 dni w roku... i wszystko staje się jasne.

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

Drodzy Czytelnicy,

kryzys światowy staje się powoli rzeczywistością, z którą musimy się każdego dnia zmierzyć. Tym bardziej to bolesne, że przyszedł z zewnątrz i jest karą za cudze, a nie nasze grzechy. Jak go przetrwać? Wydaje się, że jednym z ważniejszych, możliwych działań jest konsolidacja środowiska. Konsolidacja opinii i ludzkich postaw. Nie są do tego potrzebne nowe struktury, nowe sekretariaty, ani wyższe składki. Nie potrzeba też szukać nowych liderów, ani wyłaniać kolejnych „namaszczonych” przez środowisko reprezentantów. Należy natomiast podjąć trud rezygnacji z części własnych ambicji, usiąść do stołu i rozpocząć uczciwą rozmowę o wspólnych problemach. Trzeba tę rozmowę zakończyć wspólnymi ustaleniami, a także – i to wydaje się najtrudniejsze – trzeba pozostać tym ustaleniom wiernym. Pierwszy krok środowisko przewoźników ma już za sobą – zebrało się Forum Transportu Drogowego. Uczestnicy spotkania inauguracyjnego mimo wielu zgłaszanych w dyskusji różnic, potrafili porozumieć się we wspólnym interesie. Zapadły pierwsze ustalenia. Jak będzie dalej?

*redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński*

Dwumiesięcznik ZMPD PRZEWOŹNIK
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:
Ryszard Gałczyński – redaktor naczelny
ryszard.galczynski@zmpd.pl
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk,
Anna Wrona

Współpracują:
Krzysztof Grzegorzczak, Kacper Jeneralski,
Małgorzata Kaniewska, Dariusz Kardas,
Zdzisław Kordel, Klaudiusz Madeja,
Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski,

Mirosław Siech, Tadeusz Wilk,
Łukasz Włoch

Ogłoszenia i reklamy:
Euzebiusz Jasiński
euzebiusz.jasinski@zmpd.pl

Skład i łamanie: Robert Lisiecki
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone.
Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów.
Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika Przewoźnik.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

W numerze:

Forum Transportu Drogowego – mówić jednym głosem	4
Dieta nie zastępuje wynagrodzenia	7
Problemy polskiego rynku transportu samochodowego	8
Barometr stanu gospodarki	12
Rewitalizacja Jedwabnego Szlaku – nowe możliwości rozwoju transportu drogowego w dobie globalnego kryzysu gospodarczego	14
Państwo i samorząd wobec transportu drogowego w kryzysie	20
Genewa – sesja wiosenna IRU	22
Brak zezwoleń = blokada transportu	24
Nakręcanie rynku Norma spalin Euro 6	27
Nowe „Radio Kierowców”	30
Zasada działania – różnicowanie wpływów	32
ADR 2009 Komentarz do nowelizowanej umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)	34
Krokodyle na motocyklach	50
Broker czy agent	54
Opodatkowanie drogowych przewozów kabołażowych	56
Urlopy wypoczynkowe – vademecum	59
Ciężarówki z Chin	64
Dlaczego właśnie motocykl?	68
Tylko dwa koła	71
Oszczędne i ekologiczne	76
Topless	78

Forum Transportu Drogowego – mówić jednym głosem

autor: Ryszard Gałczyński
fot. Anna Wrona

31 marca z inicjatywy Jana Buczka odbyło się spotkanie prezesów polskich organizacji transportowych. Efektem spotkania przedstawicieli 27 organizacji zrzeszających przewoźników drogowych było powołanie Forum Transportu Drogowego. W intencji prezesa ZMPD Forum ma być miejscem dyskusji o najważniejszych sprawach dla transportu drogowego oraz formu-

łowania wspólnego stanowiska. Forum nie jest nową organizacją.

Nowa propozycja

Powołanie Forum jest potrzebą jedności i wspólnego działania. Praktyka dnia codziennego to niezrozumiałość dla przewoźnika rywalizacja organizacji, która doprowadziła już do niejednego konfliktu i dezintegracji środowiska. Niemożliwe

staje się wypracowanie wspólnego stanowiska wobec kluczowych dla całej branży problemów. Podzielone środowisko transportowych jest „łatwym partnerem” dla administracji, które nie mając jednolitego stanowiska może „dostarczać” również oczekiwanych argumentów... Aby powrócić do możliwości współpracy pomiędzy organizacjami, które reprezentują interesy przewoź-



od lewej:
Marian Osuch
Przewodniczący
Ogólnopolskiego
Związku Transportu
Samochodowego,
Jan Buczek
Prezes ZMPD,
Marian
Szczerbaciuk
Prezes Polskiej Izby
Transportu Logistyki
i Spedycji,
Bolesław Milewski
Przewodniczący
Ogólnopolskiego
Związku
Pracodawców
Transportu
Drogowego



od lewej:
Władysław Żero,
Stowarzyszenie
Przewoźników
Podlasia,



Tomasz Rejek,
Pomorskie
Stowarzyszenie
Przewoźników
Drogowych



od lewej:
Bolesław Milewski,
Przewodniczący
Ogólnopolskiego
Związku
Pracodawców
Transportu
Drogowego



Joanna Gałach,
Ogólnopolskie
Stowarzyszenie
Międzynarodowych
Przewoźników
i Spedytorów
„Podlasie”

ników należało stworzyć nową formułę relacji – nie poprzez tworzenie nowych struktur oraz wyłanianie nowych liderów, a poprzez dokonanie inwentaryzacji najważniejszych spraw do załatwienia z administracją rządową.

Dla tego Forum nie będzie nową organizacją czy strukturą kierowaną przez nowych liderów. Nie będzie wyłanianie nowych władz – będzie miejscem dyskusji o najważniejszych sprawach w transporcie drogowym. Założeniem jest równoprawność uczestników oraz jedynomyślność. Należy wypracować wspólne stanowiska i następnie zaprezentować je rządowi w formie dokumentów sygnowanych przez uczestników Forum.

W deklaracji przystąpienia do Forum Transportu Drogowego czytamy:

„Przystąpienie do Forum Transportu Drogowego:

- ma na celu jedynie opracowywanie wspólnych stanowisk polskich przewoźników drogowych wobec najważniejszych problemów środowiska,
- nie ogranicza w żaden sposób autonomii poszczególnych organizacji,
- nie nakłada na organizacje żadnych zobowiązań finansowych ani rzeczowych z wyjątkiem wspólnie uzgodnionych,
- daje każdej organizacji równe prawo prezentowania opinii i podejmowania decyzji w formie głosowania,
- prowadzi do uzgadniania wspólnych stanowisk wyłącznie na zasadzie jedynomyślności,
- pozwala organizacjom na prezentowanie wspólnych stanowisk bez żadnych ograniczeń.”

Dyskusja

Najwięcej emocji i zastrzeżeń wzbudziła zasada jedynomyślności, która ze względu na „praktykę dnia

codziennego” wydawała się uczestnikom spotkania nie do utrzymania. Padły propozycje pozostania przy tradycyjnej zasadzie większości w podejmowaniu ważnych decyzji. Jan Buczek przedstawiając aktualne i nie rozwiązane problemy uzasadnił, jak ważne jest w tym kontekście wypracowanie wspólnego stanowiska. Tak, aby do rządzących docierały jednoznaczne komunikaty, nie budzące żadnych wątpliwości, że stoi za nimi wola całego środowiska. Dlatego Forum Transportu Drogowego ma być platformą do dyskusji, której celem jest wypracowanie takiego wspólnego stanowiska. Tego samego zdania był Bolesław Milewski, reprezentujący Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, stwierdzając, że jedność powinna iść w tym kierunku, aby małe grupy nie decydowały o dużych sprawach. Należy dążyć do wspólnego celu. Forum powinno wypracować wspólne stanowisko.

Drugą kwestią do dyskusji była sama formuła Forum. Andrzej Majewski, Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników i Spedytorów, postulował powołanie Krajowej Unii Stowarzyszeń – organizacji z osobowością prawną. Jednak pomysł stworzenia nowej organizacji uczestnicy spotkania, jednomyślnie uznali za

zbędny. Uznano, że powinna być podjęta taka forma współpracy. Dionizy Woźny twierdził, że forum to doskonała forma do przygotowania się do kryzysu. Należy ustanowić ogólnopolską reprezentację przewoźników. Uczestnicy spotkania uznali, że powinny zostać utworzone zespoły, czy grupy dyskusyjne, które zajmą się poszczególnymi postulatami.

Deklaracje przystąpienia do Forum Transportu Drogowego podpisali prezesi 27 organizacji zrzeszających przewoźników drogowych. Uznali zasadność stworzenia platformy, która pomoże w konsolidacji olbrzymiego polskiego środowiska transportowego i wypracowaniu jednolitych poglądów i stanowisk. Jest to szczególnie istotne wobec licznych problemów i zagrożeń, a zwłaszcza eskalacji kryzysu ekonomicznego.

Prezesi zweryfikowali zeszłoroczną listę postulatów, jakie były przedstawiane polskim parlamentarzystom oraz rządowi.

POSTULATY PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH 31 marca 2009 r.

1. Obniżenie ceny oleju napędowego, używanego do profesjonalnego transportu drogowego.
2. Pozostawienie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

3. Udrożnienie granicy wschodniej.
4. Zniesienie ograniczeń w wwozie paliwa do Polski.
5. Ogłoszenie sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym (zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku drogowego transportu rzeczy).
6. Wprowadzenie pomocy finansowej państwa dla restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych.
7. Wprowadzenie cen minimalnych na przewozy.
8. Wprowadzenie emerytur pomostowych dla kierowców pojazdów ciężkich oraz wprowadzenie zawodu kierowcy do wykazu zawodów wykonywanych w ciężkich warunkach.
9. Skrócenie z 280 do 140 godzin czasu szkolenia kierowców.
10. Zastosowanie minimalnej stawki podatku od środków transportu.
11. Wstrzymanie obowiązku szkoleń kierowców przez okres najbliższych 2 lat; w tym czasie powinny być przygotowane przepisy szczegółowo regulujące ten problem.
12. Przedłużenie okresu wyrejestrowania pojazdu do 2 lat.

od lewej:
Jarosław Jakoniuk
Ogólnopolskie
Stowarzyszenie
na rzecz Obrony
Przewoźników

Jan Buczek
Prezes ZMPD



Dieta nie zastępuje wynagrodzenia

autor: Ryszard Gałczyński

19 listopada 2008 r. Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów podjął uchwałę w sprawie diet kierowców w transporcie międzynarodowym.

Zgodnie z uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego Sygn. akt II PZP 11/08: „Kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej z rozumieniu art. 77/5 § 1 K.P.”

Oznacza to, że dotychczasowa praktyka zatrudniania kierowców w ramach obowiązującego porządku prawnego jest niewłaściwa.

Zważywszy na autorytet Sądu Najwyższego i wielkość grupy zawodowej, której konsekwencje uchwały mogłyby dotknąć ZMPD zwróciło się z prośbą do Jolanty Fedak – Minister Pracy i Polityki Społecznej (podczas spotkania, które odbyło się 23 kwietnia) o stanowisko w kwestii związanej z realizacją postanowień art. 77/5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r.

„[...] Obowiązujące od 35 lat przepisy:

- Nigdy nie zawierały ustawowej definicji podróży służbowej
- Nigdy nie zawierały ustawowych wyłączeń w zakresie ich stosowania do określonych grup zawodowych, w tym w stosunku do kierowców.

Co więcej rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie zasad ustalania oraz wysokości należności przysługujących pracownikom z tytułu podróży służbowej na

obszarze kraju (Dz.U. 1998.69.454, ze zm.) w § 9 mówiło, że pracownikowi, którego obowiązki służbowe polegają na częstych wyjazdach na obszar przydzielonego mu rejonu działania, pracodawca może ustalić, za zgodą pracownika – z uwzględnieniem zasad wynikających z rozporządzenia – ryczałt miesięczny, obejmujący ogólną kwotę należności za określoną liczbę dni podróży służbowych w miesiącu. Tym samym przewidywały świadczenia dla pracowników mobilnych, w tym również kierowców. Stosowanie tych przepisów przez pracodawców zatrudniających kierowców było i jest egzekwowane przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy będącej organem państwowym.

Jak zatem w kontekście ww. ustawy w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego należy interpretować przepis art. 77/5 Kodeksu pracy w stosunku do kierowców wykonujących pracę w ramach transportu krajowego i międzynarodowego w powiązaniu z art. 22 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mówiącym o ograniczeniu swobody prowadzonej działalności gospodarczej wyłącznie w trybie ustawowym i ze względu na ważny interes publiczny. Stosowanie przez przedsiębiorców zatrudniających kierowców wprost ww. uchwały w zakresie pozbawienia ich prawa do świadczeń z tytułu podróży służbowych przy pozostawieniu takich uprawnień w stosunku do innych przedsiębiorców i zatrudnianych przez nich pracowników stanowiłoby niekonstytucyjne ograniczenie swobody prowadzonej działalności gospodarczej. W naszej ocenie ograniczenie prowadzenia działalności

gospodarczej nie może mieć charakteru dorozumianego, nie znajdującego odzwierciedlenia w zapisie ustawowym i bez wykazania ważnego interesu publicznego [...]

ZMPD podjęło natychmiast działania zmierzające do wyjaśnienia tej sprawy oraz jej rozwiązania w sposób jak najbardziej efektywny dla środowiska przewoźników drogowych.

Sprawa została przedstawiona na forum Prezydium Komisji Infrastruktury Sejmu RP oraz Sekretarzowi Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, odpowiedzialnemu za transport drogowy. Skierowano również pismo do Głównego Inspektora Pracy z zapytaniem o interpretację tej uchwały oraz sposób zachowania się w jej kontekście w najbliższej przyszłości.

Należy przy tym zaznaczyć, że uchwała może, ale nie musi zmienić dotychczasowej praktyki w orzecnictwie. Ta uchwała odnosi się do konkretnego przypadku i sądy nie muszą się na niej opierać.

W polskim sądownictwie nie ma zasady precedensu. Nie ma zatem również pewności, że organy administracji państwowej i sądy będą kierować się rozumieniem przepisów prezentowanych przez Sąd Najwyższy. Zwłaszcza, że przedsiębiorcy transportowi stosowali się do obowiązujących przepisów dotyczących zatrudniania kierowców i wypłacania diet wynikających ze specyfiki ich pracy.

Uchwała SN wymusza przyspieszenie prac nad zmianą obowiązującego w tym zakresie porządku prawnego – obecne działania ZMPD mają doprowadzić do oczekiwanych przez przewoźników zmian

Problemy polskiego rynku transportu samochodowego

autor: Prof. Zdzisław Kordel, Uniwersytet Gdański

Obserwacja aktualnej sytuacji finansowej polskich przewoźników sygnalizuje polskiej polityce transportowej, ale także makroekonomicznej polityce gospodarczej kraju dość zasadniczy problem, mianowicie czy w gospodarce rynkowej należy prowadzić aktywną politykę transportową i czy w warunkach pełnej liberalizacji dostępu do rynku przewozów – zarówno towarowych jak i osobowych – możliwe jest efektywne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych, gdy sfera regulacji stosuje sztywne instrumenty polityki gospodarczej. Trzeba zaznaczyć, że dostęp do rynku przewozów ładunków w Polsce jest jednym z bardzo liberalnych w Unii Europejskiej. Odpowiedź na tak postawione pytanie nie jest prosta, niemniej dyskusja na ten temat może przyczynić się do wypracowania odpowiedniego modelu współpracy środowiska przewoźników z centrum gospodarczym.

Zdaniem autora koniecznością staje się prowadzenie przez państwo aktywnej polityki gospodarczej i transportowej w odniesieniu do rynku transportu samochodowego w Polsce. Okres, w którym wolny rynek regulował popyt i podaż, pozostał w klasycznych podręcznikach ekonomii, a współczesna, globalna gospodarka wymaga poszukiwania metod kształtowania takich warun-

ków funkcjonowania rynku (w naszym przypadku rynku transportu samochodowego), które gwarantowałyby zarówno efektywność makroekonomiczną, jak i efektywność poszczególnych przedsiębiorstw na nim funkcjonujących. Jest niemożliwe, aby liberalny dostęp do rynku transportu samochodowego w Polsce z jednej strony, a z drugiej sztywne instrumenty wewnętrznej i unijnej polityki gospodarczo-transportowej gwarantowały wszystkim uczestnikom tę efektywność. Praktyka pokazuje, że powstają napięcia społeczne, a to nie przyniesie w przyszłości żadnych korzyści ani rynkowi transportowemu, ani państwu.

Postulaty środowiska transportowego w zakresie obniżenia akcyzy na paliwo, zniesienie zakazu wwozu 200 litrów paliwa czy pozostawienie winiet to tylko mały fragment całości zbioru instrumentów polityki gospodarczej państwa, które nie rozwiążą tych problemów.

Mogą jedynie w krótkim horyzoncie czasowym stwarzać iluzję, że środowisko załatwiło swoje problemy. Potrzebna jest szeroka dyskusja nad całym zbiorem instrumentów polityki gospodarczej, które mają bezpośredni i pośredni wpływ na kształtowanie warunków funkcjonowania rynku transportu samochodowego.

Do tego musi się bardzo mocno przygotować środowisko polskich przewoźników.

Istotnym zagadnieniem dla rozwoju rynku transportowego, a tym samym jego ekonomicznej efektywności w Polsce jest prowadzenie właściwej polityki transportowej. Właściwej, to znaczy takiej, która w każdym momencie będzie tworzyła i jednocześnie pilnowała odpowiednich warunków do jego funkcjonowania. Dotyczy to w chwili obecnej szczególnie transportu samochodowego. Polityka transportowa powinna się skupiać nie tylko na problematyce modernizacji i rozwoju infrastruktury drogowej, ale także na innych instrumentach, które będą gwarantowały stabilną ekonomicznie sytuację polskich przewoźników. Analiza obecnego stanu rynku transportu samochodowego w Polsce nie napawa optymizmem. Dotyczy to nie tylko stanu i tempa rozbudowy infrastruktury, ale przede wszystkim sytuacji finansowej przedsiębiorstw. Wzrastające koszty funkcjonowania przedsiębiorstw transportu samochodowego (przede wszystkim paliwo, ale nie tylko), bardzo mocny złoty, a także brak na konkurencyjnym rynku podaży ładunków jakichkolwiek manewrów cenowych powodują, że wiele przedsiębiorstw jest na granicy bankructwa lub szybko do tej

granicy zmierza. Zliberalizowany rynek transportu samochodowego od maja 2004 roku z punktu widzenia dostępności nowych podmiotów gospodarczych, a także swobody w uzyskiwaniu wypisów z licencji wcale nie oznacza dla polityki transportowej Polski tego, że może się biernie przyglądać i tylko obserwować jego funkcjonowanie. Wręcz odwrotnie, sytuacja taka nakłada na politykę transportową nowe jakościowo zadania zmierzające do systematycznego monitoringu sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych, stałej analizy barier i zagrożeń dla tego sektora transportu a także podejmowania intensywnych działań z Ministerstwem Finansów w zakresie uruchamiania (obniżania czy podwyższania) właściwych instrumentów finansowych, takich jak: akcyza, VAT, podatek od środków transportowych, ulgi podatkowe czy opłaty drogowe. Te uwagi dotyczące

monitoringu odnoszą się również do organizacji transportowych, które muszą we własnym zakresie podejmować prace analityczne w swoich środowiskach, a wyniki powinny być szybko przekazywane odpowiednim władzom rządowym.

Polityka transportowa musi być dynamiczna i chronić rynek transportu samochodowego nawet wbrew pragmatyce MF.

Można przyjąć bowiem, że obniżka niektórych instrumentów ekonomicznych dla sektora transportu samochodowego może w krótkim okresie czasu przynieść nieco mniejsze dochody budżetowe ale w dłuższym horyzoncie czasowym te niedobory zostaną zwrócone wielokrotnie, a takie myślenie i działanie będzie powodować stabilność społeczno-gospodarczą na rynku transportowym.

W ubiegłym roku rynek polskiego sektora TSL został zaskoczony

informacją o zawieszeniu działalności transportowej przez firmę RICO. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, takie sytuacje zdarzają się dość często na rynku transportowym Europy, gdyby nie fakt, że ta firma zaliczała się do dużych przedsiębiorstw transportu samochodowego, bowiem dysponowała ponad 2000 samochodów ciężarowych. Powstało pytanie, co mogło być przyczyną takiej sytuacji. Otóż nie dysponując wewnętrznymi materiałami sprawozdawczymi przedsiębiorstwa, nie można niczego ostatecznego powiedzieć o bankructwie tej firmy. Nie można jednoznacznie stwierdzić, czy te przyczyny wynikały tylko z warunków otoczenia działania przedsiębiorstwa, czy wynikały ze złego, wewnętrznego systemu zarządzania, czy z obu przyczyn łącznie. Można jednak wyraźnie powiedzieć, że jest to czytelny sygnał przestrogi dla polskich przedsiębiorstw transportu



samochodowego, że „duży też nie może więcej”.

Przykład pokazuje, że sama wielkość przedsiębiorstwa (oceniana przez pryzmat ilości posiadanych samochodów ciężarowych) nie gwarantuje w ogóle skutecznego funkcjonowania na rynku sektora TSL. Istotnym natomiast jest wybór długofalowej strategii działania i jej konsekwentna realizacja, a także precyzyjne stosowanie rachunku ekonomicznego i nowoczesnych metod zarządzania. Współczesne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego musi być oparte na nowoczesnych metodach zarządzania, które definiują między innymi przedsiębiorstwo jako sumę takich procesów, jak: zaopatrzenie, produkcja, dystrybucja, magazynowanie, transport, przepływ informacji, przepływ pieniężny i myślenie. Dopiero kwantyfikacja kosztów całkowitych tych procesów w przedsiębiorstwie w danym okresie czasu daje kierownictwu pełny obraz sytuacji finansowej, a to można wykorzystywać w realizacji swojej strategii. Można bowiem od razu realizować strategię ofensywną lub, wykorzystując wskaźniki wczesnego ostrzegania, strategię defensywną, która uchroni firmę przed sytuacją wspomnianej firmy. Należy wyraźnie podkreślić, że przedsiębiorstwa transportu samochodowego funkcjonują obecnie na bardzo dynamicznym rynku, a to wymaga podejmowania błyskawicznych decyzji strategicznych.

Można mieć nadzieję, że polskie przedsiębiorstwa przemysłu strategicznego swojego działania i zaczną korzystać z nowoczesnych, naukowych metod zarządzania i analizy ekonomicznej. Jest to tym bardziej istotne, że z początkiem nowego roku lub w jego pierwszej połowie prawie zawsze pojawiają się pytania dotyczące oceny minionego roku, a także perspektyw

w nowym roku. Dotyczy to także rynku transportu samochodowego w Polsce. Zanim każdy sobie na te pytania będzie starał się znaleźć odpowiedź, warto się zastanowić, w jakich płaszczyznach funkcjonuje ten rynek. Otóż generalnie można powiedzieć, że rynek ten funkcjonuje w dwóch płaszczyznach: rozpoznawalnej i nierozpoznawalnej. Płaszczyzna rozpoznawalna to: otoczenie prawne rynku transportu samochodowego oraz polityka gospodarcza. Te płaszczyzny są znane przedsiębiorcom. Weźmy np. otoczenie prawne w postaci ustaw i rozporządzeń. Wszyscy znają te przepisy, które w warunkach polskich są dość liberalne (dostęp do zawodu). Warto w tym miejscu przypomnieć, że o tę liberalność bardzo zabiegało same środowisko przewoźników, które w niektórych zapisach proponowało nawet, aby wszystkim – bez żadnego egzaminu – przydzielać licencje na wieczność. Teraz można tylko walnąć się w pierś i szukać innych rozwiązań. Rozpoznawalna jest także polityka makroekonomiczna państwa w postaci systemu podatkowego i wszelkich przepisów finansowych. Te rozpoznawalne płaszczyzny podpowiadają wszystkim przewoźnikom, że w tych obszarach należy poszukiwać takich rozwiązań, które wykorzystując wszelkie metody badawcze, przyniosą rozwiązania powodujące efektywne funkcjonowanie całego rynku transportu samochodowego.

Płaszczyzna nierozpoznawalna dla transportu samochodowego to otoczenie międzynarodowe (kryzys czy spowolnienie) oraz rzeczywista wiedza ekonomiczna przedsiębiorstw. Nikt nie jest w stanie dołącznie przewidzieć spowolnienia czy kryzysu i nie ma sobie co tym głową zaprzętać, jedynie co warto wiedzieć, że takie zjawiska ekonomiczne występują lub mogą wystąpić i należy to poważnie brać pod

uwagę przy opracowywaniu własnych strategii funkcjonowania. Nierozpoznawalna do końca jest także rzeczywista wiedza przedsiębiorców w zakresie reguł funkcjonowania procesów ekonomiczno-finansowych, jakie zachodzą w gospodarce rynkowej. Tutaj można proponować szeroki zakres specjalistycznych szkoleń przedsiębiorców, wykorzystując w tym celu fundusze unijne. Dobrym przykładem są seminaria szkoleniowe, które w 2009 roku przygotowało dla swoich członków Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W seminariach tych wzięli udział przewoźnicy, którzy zainteresowani są pozyskiwaniem wiedzy zarówno dotyczącej mikro- jak i makroekonomicznych aspektów funkcjonowania rynku transportu samochodowego w Polsce, która jest niezbędna do restrukturyzacji strategii działania przedsiębiorstw na współczesnym, trudnym rynku transportowym.

Problemem środowiska przewoźników – szczególnie organizacji transportowych – jest ich marketingowy sposób działania. Przedstawiciele tych organizacji chcą się najpierw zająć swoim PR (spotkanie z posłem, komisja sejmowa, telewizja, radio, PR-owska akcja protestacyjna), z którego nic nie wynika, a dopiero w następnej kolejności zastanawiają się nad jakimś merytorycznym problemem. Na to drugie nie wystarcza już niekiedy czasu i rodzą się takie pomysły, jak ten, że państwo powinno odkupić część taboru samochodowego od przewoźników, jest bowiem winne zaistniałej sytuacji.

Mam nadzieję, że środowisko przewoźników samochodowych podejdzie do swoich problemów w sposób profesjonalny. A co to znaczy sposób profesjonalny – to znaczy, że zaczną wykorzystywać wiedzę ekonomiczną do sterowania swoją działalnością.

Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt. 1 Statutu
Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
Zarząd Zrzeszenia zwołuje

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

które odbędzie się w dniu **21 maja 2009 r. (czwartek)**, o godzinie **10.00** w pierwszym
lub o godzinie **10.30** w drugim terminie tego samego dnia w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej w **Hotelu Wodnik** w miejscowości **Słok k/ Bełchatowa**, 97-413 Bełchatów

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 10.00

Jednocześnie informuję, że do wglądu w biurze ZMPD znajduje się:

1. Protokół z poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD z 27.06.2008 r.
2. Sprawozdanie finansowe na rok 2008,
3. Raport i opinia biegłego rewidenta z przeprowadzenia badania sprawozdania finansowego za rok 2008.

Prezes ZMPD
Jan Buczek

Prosimy o zabranie ze sobą dokumentu potwierdzającego tożsamość

Wszystkich zainteresowanych ewentualnym noclegiem prosimy o zgłoszenie tego faktu do biura ZMPD na nr faksu:
0-22 536 10 25



Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce



Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

- **Jedyny Ośrodek w Polsce akredytowany przez AKADEMIEŻ IRU W GENEWIE**
- **Uznani wykładowcy z wieloletnim doświadczeniem**
- **Atrakcyjne ceny**

oraz **Akademia Transportu i Przedsiębiorczości Sp. z o.o.**
(Partner ZMPD w zakresie szkoleń)



PRESTIŻOWE DYPLOMY AKADEMII IRU

Zapisy i informacje w COS ZMPD
Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69
tel. + 48 22 536 10 62
tel. + 48 22 536 10 63
faks: + 48 22 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl

Oferujemy szkolenia związane z transportem drogowym, w tym między innymi:

- Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego
- Szkolenie (obowiązkowe) dla kierowców wykonujących transport drogowy
- Czas pracy kierowców
- Obsługa tachografu analogowego
- Obsługa tachografu cyfrowego
- Zasady załadunku pojazdów i mocowania na nich ładunków
- Transport towarów niebezpiecznych
- Doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA)

**Organizujemy szkolenia na temat dowolnej tematyki transportowej
wg indywidualnych potrzeb klientów.**

Szkolenia odbywają się w siedzibie ZMPD (patrz mapka obok) lub w siedzibie klienta.



www.zmpd.pl

Barometr stanu gospodarki

Rozmowa z prof. Bogusławem Liberadzkim,
posłem do Parlamentu Europejskiego,
członkiem Komisji Transportu i Turystyki PE.
fot.: archiwum Bogusława Liberadzkiego



MEP Avar
2008
dla Bogusława
Liberadzkiego

Pańska kariera zawodowa jest związana z transportem. Czy praca w Parlamencie Europejskim daje możliwości wykorzystania bogatych doświadczeń?

Tak, zawodowo i naukowo jestem związany z transportem, szczególnie ekonomiką, organizacją i zarządzaniem transportem oraz polityką

transportową narodową i unijną. Połączyłem wiedzę teoretyczną zdobytą w Polsce, USA i innych krajach z praktyką, jako wiceminister i minister transportu (łącznie 8 lat pracy w rządzie). Ponadto przez 7 lat pracowałem jako ustawodawca, pełniąc mandat posła na Sejm. Kieruję Katedrą Transportu w SGH, jestem

profesorem w Akademii Morskiej w Szczecinie i członkiem Komitetu Transportu PAN.

Doświadczenie, wiedza i umiejętności mają bardzo duże znaczenie i wartość w Parlamencie Europejskim. Spotkałem tutaj wielu kolegów, byłych ministrów transportu z innych państw.

Gospodarka światowa walczy z kryzysem. Czy w Pana opinii instytucje europejskie podjęły wspólne i spójne rozwiązania antykryzysowe, czy też pozostawiły je poszczególnym członkom?

Tak, Komisja Europejska i Parlament przyjęły Europejski Plan Naprawy Gospodarczej (z listopada 2008 r.). Plan ten zakłada ważne dla transportu postanowienia, a mianowicie: wzrost nakładów ze źródeł publicznych na infrastrukturę transportową, nakłonienie banków do finansowania firm, nową rolę wyznacza się Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu. Oczekuje się, że państwa członkowskie będą postępować podobnie: zwiększą wydatki budżetowe na drogi, linie kolejowe, porty morskie i lotnicze. Oczekuje się, że przyspieszy się wykorzystanie środków europejskich, Komisja w tym celu wprowadziła uproszczenie w korzystaniu z funduszy strukturalnych i spójności.

Komisja dużo uwagi poświęciła przemysłowi środków transportu, dopuszczając znaczącą pomoc finansową. Moja grupa polityczna podjęła uchwałę specjalnie skupiającą się na przemyśle motoryzacyjnym, użytkownikach samochodów oraz usługach finansowych.

Unia Europejska wyasygnowała 200 mld euro w 5 obszarach na program antykryzysowy, oczekuje na inicjatywę i propozycje państw członkowskich. Unia obserwuje działania antykryzysowe poszczególnych państw i przestrzega przed działaniami protekcyjnymi dla swoich narodowych firm i działalności zlokalizowanej na ich terytorium przy dyskryminacji fabryk zlokalizowanych na terytorium innych państw członkowskich.

Polscy przewoźnicy międzynarodowi borykają się z wieloma problemami, których próby rozwiązania trwają już od wielu lat.

Czy trzeba je traktować jako wewnętrzne, czy też należy je przedstawić na szerszym forum – Parlamentu Europejskiego?

Stan branży międzynarodowych przewozów drogowych jest przedmiotem troski od dłuższego czasu. Ten sektor traktuje się jak barometr stanu gospodarki – spadek przewozów jest pierwszym widocznym symptomem recesji lub ożywienia. W wyniku tego uzgodniłem z Komisją Europejską przesłuchanie przed Komisją i Parlamentem na temat sytuacji przewoźników drogowych. Przesłuchanie odbyło się 20 kwietnia w Brukseli. Uczestniczyli przedstawiciele z 10 państw, najbardziej zainteresowanych. Delegacja polska była najliczniejsza, składała się z 12 osób. W składzie znajdowali się między innymi prezes ZMPD Jan Buczek, prezesi regionalnych zrzeszeń: zachodniopomorskiego J. Opas i lubuskiego J. Miłkowski oraz przedstawiciele pracodawców międzynarodowego transportu drogowego. O randze świadczy też fakt, że w posiedzeniu uczestniczyli liczni przedstawiciele Komisji, z dyrektorem generalnym Dyrekcji Transportu i Energetyki.

W debacie osiągnięto zgodność poglądów co do kondycji branży. Polscy uczestnicy wyartykułowali takie główne sprawy, jak:

- obciążenia finansowe: eurowinieta, internalizacja kosztów zewnętrznych, możliwość zwolnienia od podatków od środków transportu pojazdów wyłączonych czasowo z eksploatacji
- terminy wejścia w życie dyrektyw dotyczących czystych ekologicznie samochodów
- dostępność kredytów, na te zagadnienia odpowiadał przedstawiciel EBI
- potrzeba rozpoczęcia prac nad skutkami wprowadzenia ceny minimalnej w skali UE, by zapobiec morderczej konkurencji cenowej.

Wszystkie powyższe główne tematy zostały przyjęte do analizy i dalszych prac. Statystyki przedłożone potwierdziły, że polscy przewoźnicy należą do największych graczy na rynku europejskim.

Bardzo ważną konkluzją jest również to, że problem został podniesiony do skali całej UE i na tym poziomie będzie dalej prowadzony. Wybory spowodują pewną przerwę, natomiast w nowej kadencji PE nastąpi natychmiastowy powrót do problemu na tym forum oraz Komisji. Czas najbliższych dziesięciu tygodni będzie wykorzystany przez Komisję do przeprowadzania stosownych analiz i przygotowania stosownych rozwiązań. Deklaracje padły jednoznacznie i zobowiązująco.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Bogusław Liberadzki został uznany w 2008 roku przez prestiżowy „The Parliament Magazine” za najbardziej aktywnego i kompetentnego europarlamentarzystę w dziedzinie: transport.

Jak czytamy w „The Parliament Magazine”, został doceniony za „bardzo aktywną i ciężką pracę na rzecz europejskiego wymiaru transportu”, a także przedstawianie w Parlamencie Europejskim stanowiska przedstawicieli sektora ransportu.

Bogusław Liberadzki został również uhonorowany Złotą Odznaką zasłużonego dla ZMPD.



Rewitalizacja Jedwabnego Szlaku

– nowe możliwości rozwoju w dobie globalnego kryzysu



Uczestnicy międzynarodowej

wabnego Szlaku ju transportu drogowego ryzysu gospodarczego



konferencji NELTI w Warszawie



Janusz Łacny
Prezydent IRU

Przyszłość Europy związana jest z wysoką jakością dostaw towarów dużej wartości. Ale jaki jest cel produkowania towarów o wysokiej wartości dodanej, jeśli docierają one do miejsc przeznaczenia w kiepskim stanie? Jednak obecnie na międzynarodowym rynku transportowym zanikają przewozy z krajów trzecich. Zamiast nich wykonywane są przewozy przez spedytorów spoza Europy jako „ładunki powrotne”, które koncentrują się na znacznie gorszej jakości przewozów tych europejskich wysoko przetworzonych towarów. NELTI w ten sposób staje się jedyną okazją, z której skorzystają wszyscy przewoźnicy UE, jeżeli zechcą zajmować się dostarczaniem towarów wysokiej jakości, produkowanych w UE i w ten sposób przyczynić się do rozwoju ekonomii UE i zapewnić sobie przetrwanie.



Jan Buczek
Prezes ZMPD

Rewitalizacja Jedwabnego Szlaku to projekt oryginalny i interesujący dla przewoźników drogowych, bowiem tworzy nowe perspektywy dla rozwoju transportu. Od pierwszej chwili powstania tej idei Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce uczestniczy w pracach nad jej realizacją. Jestem pewny, że towary wyprodukowane w zachodniej części Chin w przeważającej masie będą przewożone transportem drogowym do Europy, bo tak nakazuje rachunek ekonomiczny. Taka perspektywa teraz może wydawać się odległa, ze względu na światowy kryzys ekonomiczny, ale nawet obecna sytuacja nie zmienia faktu, że ten, kto pierwszy pojawi się na nowo tworzącym się rynku – ten pierwszy osiągnie sukces.



Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury

Inicjatywa reaktywacji Jedwabnego Szlaku, historycznej drogi łączącej Chiny z Europą, jest ważna z wielu powodów. Jednym z nich jest przesunięcie się ośrodka światowego handlu w kierunku Azji Południowo-Wschodniej. Politycy muszą przyklasnąć inicjatywie przedsiębiorców w tym względzie. Polscy przewoźnicy aktywnie uczestniczyli w reaktywacji Jedwabnego Szlaku, w czym byli wspierani przez resort infrastruktury. Transport samochodowy pod wieloma względami jest konkurencyjny w stosunku do transportu kolejowego i morskogo. Pomysł uruchomienia Jedwabnego Szlaku jest wyrazem dobrego myślenia w ekonomii, jest to działanie innowacyjne o charakterze strategicznym. Podpisana wczoraj przez ministrów Polski, Ukrainy i Białorusi wspólna deklaracja o współpracy i udrażnianiu granic znakomicie wpisuje się w konkretne i wymierne działania na rzecz wspierania przewozów drogowych na kierunkach wschodnich.



Antonio Mousinho
Dyrektor Generalny
TAS Portugal SA

Obecnie Azja, a w szczególności Chiny stały się przedsiębiorstwem ogólnoświatowym. Ogromne ilości wyprodukowanych towarów są przewożone do Europy. Właśnie od nas – europejskich operatorów transportowych – zależy, czy wykorzystamy zalety tego rozwoju, oferując wspólnie z naszymi wschodnimi partnerami alternatywne, elastyczne, niezawodne i ewentualnie multimodalne rozwiązania logistyczne. Właśnie to oferuje nam Nowa Euroazjatycka Inicjatywa Transportowa IRU, to znaczy możliwości rozszerzenia sfery działań w zakresie transportu poprzez umocnienie współpracy z naszymi wschodnimi partnerami. Naszym obowiązkiem jest poszukiwanie i wykorzystywanie nowych obszarów do prowadzenia biznesu przynoszącego wszystkim korzyści.



Martin Marmy
Sekretarz Generalny IRU

Pierwsze regularne przewozy w ramach projektu NELTI już ruszyły. To jest dopiero początek! Już nigdy świat nie będzie taki, jak kiedyś. Odtąd środki transportu nie tylko dodadzą bodźców rozwojowi handlu, ale przyniosą również pokój. Tam gdzie one jadą, rozwija się handel, a ten polepsza jakość życia. Ludzie będą żyli lepiej tam, dokąd pojedą ciężarówki, znikną wojny. Moim marzeniem jest, by ciężarówki stały się dla każdego symbolem pokoju. Dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się do sukcesu tej konferencji. Odbywa się ona w gmachu polskiego parlamentu. Jest znaczącym, że idea rewitalizacji Jedwabnego Szlaku znajduje zrozumienie i wsparcie również wśród polskich polityków.



Igor Runow
Delegat IRU w WNP

W ramach projektu NELTI pokonano już łącznie dystans przekraczający 1 mln km. Kierowcy prowadzą dzienniki, w których zapisują spostrzeżenia z realizacji każdego przewozu, a zwłaszcza to, co im przeszkadza i sprawia problemy. Na tej podstawie zostanie już wkrótce sporządzona tzw. mapa drogowa zawierająca wskazówki, co należy przedsięwziąć w celu przyspieszenia rozwoju euroazjatyckich przewozów drogowych. Jakie są zatem największe bariery? Wbrew obiegowym opiniom, problemem nie jest niedostatek i kiepski stan infrastruktury drogowej. W Europie mamy łącznie ok. 57 tys. km autostrad, natomiast w Azji jest ich 141 tys. km, a na większości odcinków panuje niewielki ruch. Problemem nie jest również bezpieczeństwo przewozów – nie odnotowano ani jednego wypadku drogowego ani napadu na pojazd lub kierowcę. Największe kłopoty ujawniły się na drogowych przejściach granicznych, gdzie ślimaczą się procedury.

25 marca 2009 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) wspólnie ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) zorganizowała w Warszawie międzynarodową konferencję związaną z realizacją Projektu NELTI – Nowej Euroazjatyckiej Inicjatywy Transportowej. Tematem konferencji była „Rewitalizacja Jedwabnego Szlaku – nowe możliwości rozwoju transportu drogowego w dobie globalnego kryzysu gospodarczego”. Patronat nad konferencją objęli: minister infrastruktury Cezary Grabarczyk i marszałek Sejmu RP Bronisław Komorowski.

Uczestnicy konferencji NELTI – około 150 przedstawicieli sfery biznesu i polityki transportowej – wspólnie doszli do konkluzji, że wobec kryzysu, z którym borykają się wszyscy przewoźnicy drogowi, najlepszym rozwiązaniem pozwa-

lającym na utrzymanie działalności i przetrwanie do końca kryzysu jest zwiększanie liczby partnerów handlowych i ukierunkowanie działalności na kontynent euroazjatycki.

Projekt NELTI powstał we wrześniu 2008 roku i uzyskał poparcie głównych organizacji międzynarodowych i rządów krajowych. NELTI – Nowa Euroazjatycka Inicjatywa Transportowa dotyczy komercyjnych przewozów artykułów przemysłowych i konsumpcyjnych na kontynencie euroazjatyckim, wykonywanych przez niezależne firmy transportowe z 6 krajów WNP wzdłuż trzech szlaków, w celu pobudzenia handlu i świadomości politycznej dotyczącej ogromnych możliwości, jakie stwarza ten euroazjatycki most lądowy. Władze państw z rejonu Azji Środkowej już przedstawiły swój udział w poprawie przepisów i warunków tranzytu dla zagranicznych przewoźników drogowych.

Dane gromadzone przez kierowców NELTI, dotyczące warunków drogowych, czasu oczekiwania na przejściach granicznych, jakości infrastruktury drogowej oraz barier administracyjnych będą analizowane przez NEA – Holenderski Instytut Badawczy, który zaprezentuje je w dniach 11–12 czerwca 2009 roku w czasie 5. Euroazjatyckiej Konferencji Transportu Drogowego w Alma Acie, w Kazachstanie.

Wstępne wnioski projektu NELTI przedstawione w dniu dzisiejszym już pokazują, że rozwój transportu lądowego na kontynencie euroazjatyckim nie wymaga dodatkowych inwestycji w dziedzinie infrastruktury, a wszystkie pozostałe przeszkody są głównie natury administracyjnej i proceduralnej. Faktycznie – już uzyskane wyniki wykazują, że 1/3 czasu spędzonego w drodze jest czasem oczekiwania na granicach!

Sala
Kolumnowa
Sejmu RP



DLD czyli: szybko, wygodnie, oszczędnie



Idealne narzędzie bez przewodu

Pojawienie się na rynku nowego modelu tachografu cyfrowego VDO – DTCO 1381 wersja 1.3 zostało połączone z ofertą systemu zdalnego pobierania danych z tachografów metodami bezprzewodowymi WLAN (sieć lokalna) i GPRS (sieć komórkowa). Po zainstalowaniu tych urządzeń np. w ramach usługi RAS polegającej na wymianie sprawnych tachografów starszego typu na model najnowszy – od 3 stycznia 2009 r. użytkownicy mogą szybko, bezpiecznie i tanio pobierać oraz archiwizować dane z tachografów.

DLD czyli *Remote Download Device* – czyli urządzenie do zdalnego pobierania danych przeznaczone jest do współpracy z tachografem cyfrowym i wykorzystuje wszystkie atuty, jakie oferuje technologia cyfrowa. Podstawową cechą tego rozwiązania jest praktyczne wyeliminowanie udziału kierowcy z procesu pobierania, przenoszenia i archiwizacji danych.

Drugim wyróżnikiem DLD jest zastosowanie rozwiązania bezprzewodowego, zarówno na krótkim dystansie (DLD Short Range), jak i na wielkie, wręcz transeuropejskie odległości (DLD Wide Range). Tak więc nowy system w praktyce uniezależnia nakazane prawem działania związane z tachografem od miejsca przebywania pojazdu.

DLD to w gruncie rzeczy dwa różne urządzenia: wykorzystujący sieć lokalną WLAN - Short Range i współpracujący z sieciami komórkowymi typu GPRS (zwany GSM 2 i 1/2) Wide Range. Short Range to system zdalnego poboru danych z tachografu pojazdu na terenie bazy danej floty. Jeśli pojazd znajduje się w określonym miejscu na terenie bazy, np. przy stacji paliw czy przy dyspozytorni DLD Short Range przesyła dane z tachografu do komputera znajdującego się w biurze właściciela pojazdu. Wraz z urządzeniem DLD Short Range dostarczamy specjalne oprogramowanie konfiguracyjne zwane „Lista Przypomnień Zdalnego Managera TCO”, którego zadaniem jest uruchomienie we właściwym czasie procesu przekazywania danych. W przypadku urządzenia Krótkiego Zasięgu (Short Range) transfer danych nie pociąga za sobą żadnych dodatkowych opłat ze względu na to, że wykorzystywana jest do tego celu sieć firmowa.

Natomiast przy zastosowaniu DLD Dalekiego Zasięgu (Wide Range) dane przenoszone są na serwer VDO dzięki sieci komórkowej GPRS. Internetowy dostęp

do znajdującego się w Londynie serwera został specjalnie zabezpieczony: dzięki czemu dane z karty kierowcy oraz z pamięci masowej tachografu mogą zostać bezpośrednio przeniesione do archiwum danych o każdej porze dnia, tygodnia, miesiąca i roku, na terenie całej Europy. Może to być na przykład zatoczka przy autostradzie.

Lista Przypomnień działa również w przypadku DLD Wide Range – definiując, w jakim momencie powinno dojść transferu niezbędnych danych. Automatyczna aktualizacja ma miejsce każdorazowo po nawiązaniu połączenia między DLD Wide Range a komputerem biurowym właściciela pojazdu.

Od 3 stycznia oba systemy DLD wraz z tachografem cyfrowym DTCO 1381 wersja 1.3 stały się dostępne po cenach promocyjnych:

- 630 euro za tachograf wraz DLD Short Range;

- 750 euro za tachograf wraz DLD Wide Range.



... z doświadczenia pewni!

DRABPOL Sp. j.

42-233 Mykanów, ul. Akacjowa 24/26

tel: 34/ 366 00 22 w. 263; fax: 34/ 366 04 62

e-mail: tacho@drabpol.pl

www.drabpol.pl

www.tis.info.pl

Salon Prezentacyjno-Wystawienniczy:

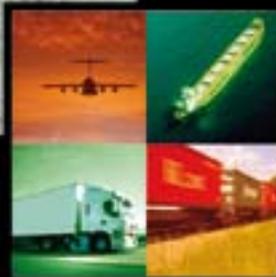
02-497 Warszawa 142, Al. Jerozolimskie 250

tel: 22/ 738-74-00; fax:22/738-74-01

e-mail:biurowarszawa@drabpol.pl



twój sukces
nasza logistyka



Droga od producenta do zadowolonego klienta jest długa – my ją skracamy. Skorzystaj z naszej wiedzy oraz centrów logistycznych, terminali przeładunkowych, magazynów i składów celnych. www.tradetrans.pl



Państwo i samorząd wobec transportu drogowego w kryzysie

Rozmowa z Januszem Piechocińskim,
wiceprzewodniczącym Komisji Infrastruktury Sejmu RP.
fot.: archiwum Janusza Piechocińskiego

Jesteśmy po międzynarodowej konferencji transportowej NELTI zorganizowanej pod patronatem marszałka Sejmu RP i ze znaczącym udziałem posłów Komisji Infrastruktury. Skąd zaangażowanie w ten, zdawałoby się egzotyczny projekt?

Nie tylko w czasie bardzo głębokiego kryzysu trzeba szukać nowych rynków zbytu na swoje produkty czy usługi. Na dobrą sprawę już od Kongresu Światowego Transportu Drogowego w Jokohamie interesuję się tym problemem. Na ostatnim Kongresie w Stambule wielu nie tylko azjatyckich przewoźników wskazywało na rosnące szanse na Środkowym i Dalekim Wschodzie dla transportu. Transport żyje z handlu, a handel w sposób znaczący rośnie właśnie w Azji i na szlakach łączących ją z Ameryką i Europą. Dzisiaj mniejsza dynamika eksportu i importu między Azją i Europą pozwala na realizację dostaw drogą morską, ale przecież kryzys nie będzie trwał wiecznie, a możliwości przeładunkowe portów nie tylko w Azji, ale i w Europie Zachodniej były już na wyczerpaniu. Stąd potrzeba szukania i otwierania nowych handlowo-transportowych szlaków, z Jedwabnym na czele. Cieszę się, że liderzy Polskiego Transportu Międzynarodowego z ZMPD przywiązują do tego tak wielką wagę, bowiem nie tylko od polityków i administracji trzeba wymagać wyobraźni, umiejętności i zdolności do współ-

pracy. To jest wielki i trwały sukces środowiska: dobre kontakty z przewoźnikami na wschód od Polski. Polak na czele IRU to wielki zaszczyt potwierdzający znaczenie i siłę polskiego transportu, a pamiętajmy, że stało się to głosami naszych Przyjaciół ze Wschodniej i Środkowej Europy. Wzmacnianie tych silnych więzi jest więc naszym wspólnym obowiązkiem. Stąd moja obecność na Konferencji i przyjazne pomysły słowa. Transport potrzebuje pokoju i bezpieczeństwa, wymaga współpracy nie tylko w płaszczyźnie politycznej i gospodarczej, ale ludzkich, dobrych relacji i więzi. Konkurować tak, ale nie walczyć, wprowadzając jawny czy ukryty protekcyjizm. Na wschód od granic Unii Europejskiej są rynki, na których warto być i nie może na nich zabraknąć polskiego przewoźnika i kierowcy, który na tym kierunku ma tak wiele dobrych doświadczeń. Tak wiele także biznesowych satysfakcji.

Konferencja NELTI to ważne wydarzenie we współpracy Pana i Komisji Infrastruktury ze środowiskiem przewoźników. Jak ta współpraca wygląda na co dzień?

Pyta Pan o to polityka, a zarazem osobę, której samo środowisko przyznało zaszczytny tytuł, który sobie szczególnie cenię: Osoba Przyjazna Logistyce. Od lat współpracuję w ramach Sejmowej Komisji Infrastruktury ze środowiskiem polskiego transportu drogowego. To nie tylko

rutynowe spotkania w czasie konsultacji w procesie legislacyjnym. To nie tylko udział w konferencjach Polskiej Gazety Transportowej czy ZMPD, to nie tylko coroczne Raporty o stanie transportu drogowego, które nie tylko dla środowiska, ale też opinii społecznej przygotowuję. To także przez te lata setki, jeśli nie tysiące, spotkań w terenie ze strukturami Zrzeszenia, wspólne akcje czy konferencje prasowe, liczne na rzecz środowiska interwencje, choćby ostatnia – po nieszczęśliwym wyroku dotyczącym diet dla kierowców – czy poprzednia w sprawie blokady przejść granicznych i pracy celników. Zawsze z uwagą zapoznają się z opiniami, apelami czy wnioskami środowiska, a na co dzień mam bieżący kontakt choćby mailowy czy telefoniczny z Janem Buczkiem, Tadeuszem Wilkiem czy Bolesławem Milewskim, żeby wymienić tych, z którymi kontaktuję się przynajmniej raz tygodniu. Nie trzeba bowiem wiedzieć wszystkiego, często w poselskiej robocie warto być mądrym mądrością innych i uważnie zapoznawać się z ich opiniami.

Sytuacja w branży transportowej w związku z kryzysem jest coraz gorsza. Jakie działania – w Pana ocenie – powinni podjąć przewoźnicy i w jaki sposób można im pomóc, aby ten kryzys przetrwali?

Po pierwsze nie psuć, walcząc ze sobą do końca rynku. Transport sygnalizował nadchodzący kryzys w gospodarce. W transporcie dro-



gowym mimo wzrostu pracy przewozowej nie było rentowności dla wielu firm już w ubiegłym roku. Brak zdecydowania Rządu w 2008 roku, kiedy już w maju – choćby na Dniach Logistyki – mówiłem o „nadprodukcji” potencjału przewozowego i potrzebie spowolnienia przyrostu mocy przewozowych, przy spadku aktywności polskiej gospodarki w I połowie roku i de facto recesji wśród naszych wszystkich sąsiadów, z Niemcami na czele, szczególnie bolesny będzie w II połowie tego roku. Na innych przewozowych rynkach, gdzie polscy przewoźnicy zdobyli znaczącą pozycję, zaczęły się z wielką siłą procesy protekcyjnistyczne, niestety naszym kosztem. Trzeba pogodzić się z faktem, że znaczna część potencjału firm transportowych nie będzie wykorzystana nie tylko w tym roku. Stąd potrzeba, aby stojące na parkingach samochody bez szans na ładunki nie generowały kosztów dla przedsiębiorstw transportowych. Zawieszenie opłat od „niepracujących środków trans-

portu”, ulgi w podatkach od nieruchomości, inne podejście do kosztów szkolenia kierowców, a więc mądra, zgodna z unijnym podejściem, dozwolona w tej formie pomoc publiczna ze strony państwa i samorządu jest potrzebna – jak to się mówi – „na wczoraj”. Przedsiębiorcy i tak już znacząco – gdzie mogli – zredukowali koszty, dostosowali swoją ofertę do mniejszego rynku. Robili to już w 2008 i robią to dalej. Teraz po latach „strzyżenia” transportu drogowego państwowy i samorządowy budżet powinien ograniczyć swoje apetyty. Nie zawsze ta prawda dociera do ministra finansów i samorządowców.

Jakie problemy polskich przewoźników – Pana zdaniem – należałoby poruszyć na forum Parlamentu Europejskiego?

Kluczowe to oczywiście cena dostępu do infrastruktury, jakość przejść granicznych, zrozumienie dla specyfiki transportu drogowego polityce transportowej i gospodarczej choćby wyzwania wynikające z pa-

kietu klimatycznego. Walka z otwartym albo ukrytym protekcyjnym, stabilność prawa i norm technicznych, przejście kosztów kształcenia do zawodu transportowca przez sektor publiczny. Dla przewoźników polskich, oczywiście, jakość infrastruktury drogowej, przejść granicznych, dostępności do portów, skala fiskalizmu. Chciałbym, aby w czasie polskiej prezydentury została skorygowana mapa Korytarzy Europejskich. Obecna nie uwzględnia przesunięcia Europy na Wschód i wagi wschodnich rynków. Postuluję więc choćby utworzenie na naszym terytorium 4 nowych Korytarzy. Wzdłuż granicy z Niemcami, od Szczecina do Kłodzka – Nadodrzański; wzdłuż polskiego wybrzeża, od Hamburga poprzez Rostok, Szczecin, Gdańsk do Królewca i dalej do Helsinek – Bursztynowy; Jagielloński – od Bałtyku po Morze Czarne, z odejściem na Turcję, wzdłuż polskiej granicy wschodniej i Staropolskiego – od Kłodzka poprzez Wrocław, Częstochowę, Kielce, Lublin do granicy Państwa. Wpisanie więc do partnerstwa wschodniego zadań z infrastruktury transportowej, udroźnienie granicy także ze środków unijnego Marco Polo II to wielkie wyzwanie i szansa dla polskiego transportu.

Mam nadzieję, że w trwającej kampanii do Parlamentu Europejskiego znaczącą pozycję w publicznej debacie znajdą te właśnie sprawy. Widzi Pan jednak, że wielu polityków chce zawracać nam głowę kłótniami dla samych waśni. Nie pozwólmy manipulować sobą w tej debacie. W każdym razie na poważnie traktowanie transportowych spraw w debatach i działaniach z moim udziałem możecie Państwo liczyć. Tytuł „Osoba Przyjazna Logistyce” i silne więzi oraz przyjaźnie ze środowiskiem transportowym przecież zobowiązują.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Genewa – sesja wiosenna IRU

autor: Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD
fot.: IRU

W dniach 2 i 3 kwietnia 2009 r. odbyła się w Genewie wiosenna sesja IRU – Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. W sesji uczestniczyła delegacja ZMPD w składzie: Prezes ZMPD – Jan Buczek, Przewodniczący Rady – Aleksander Reisch, Dyrektor Generalny – Wiesław Starostka, Dyrektor Departamentu Transportu – Tadeusz Wilk.

Sesja składała się z trzech części. Dnia 2 kwietnia odbyły się posiedzenia Rady Przewozów Pasażerskich

(CTP) oraz Rady Przewozów Towarowych (CTM). Natomiast w dniu 3 kwietnia Zgromadzenie Ogólne IRU.

Podczas posiedzenia CTP – Rady Przewozów Pasażerskich – omawiano między innymi zagadnienia związane:

- z planem działań mającym na celu zmiany w zakresie czasu prowadzenia i odpoczynku kierowców w przewozach pasażerskich (wyjątek 12 dni),

- ze sformułowaniem stanowiska IRU w sprawie rewizji Dyrektywy 2002/15/UE o czasie pracy,
- ze sformułowaniem strategii IRU promującej drogowy transport pasażerski w kontekście zrównoważonego rozwoju,
- zproponowanymi IRU do planu działania Komisji Europejskiej w sprawie praw pasażera w transporcie autobusowym,
- z przyjęciem planu współpracy z władzami administracyjnymi



Prezydent IRU
Janusz Łacny
i Sekretarz
Generalny IRU
Martin Marmy
podczas sesji

w związku z opracowywaniem Europejskiej Polityki Transportowej do 2050 r.

Posiedzenie Rady Przewozów Towarowych poświęcone było między innymi następującym problemom:

- wpływ światowego kryzysu ekonomicznego na transport drogowy,
- przegląd najważniejszych zagadnień w zakresie regulacji prawnych prowadzonych aktualnie przez Unię Europejską (eksternalizacja kosztów, regulacje socjalne, dostęp do zawodu i rynku – pakiet drogowy),
- certyfikat kompetencji zawodowej kierowcy transportu towarowego,
- implementacja załącznika nr 8 do Konwencji o harmonizacji kontroli granicznej, obserwacja czasu przekraczania granic, System TIR,
- kwestia parkingów dla pojazdów przewożących towary,
- rezolucja IRU w sprawie działań przeciwko oszustwom na rynku transportu drogowego,
- założenie elektronicznego listu przewozowego CMR.

W związku z sytuacją, jaką wywiera wpływ światowego kryzysu ekonomicznego na transport drogowy, delegacja ZMPD zaproponowała działania ze strony IRU, które chociażby w niewielkim stopniu mogłyby wpływać na sytuację przewoźników drogowych. Sytuacja kryzysowa ujawniła się w ostatnim kwartale ubiegłego roku oraz na początku roku bieżącego, wobec czego propozycja

ZMPD zmierzała do tego, aby za pobrane i niewykorzystane na skutek pogorszenia koniunktury karnety TIR w IV kwartale 2008 r. oraz w miesiącu styczniu 2009 r. zwrócić przewoźnikom należność w całości. Druga propozycja delegacji ZMPD zmierzała w kierunku obniżenia ceny karnetów na najbliższy okres.

Niestety, obie te propozycje nie spotkały się z poparciem, natomiast stanowiły podstawę do zgłoszenia ich na Zgromadzeniu Ogólnym, które odbyło się w dniu 3 kwietnia 2009 r. i omawiało następujące zagadnienia:

- zamierzenia IRU na rok 2009,
- sprawy finansowe IRU za rok 2008,
- rezolucja IRU w sprawie bezpiecznych parkingów dla pojazdów komercyjnych,
- rezolucja IRU w sprawie wpływu kryzysu ekonomicznego na transport drogowy.

Największą dyskusję wywołał raport oceniający finanse IRU oraz decyzja Prezydium IRU realizująca wnioski zawarte w tym raporcie, sformułowane przez firmę wykonującą audyt, w sprawie podniesienia ceny karnetów IRU. Praktycznie wszystkie głosy przedstawicieli organizacji zrzeszających przewoźników drogowych prezentowały to samo negatywne wobec decyzji Prezydium IRU stanowisko, że w aktualnej sytuacji nie powinno nastąpić żadne podwyższenie cen karnetów.

Swoje stanowisko zaprezentowała również delegacja ZMPD, podtrzymując tezy zgłoszone poprzedniego dnia na Radzie Przewozów Towarowych, zmierzające do zwrotu w całości należności za niewykorzystane karnety z okresu IV kwartału 2008 r. i z miesiąca stycznia 2009 r. oraz niepodwyższania, a wręcz obniżenia ceny karnetów na najbliższą przyszłość, mając na uwadze niekorzystną sytuację ekonomiczną przewoźników wywołaną światowym kryzysem gospodarczym oraz konkurencyjność systemu TIR wobec innych systemów tranzytu celnego towarów.

Mimo powszechnej dezaprobaty dla wcześniej podjętej decyzji, Prezydium IRU tę decyzję podtrzymało. Spowoduje to kolejną podwyżkę kosztów przewoźników korzystających z systemu TIR, co z całą pewnością wpłynie niekorzystnie na ich sytuację ekonomiczną.

Obrady Zgromadzenia Ogólnego zakończyło podjęcie rezolucji skierowanej do władz administracyjnych, której głównym przesłaniem jest likwidacja neoprotekcyjnych barier w wykonywaniu transportu drogowego, redukcja podatków, wstrzymanie kreowania nowych podatków i opłat, nakłonienie instytucji finansowych do dostarczania niezbędnych linii kredytowych dla operatorów transportu, niezbędnych dla finansowania inwestycji i bieżącej działalności.



Brak zezwoleń = blokada transportu

Czat z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD



Czy jest już pewna informacja o przekazaniu reszty zezwoleń rosyjskich stronie polskiej?

Tak. Uzgodniono ostateczny termin przekazania zezwoleń na dzień 20 marca w Moskwie. Zezwolenia będą przywiezione do Polski do BOTM-u. Aby przyspieszyć transport, będą przywiezione polską ciężarówką.

Dlaczego ZMPD nie odda karne- tów TIR stowarzyszeniom? Dla- czego zachowuje się jak monopo- lista i nie ułatwia przewoźnikom ze stowarzyszeń wykonywania przewozów do Rosji?

ZMPD to też stowarzyszenie, funkcyj-
cjonuje wg takich samych zasad jak
regionalne. Decyzje o zakresie dzia-
łań podejmują członkowie ZMPD.
Różnica jest w tym, że ZMPD po-

wstało 50 lat temu i zdobyło pozycję
dobrego rzecznika interesów swoich
członków w kraju i za granicą. Jako
członek IRU – Międzynarodowej
Unii Transportu Drogowego – je-
steśmy upoważnieni do wydawania
karnetów TIR i bycia gwarantem
w tej procedurze. Taki status nadają
władze celne w każdym kraju. Aby
go uzyskać, trzeba spełnić szereg wa-
runków, które w Polsce spełnia tylko
ZMPD. Dostęp do rosyjskiego rynku
limitują zezwolenia, a nie karnety.
Każdy przewoźnik zainteresowany
korzystaniem z karnetów uzyskuje
dostęp za naszym pośrednictwem, po
spełnieniu wymaganych warunków
i nie musi po karnety przyjeżdżać do
W-wy, bo robi to za niego kurier.

Co nam to da, że będziemy mieć

zezwolenia, jak nie ma eksportów do Rosji z Polski i z Zachodu?

Możemy mieć wpływ na ilość ze-
zwoleń, co udowodniliśmy w nego-
cjacjach z Rosjanami, ale nie mamy
wpływu na rynek, czyli podaż towa-
ru, która ostatnio się zwiększyła.
Na razie wygraliśmy zezwolenia,
czyli limit dostępu do rynku. Na-
stępnym krokiem może być dysku-
sja, jak chronić ten rynek.

Dlaczego związek nie wydaje ra- zem z karnetami zezwoleń? Mo- glibyśmy brać komplety: zezwo- lenie z karnetem razem. Wtedy by nie było handlu, bo jak ktoś sprzeda zezwolenie, to co robi z karnetem?

Zezwolenia możemy wydawać po
uzyskaniu upoważnienia od ministra

infrastruktury, a wymaga to zmiany rozporządzenia. Coraz częściej docierają do nas głosy, że ZMPD powinno zajmować się dystrybucją zezwoleń dla swoich członków. W związku z tym rozważamy możliwość wystąpienia do ministra w tej sprawie. Wówczas nasi członkowie przez kuriera uzyskają wraz z karnetami TIR potrzebne zezwolenia.

Czy będziemy musieli w dalszym ciągu płacić OC, skoro samochody nasze i tak stoją, bo są wyrejestrowane czasowo, mimo że będą zezwolenia rosyjskie i tak brak zatrudnienia na te samochody?

W tej sprawie wystąpiliśmy przed 2 tygodniami do ministra infrastruktury, prosząc o podjęcie natychmiastowych działań, jako działań antykrizysowych. Pismo na stronie ZMPD.

Czy w rozmowach międzyrządowych poruszana była kwestia wwożonego paliwa (pełne baki) z Rosji?

Tak, była poruszana.

Panie Prezesie, a co z opłatami wprowadzonymi przez Rosjan za przejazd po drogach dla obcokrajowców. De facto jest to opłata za pobyt dobowy na terytorium Rosji.

Sprawa była omawiana również na spotkaniu z Rosjanami. Ponieważ za korzystanie z infrastruktury rosyjscy przewoźnicy płacą w formie rocznego ryczału, strona rosyjska zobowiązała się przesłać nam odpowiednie dokumenty obrazujące to zagadnienie, a sprawa ta będzie omawiana na na-

stępnej komisji mieszanej.

Brak zezwoleń Rosja K-3 przez 2 miesiące pozwoliło rosyjskim firmom zająć nasze miejsce na zachodzie Europy.

Dlatego też bardzo twardo podczas negocjacji z Rosjanami stawialiśmy sprawę jednorazowej wymiany zezwoleń zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami. Inaczej nigdy nie moglibyśmy zaplanować ilości jazd w tym roku do Rosji oraz zgodzilibyśmy się na ryzyko ponownego okresowego wyeliminowania nas z tego rynku.

Kiedy my będziemy strajkować i walczyć o pomoc w postaci ograniczenia podatku drogowego i OC w kryzysie, bo inaczej nie wiadomo, czy coś w ogóle uzyskamy?

Forma protestów w postaci strajków jest bardzo ostrą i poważną formą protestu, nigdy ZMPD samodzielnie takich decyzji nie podejmowało. Jeszcze w marcu ZMPD będzie miało spotkania z prezesami stowarzyszeń regionalnych, podczas których omawiane będą najważniejsze problemy środowiska i określone będzie wspólne stanowisko przewoźników w kluczowych kwestiach, również kwestii poruszanych w pytaniu.

Czy ZMPD planuje wdrożenie ochrony prawnej dla swoich członków?

ZMPD współpracuje z licznymi kancelariami prawnymi w kraju i za granicą, każdy członek ZMPD ma dostęp do tych kancelarii. Jest to forma ochrony prawnej ZMPD na rzecz

swoich członków, zamierzamy te działania kontynuować i doskonalić. **Panie Prezesie! Widzę już od lat, jak pan chodzi za naszymi sprawami. Ale słyszę, że trzeba już Pana wymienić. I są to głosy z pańskiego najbliższego otoczenia. Boże chroń nas przed tymi ludźmi, bo są to karierowicze, co tylko potrafią burdy nakręcać.**

ZMPD jest stowarzyszeniem, w którym obowiązują demokratyczne zasady wyboru władz. Jeżeli delegaci uprawnieni do uczestniczenia w tych wyborach postanowią wybrać kogoś innego, to oczywiście każdy musi szanować taki wybór. Jeśli kiedykolwiek delegaci zdecydują o zmianie prezesa, uszanuję taką decyzję. Mam tylko nadzieję, że mój ewentualny następcą będzie równie energiczny i skuteczny jak ja. Chciałbym też namawiać wszystkich, żeby do czasu zgromadzenia wyborczego zająć się wspólnym rozwiązywaniem problemów, a nie rozgrywkami wewnętrznymi.

Co będzie z podatkiem od środków transportu, czy w przyszłych latach będzie nadal obowiązywał?

Podatek będzie obowiązywał, bo wynika to z przepisów unijnych.

Dlaczego odpuściliśmy po pierwszym strajku, który był zorganizowany przez przewoźników pod Kancelarią Premiera. On nas zignorował, nie odpowiedział na żaden nasz postulat, a my odpuściliśmy. Pokazaliśmy wtedy, że jesteśmy bezsilni, nic nie warci.

Tu również decyzja podejmowana była w porozumieniu z innymi stowarzyszeniami, a protest przed Kancelarią Premiera miał zwrócić uwagę na bezczynność urzędników.

Dlaczego daliśmy się tak omotać, że podatek od środków transportu płacimy 2 razy od tego samego pojazdu? To tak wygląda, jakby podzielić autobus na 2 części i jeden podatek był za kabinę



kierowcy, a drugi za część, gdzie siedzą pasażerowie.

Według przepisów unijnych za każdy pojazd pobierany jest podatek od środków transportu. Nie zgadzamy się z wysokością tego podatku i sposobem jego naliczania. Ta kwestia znajduje się w pakiecie antykryzysowych postulatów skierowanych do rządu.

Jak długo ZMPD będzie przyjmowało nowych członków do zrzeszenia, przecież to wciąż rosnąca konkurencja.

ZMPD nie ma prawa ograniczenia liczby członków, jeżeli spełniają statutowe warunki. Natomiast dostęp do rynku regulowany jest poprzez uzyskanie licencji, a za to odpowiada administracja rządowa.

Dlaczego karneatów i zezwoleń nie można odbierać w jednym budynku tylko trzeba jeździć przez pół miasta i na dodatek nie ma gdzie zaparkować?

Wcześniej mówiliśmy o wydawaniu zezwoleń w ZMPD razem z karneatami, a to z pewnością ułatwiłoby życie naszym członkom.

Panie Prezesie dlaczego na brak zezwoleń Rosja K-3 zareagowano tak późno?

ZMPD już w grudniu zareagowało. Proponowaliśmy administracji pomoc w wyjaśnieniu tej sprawy, jednak ostateczne działanie należy do administracji rządowej. Do pierwszego kontaktu rządu polskiego z rosyjskim (nieudanego) doszło 5 marca 2009.

Panie Buczek, szybko poszła wiadomość o Pana sukcesie negocjacyjnym z zezwoleniami rosyjskimi. Ale mówią, że Pan patrzy tylko na Wschód. Co pan robi dla reszty przewoźników?

Sprawa załatwienia zezwoleń do Rosji jest działaniem na rzecz przewoźników związanych z zachodnimi kierunkami. Docierały do nas liczne informacje, że przewoźnicy ze

Wschodu, nie mając zatrudnienia na swoich kierunkach, konkurowali z przewoźnikami z zachodniej Polski. Zezwolenia to nie wszystko. Podajemy dziesiątki działań w interesie przewoźników z całej Polski. Podam trzy ostatnie przykłady: negocjacje pakietu antykryzysowego (w tym kwestia podatków i ubezpieczeń), ocena pracy ITD (wniosek o obniżenie wysokości kar), wniosek o odłożenie obowiązku szkolenia kierowców o 2 lata.

Panie Prezesie, jakie są szanse, aby ZMPD przejęło kontrolę nad zezwoleniami?

Szanse są spore, potrzebna jest ważna dyskusja i zrozumienie ze strony ministerstwa.

Kto najbardziej wpłynął na decyzję dotyczącą przekazania reszty zezwoleń?

Oczywiście sukces ma wielu ojców, ale jest to wynikiem zespołowego działania całego naszego środowiska wspartego przez administrację rządową.

Mam prośbę by obsługa ZMPD była trochę przychylniejsza dla petenta. Często zapominają, że dzięki nam one mają pracę, o którą dzisiaj jest trudno.

Zapraszamy z konkretnymi przykładami złej lub nieuprzejmej obsługi przez pracowników ZMPD do dyrektora generalnego. Muszę jednak zaznaczyć, że ogólna opinia o jakości obsługi jest zupełnie odmienna.

Kiedy się zrzeszymy i zaczniemy działać jednogłośnie? Bo do polityków i samorządowców nie dociera, że jest kryzys. Właśnie teraz, kiedy nie ma pracy i samochody stoją na bazach, to ich bolą oczy, że mamy tyle majątku i powinniśmy płacić jeszcze większe podatki.

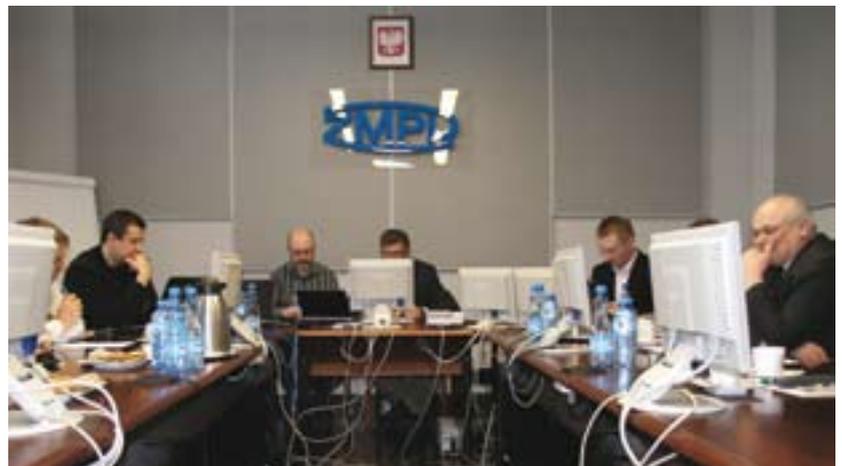
To jest moja największa troska. Nie ustane z inicjatywami zmierzającymi do zintegrowania środowiska. Kolejne spotkanie w tej sprawie planuję jeszcze w marcu.

W ciągu 2-3 miesięcy miał być rozwiązany problem wwozu paliwa do Polski, na razie cisza. Są jakieś postępy w tym kierunku?

Odbyliśmy szereg rozmów z największymi autorytetami w państwie. Mamy deklaracje, że podczas najbliższych prac nad ustawą o akcyzie problem zostanie ostatecznie rozwiązany.

Witam serdecznie! Jakie argumenty były po stronie rosyjskich władz, dlaczego tak długo musieliśmy czekać na rozwiązanie problemu. Ponieśliśmy ogromne straty.

Nie rozumiemy ich argumentów. Powoływali się na sytuację kryzysową i spadek przewozów. Zablockowali możliwość wydania pełnej puli zezwoleń do momentu spotkania ministrów transportu. Spotkanie to odbyło się dopiero 5 marca. Na termin nie mieliśmy wpływu.



Nowe normy nakręcają koniunkturę Euro 6

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Kolejna norma czystości spalin Euro 6 wejdzie w życie już w 2012 roku. Jej wprowadzenia nie opóźnił kryzys, bo właśnie ma ona pomóc producentom ciężarówek w przezwyciężeniu recesji.

1 grudnia 2012 roku wejdzie w życie norma czystości spalin Euro 6. Początkowo będzie obowiązywała tylko nowe modele, a od 1 grudnia 2013 roku wszystkie nowosprzedawane w UE ciężarówki. Norma Euro 6 wymusi na producentach wprowadzenie nowych systemów wtryskowych, rozbudowanych filtrów i nowych silników, co spowoduje wzrost cen ciężarówek. Dla koncernów samochodowych jest jednak znacznie istotniejsze to, że wymusi na przewoźnikach zakupy nowego sprzętu. Zadbają o to administracje państwowe krajów UE, które podniosą ceny za korzystanie z dróg dla ciężarówek o starszych silnikach, spełniających mniej wymagające normy. W ten sposób eksploatacja starszych modeli stanie się nieopłacalna. Przykład dał rząd Niemiec. Od 1 stycznia tego roku drakońsko podniósł myto na swoich autostradach, chociaż branża transportowa przeżywa trudny okres. Dla samochodów z silnikami spełniającymi normę Euro 4 opłaty wzrosły o 40,8 procent, natomiast dla starszych, wyposażonych w diesle Euro 1 i 2 stawka podrożała o 85,8 procent.

Ekonomiści uważają, że skoro podniesienie kosztów dotyczy wszystkich, wzrośnie ogólny poziom cen usług przewozowych. Faworyzowane będą jedynie przedsiębiorstwa z nowymi samochodami, które płacą najmniej za przejazd. Administracja i przemysł liczą, że droższe myto skłoni przewoźników do wznowienia zakupów taboru. Firmy transportowe od połowy 2008 roku znacznie ograniczyły zakupy sprzętu. Spadek popytu utrzymuje się w tym roku. W pierwszym kwartale europejscy klienci kupili o 43,7 procent samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 ton mniej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

7 tys. euro więcej

Aby spełnić normę Euro 6, producenci silników potrzebują nowej aparatury wtryskowej i lepszych filtrów. – Wzrośnie rola katalizatorów, które będą wyposażone w elektryczne ogrzewanie, aby utrzymać wysoką temperaturę – przewiduje przedstawiciel producenta filtrów Emitec Rolf Brueck. Dodaje, że znacznie łatwiej będzie spełnić nową normę producentom mającym nowoczesne silniki, jak np. MAN lub Scania. – Pozostali będą musieli stosować np. większe filtry, co może odbić się na zużyciu paliwa – uważa. Nowe silniki będą lepiej wykorzystywać paliwo dzięki wyższemu ciśnieniu spa-



Silnik D26
Euro 5
firmy MAN

Najwięksi producenci samochodów ciężarowych (pow. 6 t dmc) w 2007 roku

Koncern	Wielkość produkcji w tys. szt.	Udział w światowym rynku w proc.
Daimler Trucks	350	15,0
Volvo Global Trucks	176	7,5
Tata Motors	166	7,1
Dongfeng	162	6,9
FAW	155	6,6
Paccar Group	130	5,6
Navistar	105	4,5
MAN	76	3,2
Iveco	71	3,0
Toyota/Hino	62	2,7
Scania	61	2,6
Isuzu	60	2,6

Źródło: Daimler Trucks

lania. – Nowe generacje diesli wytrzymają do 260 bar – uważa Hickl. Mercedes planuje wprowadzenie w Europie w 2012/13 roku nowej generacji 6-cylindrowych, rzędowych silników, nazwanej Heavy Duty Engine Platform. Ich produkcja

już ruszyła w USA (stosowane są w samochodach Freightliner i Western Star), a wkrótce pojawią się w Japonii (będą montowane w Mitsubishi Fuso). Zajmujący się badaniami silników w Daimler Trucks Manfred Schuckert uważa, że cięż-

żarówki z silnikami Euro 6 mogą zdrożeć nawet o 7 tys. euro. Pocięsza, że będą miały mniejsze zużycie paliwa – Mamy kilka pomysłów, jak to osiągnąć – mówi tajemniczo. Środowisko przewoźników obawia się jednak, że są to puste zapewnienia. Operatorzy mający modele z silnikami od Euro 3 po Euro 5 zazwyczaj wskazują na silniki Euro 3 jako najoszczędniejsze. Jednak apele Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), która wystąpiła do Komisji Europejskiej o przygotowanie finansowych zachęt dla przewoźników, aby mogli kupić ekologiczne, ale drogie samochody, nie przyniosły rezultatu. Na nic zdały się apele, aby opóźnić wprowadzenie normy Euro 6.

Wyższe ciśnienia i lepsze filtry

Koncerny zapłacą wysokie rachunki za badania, bo technologie zastosowane w silnikach Euro 6 będą najbardziej skomplikowane ze wszystkich dotychczas używanych. Odpowiedzialny w MAN za przygo-



Freightliner Classic Flat

Normy czystości spalin Euro (g/kWh)

	NO _x	Sadza
Euro 1	8,0	0,36
Euro 2	7,0	0,15
Euro 3	5,0	0,10
Euro 4	3,5	0,03
Euro 5	2,0	0,03
Euro 6	0,5	0,01

Źródło: Delphi

towanie nowych silników Gerhard Emmerling uważa, że niezbędne jest zastosowanie zarówno recykulacji spalin (EGR), jak i wtrysku mocznika do rury wydechowej (SCR) oraz filtra sadzy (DPF). Wyjaśnia, że SCR umożliwi zmniejszenie zużycia paliwa, a DPF oczyszczenie spalin z sadzy. – Politycy chcą mieć tak czyste spaliny, że gdy pod rurę wydechową pracującego silnika podetknę kosztulę, pozostanie biała – mówi Emmerling. Bosch i Delphi przygotowały już nową generację pomp i wtryskiwaczy. Zajmujący się rozwojem aparatury wtryskowej

w Boschu Mathias Hickl pokazuje nowe wtryskiwacze, które mogą podawać do cylindrów paliwo pod ciśnieniem 2500 bar. – Podnieśliśmy nie tylko ciśnienie, ale możemy sterować nawet charakterystyką wtrysku, aby ułatwić kompletne spalanie paliwa – mówi Hickl. Przedstawiciel Delphi Thomas Coleman dodaje, że mają już przygotowane pompy i wtryskiwacze dla silników Euro 6 ze wszystkimi systemami wtryskowymi: common-rail, pompowtryskiwaczami i PLD.

To właśnie te zaawansowane badania są przepustką dla euro-

Największe spadki sprzedaży samochodów ciężarowych o dmc powyżej 16 t w Europie w pierwszym kwartale 2009 r. (%)

Hiszpania – 75,7

Polska – 69,4

Wlk. Brytania – 45,4

Włochy – 38,2

Holandia – 31,9

Francja – 29,5

Niemcy – 29,3

Belgia – 21

Źródło: ACEA

pejskich producentów ciężarówek do lepszego jutra. Obawiają się oni chińskiej oraz indyjskiej konkurencji. Chińczycy już mają silniki Euro 4 i to zarówno z technologią SCR, jak i EGR. Normę China 4, która odpowiada Euro 4, wprowadzą w życie w październiku 2010 roku i już rozpoczęli intensywną akcję promocyjną. Przy swojej dużej skali produkcji są w stanie wytwarzać tabor bardzo tanio. Norma Euro 6 odetnie ich jednak od europejskiego rynku.


 Western Star
4800FXB

Nowe „Radio Kierowców”

autor: Klaudiusz Madeja



Aleksander
Żyzny,
członek
zespołu Radia
Kierowców



W tym roku mija 35 lat od momentu, gdy pierwszy raz pojawiła się nazwa „Radio Kierowców”. Przez ten czas na antenie Programu 1 Polskiego Radia ukazywało się wiele audycji o charakterze motoryzacyjnym, stanowiących istotny element misyjny nadawcy publicznego. Obecnie „Radio Kierowców” funkcjonuje w oparciu o tworzony w ramach Informacyjnej Agencji Radiowej newsroom.

Będzie on wyposażony m.in. w system umożliwiający podawanie na bieżąco informacji o sytuacji na drodze (korkach, wypadkach i innych utrudnieniach). Dzięki nowemu oprogramowaniu „Radio Kierowców” może oferować kierowcom nie tylko tradycyjną informację słowną, nadawaną na 2 minuty przed pełną godziną (wyjątek – 11.58 z powodu komunikatów). Są to również kana-

ły pozaantenowe, takie jak internet (już uruchomiony), oraz w przyszłości: telefony komórkowe, system autonawigacji oraz kanał RDS TMC.

Akcja skierowana jest do kierowców w celu motywowania ich do udzielania sobie nawzajem pomocy: – Projekt „Kierowca Zaufania” to w rzeczywistości kampania społeczna doskonale wpisująca się w misję Polskiego Radia. Chcemy promować postawę człowieka myślącego również o innych użytkownikach drogi. Doświadczenia z podobnych

projektów w krajach zachodnich pokazują, że takie podejście ze strony kierowców znakomicie poprawia bezpieczeństwo na drogach – mówi Wojciech Konieczny, zastępca dyrektora w Dyrekcji Programowej Polskiego Radia, nadzorujący projekt z ramienia Zarządu PR.

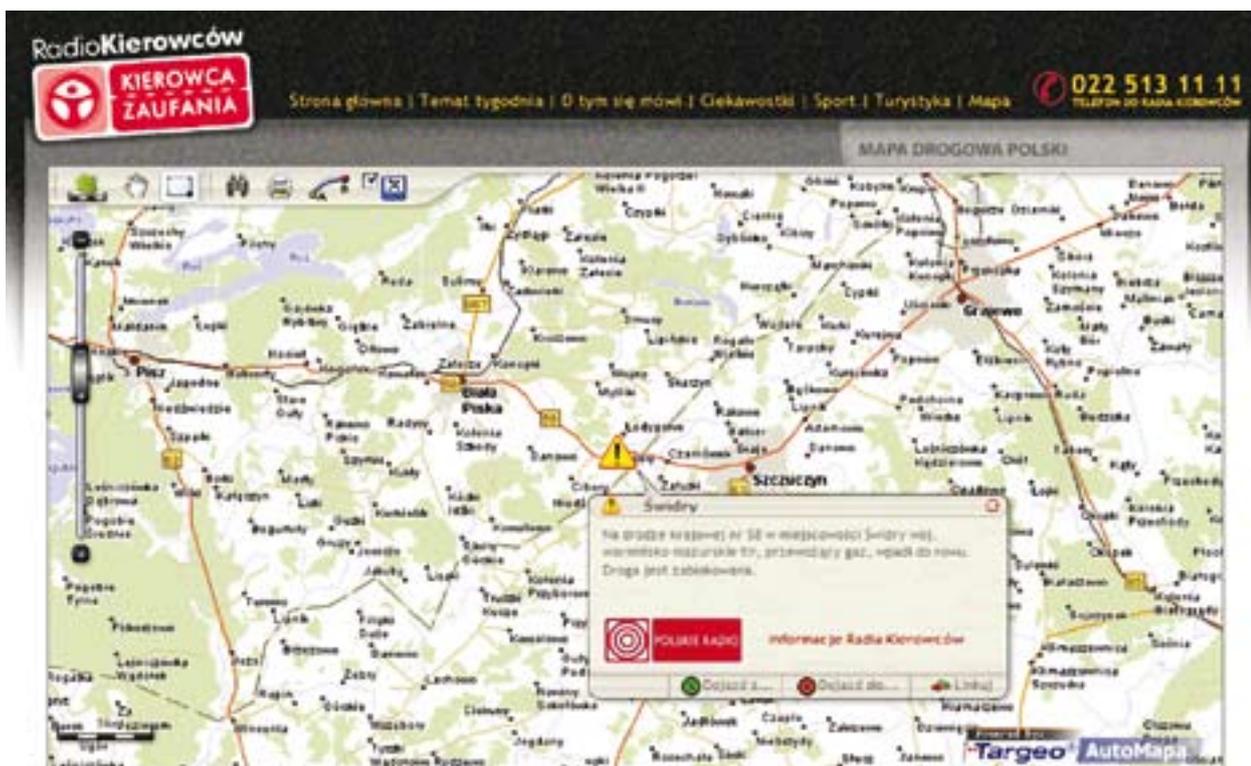
Początkowo głównym odbiorcą serwisów z newsroomu „Radia Kierowców” Polskiego Radia będzie Program 1, którego nadajniki na falach UKF mają zasięg obejmujący ponad 90% powierzchni kraju. Pozwala to na wyraźne zwiększenie skuteczności, zarówno w kwestii pozyskiwania informacji od kierowców, jak i odpowiednio wczesnego informowania o przeszkodach na drodze. Daje to możliwość szybkiej reakcji kierującym w postaci wybrania innej trasy lub np. czasowej rezygnacji z podróży na danym odcinku. Dotychczasowe doświadczenia w zakresie kontaktu ze słuchaczami wskazują na to, że jest to bardzo liczna i aktywna grupa słuchaczy „Radiowej Jedyńki”. W przyszłości Zarząd PR planuje również rozsze-

zenie projektu na Polskie Radio Euro i „Trójkę”. W tej drugiej stacji słuchacze mają obecnie możliwość korzystania z weekendowego serwisu „Auto Nawigator”. W Programie 1 komunikaty ukazują się co godzinę, od 5.58 do 22.58 (ze wspomnianą wyżej pauzą w południe). Docelowo mają być nadawane przez całą dobę, a w razie potrzeby, nawet częściej.

Redaktorzy newsroomu „Radia Kierowców” czekają na sygnały od słuchaczy pod numerem telefonu 22 / 513 11 11. W przypadku dużej ilości zgłoszeń dzwoniący mają możliwość pozostawienia wiadomości na automatycznej sekretarce. Na antenie „Radiowej Jedyńki” kierowcy słuchali komunikatów zachęcających do zaprogramowania sobie tego numeru w swoim telefonie komórkowym pod klawiszem z piątką. Ma to ułatwić szybkie i skutecznie powiadomianie o zauważonych utrudnieniach. Ponadto z IAR współpracuje 17 rozgłośni regionalnych PR, co daje w przyszłości możliwość rozbudowania serwisów.

Partnerami akcji są Policja, Straż Pożarna, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Polski Związek Motorowy, Europejska Fundacja Honorowego Dawcy Krwi, a także Automobilkluby i inni.

Oprócz informacji słownej na antenie Programu 1, kierowcy mogą korzystać z serwisu na witrynie radiokierowcow.pl. Znajduje się tam m.in. interaktywna mapa tworzona we współpracy z serwisem mapowym Targeo.pl – partnerem „Kierowców zaufania”. Gwarantuje on dokładne mapy, szybką edycję komunikatów oraz ich natychmiastową publikację. Klikając na ikonki symbolizujące utrudnienia, uzyskuje się krótką informację o rodzaju zdarzenia. Polskie Radio jest gotowe w przyszłości udostępniać serwis innym stacjom komercyjnym. W celu uzyskiwania jak największej liczby wiadomości od kierowców zaplanowano akcję propagowania numeru 22 / 513 11 11 wśród użytkowników CB, aby nie ograniczali się do podawania informacji tylko na kanale 19, ale także dzwoniли do radia.



Zasada działania

– różnicowanie wpływów

Rozmowa z Andrzejem Olechnickim, prezesem TS Transport Service
 fot. Tymoteusz Lekler



Jakie były początki firmy TS Transport Service?

TS Transport Service rozpoczęła działalność w zeszłym wieku, a konkretnie w 1992 roku. Byliśmy wtedy typową firmą spedycyjną. Firmą sensu stricto transportową jesteśmy dopiero od 2002 roku. W ramach przetargu nieograniczonego kupiliśmy Transbud Gdynia i na tej podwalinie zaczęliśmy budować nasze przedsiębiorstwo. Pierwszą decyzją inwestycyjną był zakup, w ciągu jednego miesiąca, czterdziestu ciągników Scania. W chwili obecnej dysponujemy siedemdziesięcioma pojazdami. Nie przewidujemy wzrostu liczby taboru, ponieważ zbyt wielki udział transportu w firmie generuje straty. Nastawiamy się na nowoczesne formy działalności. Obecnie już 70% taboru spełnia wymagania normy Euro 5, a do końca czerwca

br. wymienimy pozostałe ciężarówki. Pod koniec ubiegłego roku zakupiliśmy 45 ciągników Daf w najwyższej klasie wyposażenia. Całkowitej wymiany dokonalibyśmy już wcześniej, ale ze względu na umowy leasingowe musimy poczekać do końca maja. Po prostu wtedy kończy się trzyletni okres leasingowania pojazdów. Wymiana taboru spowodowała znaczące obniżenie kosztów eksploatacji. W ramach budowania infrastruktury wokół transportu uruchomiliśmy własny warsztat – obecnie największy na Wybrzeżu; posiada czternaście nowoczesnych stanowisk naprawczych. Mamy wszystkie niezbędne autoryzacje do obsługi naszego sprzętu – ciągników i nacze. Na szkolenia załogi wydatkujemy znaczące kwoty, ale ma to wymierne efekty w osiąganych wynikach i profesjonalizacji świad-

czonych usług nie tylko warsztatowych. Kryzys, który dopadł nas wszystkich, spowodował zmniejszenie zamówień na naprawy. To co pozwala nam patrzeć w przyszłość z umiarkowanym optymizmem – to różnicowanie wpływów z działalności przedsiębiorstwa, znakomita załoga no i kierowcy, którzy swoją postawą w dobie kryzysu pokazują przywiązanie do firmy stosując się do stawianych wymogów

Jaka jest struktura TS Transport Service?

Przychody z samego transportu kształtują się na poziomie 40% ogólnych wpływów firmy. Naszym głównym źródłem dochodu jest oczywiście transport, ale również warsztat, stacja diagnostyczna, stacja paliw świadcząca sprzedaż na zewnątrz i wulkanizacja. I tu pragnę się pochwalić tym, że jako jedyni napełniamy ogumienie ciężarówek azotem, co wydłuża żywotność opon nawet o 20%. W skład naszej infrastruktury wchodzi także budynki (kilka tysięcy m²). Zatem wpływy z najmu też są znaczące. Pomieszczenia, które wynajmujemy mają wysoki standard, posiadamy także własne sale wykładowe. Jesteśmy w stanie zapewnić sobie funkcjonowanie bez korzystania z usług firm zewnętrznych.

Rozwój naszego przedsiębiorstwa będzie postępował w kierunku rozszerzania działalności i dywersyfikacji źródeł wpływów. Transport na dzień dzisiejszy jest deficytowy i nie wierzę, że nawet najlepiej prowa-

dzona firma przynosi zyski wyłącznie z działalności operacyjnej.

Dzięki wysokiej jakości swoich usług dotarł Pan do rynku pierwotnego zleceń przewozowych. Czy to, co się dzieje na styku spedycji i przewoźników wynika wyłącznie z kryzysu?

Mogę się tu posłużyć przykładem, który nie naruszy tajemnic handlowych i jest powszechnie znany. Bardzo głośną sprawą w 2008 roku było bankructwo wielkiej międzynarodowej firmy Rico. Okazało się, że upadła, ponieważ stosowała ceny dumpingowe. Rico obsługiwało producentów części samochodowych. Po jego upadku nasi koledzy chcieli przejąć te zamówienia i zaproponowali ceny jeszcze niższe niż bankrut. Jest oczywiste, że spedycytorzy i firmy zajmujące się organizacją transportu nie żyją pod kloszem. Tendencja, jaka dominuje teraz przy określaniu kryteriów przetargów czy stawek na pojedyncze usługi idzie w kierunku maksymalnego obniżania cen, nie licząc się z kosztami przewoźników i jakością usług. Przywołany przeze mnie przykład ilustruje przykry fakt, że znakomitą część winy za istniejącą sytuację ponoszą ci przewoźnicy, którzy oferują za swoje usługi ceny poniżej granicy opłacalności. Niestety takie zachowania powodują, że firmy te chylą się ku upadkowi, a kondycja firm dobrze zarządzanych jest coraz gorsza, ponieważ rynek ulega degradacji. W tej chwili powszechnie obowiązują stawki 60-70 eurocentów za km, a to przecież nie zapewnia rentowności. I tu nie możemy mieć pretensji do klienta, to niestety my sami zachowujemy się tak, jakbyśmy nie mieli do siebie szacunku. Organizacje te które powstały jak grzyby po deszczu głoszące pompatyczne hasła graniczące z populizmem walki o dobro szeroko pojętej branży transportowej

nie potrafią wypracować wspólnej polityki transportowej.

Na czym polega polityka zarządzania środowiskiem w Pana firmie?

Generalnie opieramy się na przyszłorocznych prognozach. Główna zasada mojej firmy jest taka: zyski dzielić przez dwa, a koszty mnożyć przez dwa. To daje nam wentyl bezpieczeństwa i w ten sposób staramy się unikać ryzyka przeinwestowania. Firma dokonuje wielu zakupów i inwestycji – staramy się to robić, wypracowując środki własne i wykorzystując posiadany potencjał. Wyspecjalizowane firmy zewnętrzne zatrudniamy tylko do prac tego wymagających. Stosujemy również codzienny monitoring pracy pracowników. Unikamy dzięki temu przerostów zatrudnienia. Wszyscy pracownicy podlegają określonym normom, a jeżeli pracują efektywniej – to fakt taki znajduje odzwierciedlenie w wynagrodzeniu. I nie jest to kwestia uznaniowa, ale określona regulaminami, które wszyscy zatrudnieni znają. W tym aspekcie dobre efekty przynosi rozliczanie całych zespołów, a nie pracowników indywidualnie. Jeżeli chodzi o kwestię rozwoju, to wiedząc o znacznych podwyżkach opłat za infrastrukturę drogową zdecydowaliśmy się na wymianę taboru z Euro 3 na Euro 5. Przyniosło to wymierne efekty ekonomiczne. Jak stąd wynika, o unowocześnieniu taboru zdecydowały względy finansowe. Poza tym w związku z kryzysem spadły ceny na nowy tabor, co skutkowało obniżeniem rat leasingu o 10%.

Czy TS Transport Service odczuwa skutki kryzysu?

Tak, zdecydowanie. Średnie stawki spadły na rynku nawet o 20% – to jest bardzo dużo. Ma to związek z masowym stosowaniem dumpingu. Transport nie polega na tym, żeby samochód jeździł, ale na tym, żeby zarabiał. W mojej firmie

możliwość przetrwania daje zróżnicowanie źródeł przychodów.

Czy w związku z tą sytuacją będzie Pan realizował swoje plany inwestycyjne dotyczące rozbudowy powierzchni magazynowej?

Nie zamierzam z nich rezygnować. Wychodzę z założenia, że wszystkie plany powinny być dobrze przemyślane. Na przykład przy wymianie taboru już na pół roku wcześniej wiedzieliśmy, kto nas będzie finansował i kto kupi od nas stare ciągniki. Jeżeli chodzi o budowę powierzchni magazynowej 4000 plus 2100 biurowej to prace ziemne są mocno zaawansowane. Finalizujemy umowę z firmą, która będzie realizować specjalistyczną część inwestycji i na koniec tego roku będzie już można obejrzeć magazyn wysokiego składowania. Wiemy także, jak ten magazyn będzie użytkowalny. Tutaj nie ma przypadkowości. Do tej budowy przygotowywaliśmy się przez ostatnie cztery lata. Na obecny stan naszej firmy pracowaliśmy sześć lat – jeśli chodzi o infrastrukturę, usprzętowanie i organizację. Jako jedna z pierwszych firm transportowo-spedycyjnych otrzymaliśmy certyfikat ISO 9001 oraz 14001.

Chcę w tym miejscu powiedzieć, że podstawą funkcjonowania mojego przedsiębiorstwa są przede wszystkim ludzie. Tu mamy „strzał w dziesiątkę”, bo właściwie nie ma takiego stanowiska, na którym mielibyśmy jednego złego pracownika. To trochę trwało zanim się dotarliśmy, ale wiemy, czego się po sobie spodziewać, a nasi pracownicy są w tej chwili na wagę złota. Namawiam więc swoich kolegów do najlepszej inwestycji jakim są ludzie. Wykształcenie własnych kadr daje stabilizację, a aby brać trzeba dać i u nas w ciągu ostatnich kilku lat studia ukończyło kilkanaście osób, oczywiście za środki firmy.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

ADR 2009

Komentarz do nowelizowanej umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)

autor: Krzysztof Grzegorzczak, ekspert ds. ADR

W dniu 1 stycznia 2009 r. weszła w życie kolejna seria zmian do przepisów technicznych Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Podobnie jak to miało miejsce przy poprzednich nowelizacjach, wprowadzono sześciomiesięczny okres przejściowy, podczas którego dozwolone jest dalsze stosowanie dotychczasowej wersji umowy¹ (ADR 2007).

Niniejsze opracowanie koncentruje się na tych zmianach do ADR, które dotyczą największej liczby adresatów przepisów, tj. nadawców, przewoźników i odbiorców towarów niebezpiecznych. W konsekwencji nie zawiera ono szczegółowego komentarza do zmian wprowadzanych w wąskich, specjalistycznych dziedzinach, np. w zakresie konstrukcji i badania opakowań i cystern (część 6 ADR).

UWAGA: Materiały źródłowe zostały zaczerpnięte z oficjalnych dokumentów Komitetu Transportu Wewnętrznej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ². Ich tłumaczenie na język polski, jakkolwiek przygotowane przez autora z należytą starannością, ma wyłącznie charakter informacyjny.

CZĘŚĆ 1

Przepisy ogólne

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- wyłączeń niektórych przewozów spod przepisów ADR,
- definicji pojazdów „MEMU”,
- towarów dużego ryzyka.

Wyłączenia niektórych przewozów spod przepisów ADR

W punkcie 1.1.3.6.2 uchyla się zwolnienia dla towarów klasy 1 podklasy 1.4 o numerach UN: 0104,

0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500. Towary te zostają zaliczone do grupy towarów dużego ryzyka zgodnie z nowymi przepisami rozdziału 1.10.5 (patrz zmiany do wykazu towarów dużego ryzyka opisane poniżej).

Definicja pojazdu MEMU

W rozdziale 1.2.1 dodano definicję ruchomej jednostki do wytwarzania materiałów wybuchowych.

„Ruchoma jednostka do wytwarzania materiałów wybuchowych” (MEMU) oznacza jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką, służące do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ładowania ich do otworów strzałowych. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do produkcji, pomp oraz związanego

Klasa	Podklasa	Materiał lub przedmiot	Ilość		
			Cysterna (l) ^c	Luzem (kg) ^d	Sztuki przesyłki (kg)
1	1.4	UN: 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 i 0500	a	a	0
3		materiały wybuchowe odczulone	0	a	0
5.1		nadchlorany, azotan amonowy, nawozy na bazie azotanu amonowego oraz azotan amonowy w emulsji, zawiesinie lub żelu	3000	3000	b

^c Wartość podana w tej kolumnie ma zastosowanie wyłącznie w przypadkach, gdy przewóz w cysternach jest dozwolony, zgodnie z kodami zawartymi w kolumnach (10) lub (12) Tabeli A w dziale 3.2. Wartość ta nie ma zastosowania do materiałów niedopuszczonych do przewozu w cysternach.

^d Wartość podana w tej kolumnie ma zastosowanie wyłącznie w przypadkach, gdy przewóz luzem jest dozwolony, zgodnie z kodami zawartymi w kolumnach (10) lub (17) Tabeli A w dziale 3.2. Wartość ta nie ma zastosowania do materiałów niedopuszczonych do przewozu luzem.

z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały i przedmioty wybuchowe w sztukach przesyłki.

UWAGA: Pomimo tego, że definicja MEMU zawiera określenia „wytwarzania materiałów wybuchowych (...) i ładowania ich do otworów strzałowych”, wymagania dla MEMU mają zastosowanie wyłącznie do przewozu i nie obejmują wytwarzania materiałów wybuchowych i ładowania ich do otworów strzałowych.

Wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka

Rozszerzono wykaz towarów niebezpiecznych dużego ryzyka zamieszczony w rozdziale 1.10.5. Dodano do niego niektóre towary podklasy 1.4 (przewożone w sztukach przesyłki), materiały wybuchowe odczulone z klasy 3 (przewożone w cysternach, np. UN 2059 nitroceluloza w roztworze, zapalna) oraz azotan amonowy z klasy 5.1, w emulsji, zawiesinie lub żelu (przewożony w cysternie).

Zmienioną część tabeli 1.10.5 wraz z nowymi przypisami podano na s. 34.

Inne zmiany

Zgodnie z dotychczasową praktyką wprowadzono przepis przejściowy zezwalający na stosowanie poprzedniej wersji ADR (2007) do końca czerwca 2009 r.

„1.6.1.1 O ile nie postanowiono inaczej, materiały i przedmioty ADR mogą być przewożone do dnia 30 czerwca 2007 r. zgodnie z przepisami ADR obowiązującymi do dnia 31 grudnia 2006 r.”

UWAGA: W dniu **31 grudnia 2006 r.** utracił moc przepis przejściowy **1.6.1.6** dotyczący zwolnienia z obowiązku szkolenia kursowego kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, przewożących towary niebezpieczne w

ilościach wymagających oznakowania jednostki transportowej. Oznacza to, że kierowcy tacy, począwszy od dnia 1 stycznia 2007 r., nie mogą wykonywać przewozów, o których mowa, bez posiadania zaświadczenia ADR o ukończeniu z wynikiem pozytywnym szkolenia kursowego. Natomiast w dniu **31 grudnia 2007 r.** utracił moc przepis przejściowy 1.6.5.6, zezwalający na odstępstwa w zakresie wyposażenia jednostek transportowych w gaśnice.

CZĘŚĆ 2

Klasyfikacja

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- klasyfikacji odpadów,
- klasyfikacji materiałów zagrażających środowisku.

Klasyfikacja odpadów

Nowe przepisy punktu 2.1.3.5.5 umożliwiają dokonywanie klasyfikacji odpadów na zasadach uproszczonych.

„2.1.3.5.5 Jeżeli materiałem przeznaczonym do przewozu jest odpad, którego skład nie jest dokładnie znany, to jego zaliczenie do numeru UN i grupy pakowania zgodnie z 2.1.3.5.2 może opierać się na informacjach o tym odpadzie posiadanych przez nadawcę, z uwzględnieniem wszystkich dostępnych danych technicznych oraz danych z zakresu bezpieczeństwa, wymaganych na podstawie obowiązujących przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony środowiska¹.

W przypadku wątpliwości, przyjmuje się najwyższy stopień zagrożenia.

Jednakże, jeżeli w oparciu o wiedzę na temat składu odpadu oraz właściwości fizycznych i chemicznych jego zidentyfikowanych składników, możliwe jest wykazanie, że właściwości tego odpadu nie odpowiadają właściwościom określonym dla I grupy pakowania, to może być on zaliczony do najwłaściwszej pozycji i.n.o. w II grupie pakowania.

Powyższa procedura nie może być stosowana w przypadku odpadów zawierających materiały określone pod 2.1.3.5.3, materiały klasy 4.3, materiały określone pod 2.1.3.7 lub materiały niedopuszczone do przewozu na podstawie przepisów 2.2.x.2.”

Jednocześnie wprowadzono do części 5 (przepis 5.4.1.1.3) obowiązek umieszczania odpowiedniego zapisu w dokumencie przewozowym.

„Jeżeli zastosowano przepisy dotyczące odpadów, podane pod 2.1.3.5.5, to prawidłowa nazwa przewozowa powinna być uzupełniona wyrazami:

„ODPAD ZGODNY Z 2.1.3.5.5” (np. „UN 3264, MATERIAŁ ŻRĄCY CIĘKŁY, KWAŚNY, NIEORGANICZNY, I.N.O., 8, II, ODPAD ZGODNY Z 2.1.3.5.5”).

Nie wymaga się podawania nazwy technicznej, określonej w przepisie szczególnym 274 w dziale 3.3.”

Klasyfikacja materiałów zagrażających środowisku

Wprowadzono szczegółowe przepisy dotyczące klasyfikacji tych materiałów (2.2.9.1.10), usuwając jednocześnie dotychczasowe wymagania z działu 2.3.

CZĘŚĆ 3

Wykaz towarów niebezpiecznych, przepisy szczególne oraz zwolnienia dotyczące ilości ograniczonych i wyłączonych

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- nowych pozycji w wykazie towarów niebezpiecznych,
- nowej kategorii wyłączeń dla towarów pakowanych w małych ilościach: „towary pakowane w ilościach wyłączonych”,
- oznakowania pojazdów przewożących towary na warunkach kodów LQ,
- kodów ograniczeń przewozu przez tunele.

Nowe pozycje w wykazie towarów niebezpiecznych

UN	Nazwa i opis
0505	SYGNAŁY, ALARMOWE, okrętowe
0506	SYGNAŁY, ALARMOWE, okrętowe
0507	SYGNAŁY, DYMNE
0508	1-HYDROKSYBENZOTRIAZOL, BEZWODNY, suchy lub zwilżony, zawierający mniej niż 20% masowych wody
1344	TRÓJNITROFENOL (KWAS PIKRYNOWY), ZWILŻONY nie mniej niż 30% masowymi wody
2031	KWAS AZOTOWY, inny niż czerwony dymiący, zawierający co najmniej 65%, ale nie więcej niż 70% kwasu azotowego
2031	KWAS AZOTOWY, inny niż czerwony dymiący, zawierający nie więcej niż 65% kwasu
2900	MATERIAŁ ZAKAŹNY, DZIAŁAJĄCY tylko NA LUDZI (tylko materiał zwierzęcy)
3091	AKUMULATORY LITOWE Z LITEM METALICZNYM, W URZĄDZENIACH lub AKUMULATORY LITOWE Z LITEM METALICZNYM, ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI (w tym akumulatory litowe ze stopami litu)
3132	MATERIAŁ REAGUJĄCY Z WODĄ STAŁY, ZAPALNY, I.N.O. (dodano trzy pozycje dla I, II i III grupy pakowania)
3135	MATERIAŁ REAGUJĄCY Z WODĄ, STAŁY, SAMONAGRZEWAJĄCY SIĘ, I.N.O. (dodano trzy pozycje dla I, II i III grupy pakowania)
3344	CZTEROAZOTAN PENTAERYTRYTU (TETRAAZOTAN PENTAERYTRYTU; PETN) W MIESZANINIE, ODCZULONEJ, STAŁEJ, I.N.O. zawierającej ponad 10%, ale nie więcej niż 20% masowych PETN
3474	1-HYDROKSYBENZOTRIAZOL, BEZWODNY, ZWILŻONY zawierający nie mniej niż 20% masowych wody
3475	ETANOL I PALIWO SILNIKOWE W MIESZANINIE lub ETANOL I BENZYNA W MIESZANINIE, zawierającej więcej niż 10% etanolu
3476	WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH W URZĄDZENIACH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI, zawierające materiały samoreaktywne
3477	WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH W URZĄDZENIACH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI, zawierające materiały żrące
3478	WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH W URZĄDZENIACH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI, zawierające gaz palny skroplony
3479	WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH W URZĄDZENIACH lub WKŁADY DO OGNIW PALIWOWYCH ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI, zawierające wodór w wodorkach metali
3480	AKUMULATORY LITOWO-JONOWE (w tym akumulatory litowo-jonowo-polimerowe)
3481	AKUMULATORY LITOWO-JONOWE W URZĄDZENIACH lub AKUMULATORY LITOWO-JONOWE ZAPAKOWANE Z URZĄDZENIAMI (w tym akumulatory litowo-jonowo-polimerowe)

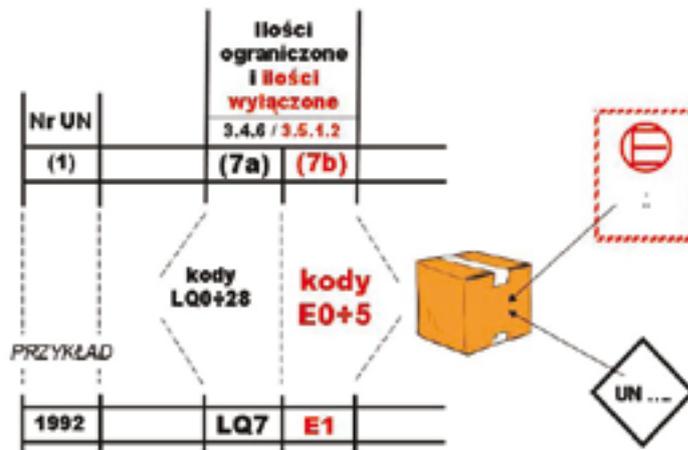
Towary pakowane w ilościach wyłączonych (EQ)

Towary niebezpieczne niektórych klas, inne niż przedmioty, pakowane w ilościach wyłączonych i spełniające wymagania nowego działu 3.5, nie podlegają innym wymaganiom ADR z wyjątkiem:

- wymagań w zakresie szkolenia (dział 1.3 ADR),
- procedur klasyfikacyjnych i kryteriów dla grup pakowania (część 2 ADR),
- ogólnych wymagań w zakresie pakowania (podrozdziały: 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4 i 4.1.1.6 ADR).

Towary, które mogą być przewożone w ilościach wyłączonych zgodnie z nowymi przepisami, wskazane są w kolumnie (7b) wykazu numerycznego (w Tabeli A w dziale 3.2) za pomocą kodów alfanumerycznych od E1 do E5 (zawarta w kodach litera „E” pochodzi od wyrazu „Excepted”). Kod E0 oznacza zakaz przewozu na warunkach ustalonych dla ilości wyłączonych.

W odniesieniu do gazów, wskazana ilość na opakowanie wewnętrzne oznacza pojemność wodną naczynia wewnętrznego, a wskazana ilość na opakowanie zewnętrzne oznacza łączną pojemność wodną wszystkich naczyń wewnętrznych zawartych w jednym opakowaniu



Rys. 3-1. Wykaz towarów niebezpiecznych w umowie ADR (Tabela A w dziale 3.2) zawierać będzie kody ilości wyłączonych w nowej kolumnie (7b) obok dotychczasowych kodów ilości ograniczonych - LQ

zewnętrznym.

Jeżeli towary niebezpieczne w ilościach wyłączonych są pakowane razem, a ich kody są różne, to do określenia ilości całkowitej na opakowanie zewnętrzne powinien być stosowany ten z występujących kodów, który odpowiada największym ograniczeniom.

Opakowania

Opakowania używane do przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach wyłączonych powinny spełniać następujące wymagania:

- należy używać opakowań wewnętrznych, z których każde powinno być wykonane z tworzywa sztucznego (o minimalnej grubości ścianki 0,2 mm, jeżeli przeznaczone jest do cieczy), szkła, porcelany, kamionki, fajansu lub metalu oraz posiadać zamknięcie skutecznie

unieruchomione drutem, taśmą lub w inny równoważny sposób; opakowanie z szyjką gwintowaną powinno posiadać szczelne zamknięcie gwintowane. Zamknięcie powinno być odporne na działanie zawartości;

- każde opakowanie wewnętrzne powinno być umieszczone bezpiecznie w opakowaniu pośrednim z materiału wyściełającego, w taki sposób, aby w normalnych warunkach przewozu nie nastąpiło stłuczenie, przebicie lub wydostanie się zawartości opakowania wewnętrznego. Jeżeli nastąpi stłuczenie lub wydostanie się zawartości opakowania wewnętrznego, to opakowanie pośrednie powinno utrzymać całą swoją zawartość niezależnie od pozycji sztuki przesyłki. W odniesieniu do cieczy, opakowanie

Objaśnienia kodów dla towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach wyłączonych		
Kod	Maksymalna ilość netto na opakowanie wewnętrzne (w gramach dla materiałów stałych, w mililitrach dla cieczy i gazów)	Maksymalna ilość netto na opakowanie zewnętrzne (w gramach dla materiałów stałych, w mililitrach dla cieczy i gazów, w przypadku pakowania razem – suma ilości w gramach i w mililitrach)
E0	Niedopuszczone jako ilości wyłączone	
E1	30	1000
E2	30	500
E3	30	300
E4	1	500
E5	1	300

Zasady przyporządkowania kodów ilości wyłączonych do towarów niebezpiecznych (kod w kolumnie (7b) wykazu towarów w dziale 3.2 umowy ADR)	
Kod	Towary niebezpieczne
(-) brak	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary niepodlegające ADR; ▪ towary, których przewóz jest zabroniony;
E0	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klas 1, 5.2, 6.2 i 7; ▪ towary klasy 2, dla których w kolumnie (5) podano wyłącznie nalepkę 2.1; ▪ towary klasy 2, dla których w kolumnie (5) podano nalepkę 2.3 (łącznie z inną nalepką lub bez niej); ▪ towary klasy 2, dla których w kolumnie (5) podano nalepki 2.2+5.1, oraz UN: 1044, 1950, 2037, 2857 i 3164; ▪ UN: 1204, 2059, 3064, 3256, 3269, 3343, 3357, 3379 i 3473 z klasy 3; ▪ towary klasy 3, I grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano nalepki, 3+6.1, 3+8 lub 3+6.1+8; ▪ towary klasy 4.1, I grupy pakowania, oraz UN: 2304, 2448, 2555, 2556, 2557, 2907, 3176 (grupy pakowania II i III), 3221 do 3240, 3319 i 3344; ▪ towary klasy 4.2, I grupy pakowania; ▪ towary klasy 4.3, I grupy pakowania, oraz UN 3292; ▪ towary klasy 5.1, I grupy pakowania, oraz UN: 2426 i 3356; ▪ UN: 1600, 1700, 2016, 2017, 2312 i 3250 z klasy 6.1; ▪ towary klasy 8, I grupy pakowania, oraz UN: 1774, 2028, 2215 (stopiony), 2576, 2794, 2795, 2800, 2803, 2809 i 3028; ▪ UN: 2990, 3072, 3090, 3091, 3245, 3257, 3258, 3268 i 3316 z klasy 9;
E1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klasy 2, dla których w kolumnie (5) podano wyłącznie nalepkę 2.2, z wyjątkiem UN 1043; ▪ towary klasy 3, III grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano wyłącznie nalepkę 3, z wyjątkiem UN: 2059, 3256 i 3269; ▪ towary klasy 3, III grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano nalepki 3+6.1 lub 3+8; ▪ towary klasy 4.1, III grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 2304, 2448 i 3176; ▪ towary klasy 4.2, III grupy pakowania; ▪ towary klasy 4.3, III grupy pakowania; ▪ towary klasy 5.1, III grupy pakowania; ▪ towary klasy 6.1, III grupy pakowania,; ▪ towary klasy 8, III grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 2215 (stopionego), 2803 i 2809; ▪ towary klasy 9, III grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 3257, 3258 i 3268;
E2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klasy 3, II grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano wyłącznie nalepkę 3, z wyjątkiem UN: 1204, 2059, 3064, 3269 i 3357; ▪ towary klasy 3, II grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano nalepki 3+6.1, 3+6.1+8 lub 3+8; ▪ towary klasy 4.1, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 2555, 2556, 2557, 2907, 3176, 3319 i 3344; ▪ towary klasy 4.2, II grupy pakowania; ▪ towary klasy 4.3, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN 3292; ▪ towary klasy 5.1, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN 3356; ▪ towary klasy 8, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 1774, 2028 i 2576; ▪ towary klasy 9, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 3090, 3091 i 3316;
E3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klasy 3, I grupy pakowania, dla których w kolumnie (5) podano wyłącznie nalepkę 3, z wyjątkiem UN: 2059 i 3379;
E4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klasy 6.1, II grupy pakowania, z wyjątkiem UN: 1600, 1700, 2016, 2017, 2312 i 3250;
E5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ towary klasy 6.1, I grupy pakowania.

pośrednie powinno zawierać materiał pochłaniający w ilości wystarczającej do zaabsorbowania całej zawartości ciekłej opakowania wewnętrznego. W takim przypadku materiał pochłaniający może pełnić funkcję materiału wyściełającego. Towary niebezpieczne nie powinny reagować niebezpiecznie z materiałem wyściełającym, materiałem pochłaniającym i materiałem konstrukcyjnym opakowania oraz nie powinny oddziaływać negatywnie na integralność i funkcje tych materiałów;

- opakowanie pośrednie powinno być umieszczone bezpiecznie w wytrzymałym, sztywnym opakowaniu zewnętrznym (z drewna, tektury lub innego, równie wytrzymałego materiału);
- każdy typ sztuki przesyłki powinien przejść z wynikiem pozytywnym wymagane badania (patrz poniżej);
- każda sztuka przesyłki powinna być wystarczająco duża, aby można było umieścić na niej wymagane oznakowanie;

Dopuszcza się stosowanie opakowań zbiorczych, np. skrzyń lub klatek. Mogą one zawierać dodatkowo sztuki przesyłki z innymi towarami niebezpiecznymi lub z towarami niepodlegającymi przepisom ADR.

Badania wytrzymałości opakowań

Kompletna sztuka przesyłki, w stanie gotowym do przewozu, łącznie z opakowaniami wewnętrznymi napełnionymi co najmniej do 95% ich pojemności w przypadku materiałów stałych i odpowiednio do 98% w przypadku materiałów ciekłych, powinna przejść z wynikiem pozytywnym badania określone w poniższej tabeli, nie wykazując przy tym pęknięć opakowań wewnętrznych lub znaczącego zmniejszenia swoich funkcji ochronnych. Badania powinny być stosownie udokumentowane; zaleca się sporządzenie sprawozdania określonego w podrozdziale 6.1.5.8 umowy ADR.

Oznakowanie sztuk przesyłki

Sztuki przesyłki zawierające towary niebezpieczne w ilościach wyłączonych powinny być zaopatrzone

w trwałą i czytelny znak o wymiarach co najmniej 100 mm x 100 mm, zawierający numer pierwszej nalepki wskazanej w kolumnie (5) Tabeli A w dziale 3.2 ADR dla każdego przewożonego towaru niebezpiecznego oraz nazwę nadawcy lub odbiorcy, o ile nie jest ona podana w innym miejscu sztuki przesyłki (patrz rys. 3-2 na s. 40).

Opakowanie zbiorcze zawierające towary niebezpieczne w ilościach wyłączonych powinno być zaopatrzone w takie same znaki, jak wymagane dla sztuk przesyłki, z wyjątkiem przypadków, gdy odpowiednie znaki na sztukach przesyłki zawartych w tym opakowaniu pozostają dobrze widoczne.

Maksymalna ilość sztuk przesyłki w pojeździe lub kontenerze

Ilość sztuk przesyłki w pojeździe lub kontenerze nie powinna przekraczać 1000.

Dokumentacja

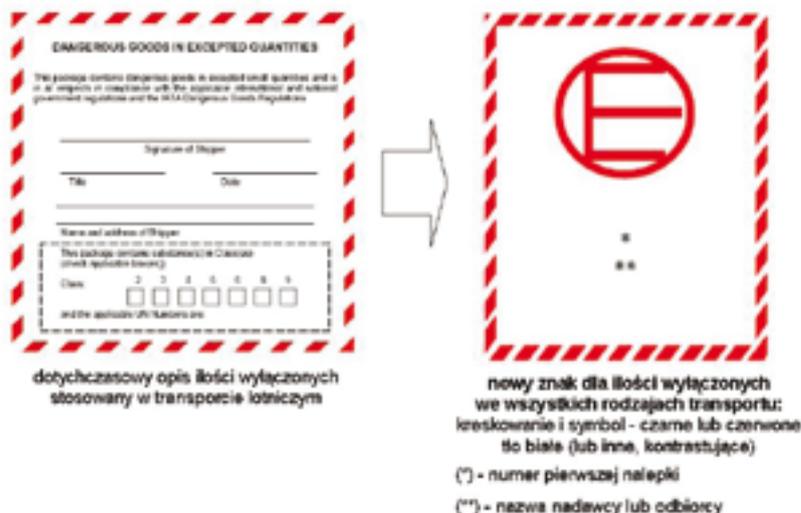
Podczas przewozu towarów niebezpiecznych pakowanych w ilo-

Wymagane badania opakowań stosowanych do towarów niebezpiecznych przewożonych w ilościach wyłączonych

Rodzaj badania	Warunki badania*
1. Spadek swobodny	<p>Próbka jest zrzucana na sztywną, nieelastyczną, płaską, poziomą powierzchnię z wysokości 1.8 m w każdym z następujących ustawień:</p> <p><u>próbka w kształcie skrzyni:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ płasko na dno; ▪ płasko na wieko; ▪ płasko na dłuższy bok; ▪ płasko na krótszy bok; ▪ na naroże; <p><u>próbka w kształcie bębna:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ po przekątnej na krawędź wieka, środek ciężkości pionowo ponad punktem uderzenia; ▪ po przekątnej na krawędź dna; ▪ płasko na bok.
2. Spiętrzanie	Górna powierzchnia próbki obciążana jest przez 24 godziny siłą równą ciężarowi identycznych sztuk przesyłki spiętrzonych do wysokości 3 m (łącznie z badaną próbką).

* Dla celów badań materiały przewidziane do przewozu mogą być zastąpione innymi materiałami, z wyjątkiem przypadków, gdy mogłoby to wpływać na wyniki badań. Jeżeli materiał stały został zastąpiony innym materiałem, to materiał ten powinien mieć takie same właściwości fizyczne (masę, granulację itp.) jak materiał przewidziany do przewozu. Jeżeli w badaniach na swobodny spadek materiał ciekły został zastąpiony innym materiałem, to powinien mieć on podobną gęstość względną (ciężar właściwy i lepkość jak materiał przewidziany do przewozu).

W badaniach na swobodny spadek mogą być użyte odrębne sztuki przesyłki, pod warunkiem, że są one identyczne.



Rys. 3-2.
Oznakowanie sztuk przesyłki z towarami niebezpiecznymi w ilościach wyłączonych

ściach wyłączonych dokument przewozowy nie jest wymagany. Jednakże, w przypadku, gdy dokument taki towarzyszy przesyłce, np. konosament, lotniczy list przewozowy lub list przewozowy CMR/CIM, to powinien on zawierać zapis o treści „Towary niebezpieczne w ilościach wyłączonych” (z ang. „Dangerous Goods in Excepted Quantities”) oraz liczbę sztuk przesyłki.

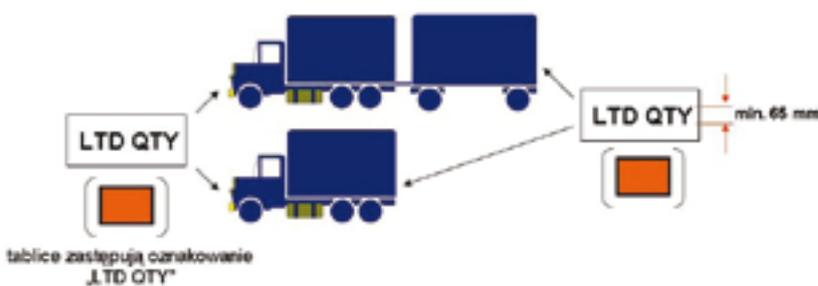
Oznakowanie pojazdów i kontenerów przewożących towary pakowane w ilościach ograniczonych (LQ)

Dział 3.4 ADR został uzupełniony o przepisy dotyczące oznakowania jednostek transportowych i kontenerów, przewożących sztuki przesyłki na warunkach określonych kodami LQ, wskazanymi w kolumnie (7) wykazu towarów niebezpiecznych (dział 3.2). Dotychczas żadne oznakowanie w tym zakresie nie było wymagane.

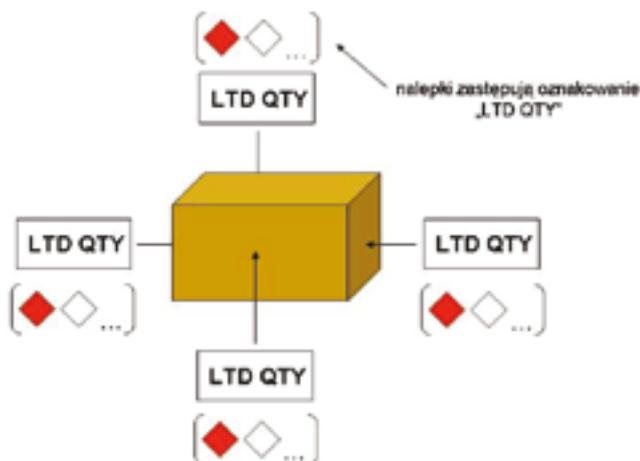
Jednostki transportowe o dopuszczalnej masie całkowitej **powyżej 12 ton**, przewożące sztuki przesyłki z towarami niebezpiecznymi pakowanymi w ilościach ograniczonych, powinny być oznakowane z przodu i z tyłu literami „LTD QTY” (z ang. „LIMITED QUANTITY” – ilość ograniczona), koloru czarnego, o wysokości co najmniej 65 mm, umieszczonymi na białym tle. Kontenery przewożące wymienione sztuki przesyłki powinny być odpowiednio oznakowane na wszystkich czterech ścianach bocznych.

Stosowanie opisanego oznakowania podlega następującym zwolnieniom:

- do dnia **31 grudnia 2010 r.** oznakowanie nie jest obowiązkowe (zezwała na to nowy przepis przejściowy 1.6.1.18);
- jednostki transportowe nie wymagają oznakowania, jeżeli umieszczono na nich, z przodu i z tyłu, tablice barwy pomarańczowej, zgodnie z przepisami rozdziału 5.3.2;
- oznakowanie, zarówno jednostek transportowych, jak też kontenerów, nie jest wymagane w przypadku, gdy całkowita masa brutto przewożonych sztuk przesyłki nie przekracza **8 ton** na jednostkę transportową;
- kontenery nie wymagają oznakowania, jeżeli naniesiono na nie nalepki zgodnie z przepisami działu 5.3;
- jednostki transportowe użyte do przewozu kontenerów nie wymagają oznakowania, jeżeli oznakowanie kontenerów jest widoczne z zewnątrz tych jednostek;
- w przypadku przewozu w łańcuchu transportowym zawierającym przewóz morski, można stosować zamiennie oznakowanie określone w dziale 3.4 Kodeksu IMDG⁴.



Rys.3-3.
Oznakowanie jednostek transportowych przewożących towary niebezpieczne w ilościach ograniczonych



Rys. 3-4.
Oznakowanie kontenerów przewożących towary niebezpieczne w ilościach ograniczonych

nadawca towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych powinien poinformować przewoźnika o całkowitej masie brutto tych towarów.

Kody ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych przez tunele

UWAGA: *Nowe objaśnienia kodów ograniczeń przewozu przez tunele podane są w komentarzu do części 8.*

Uproszczone zostały kody złożone występujące w kolumnie (15) wykazu towarów (kody te wprowadzają zróżnicowanie ograniczeń dla tego samego towaru w zależności od sposobu przewozu). We wszystkich przypadkach, gdzie występowały dotąd kody: (B1D), (B1E), (C1D), (C1E) i (D1E), zastąpiono je odpowiednio kodami: (B/D), (B/E), (C/D), (C/E) i (D/E).

W niemal stu pozycjach wykazu zastąpiono kody złożone kodami prostymi (jednoliterowymi), ponieważ odpowiadające im towary są dopuszczone wyłącznie w sztukach przesyłki (zatem kody dla przewozu w cysternach i luzem były zbędne). Dotyczy to m.in.:

UN 1057, 1911, 1950 (kody klasyfikacyjne 5F, 5TF, 5TFC), 2037 (kody klasyfikacyjne 5F, 5TF, 5TFC), 2188, 2199, 2202, 2676, 3150, 3167, 3168, 3358, 3374 i 3468, dla których kod (B1D) zastępuje się kodem (D).

CZĘŚĆ 4:

Przepisy dotyczące stosowania opakowań i cystern

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą użytkowania pojazdów MEMU.

Pojazdy MEMU

Dodano nowy dział 4.7 pt.: „Stosowanie ruchomych jednostek do wytwarzania materiałów wybuchowych (MEMU)”. Dopuszczone sposoby przewozu tymi pojazdami towarów różnych klas regulują następujące przepisy:

4.7.1.1 *Materiały klas 3, 5.1, 6.1 i 8 mogą być przewożone w MEMU odpowiadających wymaganiom działu 6.12: w cysternach przenośnych, jeżeli ich przewóz jest dozwolony na podstawie działu 4.2; w cysternach stałych, cysternach odedymowalnych, kontenerach-cysternach lub cysternach typu nadwozie wymienne, jeżeli ich przewóz jest dozwolony na podstawie działu 4.3; w cysternach z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem (FRP), jeżeli ich przewóz jest dozwolony na podstawie działu 4.4; lub w kontenerach do przewozu luzem, jeżeli ich przewóz jest dozwolony na podstawie działu 7.3.*

4.7.1.2 *Po uzyskaniu zgody właściwej władzy (patrz 7.5.5.2.3) materiały i przedmioty klasy 1 mogą być przewożone w sztukach przesyłki w specjalnych przedziałach ładunkowych odpowiadających wymaganiom rozdziału 6.12.5,*

pod warunkiem, że ich opakowania są dozwolone na podstawie działu 4.1, a ich przewóz jest dozwolony na podstawie działów 7.2 i 7.5.

CZĘŚĆ 5:

Procedury nadawcze

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- instrukcji pisemnych dla kierowców i pozostałych członków załogi pojazdu,
- wprowadzenia nowego znaku dla materiałów zagrażających środowisku,
- dokumentu przewozowego.

UWAGA: *Dla wygody czytelnika, w komentarzu do niniejszej części uwzględniono również zmiany dotyczące wyposażenia awaryjnego pojazdów, zawarte w części 8.*

Dotychczasowe instrukcje pisemne dla kierowców, dotyczące pojedynczych towarów lub ich grup o podobnych właściwościach, zostały zastąpione uniwersalną instrukcją dla załogi pojazdu, dotyczącą wszystkich towarów niebezpiecznych i sporządzaną jedynie w języku (językach) zrozumiałym dla tej załogi. Za dostarczenie instrukcji załodze pojazdu odpowiedzialny jest przewoźnik (dotychczas był to nadawca).

Poniżej zestawiono nowe przepisy o instrukcjach pisemnych z przepisami obowiązującymi dotychczas.

Nr	Przepisy dotychczasowe	Proponowana nowelizacja
5.4.3.1	W celu zapobieżenia wypadkom lub zagrożeniom, które mogą powstać podczas przewozu, kierowcę należy zaopatrzyć w instrukcje pisemne dotyczące każdego przewożonego materiału lub przedmiotu niebezpiecznego lub każdej grupy towarów charakteryzujących się takimi samymi zagrożeniami, podające zwięzłe następujące informacje: (a) - nazwę materiału, przedmiotu lub grupy towarów; - klasę; oraz - numer UN lub - w przypadku grupy towarów – numery UN; (b) rodzaj zagrożenia właściwego dla tych towarów, środki zaradcze, które powinien podjąć kierowca	W kabinie kierowcy, w miejscu łatwo dostępnym, powinny być przewożone instrukcje pisemne w formie określonej pod 5.4.3.4, stanowiące pomoc w razie zaistnienia wypadku podczas przewozu.

	<p>oraz przeznaczony dla niego sprzęt ochrony indywidualnej;</p> <p>(c) czynności podstawowe, które należy wykonać, np. ostrzeżenie użytkowników drogi i osób postronnych oraz powiadomienie policji / straży pożarnej;</p> <p>(d) czynności dodatkowe, które należy wykonać w przypadku wycieku lub uwolnienia niewielkich ilości materiału, mające na celu przeciwdziałanie jego rozprzestrzenianiu się, o ile mogą one być wykonane bez osobistego ryzyka;</p> <p>(e) czynności specjalne, które, o ile są wymagane, powinny być wykonane w odniesieniu do niektórych towarów;</p> <p>(f) wyposażenie niezbędne do wykonania czynności dodatkowych lub specjalnych, o ile jest ono wymagane.</p>	
5.4.3.2	Instrukcje powinny być dostarczone przez nadawcę i wręczone kierowcy najpóźniej w chwili załadunku towarów niebezpiecznych do pojazdu. Treść instrukcji powinna być przekazana przewoźnikowi najpóźniej w chwili zlecenia przewozu, aby mógł on zapewnić, że pracownicy uczestniczący w przewozie zapoznali się z nimi i w stanie prawidłowo je wykonać oraz, że pojazd jest odpowiednio wyposażony.	Przed rozpoczęciem przewozu przewoźnik powinien dostarczyć załodze pojazdu instrukcje sporządzone w języku zrozumiałym dla każdego członka załogi pojazdu w mowie i w piśmie. Przewoźnik powinien zapewnić, aby każdy członek załogi pojazdu rozumiał instrukcje i potrafił je prawidłowo wykonać.
5.4.3.3	Za treść instrukcji odpowiedzialny jest nadawca. Instrukcje powinny być sporządzone w języku zrozumiałym, w mowie i w piśmie, dla kierowcy wykonującego przewóz towarów niebezpiecznych oraz we wszystkich językach urzędowych państw nadania, tranzytowych i docelowego. W przypadku państw o więcej niż jednym języku urzędowym, właściwa władza powinna określić, który język lub języki urzędowe powinny być stosowane na całym obszarze danego państwa, a które w poszczególnych jego regionach lub częściach.	Przed rozpoczęciem przewozu członkowie załogi pojazdu powinni dowiedzieć się, jakie towary niebezpieczne są załadowane oraz sprawdzić w instrukcjach pisemnych, jakie czynności powinny być podjęte w razie zaistnienia wypadku lub zagrożenia.
5.4.3.4	Instrukcje powinny być przechowywane w kabinie kierowcy, w miejscu łatwo rozpoznawalnym.	<p>Forma i zawartość instrukcji pisemnych powinny odpowiadać podanemu poniżej, czterostronicowemu wzorowi.</p>  <p>(Szczegółowy wzór nowej instrukcji w języku polskim podano w dalszej części opracowania.)</p>
5.4.3.5	Instrukcje wymagane przepisami niniejszego rozdziału, niemające zastosowania do towarów znajdujących się w pojeździe, powinny być przechowywane oddzielnie od dokumentów związanych z przewozem, w taki sposób, aby zapobiec ich pomieszaniu.	
5.4.3.6	Przewoźnik powinien zapewnić, aby kierowca zrozumiał instrukcje i był w stanie prawidłowo je wykonać.	

5.4.3.7	W przypadku przewozu sztuk przesyłki z towarami niebezpiecznymi należącymi do różnych grup charakteryzujących się takimi samymi zagrożeniami, ilość instrukcji pisemnych może być ograniczona do jednej dla każdej klasy towarów przewożonych w pojeździe. W takim przypadku nie wymaga się wpisywania do instrukcji nazw towarów i numerów UN.	
5.4.3.8	Instrukcje powinny być sporządzone zgodnie z następującym wzorem: ŁADUNEK (...) RODZAJ ZAGROŻENIA (...) OCHRONY OSOBISTE (...) PODSTAWOWE CZYNNOŚCI KIEROWCY (...). DODATKOWE I SPECJALNE CZYNNOŚCI KIEROWCY (...) POŻAR (...) PIERWSZA POMOC (...) INFORMACJE DODATKOWE.	
3.2 Tabela A kol. (19)	S7	
8.1.2.1 (b)	Instrukcje pisemne określone pod 5.4.3, dotyczące wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych.	Instrukcje pisemne określone pod 5.4.3.
8.1.2.3	Instrukcje pisemne określone pod 5.4.3 powinny być przechowywane w kabinie kierowcy w taki sposób, aby były łatwo dostępne. Przewoźnik powinien zapewnić, aby kierowca rozumiał te instrukcje i mógł je prawidłowo wykonać.	Instrukcje pisemne określone pod 5.4.3 powinny być przechowywane w miejscu łatwo dostępnym.
8.1.2.4	Instrukcje pisemne, które nie mają zastosowania do przewożonych towarów, powinny być przechowywane oddzielnie w taki sposób, aby zapobiec ich pomieszaniu z instrukcjami właściwymi.	
8.1.5	Inne wyposażenie Każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne powinna posiadać: (a) następujące wyposażenie awaryjne ogólnego stosowania: - klin do podkładania pod koła, odpowiadający masie pojazdu i średnicy kół, co najmniej jeden na każdy pojazd; - dwa stojące znaki ostrzegawcze (np. pachołki odblaskowe, trójkąty odblaskowe lub lampy błyskowe o świetle barwy pomarańczowej, zasilane niezależnie od instalacji elektrycznej pojazdu); - odpowiednią kamizelkę ostrzegawczą lub ubranie ostrzegawcze dla każdego członka załogi pojazdu (np. określone w normie EN 471); - latarkę (patrz również 8.3.4) dla każdego członka załogi pojazdu;	Inne wyposażenie i wyposażenie przeznaczone do ochrony indywidualnej 8.1.5.1 Każda jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne powinna posiadać wyposażenie ochronne, ogólne i indywidualne, określone pod 8.1.5.2. Elementy wyposażenia powinny być dobrane odpowiednio do numerów nalepek ostrzegawczych właściwych dla załadowanych towarów. Numery nalepek ostrzegawczych mogą być odczytane z dokumentu przewozowego. 8.1.5.2 W przypadku wszystkich numerów nalepek ostrzegawczych, w jednostce transportowej powinno być przewożone

	<p>(b) sprzęt do ochrony dróg oddechowych, zgodnie z wymaganiem dodatkowym S7 (patrz dział 8.5), jeżeli to wymaganie dodatkowe ma zastosowanie na podstawie zapisu w kolumnie (19) tabeli A w dziale 3.2;</p> <p>(c) środki ochrony indywidualnej i wyposażenie niezbędne do wykonania czynności dodatkowych lub specjalnych określonych w instrukcjach pisemnych, o których mowa pod 5.4.3.</p>	<p>następujące wyposażenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klin pod koła, dla każdego pojazdu, o wielkości odpowiedniej do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i średnicy kół; - dwa stojące znaki ostrzegawcze; - płyn do płukania oczu⁵; <p>oraz dla każdego członka załogi pojazdu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kamizelka ostrzegawcza (np. określona w normie EN 471); - latarka; - para rękawic ochronnych; oraz - ochrona oczu (np. okulary ochronne). <p>8.1.5.3 Wyposażenie dodatkowe dla niektórych klas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maska uciezkowa⁶ dla każdego członka załogi pojazdu, w przypadku numerów nalepek ostrzegawczych 2.3 i 6.1; - łopata⁷; - osłona otworów kanalizacyjnych⁷; - pojemnik z tworzywa sztucznego do zbierania pozostałości⁷.
<p>8.5 S7</p>	<p>Jeżeli przewożone są gazy lub zawierające je przedmioty, oznaczone literami T, TO, TF, TC, TFC, TOC, to każdy członek załogi pojazdu powinien być wyposażony w urządzenie do ochrony dróg oddechowych umożliwiające mu ucieczkę (np. półmaska uciezkowa lub maska z pochłaniaczem zespolonym do gazu/pyłu typu A1B1E1K1-P1 lub A2B2E2K2-P2, zgodna z normą europejską EN 141).</p>	

Wzór instrukcji pisemnych dla załogi pojazdu

INSTRUKCJE PISEMNE

Czynności, które powinny być wykonane w razie wypadku lub zagrożenia

W razie zaistnienia podczas przewozu wypadku lub zagrożenia, członkowie załogi pojazdu powinni wykonać następujące czynności, o ile jest to możliwe i bezpieczne:

- zahamować pojazd, wyłączyć silnik i odłączyć akumulator poprzez uruchomienie głównego wyłącznika akumulatora, jeżeli jest on dostępny;
- unikać źródeł zapłonu, w szczególności nie palić i nie włączać żadnych urządzeń elektrycznych;
- zawiadomić odpowiednie służby ratownicze, podając im wszystkie dostępne informacje dotyczące wypadku lub zagrożenia;

- założyć kamizelkę ostrzegawczą i umieścić odpowiednio stojące znaki ostrzegawcze;
- zapewnić przybyłym ratownikom łatwy dostęp do dokumentów przewozowych;
- nie stąpać na uwolnione materiały, nie dotykać ich, zapobiegać wdychaniu oparów, dymu, pyłu i par poprzez pozostawanie po stronie nawietrznej;
- o ile jest to właściwe i bezpieczne, użyć gaśnic w celu ugaszenia małego lub będącego w fazie początkowej pożaru, obejmującego opony, hamulce lub przedział silnika;
- członkowie załogi pojazdu nie powinni gasić pożaru obejmującego przedział ładunkowy;
- o ile jest to możliwe i bezpieczne, zapobiec przedostaniu się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego lub kanalizacji oraz

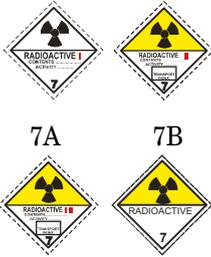
- zebrać uwolnione materiały, używając wyposażenia przewożonego w jednostce transportowej;
- oddalić się od miejsca wypadku lub zagrożenia, poinformować inne osoby o konieczności oddalenia się od tego miejsca oraz stosować się do zaleceń służb ratowniczych;
- zdjąć i unieszkodliwić w sposób bezpieczny zanieczyszczone ubranie i użyte, zanieczyszczone środki ochrony.

Wyposażenie ochronne, ogólne i indywidualne (przeznaczone do wykonania czynności ogólnych i czynności specyficznych dla zaistniałego zagrożenia), które powinno być przewożone w pojeździe zgodnie z przepisami rozdziału 8.1.5 ADR

W przypadku wszystkich numerów nalepek ostrzegawczych, w jed-

Dodatkowe wskazówki dla członków załogi pojazdu dotyczące charakterystyki zagrożeń stwarzanych przez towary niebezpieczne określonej klasy oraz czynności zależnych od zaistniałej sytuacji

Nalepki ostrzegawcze	Charakterystyka zagrożeń	Dodatkowe wskazówki
<p>Materiały i przedmioty wybuchowe</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Mogą mieć różne właściwości i wywoływać różne efekty, takie jak: wybuch masowy, rozrzut odłamków, intensywny pożar, intensywne wydzielanie ciepła, świecenie, huk lub wydzielanie dymu. Są wrażliwe na uderzenia i ciepło.</p>	<p>Ukryć się z dala od okien.</p>
<p>Materiały i przedmioty wybuchowe</p>  <p>1.4</p>	<p>Niewielkie zagrożenie wybuchem i pożarem.</p>	<p>Ukryć się.</p>
<p>Gazy palne</p>  <p>2.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Zagrożenie uduszeniem. Mogą powodować oparzenia lub odmrożenia. Zagrożenie wybuchem wskutek podgrzania.</p>	<p>Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Gazy niepalne, nietrujące</p>  <p>2.2</p>	<p>Zagrożenie uduszeniem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Mogą powodować odmrożenia. Zagrożenie wybuchem w przypadku podgrzania.</p>	<p>Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Gazy trujące</p>  <p>2.3</p>	<p>Zagrożenie zatruciem. Mogą znajdować się pod ciśnieniem. Mogą powodować oparzenia lub odmrożenia. Zagrożenie wybuchem wskutek podgrzania.</p>	<p>Użyć maski ucieczkowej. Ukryć się. Unikać zagłębień terenu.</p>
<p>Materiały ciekłe zapalne</p>  <p>3</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie wybuchem w przypadku podgrzania.</p>	<p>Ukryć się. Unikać zagłębień terenu. Nie dopuszczać do przedostania się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>
<p>Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone</p>  <p>4.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem. Mogą zapalić się od źródła ciepła, iskry lub płomienia. Mogą zawierać materiały samoreaktywne skłonne do rozkładu egzotermicznego wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe i palne gazy lub pary. Zagrożenie wybuchem w przypadku podgrzania.</p>	<p>Nie dopuszczać do przedostania się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>

<p>Materiały samozapalne</p>  <p>4.2</p>	<p>Zagrożenie samozapaleniem w przypadku uszkodzenia sztuki przesyłki lub uwolnienia zawartości. Mogą silnie reagować z wodą.</p>	
<p>Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne</p>  <p>4.3</p>	<p>Zagrożenie pożarem i wybuchem w przypadku kontaktu z wodą.</p>	<p>Uwolniony materiał powinien być utrzymywany w stanie suchym, pod przykryciem.</p>
<p>Materiały utleniające</p>  <p>5.1</p>	<p>Zagrożenie pożarem i wybuchem. Zagrożenie silną reakcją w przypadku kontaktu z materiałami palnymi.</p>	<p>Nie dopuszczać do zmieszania z materiałami palnymi (np. z trocinami).</p>
<p>Nadtlenki organiczne</p>  <p>5.2</p>	<p>Zagrożenie rozkładem egzotermicznym wskutek dostarczenia ciepła, kontaktu z innymi materiałami (takimi jak kwasy, związki metali ciężkich i aminy), tarcia lub uderzenia. W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe i palne gazy lub pary.</p>	<p>Nie dopuszczać do zmieszania z materiałami palnymi (np. z trocinami).</p>
<p>Materiały trujące</p>  <p>6.1</p>	<p>Zagrożenie zatruciem. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	<p>Użyć maski uciezkowej.</p>
<p>Materiały zakaźne</p>  <p>6.2</p>	<p>Zagrożenie zakażeniem. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	
<p>Materiały promieniotwórcze</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Zagrożenie wchłonięciem i napromieniowaniem zewnętrznym.</p>	<p>Ograniczyć czas narażenia.</p>
<p>Materiały rozszczepialne</p>  <p>7E</p>	<p>Zagrożenie reakcją łańcuchową.</p>	

<p>Materiały żrące</p>  <p>8</p>	<p>Zagrożenie poparzeniem. Mogą silnie reagować ze sobą, z wodą i z innymi materiałami. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	<p>Nie dopuszczać do przedostania się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>
<p>Różne materiały i przedmioty niebezpieczne</p>  <p>9</p>	<p>Zagrożenie poparzeniem. Zagrożenie pożarem. Zagrożenie wybuchem. Zagrożenie w przypadku przedostania się do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>	<p>Nie dopuszczać do przedostania się uwolnionych materiałów do środowiska wodnego i kanalizacji.</p>

UWAGA: W przypadku towarów niebezpiecznych stwarzających więcej niż jedno zagrożenie oraz ładunków mieszanych, stosuje się każdą z określonych dla nich wskazówek.

UWAGA: Dodatkowe wskazówki określone powyżej mogą być modyfikowane w celu ich dostosowania do klas towarów niebezpiecznych przeznaczonych do przewozu oraz użytych środków transportu.

nostce transportowej powinno być przewożone następujące wyposażenie:

- klin pod koła, dla każdego pojazdu, o wielkości odpowiedniej do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i średnicy kół;
- dwa stojące znaki ostrzegawcze;
- płyn do płukania oczu⁵;
- oraz dla każdego członka załogi pojazdu:
- kamizelka ostrzegawcza (np. określona w normie EN 471);
- latarka;
- para rękawic ochronnych; oraz
- ochrona oczu (np. okulary ochronne).

Wyposażenie dodatkowe dla niektórych klas:

- maska uciezkowa⁶ dla każdego członka załogi pojazdu, w przypadku numerów nalepek ostrzegawczych 2.3 i 6.1;
- łopata⁷;
- osłona otworów kanalizacyjnych⁷;
- pojemnik z tworzywa sztucznego do zbierania pozostałości⁷.

Oznakowanie materiałów zagrażających środowisku

Zgodnie z nowymi przepisami podrozdziału 5.2.1.8, sztuki przesyłki zawierające materiały zagrażające środowisku (spełniające

kryteria określone w nowym przepisie 2.2.9.1.10) powinny być trwale oznakowane znakiem dla materiałów zagrażających środowisku. Wymaganie to nie dotyczy opakowań pojedynczych i opakowań kombinowanych, zawierających w opakowaniach wewnętrznych:

- nie więcej niż 5 l materiałów ciekłych lub
- nie więcej niż 5 kg materiałów stałych.

Wymieniony znak powinien być również naniesiony na kontenery, MEGC, kontenery-cysterny, cysterny przenośne i pojazdy, przewożące materiały zagrażające środowisku, jeżeli wymagane jest umieszczenie na nich nalepek (zgodnie z przepisami rozdziału 5.3.1).

Znak dla materiałów zagrażających środowisku powinien być umieszczony w pobliżu nalepek ostrzegawczych. Wzór znaku przedstawiono poniżej.



Wymiary znaku powinny wynosić 100 x 100 mm (na pojazdach i kontenerach odpowiednio 250 x 250 mm),

z wyjątkiem przypadków, gdy ze względu na wielkość sztuk przesyłki możliwe jest jedynie umieszczenie znaków zmniejszonych. Symbol koloru czarnego umieszczony jest na tle białym lub innym, odpowiednio kontrastującym.

Dokument przewozowy

W punkcie 5.4.1.1.1 zawierającym przepisy dotyczące informacji, które powinny być zawarte w dokumencie przewozowym, wprowadzono obowiązek wpisywania do dokumentu przewozowego informacji nt. zakazów przewozu danego towaru niebezpiecznego przez oznakowane tunele drogowe. Ustalony w tym celu kod ograniczeń przewozu przez tunele podany jest w kolumnie (15) wykazu towarów w dziale 3.2 umowy. Kod ten powinien być umieszczony przez nadawcę bezpośrednio po grupie pakowania lub – w razie jej braku – po numerach nalepek ostrzegawczych. Przykładowe zapisy wyglądają następująco (kody użyte w przykładach zostały wyróżnione):

- UN 1202 PALIWO DO SILNIKÓW
DIESLA, 3, III, (E),
- UN 1202 OLEJ OPAŁOWY LEKKI, 3, III, (E),
- UN 1203 BENZYNA, 3, II, (D/E)

lub UN 1203 PALIWO SILNIKOWE, 3, II, (D/E),
UN 1965 MIESZANINA
WĘGLOWODORÓW
GAZOWYCH, SKROPLONA, I.N.O.
(MIESZANINA A), 2.1, (B/D).

Należy podkreślić, że wpisywanie kodu ograniczeń przewozu przez tunele do dokumentu przewozowego nie jest wymagane, jeżeli przewidywana trasa przewozu nie przebiega przez tunele, w których obowiązują ograniczenia przewozu towarów niebezpiecznych.

Inne zmiany

Zniesiono obowiązek wpisywania do dokumentu przewozowego informacji o nieprzekroczeniu limitów dla ograniczonych ilości towarów na jednostkę transportową (uchyłony został przepis 5.4.1.1.10).

Przepis 5.3.2.2.2 dotyczący tablic barwy pomarańczowej został uzupełniony wymaganiami dla tablic z wymiennymi elementami. Wymienne cyfry i litery, wchodzące w skład znajdującego się na tablicy numeru rozpoznawczego zagrożenia i numeru UN, powinny pozostawać podczas przewozu na swoich miejscach, niezależnie od pozycji, w której znajduje się pojazd.

CZĘŚĆ 6:

Wymagania dotyczące konstrukcji i badań opakowań, dużych pojemników do przewozu luzem (DPPL), dużych opakowań i cystern

Najistotniejsze zmiany w tej części dotyczą wymagań konstrukcyjnych dla pojazdów MEMU.

Dodaje się nowy dział 6.12 pt.: „Wymagania dotyczące budowy, wyposażenia, zatwierdzania typu, badań i prób oraz znakowania cystern, kontenerów do przewozu luzem i specjalnych przedziałów ładunkowych do materiałów i przed-

miotów wybuchowych, wchodzących w skład ruchomych jednostek do wytwarzania materiałów wybuchowych (MEMU).

CZĘŚĆ 7:

Przepisy dotyczące warunków przewozu, ładunku, rozładunku oraz manipulowania ładunkiem

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą warunków przewozu nadtlenków organicznych klasy 5.2.

Zakazy ładowania razem nadtlenków organicznych

Dopuszczony zostaje przewóz nadtlenków organicznych o właściwościach wybuchowych z pozostałymi nadtlenkami klasy 5.2.

7.5.2.1 *W tabeli 7.5.2.1 dodaje się znak „X” na przecięciach następujących wierszy i kolumn:*

- wiersza 5.2 i kolumny 5.2 + 1
- wiersza 5.2 + 1 i kolumny 5.2.

Ujednoczony zostaje limit ilościowy nadtlenków organicznych klasy 5.2 i materiałów samoreaktywnych klasy 4.1.

7.5.5.3 *Maksymalna ilość nadtlenków organicznych klasy 5.2 i materiałów samoreaktywnych klasy 4.1, typów B, C, D, E i F, jest ograniczona do 20 000 kg na jednostkę transportową.*

CZĘŚĆ 8:

Wymagania dotyczące załogi pojazdu, wyposażenia, postępowania i dokumentacji

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- wyposażenia awaryjnego pojazdów,
- szkolenia kierowców przewożących towary klasy 1,
- nadzorowania pojazdów z towarami klasy 1,
- kodów ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych przez tunele.

Wyposażenie awaryjne pojazdów

UWAGA: Nowy wykaz wyposażenia awaryjnego pojazdów wprowadzony do części 8 (rozdział 8.1.5) jest identyczny z wykazem zawartym we wzorze instrukcji pisemnych dla kierowców (strona czwarta) omówionej w komentarzu do części 5.

Szkolenia kierowców przewożących towary klasy 1

Z obowiązku szkoleń specjalistycznych w zakresie klasy 1 zostali zwolnieni kierowcy przewożący towary podklasy 1.4 grupy zgodności S. To pozornie niepotrzebne zwolnienie (towary 1.4S mają przecież 4 kategorię transportową wg przepisów 1.1.3.6) ma znaczenie w przypadku przewozu towarów 1.4S razem z towarami innych klas. Dodatkowo, wprowadzono obowiązek szkolenia specjalistycznego w zakresie klasy 1 kierowców pojazdów MEMU (patrz definicja w komentarzu do części 1).

„8.2.1.4 Kierowcy pojazdów przewożących materiały lub przedmioty klasy 1, inne niż należące do podklasy 1.4, grupy zgodności S (patrz wymaganie dodatkowe S1 w dziale 8.5), kierowcy MEMU przewożących razem materiały lub przedmioty klasy 1 z materiałami klasy 5.1 (patrz 7.5.5.2.3) oraz kierowcy pojazdów przewożących niektóre materiały promieniotwórcze (patrz przepisy szczególne S11 i S12 w dziale 8.5), powinni przejść specjalistyczne szkolenie kursowe obejmujące co najmniej tematy podane pod 8.2.2.3.4 lub 8.2.2.3.5.”

Rozszerzony został program szkolenia podstawowego dla kierowców (dodano nowy przepis 8.2.2.3.2 (n)) o zagadnienia dotyczące ograniczeń przejazdu przez tunele oraz instrukcji zachowania się w tunelach (prewencja i bezpieczeństwo, działanie w przypadku pożaru lub innych zagrożeń itp.).

Nadzorowanie pojazdów z towarami klasy 1

Zmieniono wymagania w zakresie nadzorowania pojazdów z towarami klasy 1 (przepis szczególnie S1(6) w dziale 8.5), dostosowując je do wymagań dotyczących ochrony (dział 1.10).

S1 (6) Wymagania działu 8.4 mają zastosowanie tylko w przypadku, gdy całkowita masa netto materiałów wybuchowych zawartych w materiałach i przedmiotach klasy 1 przewożonych w pojeździe przekracza limity podane poniżej:

podklasa 1.1: 0 kg

podklasa 1.2: 0 kg

podklasa 1.3,

grupa zgodności C: 0 kg

podklasa 1.3,

poza grupą zgodności C: 50 kg

podklasa 1.4, poza towarami

wymienionymi poniżej: 50 kg

podklasa 1.5: 0 kg

podklasa 1.6: 50 kg

materiały i przedmioty podklasy 1.4

o numerach UN: 0104, 0237,0255,

0267, 0289, 0361, 0365, 0366,

0440, 0441, 0455, 0456 i 0500: 0 kg.

W przypadku ładunków mieszanych, do całości ładunku stosuje się najniższy z limitów dotyczących wszystkich przewożonych materiałów i przedmiotów.

Kody ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych przez tunele

Dział 8.6 zawiera nowe bardziej zrozumiałe objaśnienia do kodów ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych przez tunele. Kody te zostały wprowadzone do kolumny (15) wykazu towarów w dziale 3.2.

CZĘŚĆ 9:

Wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów

Najistotniejsze zmiany wprowadzone do tej części dotyczą:

- wymagań technicznych dla pojazdów typu MEMU,

- świadectwa dopuszczenia pojazdów.

Wymagania techniczne dla pojazdów MEMU

Dodany został nowy dział 9.8 pt.: „Wymagania dodatkowe dotyczące kompletnych i skompletowanych MEMU”. Określa on wymagania dla zdefiniowanych w rozdziale 1.2.1 „ruchomych jednostek do wytwarzania materiałów wybuchowych” (ang. „Mobile Explosive Manufacturing Units”). Pojazdy te przeznaczone są do przewozu towarów klas: 1, 3, 5.1, 6.1 i 8, w opakowaniach, w cysternach i luzem.

Świadectwo dopuszczenia pojazdów

We wzorze świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych (podrozdział 9.1.3.5), w punkcie 7, na końcu wiersza, dodano pojazd „MEMU”. Ustanowiony został równocześnie okres przejściowy w tym zakresie (w dziale 1.6) zezwalający na dalsze stosowanie świadectw dotychczasowych (bezterminowo).

Inne zmiany

W dziale 9.1 skreśla się przepis dotyczący badań technicznych pojazdów ciągnących przyczepy.

9.1.2.3 W pierwszym akapicie skreśla się wyrazy: „jeżeli pojazdy te są przyczepami lub naczepami połączonymi z pojazdem ciągnącym, to pojazd ciągnący powinien być poddany analogicznym badaniom technicznym.

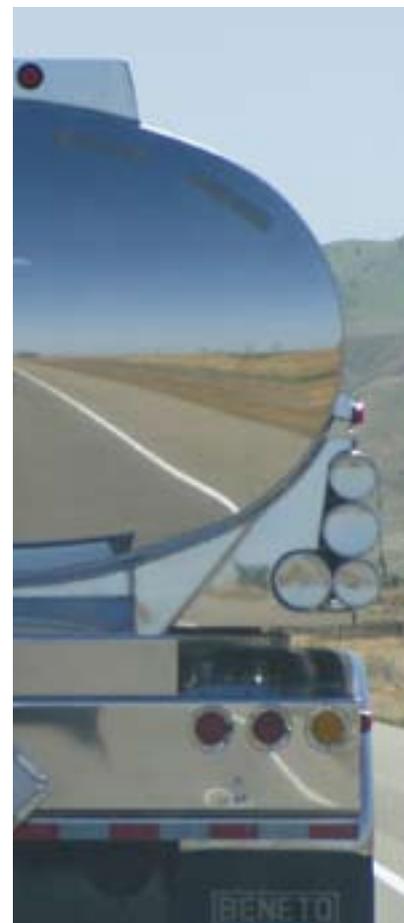
Podobny przepis zostaje wprowadzony do objaśnień do wykazu towarów w dziale 3.2.

W objaśnieniach do kolumny (14) pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

Zawiera kod określający pojazd (w tym pojazd ciągnący przyczepę lub naczepę) (patrz 9.1.1), który powinien być użyty do przewozu danego mate-

riału w cysternie, zgodnie z przepisami rozdziału 7.4.2.

- 1 Tekst jednolity umowy ADR według jej stanu prawnego na dzień 1 stycznia 2007 r. opublikowany jest w Dzienniku Ustaw RP Nr 99 z roku 2007, pod pozycją 667 (tekst znowelizowany opublikowany jest w Dzienniku Ustaw RP Nr 27 z roku 2009, pod poz. 162)
- 2 Dokumenty Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ nr TRANS/WP.15/195, TRANS/WP.15/195/Corr.1 i TRANS/WP.15/195/Add.1 (źródło: www.unece.org/trans/danger/danger.htm).
- 3 np. decyzja Komisji 2000/523/WE z dnia 3 maja 2000 r. zastępująca decyzję 94/3/WE ustanawiającą wykaz odpadów zgodnie z art. 1 lit. a) dyrektywy Rady 75/442/EWG w sprawie odpadów (zastąpionej dyrektywą 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów (Dz. Urz. WE L 114 z 27.04.2006, str. 9)) oraz decyzję Rady 94/904/WE ustanawiającą wykaz odpadów niebezpiecznych zgodnie z art. 1 ust. 4 dyrektywy Rady 91/689/EWG w sprawie odpadów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 226, z 06.09.2000, str. 3; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 151).
- 4 „Międzynarodowy Kodeks Morski Towarów Niebezpiecznych”, stanowiący wykonanie przepisów części A rozdziału VII Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS), opublikowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Londynie.
- 5 Nie jest wymagany w przypadku numerów nalepek ostrzegawczych 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 i 2.3.
- 6 Np. z pochłaniaczem zespolonym do gazu/pyłu typu A1B1E1K1-P1 lub A2B2E2K2-P2, podobna do określonej w normie europejskiej EN 141.
- 7 Wymagane wyłącznie w przypadku numerów nalepek ostrzegawczych 3, 4.1, 4.3, 8 i 9.



Krokodyle na motocyklach

autor, fot.: Cezary Bednarski



Nikt nie lubi być kontrolowany i nie darzy sympatią przedstawiciele instytucji kontrolnych. Ich pojawienie się na horyzoncie wywołuje przyspieszone bicie serca i jedno skojarzenie – będzie kara! To normalny ludzki odruch. Byłoby więc dziwne, gdyby podane w mediach jakiś czas temu informacje o zakupie motocykli przez Inspekcję Transportu Drogowego nie wywołały wielu negatywnych emocji. Tym bardziej, że maszyny są „wypasione” i drogie, a poza tym nie mogą być użytkowane bez akcesoriów w rodzaju kombinezonów i kasków, które też kosztują niemało.

I to wszystko za nasze, podatników, pieniądze! Pomysł poddali totalnej krytyce nie tylko przewoźnicy i kierowcy, ale także ludzie niezwiązani z branżą transportu drogowego.

Postarajmy się jednak spojrzeć na sprawę bez emocji, co nakazuje nam choćby dziennikarska rzetelność.

Dotychczas Inspekcja Transportu Drogowego kupiła – w drodze przetargu publicznego ogłoszonego w 2008 roku – 30 motocykli patrolowych. Maszyny znalazły się na wyposażeniu wszystkich 16 wojewódzkich inspektoratów. – Przy zakupie motocykli i kombinezonów szkoleniowych najważniejszym kryterium była cena – zapewnia Alvin Gajadhur, rzecznik prasowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Oferta nie do odrzucenia

Według niego najkorzystniejszą ofertę złożyła firma Probike, wyłączny importer na rynek polski motocykli marki Kawasaki. Cena pojedynczego egzemplarza modelu

GTR 1400, wraz z kombinezonem szkoleniowym, kaskiem wyposażonym w system łączności (słuchawka i mikrofon skomunikowane z telefonem komórkowym), butami, rękawicami, oznakowaniem i innymi dodatkowymi elementami, wyniosła 53 132 zł. – Kombinezony nie są umundurowaniem motocyklistów. Kupiono je na czas szkoleń, aby chroniły przed negatywnymi skutkami ewentualnych upadków czy kolizji oraz przed wiatrem i deszczem – tłumaczy rzecznik ITD.

Temat strojów, przypomnijmy, stał się głośny w lutym br. po podaniu w „Faktach” TVN informacji, że pojedynczy komplet specjalnego umundurowania dla motocyklistów kosztował będzie 10 tys. zł. Naza jutrz rzecznik GITD zaprzeczył i wyjaśnił, że kwota tej wielkości rzeczywiście pojawiła się w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie umundurowania Inspekcji Transportu Drogowego, ale jest ewidentnie błędna, czyli zawyżona. Zapewnił, że komplety mundurowe dla motocyklistów zostaną kupione po wejściu w życie rozporządzenia w drodze przetargu, w którym cena będzie jednym z decydujących kryteriów wyboru oferenta.

155 KM/136 Nm

Przyjrzyjmy się bliżej motocyklom inspektorów. Kawasaki GTR 1400 wyposażony jest w czterosuwowy, 16-zaworowy silnik o po-

jemności 1352 cm³, osiągający moc maksymalną 155 KM i maksymalny moment obrotowy 136 Nm. Przeniesienie napędu zapewniają 6-biegowa skrzynia przekładniowa i bezobsługowy wał kardana. Ważący ponad 300 kg motocykl osadzony jest na aluminiowej ramie. O jego skuteczne wyhamowywanie dbają z przodu dwie tarcze hamulcowe o średnicy 310 mm, a z tyłu pojedyncza tarcza o średnicy 270 mm. Maszyna ma 2270 mm długości, 1000 mm szerokości, 1405 mm wysokości (z szybą ustawioną w górnej pozycji), a rozstaw osi wynosi 1520 mm. To motocykl najwyższej klasy z bogatym wyposażeniem standar-

dowym obejmującym m.in. komputer pokładowy, immobiliser, ABS, regulację zawieszenia (można ustawić optymalnie do masy ciała), elektrycznie regulowaną szybę czołową, ochronę na nogi Crashpad oraz jeden tylny i dwa boczne kufry. Wśród udogodnień ułatwiających użytkowanie motocykla są: system startowy KIPASS (Kawasaki's Intelligent Proximity Activation Start System) umożliwiający odpalenie silnika bez potrzeby sięgania po kluczyk, system automatycznego włączania światła (AHO) oraz monitorowania ciśnienia w oponach (Tyre Pressure Monitoring System).

Okiełznać rumaki

Jak widać, stalowe rumaki są potężne, „wypasione” i bardzo szybkie. Importer oficjalnie nie podaje ich osiągnięć, ale nie jest tajemnicą, że są kosmiczne. Tego typu maszyna przyspiesza do setki w około 3 sekundy, a 200 km/h osiąga w 6-7 sekund. Kto dostąpił zaszczytu ich ujeżdżania? Jak można się domyślić – są to wytrawni jeźdźcy, osoby użytkujące jednoślady w życiu prywatnym, wytypowane przez wojewódzkich inspektorów. Jest to w skali całego kraju grupa 34 funkcjonariuszy. Zorganizowano dla nich specjalistyczne szkolenie, którego część teoretyczna odbyła się w dniach 15-19 grudnia 2008 r. Część praktyczną zaplanowano w drugim i trzecim kwartale br. Każdy z uczestników zakwalifikowany do jednej z siedmiu grup będzie musiał zaliczyć 40 godzin szkolenia praktycznego obejmującego m.in. jazdę motocyklem lekkim i ciężkim w różnych warunkach drogowych – w ruchu miejskim, pozamiejskim oraz po drogach ekspresowych, a także w nocy. – Koszt przeprowadzenia szkolenia w wysokości 54 865 złotych brutto pokrył Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Inspektoraty wojewódzkie, które zdecydowały się na zgłoszenie dodatkowych, wcześniej nieuwzględnionych uczestników, pokryją koszt ich przeszkolenia w wysokości 1700 złotych na osobę – informuje Alvin Gajadhur.

Łapać tych, co jadą boczkami

Zasadnicze pytanie brzmi – do czego potrzebne są Inspekcji motocykle, które w najbliższych tygodniach, niektóre jeszcze w maju, pojawią się na polskich drogach? Najkrótsza odpowiedź brzmi – dla poprawy skuteczności działań ITD. Wiadomo nie od dziś, że kierowcy ciężarówek ostrzegają się przez CB radio o pojawieniu się inspektorów



w punktach kontrolnych. Zresztą, kierowcy poruszający się często na tych samych trasach nawet nie potrzebują takich ostrzeżeń, bo miejsc, w których ustawiają się inspektorzy nie jest aż tak wiele i transportowcy wiedzą, gdzie można ich spotkać. Ci, którzy nie chcą ryzykować, wybierają drogi alternatywne.

– Kierowcy samochodów ciężarowych, chcąc uniknąć kontroli ITD, poruszają się drogami bocznymi, często nieprzystosowanymi do ruchu ciężkich pojazdów, skutecznie je dewastując. Wiele z tych pojazdów jest przeciążonych, co bardzo często widać gołym okiem, podobnie jak ich niesprawności techniczne czy braki w wyposażeniu. Wyłapywanie ich i doprowadzanie (pilotowanie) do punktów kontrolnych będzie głównym zadaniem motocyklistów patrolujących drogi w promieniu 20–30 kilometrów od miejsc kontroli – wyjaśnia rzecznik GITD. Jest

przekonany, że dzięki motocyklistom przypadki patologii w transporcie drogowym będą eliminowane efektywniej niż dotychczas.

Skuteczniej niż samochodem

Otwarte pozostaje pytanie, czy tego zadania nie można dobrze wykonać, jadąc samochodem osobowym, który kosztuje podobnie, a ma tę przewagę, że daje dach nad głową w czasie opadów, ciepłe wnętrza zimą oraz ochronę podczas wypadku? Inspektorzy przypominają, że patroli motocyklowe nie są polskim wymysłem, tylko działają też w podobnych formacjach na terenie Unii Europejskiej.

– Byłem sceptykiem dopóty, dopóki nie zobaczyłem na własne oczy, jak to działa w wykonaniu służb holenderskich. Przy autostradowym punkcie kontrolnym krążyło dwóch motocyklistów, którzy przyprowadzali na miejsce pojazdy wyłapane

na autostradzie i drogach do niej przyległych. Ich koledzy z zespołu, a było ich chyba ośmiu, nie tracili czasu na typowanie i zatrzymywanie pojazdów do kontroli, a wykonywali tylko czynności sprawdzające. Ich efektywność była naprawdę imponująca – tego dnia skontrolowano kilkadziesiąt pojazdów wykonujących przewozy, a było to możliwe dzięki dobrej organizacji kontroli, a także udziałowi patroli motocyklowych. Oczywiście, są różnice w procedurach, ale prawda jest taka, że w czasie jednej dniówki holenderski inspektor jest w stanie skontrolować kilkanaście pojazdów, a polski zaledwie cztery do pięciu – podkreśla Artur Czapiewski, kujawsko-pomorski inspektor wojewódzki.

Alvin Gajadhur jest pewien, że w pewnych sytuacjach motocykle sprawdzą się lepiej niż samochody osobowe, a tym bardziej dostawcze biura na kołach użytkowane przez ITD. Choćby wtedy, gdy ciężarówka, omijając miejsce kontroli, wjedzie w teren zabudowany lub na podmiejską niebrukowaną drogę.

– Do tej pory pilotowaniem pojazdów ciężarowych do miejsc kontroli zajmowały się samochody osobowe należące do Inspekcji. Niestety, wyraźnie oznakowany samochód jest łatwo rozpoznawalny i wtedy odpada już element zaskoczenia. Przykładem mogą być kontrole dopuszczalnej masy całkowitej i nacisków na osie na wagach przenośnych, wykonywane przy ulicy Wójcickiego w Warszawie. Kierowcy nagminnie się ostrzegają przez CB radio o pojawieniu się inspektorów w tym miejscu, a próbujący je ominąć bocznymi drogami widzą z daleka nasz służbowy samochód. Motocykl nie będzie tak bardzo rzucał się w oczy, a jako pojazd bardziej zwrotny będzie sprawniej poruszał się po ulicach miast i wąskich, wyboistych drogach lokalnych – dodaje Alvin Gajadhur.



PALL-EX DOSTARCZA SZANSE DLA POTENCJALNYCH POLSKICH PARTNERÓW LOGISTYCZNYCH

Wielokrotnie nagradzana sieć Pall-Ex, lider na rynku Wielkiej Brytanii w dziedzinie dystrybucji towarów spaletyzowanych, wprowadza w Polsce swój sprawdzony handlowy i operacyjny model i zaprasza do kontaktu ugruntowane i przewidujące firmy logistyczne, które mogą być zainteresowane pełnieniem funkcji **głównego partnera krajowego** lub staniem się **członkiem sieci**. Firma, założona pierwotnie w Wielkiej Brytanii w 1996 roku, uruchomiła już Pall-Ex Italia ciesząc się wielkim uznaniem, dostarczając nowych, bardziej wydajnych rozwiązań dystrybucyjnych na rynku włoskim.

Model sieci dystrybucji Pall-Ex działa na zasadach "struktury promienistej" i jest zaprojektowany tak, aby ułatwić dostawę małych partii towarów spaletyzowanych pierwszą klasą - dostawa następnego dnia/non-stop, każdego dnia w roku. Adrian Russell, dyrektor zarządzający Pall-Ex powiedział, „Szerokie badania rynku potwierdzają, że podobne wymagania łańcucha dostaw istnieją na różnych etapach rozwoju w innych europejskich krajach, w tym na rynku Polskim dostarczając przy tym firmie Pall-Ex i jej partnerom w danym kraju odpowiednie środowisko do zaoferowania doskonałej obsługi klientów przy wykorzystaniu najbardziej konkurencyjnych stawek”. „Poprzez utworzenie strategicznego partnerstwa z podobnie myślącymi, ambitnymi firmami w Polsce możemy dalej pełnić naszą misję tak, aby rozporządzać usługami dystrybucji towarów spaletyzowanych na skalę ogólnoeuropejską”.

Adrian kontynuował: „Bycie częścią Pall-Ex oferuje znaczne korzyści także dla klientów członków sieci. Członkowie mogą zaoferować swoim klientom ekonomiczną, szybką dystrybucję krajową, jak również otrzymywać zlecenia na dostawy na terenie całego kraju wygenerowane przez pozostałych członków sieci. Współpraca ta wyraźnie efektuje w zwiększeniu elastyczności floty, wielu członków zmniejszyło wielkość swojej floty samochodowej poprzez eliminację przejazdów na pusto, co zwiększyło wykorzystanie i wydajności pojazdów. Członkom pozostawia się swobodę wyboru dostarczania ładunków przy użyciu własnej floty, gdy jest to bardziej odpowiednie”. Efektywność ta jest również pomocna w ograniczeniu emisji spalin, co stanowi poważnym problemem na całym świecie. Referencje „Greener” są tak cenne, że dziś jesteśmy świadkami szybko rosnącej liczby detalistów i producentów, którzy wybierają outsourcing Pall-Ex zamiast operować swoją własną dedykowaną flotą”.

Dalsze informacje dotyczące Pall-Ex są dostępne za pośrednictwem strony internetowej www.pallex.com, poprzez e-mail projects@pallex.co.uk lub dzwoniąc na +44 (0) 1530 239000.



The No.1 Pallet Network



Biuro Obsługi Klienta
Programu ZMPD
„Razem w przyszłość”

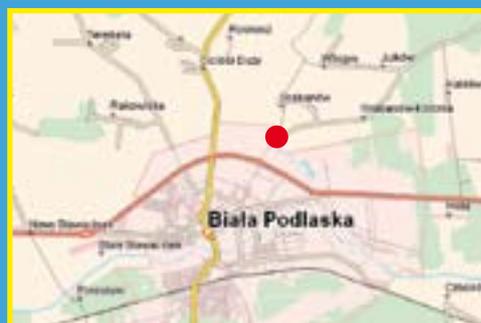
Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl



CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

- profesjonalna obsługa
- wyjątkowo korzystne ceny



JAKONTRANS
Biała Podlaska
Grabanów Kolonia 40-A
Tel. 083-3435585
serwis@jakontrans.pl
www.jakontrans.pl



Broker czy agent

autor: **Małgorzata Kaniewska**
prezes zarządu **BMK Broker Ubezpieczeniowy Sp. z o.o.**

Pośrednictwo ubezpieczeniowe stanowi jeden z ważniejszych kanałów dystrybucji produktów ubezpieczeniowych w Polsce. Pośrednictwo zgodnie z przepisami Unii Europejskiej jest zależne – agenci ubezpieczeniowi, i niezależne – brokerzy ubezpieczeniowi.

Podstawowym elementem różniącym te dwa kanały pośrednictwa jest stosunek prawny umocowania do wykonywania przedmiotowych czynności. Tak więc czynności agencyjne są zdefiniowane w art. 4 pkt. 1 ustawy o pośrednictwie ubezpieczeniowym jako czynności w imieniu i na rzecz ubezpieczyciela (umowa agencyjna z ubezpieczycielem), a czynności brokerskie są zdefiniowane jako czynności na rzecz i w imieniu podmiotu poszukującego ochrony ubezpieczeniowej, czyli potencjalnego klienta. Jak wynika z powyższego różnica jest bardzo istotna. Agent pośredniczy w sprzedaży produktów przygotowanych przez ubezpieczyciela, natomiast broker tworzy produkty dostosowane do potrzeb klienta i szuka ubezpieczyciela, który taki produkt zaakceptuje i udzieli ochrony ubezpieczeniowej klientowi.

Działalność brokerów ubezpieczeniowych w Polsce zaczęła się zaledwie kilkanaście lat temu, a więc jest to bardzo młody rynek. Brokerzy zgodnie z obowiązującymi prze-

pisami są przedsiębiorcami działającymi jako osoby fizyczne lub osoby prawne (sp. z o.o. lub SA). Innej formy prowadzenia działalności nasze prawo nie przewiduje, a w świetle przepisów kodeksu spółek handlowych zawód brokera ubezpieczeniowego wpisany jest na listę zawodów uznawanych za wolny na gruncie przepisów o spółce partnerskiej – formie działalności kierowanej tylko i wyłącznie dla wolnych zawodów.

Przedmiotem działalności brokera ubezpieczeniowego jako profesjonalisty – niezależnego pośrednika ubezpieczeniowego – po otrzymaniu zlecenia od klienta jest m.in.:

- analiza i znajomość działalności gospodarczej prowadzonej przez klienta, dotycząca określenia występującego u niego ryzyka w celu zapewnienia właściwej ochrony ubezpieczeniowej
- przeprowadzenie auditu ubezpieczeniowego aktualnie obowiązujących umów ubezpieczenia
- przedstawienie założeń programowych, na których będzie oparta ochrona ubezpieczeniowa klienta
- zebranie ofert oraz ich negocjacja
- przeprowadzenie dokładnej analizy porównawczej zebranych ofert i udzielenie pisemnej rekomendacji ofercie, która wg najlepszej wiedzy brokera jest najwłaściwszą ofertą spośród otrzymanych, spełniającą

założenia programowe (obowiązek rekomendacji nie dotyczy umów ubezpieczenia „dużego ryzyka” w rozumieniu ustawy o działalności ubezpieczeniowej z określonych działów ww. ustawy), rekomendacja powinna zawierać podstawy, na których jest oparta

- doprowadzenie do zawarcia wskazanych przez klienta umów ubezpieczenia
- świadczenie serwisu polegającego na uczestnictwie w wykonywaniu zawartych umów ubezpieczenia, ich aktualizacji, monitorowania terminów płatności itp.
- świadczenie pomocy w procesach likwidacji szkód powstałych w ramach zawartych za pośrednictwem brokera umów ubezpieczenia, ale także bez jego udziału, jeśli takiego zlecenia klient udzieli, a broker je przyjmie
- doradztwo ubezpieczeniowe, które jest jedną z kluczowych czynności wykonywanych przez brokera.

Każdy broker posiada ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywania działalności brokerskiej na sumę gwarancyjną 1 500 000 euro, a więc bardzo wysoką w stosunku do innych sum gwarancyjnych obowiązujących na naszym rynku.

Broker musi bardzo dobrze znać rynek ubezpieczeniowy i sprawnie

się po nim poruszać. Bezwzględnie wymagana jest duża wiedza z zakresu prawa ubezpieczeniowego, produktów ubezpieczeniowych oraz znajomość branży, którą broker obsługuje.

Wielość występujących na rynku ubezpieczeniowym produktów, skomplikowanych zapisów zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczeń oraz ograniczeń zakresu ubezpieczenia utrudnia klientowi wybór najlepszej oferty. Są to czynności bardzo czasochłonne i wymagają dogłębnej wiedzy. Broker jest właśnie takim pośrednikiem, który poprzez udzieloną pisemnie rekomendację wskazuje klientowi, którą ofertę powinien wybrać i dlaczego. Za rekomendację broker ponosi pełną odpowiedzialność wynikającą z ustawy ubezpieczeniowej. Niewłaściwie udzielona rekomendacja może skutkować roszczeniem do brokera.

Zdecydowanie można zaobserwować rozwój działalności brokerskiej w Polsce, a jak wiemy, rozwój jest wtedy, kiedy jest zapotrzebowanie na daną usługę. Cieszy nas fakt, że coraz więcej przedsiębiorców skłania się do współpracy z brokerami, bo to oznacza, że świadomość wynikająca z ponoszonej odpowiedzialności oraz potencjalnych zagrożeń jest coraz wyższa. Z naszych doświadczeń wynika, że w każdej firmie, która została pozyskana przez brokera został zaprowadzony „porządek ubezpieczeniowy” a dotyczy to wszystkich przedsiębiorstw i tych prywatnych i tych z sektora państwowego.

Na rynku polskim działają zarówno bardzo duże firmy brokerskie (często z rodowodem zagranicznym), jak i mniejsze. Brokerzy muszą ciągle podnosić swoje kwalifikacje, co wynika z obowiązku ustawowego, ale też, aby istnieć w biznesie ubezpieczeniowym, muszą mieć

doskonałą orientację rynkową. Wiele nowych rozwiązań w postaci warunków szczególnych, nowej jakości obsługi, sprawnej likwidacji szkód powstało dzięki pracy brokerów, którzy niejako wymusili konkurencyjność ofert od ubezpieczycieli zarówno pod względem zakresu, ceny, jak i jakości świadczonych usług. Często spotykamy funkcjonujące tzw. programy lojalnościowe, które powstały dla danych grup zawodowych tylko i wyłącznie dzięki pracy brokerów.

Relacje między klientem a brokerem winny być relacjami partnerskimi, winny opierać się na zaufaniu. Pełne zrozumienie istoty pracy brokera ubezpieczeniowego, który tak naprawdę sprzedaje wartość intelektualną, to z pewnością sukces finansowy każdego klienta. Brokerzy obsługują wszystkie rodzaje działalności gospodarczej, także transport międzynarodowy. Są to zarówno firmy duże z tzw. sektora korporacyjnego jak i firmy małe z tzw. sektora małych i średnich firm.

W ostatnim czasie można zaobserwować wzrost zainteresowania usługą brokerską wśród przedsiębiorstw transportowych, które dotychczas korzystały z usług agenta bądź też bezpośrednio z usług ubezpieczyciela. Bardzo często przyczyną nawiązania współpracy z brokerem jest problem z uzyskaniem należnego odszkodowania z zawartej umowy ubezpieczenia.

Wszelkie konflikty pomiędzy ubezpieczycielem a klientem w sprawach likwidacji szkód z reguły wynikają ze słabej znajomości posiadanego ubezpieczenia i prawie zawsze klient dziwi się, że nikt mu o pewnych zapisach dla niego niekorzystnych nie powiedział podczas zawierania umowy ubezpieczenia. Nie ma co się łudzić, ani ubezpieczyciel, ani agent działający w jego imieniu nie będzie uświadamiał

klienta, jakie wady posiada proponowane ubezpieczenie, mowa jest zawsze o zaletach. Nie ma ubezpieczeń idealnych i zawsze możemy doszukać się w ogólnych warunkach ubezpieczeń niekorzystnych zapisów dla klienta. Broker stara się te niekorzystne zapisy niwelować poprzez wprowadzenie tzw. klauzul brokerskich – warunków szczególnych. Oczywiście jest, że usługa brokerska kierowana jest głównie do przedsiębiorców, ale zdarza się, że jest wykonywana także u klienta indywidualnego, który ma zapotrzebowanie na specyficzny produkt ubezpieczeniowy.

Profesjonalne podejście do ubezpieczeń, jakie prezentuje broker, gwarantuje klientowi właściwy zakres ubezpieczenia, dający stabilność finansową w przypadku szkody oraz zminimalizowanie składki za dane ryzyko. Odnosząc się do ryzyka występującego w transporcie międzynarodowym, największym i niechętnie ubezpieczanym jest ryzyko OC posiadacza ciągnika siodłowego, które w jednej z ostatnich wypowiedzi pani prezes PZU SA – ubezpieczyciela mającego największy udział w rynku ubezpieczeń OC ciągników siodłowych, zostało określone jako „bomba z opóźnionym zapłonem”. Stwierdzenie to jest w pełni zasadne i wynika ze zmian w przepisach prawa na korzyść poszkodowanego, ilości szkód, wysokości wypłacanych odszkodowań i świadczeń (łącznie z dożywotnimi rentami dla osób poszkodowanych).

Przytoczona wypowiedź sugeruje tzw. „czyszczenie portfela” z tego rodzaju ubezpieczeń lub znaczną podwyżkę składek dla klientów „szkodowych” i wtedy z pewnością przyda się w firmie fachowiec – broker który spenetruje rynek i poszuka nowej oferty dla klienta na miarę możliwości rynkowych także w obrębie Unii Europejskiej.



Opodatkowanie drogowych przewozów kabotażowych

autor: Anna Piotrkiewicz

Rozważając zasady opodatkowania drogowych przewozów kabotażowych w poszczególnych krajach członkowskich, za podstawę należy przyjąć następujące przepisy prawne:

1. Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie (Dz.U. UE. L. 1993 r. 279.9 z późn. zm.) – zwane dalej rozporządzeniem o kabotażu.
2. Dyrektywę Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz.Urz UE L 347) – zwaną dalej dyrektywą 112.
3. Dyrektywę Rady 2008/9/WE z dnia 12 lutego 2008 r. określającą zasady zwrotu podatku od wartości dodanej, przewidzianego w dyrektywie 2006/112/WE, podatnikom niemającym siedziby w państwie członkowskim zwrotu, lecz mającym siedzibę w innym państwie członkowskim (Dz.Urz UE L 44) – zwaną dalej dyrektywą 9.
4. Ustawy o podatku VAT w każdym z krajów członkowskich.
5. Przepisy wykonawcze do ustaw o podatku VAT, w tym szczególnie o zasadach wystawiania faktur VAT w tych krajach.
6. Przepisy ustaw regulujących zasady płacenia podatków w krajach członkowskich odpowiadające przepisom polskiej ustawy – Ordynacja podatkowa.
7. Ustawę z dnia 14 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. nr 54, poz. 535, z późn. zm.) – zwaną dalej ustawą o VAT.
8. Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług wprowadzający zmiany wynikające ze zmian dyrektywy 112 – zwany dalej projektem VAT.
9. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz.U. nr 212, poz. 1327) – zwane dalej rozporządzeniem o fakturach.
10. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada w sprawie wzorów deklaracji podatkowych dla podatku od towarów i usług (Dz.U. nr 211, poz. 1333) – zwane dalej rozporządzeniem o deklaracjach.
11. Ustawę z dnia 15 lutego 1992 r.

o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz.U. z 2000 r. nr 54, poz. 654, z późn. zm.) – zwaną dalej uopdop.

12. Ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. – zwaną dalej uopdof)

Zgodnie z artykułem 6 ust. 1 pkt e rozporządzenia o kabotażu w drodze odstępstwa od stosowania przepisów wspólnotowych, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym państwa członkowskiego przyjmującego w obszarze podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych. W tej dziedzinie, do usług kabotażowych zastosowanie miały przepisy art. 21 ust. 1 lit. a Dyrektywy 77/388/EWG (tzw. VI Dyrektywy). Zgodnie z tym przepisem zobowiązanymi do zapłaty podatku od wartości dodanej byli w systemie wewnętrznym:

- a) podatnicy dokonujący transakcji podlegających opodatkowaniu. W przypadku dokonania transakcji przez podatnika rezydującego za granicą państwa członkowskie mogą przyjąć regulacje zobowiązujące do zapłaty podatku przez inną osobę niż podatnik rezydujący za granicą. Między innymi taką osobą może

być wyznaczony przedstawiciel podatkowy lub inna osoba, dla której przeprowadzana jest transakcja podlegająca opodatkowaniu. Państwa członkowskie mogą również postanowić, że inna osoba niż podatnik będzie solidarnie odpowiedzialna za zapłatę podatku;

b) podatnicy, na rzecz których świadczone są usługi lub osoby zarejestrowane do celów podatku od wartości dodanej na terytorium kraju, do którego usługi są dostarczane, jeśli usługi te świadczone są przez podatnika z siedzibą za granicą; jednakże państwa członkowskie mogą zażądać, żeby dostawca usług był solidarnie odpowiedzialny za zapłatę podatku.

Obecnie jest to pkt 41 preambuły dyrektywy 112, który wskazuje krajom członkowskim, iż należy określić osoby zobowiązane do zapłaty podatku VAT, w szczególności w przypadku niektórych usług świadczonych przez osobę niemającą siedziby w państwie członkowskim, w którym podatek jest należny. Istota nowej regulacji w dyrektywie 112 jest identyczna z przepisem art. 21 VI Dyrektywy. Dla porównania, w ustawie o podatku VAT reguluje to przepis art. 17 ust. 1 pkt 4.

Wykonując przewozy kabotażowe na terenie innego kraju UE, polski przewoźnik ma obowiązek stosowania w zakresie podatku VAT przepisy tego kraju. Przewozy kabotażowe dla celów podatku VAT nie są żadną z kategorii przewozów międzynarodowych, jak i wewnątrzspółnotowych, które mogłyby korzystać z zasad szczególnych wynikających z przepisów:

- dyrektywy 112
- ustawy o podatku VAT w zakresie określania miejsca świadczenia, jak i miejsca ich opodatkowania.

Do przewozów kabotażowych nie mają też zastosowania przepisy art. 28 ust. 2 ustawy o podatku VAT i art. 49 dyrektywy 112. Dotyczą one co prawda możliwości zaliczania przewozów wykonywanych w granicach jednego kraju członkowskiego do transportu wewnątrzspółnotowego (operacje dowozowe, odwozowe z terminali, magazynów), ale jako bezpośrednio związanych z wykonywaniem wewnątrzspółnotowych usług transportu towarów. W kabotażu takie sytuacje dające możliwość rozliczenia przewozu na NIP unijny zleceniodawcy nie mają zastosowania. W operacjach terminalowych z zastosowaniem art. 49 dyrektywy 112 lub art. 28 ust. 2 ustawy o podatku VAT przewozi się towary pochodzące z innego kraju członkowskiego lub przeznaczone do innego kraju członkowskiego. W kabotażu przewozi się typowe towary krajowe, np. produkty rolno-spożywcze z giełdy krajowej do supermarketów, części do produkcji lub montażu wytworzone przez producenta w danym kraju do fabryki w tym samym kraju wytwarzającej produkt gotowy. Są to więc przewozy na krajowych listach przewozowych lub odpowiadających im dokumentach w krajach wykonywania kabotażu, a nie na listach CMR. Dodatkowo w związku ze zmianami wprowadzonymi do dyrektywy 112 zarówno art. 49 w dyrektywie, jak i przepisy art. 28 ust. 2 w projekcie ustawy VAT, która ma wejść w życie w Polsce od grudnia 2009 r., zostaną zniesione.

Przewozy te wykonywane przez polskich przewoźników w innych krajach UE nie mieszczą się również w zakresie opodatkowania wynikającym z art. 5 ust 1 pkt 1 ustawy o podatku VAT, tj. nie podlegają opodatkowaniu w kraju.

Przyjmując zlecenie na wykonanie przewozu kabotażowego, należy

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

OPERATOR SYSTEMU

BERLIO

CARD

"Berlio Credit Card" oferuje firmom przewozowym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty naftowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw, domów towarowych, stacji obsługi technicznej, agencji celnych, parkingów, punktów poboru opłat drogowych na terenie Rosji, Białorusi, Polski, Niemiec i Ukrainy



Sp. z o.o. j.v. "KRISMAR"
21-500 Biela Podlaska, Al. Jana Pawła II 11
tel./fax 083 343 73 85, tel. 083 343 73 86
e-mail: krismar@bp.onet.pl
www.berlio.by
www.krismar-berlio.pl

ustalić, czy zleceniodawca jest zarejestrowanym czynnym podatnikiem VAT w tym kraju, w którym kabotaż będzie wykonywany. Taki zleceniodawca może bowiem przejąć na siebie obowiązek podatkowy i uwolnić przewoźnika polskiego wykonującego kabotaż od obowiązku rejestracji na podatek VAT w tym kraju. Zleceniodawca kabotażu w składanej deklaracji VAT w swoim kraju rozlicza podatek od importu usług. Gdyby zleceniodawca nie był podatnikiem zarejestrowanym w kraju, w którym usługa została wykonana, na przewoźniku ciąży wtedy obowiązek rejestracji i zapłaty podatku. Do opodatkowania kabotażu nie można bowiem stosować numerów rejestracji podatkowej na operacje unijne. Właściwość urzędu finansowego, do którego należy zgłosić zgłoszenie rejestracyjne, ustala się zgodnie z przepisami kraju, w którym kabotaż jest wykonywany.

Z tytułu wykonanej usługi kabotażu obowiązek podatkowy zawsze będzie ustalany według zasad obowiązujących w tym kraju członkowskim, jak również przy ustalaniu kwoty podatku VAT do zapłaty zastosowanie będzie miała stawka podatku dla usług krajowych. Wykaz stawek podstawowych, jakie mają zastosowanie do usług transportowych krajowych w poszczególnych krajach członkowskich, zamieszczony jest na końcu artykułu.

Przykład

Polski przewoźnik wykonał przewóz kabotażowy na terenie Niemiec na zlecenie podmiotu niemieckiego będącego w Niemczech podatnikiem VAT. Obowiązek podatkowy dla rozliczenia podatku VAT od tego przewozu powstał w Niemczech. Jest to przewóz krajowy w Niemczech. Dla rozliczenia podatku VAT należy zastosować przepisy niemieckiej ustawy podatkowej o podatku obrotowym (Umsatzsteuergesetz 1981,

w skrócie UStG). Faktura powinna być wystawiona według przepisów niemieckich. Do faktur za przewozy kabotażowe nie mają zastosowania przepisy par. 25 ust. 4 rozporządzenia o fakturach. Ponieważ zleceniodawcą był niemiecki podatnik VAT, faktura powinna być wystawiona w euro bez 19% niemieckiego podatku, ale z powołaniem na par. 13b UStG, tj. z przeniesieniem obowiązku podatkowego na nabywcę usługi. Zleceniodawca, przyjmując taką fakturę, przyjmuje na siebie obowiązek podatkowy i rozlicza 19% niemiecki VAT w deklaracji podatkowej jako import usługi. Polski przewoźnik nie podlega wtedy obowiązkowi rejestracji podatkowej w Niemczech.

Polskiemu przewoźnikowi przysługuje prawo do odliczenia lub zwrotu zapłaconego w Niemczech VAT w związku z wykonywaniem usługi kabotażu. Prawo do odliczenia może być realizowane bezpośrednio w składanej w niemieckim urzędzie finansowym deklaracji, jeżeli świadczenie kabotażu pociągałoby za sobą konieczność rejestracji podatkowej, a prawo do zwrotu może być realizowane na wniosek składany we właściwym niemieckim urzędzie finansowym obsługującym zwroty podatku dla podatników z krajów członkowskich.

W składanej w Polsce deklaracji VAT-7 przewoźnik powinien wykazywać usługi kabotażowe w poz. 21 deklaracji VAT-7 według wzoru określonego rozporządzeniem o deklaracjach. Kwota obrotu z tytułu wykonanej usługi kabotażowej uwzględniana jest w limicie zwrotu podatku naliczonego od zakupów wykonywanych na terytorium kraju, ale związanych ze świadczeniem wszystkich usług, w tym również kabotażowych, np. od zakupu części do pojazdów, wydatków związanych z funkcjonowaniem biura itp.

Do rozliczenia podatku dochodowego od przychodów osiągniętych z przewozów kabotażowych w innych krajach członkowskich zastosowanie mają przepisy art. 3 uopdop, zgodnie z którym podatnicy, jeżeli mają siedzibę lub zarząd na terytorium RP, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów, bez względu na miejsce ich osiągnięcia. Podobnie w przypadku podatników podlegających przepisom od osób fizycznych, zastosowanie będzie miał art. 3 uopdof.

Stawki podstawowe VAT w krajach członkowskich UE – stan w 2009 r.

Austria	20
Belgia	21
Bułgaria	20
Cypr	15
Czechy	19
Dania	25
Estonia	18
Finlandia	22
Francja	19,6
Grecja	19
Hiszpania	16
Holandia	19
Irlandia	21,5
Litwa	19
Luxemburg	15
Łotwa	21
Malta	18
Niemcy	19
Polska	22
Portugalia	20
Rumunia	19
Szwecja	25
Słowacja	19
Słowenia	20
Włochy	20
Węgry	20
Wielka Brytania	15

Urlopy wypoczynkowe – vademecum

autor: Łukasz Włoch, Specjalista ds. Szkoleń
szkolenia@pcnetservice.pl

Urlop dla pracownika zazwyczaj kojarzy się z wypoczynkiem, relaksem, który należy się proporcjonalnie do przepracowanej pracy. Dla pracodawcy jest to jednak termin, który budzi mieszane uczucia, często spowodowane zawiłościami prawnymi, błędnymi interpretacjami czy nieznaną prawą pracy w zakresie udzielania urlopu wypoczynkowego. Jednak poznając podstawowe zasady dotyczące nabywania, planowania oraz udzielania urlopów, pracodawca może prosto i zgodnie z prawem pracy zadbać o to, aby jego pracownicy byli skutecznymi w pracy, hołdując zasadzie „wydajny pracownik to wypoczęty pracownik”.

Poniżej podsumujemy kilka faktów i mitów na temat poprawnego udzielania, dokumentowania i rozliczania urlopu wypoczynkowego.

FAKTY

Pełny wymiar urlopu przysługuje pracownikowi, gdy przepracuje wszystkie miesiące w danym roku.

1. Pracownikowi przysługuje prawo do corocznego, nieprzerwanego, płatnego urlopu wypoczynkowego.
2. Pracownik podejmujący pracę po raz pierwszy, w roku kalendarzowym, w którym podjął pracę, uzyskuje prawo do urlopu z upływem każdego miesiąca pracy, w wymiarze 1/12 wymia-

ru urlopu przysługującego mu po przepracowaniu roku.

3. Prawo do kolejnych urlopów pracownik nabywa w każdym następnym roku kalendarzowym.
4. Wymiar urlopu wypoczynkowego wynosi:
 - 20 dni – jeżeli pracownik jest zatrudniony krócej niż 10 lat,
 - 26 dni – jeżeli pracownik jest zatrudniony co najmniej 10 lat.
5. Do okresu zatrudnienia, od którego zależy prawo do urlopu i wymiar urlopu, wlicza się okresy poprzedniego zatrudnienia, bez względu na przerwy w zatrudnieniu oraz sposób ustania stosunku pracy.
6. Urlopu udziela się w dni, które są dla pracownika dniami pracy zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy, w wymiarze godzinowym odpowiadającym dobowemu wymiarowi czasu pracy pracownika w danym dniu.
7. Przy udzielaniu urlopu jeden dzień odpowiada 8 godzinom pracy.
8. Udzielenie pracownikowi urlopu w dniu pracy w wymiarze godzinowym odpowiadającym części dobowego wymiaru czasu pracy jest dopuszczalne jedynie w przypadku, gdy część urlopu pozostała do wykorzystania jest niższa niż pełny dobowy wymiar czasu pracy pracownika w dniu, na który ma być udzielony urlop,

(Przykład: pracownikowi pozostało do odebrania 4 godziny urlopu w danym roku kalendarzowym, a dzienny wymiar czasu pracy wg rozkładu do końca tego roku wynosi po 8 godzin dziennie.)

9. Do okresu pracy, od którego zależy wymiar urlopu, wlicza się z tytułu ukończenia:
 - zasadniczej lub innej równorzędnej szkoły zawodowej – przewidziany programem nauczania czas trwania nauki, nie więcej jednak niż 3 lata,
 - średniej szkoły zawodowej – przewidziany programem nauczania czas trwania nauki, nie więcej jednak niż 5 lat,
 - średniej szkoły zawodowej dla absolwentów zasadniczych (równorzędnych) szkół zawodowych – 5 lat,
 - średniej szkoły ogólnokształcącej – 4 lata,
 - szkoły policealnej – 6 lat,
 - szkoły wyższej – 8 lat.
10. Jeżeli pracownik pobierał naukę w czasie zatrudnienia, do okresu pracy, od którego zależy wymiar urlopu, wlicza się bądź okres zatrudnienia, w którym była pobierana nauka, bądź okres nauki, zależnie od tego, co jest korzystniejsze dla pracownika.

Urlop proporcjonalny przysługuje pracownikowi, jeśli nie przepracuje wszystkich miesięcy w danym roku.

Urlop ten przysługuje proporcjonalnie do liczby miesięcy przepracowanych u danego pracodawcy.

1. Urlop u dotychczasowego pracodawcy przysługuje pracownikowi w wymiarze proporcjonalnym do okresu przepracowanego u tego pracodawcy w roku, w którym ustał stosunek pracy. Urlop taki nie przysługuje, jeśli przed ustaniem stosunku pracy pracownik:
 - wykorzystał przysługujący mu urlop,
 - wykorzystał urlop w wyższym wymiarze.
2. Urlop u kolejnego pracodawcy – w wymiarze:
 - proporcjonalnym do okresu pozostałego do końca danego roku kalendarzowego – w razie zatrudnienia na czas nie krótszy niż do końca danego roku kalendarzowego,
 - proporcjonalnym do okresu zatrudnienia w danym roku kalendarzowym – w razie zatrudnienia na czas krótszy niż do końca danego roku kalendarzowego.
3. Pracownikowi, który przed ustaniem stosunku pracy w ciągu roku kalendarzowego wykorzystał urlop w wymiarze wyższym niż wynikający z proporcjonalnego przeliczenia u danego pracodawcy, przysługuje u kolejnego pracodawcy urlop w odpowiednio niższym wymiarze. Łączny wymiar urlopu w roku kalendarzowym nie może być jednak niższy niż wynikający z okresu przepracowanego w tym roku u wszystkich pracodawców.
4. Pełny wymiar urlopu pracownika zostaje proporcjonalnie obniżony za okresy:
 - urlopu bezpłatnego,
 - urlopu wychowawczego,
 - odbywania zasadniczej służby wojskowej lub jej form zastępczych, okresowej służby wojsko-

wej, przeszkolenia wojskowego albo ćwiczeń wojskowych,

- tymczasowego aresztowania,
- odbywania kary pozbawienia wolności,
- nieusprawiedliwionej nieobecności w pracy.

MITY

1. Zaległy urlop na żądanie należy udzielić do końca pierwszego kwartału następnego roku kalendarzowego. Obowiązkiem pracodawcy jest udzielanie pracownikowi urlopu w tym roku kalendarzowym, w którym uzyskał on do niego prawo. W przypadku odstąpienia od tej zasady granicą czasową udzielenia urlopu zaległego – zgodnie z przepisem art. 168 Kodeksu pracy – jest koniec pierwszego kwartału następnego roku kalendarzowego, niezależnie od tego, czy przyczyny powodujące to przesunięcie leżą po stronie pracodawcy czy pracownika. Omawiany obowiązek nie dotyczy jednak udzielanych zgodnie z art. 1672 Kodeksu pracy czterech dni zaległego urlopu na żądanie pracownika, które można wykorzystać w późniejszym terminie i nie stanowi to naruszenie obowiązku wynikającego z art. 168.
2. Zaległe urlopy na żądanie sumują się w latach następnych. (Departament Prawny GIP GPP-110-4560-170/08/PE informuje, że zgodnie z art. 1672 ustawy z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy – w danym roku kalendarzowym pracownikowi przysługują tylko 4 dni urlopu na żądanie, dlatego też, jeżeli pracownik w danym roku kalendarzowym nie wykorzystał 4 dni urlopu na żądanie, 4 dni urlopu przechodzą na rok następny, ale już jako normalne dni urlopu. Ponadto urlop na żądanie jest

częścią urlopu wypoczynkowego, do którego odnoszą się odmienne zasady jego wykorzystywania).

3. Pracodawca dysponuje 14 dniami urlopu wypoczynkowego pracownika. (Plan urlopów ustala pracodawca, biorąc pod uwagę wnioski pracowników i konieczność zapewnienia normalnego toku pracy, pracodawca jest zobowiązany do udzielenia jedynie 4 dni urlopu na żądanie pracownika, art. 1672 Kodeksu pracy. Jeżeli chodzi o pozostałą część urlopu, pracodawca nie ma obowiązku udzielania go jedynie w zaproponowanych przez pracownika terminach, może jednak je uwzględnić, jeżeli nie powodują zakłócenia normalnego toku pracy).

UDOKUMENTOWANIE URLOPU KIEROWCÓW WYKONUJĄCYCH PRZEWÓZ DROGOWY

Od dnia 12 kwietnia 2007 r. na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej obowiązuje wzór formularza: Świadcstwo działalności na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR), stanowiący załącznik do decyzji KE 2007/230/WE, zwany dalej „formularzem”. Dla udokumentowania przyczyny nieposiadania zapisów urządzenia rejestrującego (tachografu analogowego lub cyfrowego) w przypadkach:

- a. zwolnienia chorobowego
- b. urlopu wypoczynkowego
- c. prowadzenia pojazdu wyłączonego z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR.

Formularz jest akceptowany w całej UE i w dowolnym języku urzędowym UE. Standardowa po-

stać formularza ułatwia jego zrozumienie, ponieważ zawiera ponumerowane, ustalone pola, które należy wypełnić.

Wszystkie pola formularza należy wypełniać maszynowo. Aby formularz był uznany za ważny, musi być podpisany zarówno przez przedstawiciela przedsiębiorstwa, jak i przez kierowcę. W przypadku kierowców pracujących na własny rachunek, kierowca składa podpis na formularzu raz jako przedstawiciel przedsiębiorstwa, a drugi raz jako kierowca.

Tylko oryginał opatrzony podpisami jest ważny. Treści formularza nie można zmieniać. Formularza nie można podpisywać przed jego wypełnieniem, ani zmieniać za pomocą wpisów odręcznych. Formularz może być drukowany na papierze opatrzonym logo przedsiębiorstwa i jego danymi teleadresowymi, jednak pola zawierające informacje dotyczące przedsiębiorstwa także muszą być wypełnione.

Wzór formularza na stronie:

ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/doc/forms/attestation_of_activities_pl.doc

WYNAGRODZENIE ZA CZAS URLOPU WYPOCZYNKOWEGO:

Zgodnie z art. 172 kp, za czas urlopu wypoczynkowego pracownikowi przysługuje wynagrodzenie, jakie by otrzymał, gdyby w tym czasie pracował. Pracownik nie może otrzymać mniejszego wynagrodzenia z powodu niewykonywania pracy, gdyż stanowiłoby to zaniżenie jego wynagrodzenia.

Aby pracownik otrzymał odpowiednią zapłatę za wykorzystany urlop, należy określić tzw. podstawę wymiaru, czyli składniki, które wchodziły w skład obliczenia wynagrodzenia za urlop. W rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjal-

nej z 8 stycznia 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad udzielania urlopu wypoczynkowego, ustalania i wypłacania wynagrodzenia za czas urlopu oraz ekwiwalentu pieniężnego za urlop (Dz.U. nr 230, poz. 2290 z późn. zm., dalej: rozporządzenie urlopowe) wymieniono świadczenia, których nie bierze się jednak pod uwagę, obliczając wynagrodzenie za urlop:

1. jednorazowe lub nieperiodyczne wypłaty za spełnienie określonego zadania bądź za określone osiągnięcie,
2. wynagrodzenie za czas gotowości do pracy oraz za czas niezawinionego przez pracownika przestoju,
3. gratyfikacje (nagrody) jubileuszowe,
4. wynagrodzenie za czas urlopu wypoczynkowego, a także za czas innej usprawiedliwionej nieobecności w pracy,
5. ekwiwalent pieniężny za urlop wypoczynkowy,
6. dodatkowe wynagrodzenie radcy prawnego z tytułu zastępstwa sądowego,
7. wynagrodzenie za czas niezdolności do pracy wskutek choroby lub odosobnienia w związku z chorobą zakaźną,
8. nagrody z zakładowego funduszu nagród, dodatkowe wynagrodzenie roczne, należności przysługujące z tytułu udziału w zysku lub w nadwyżce bilansowej,
9. odprawy emerytalne lub rentowe albo inne odprawy pieniężne,
10. wynagrodzenie i odszkodowanie przysługujące w razie rozwiązania stosunku pracy.

Przy ustalaniu wynagrodzenia za urlop składniki wynagrodzenia określone w stawkach miesięcznych w stałych wysokościach, takie jak np. wynagrodzenie zasadnicze, dodatek za staż pracy, dodatek funk-

cyjny czy dodatek za warunki szkodliwe, uwzględnia się w wysokości należnej pracownikowi w miesiącu wykorzystywania urlopu, czyli w takich kwotach, jakie pracownik otrzymałby, gdyby w miesiącu wykorzystania urlopu pracował. W praktyce oznacza to, że elementy stałe wynagrodzenia pracownik za czas urlopu otrzymuje tak, jakby wykonywał swoje normalne obowiązki.

Oprócz elementów stałych za czas urlopu pracownik otrzymuje część wynagrodzenia za urlop wynikającą ze zmiennych elementów wynagrodzenia, takich jak na przykład premie czy godziny nadliczbowe. W podstawie wymiaru tej części wynagrodzenia za urlop składniki zmienne uwzględnia się w łącznej wysokości wypłaconej pracownikowi w okresie 3 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc rozpoczęcia urlopu. Gdy wysokości tych składników znacznie się wahają, to składniki te przy ustalaniu wynagrodzenia urlopowego mogą być uwzględnione w łącznej wysokości wypłaconej pracownikowi w okresie dłuższym, ale nie przekraczającym 12 miesięcy kalendarzowych poprzedzających miesiąc rozpoczęcia urlopu.

Podstawę wymiaru wynikającą ze zmiennych składników wynagrodzenia dzielimy przez liczbę dni, z którego ustalono podstawę, w czasie których pracownik wykonywał pracę (planowaną i nieplanowaną). Otrzymana kwota stanowi stawkę dzienną wynagrodzenia za urlop wynikającą z elementów zmiennych. Tak ustaloną stawkę za 1 dzień pracy mnoży się przez liczbę dni pracy, jakie by pracownik przepracował w czasie urlopu w ramach normalnego, obowiązującego go czasu pracy, gdyby nie korzystał z urlopu.

PRZEDAWNIENIE ROSZCZEŃ Z TYTUŁU PRZEWOZU: NALEŻY PRZESTRZEGAĆ 1,5-MIESIĘCZNEGO TERMINU!



Mirosław Siech
Autor jest pracownikiem
Lutz Assekuranz w Wiedniu,
specjalistą ds. ubezpieczeń
transportowych.

Ostatnio coraz częściej zdarza się, iż właściciele towaru udzielają przewoźnikowi lub spedytorowi zlecenia na przewóz wartościowych artykułów, sądząc automatycznie, że są oni w wystarczającym stopniu zabezpieczeni.

Często jednak nikt o tym nie myśli lub zleceniodawca nie ma świadomości, iż odpowiedzialność przewoźnika jest, z jednej strony, ograniczona kwotowo, a z drugiej strony – przepisy przewidują kilka stanów faktycznych, w których przewoźnik w ogóle nie odpowiada za utratę lub uszkodzenie towaru.

Odpowiedzialność przewoźnika, a w większości przypadków także spedytora, z tytułu międzynarodowych przewozów drogowych podlega regulacjom CMR. Limit odpowiedzialności kształtuje się w zależności od wagi towaru i wynosi dla przewoźników drogowych około 9,60 euro za 1 kg wagi brutto utraconego towaru, a dla przewoźników powietrznych i kolei limit ten jest dwukrotnie wyższy.

W razie zaistnienia szkody, poszkodowany często dowiadyje się z dużym zdziwieniem, iż nigdy nie uzyska odszkodowania w wysokości pełnej wartości towaru stosownie do faktury handlowej, lecz jedynie odszkodowanie o wiele niższe. Ta rozbieżność pomiędzy wartością towaru, a limitem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika jest szczególnie widoczna w wypadku transportu bardzo lekkich artykułów konsumpcyjnych, jak np. telefony komórkowe, laptopy, sprzęt elektroniczny audio i video oraz półprodukty.

Opisane tu ograniczenie odpowiedzialności cywilnej nie znajduje zastosowania jedynie w przypadku złego zamiaru

przewoźnika lub jego niedbalstwa, o ile zamierzone czyny lub ich zaniechanie doprowadziły do wystąpienia szkody (patrz np. art. 29 CMR).

O wiele bardziej dalekosiężne skutki dla podmiotów ponoszących ryzyko związane z udzielaniem zleceń na przewozy towarowe mają przypadki, w których odpowiedzialność przewoźnika jest całkowicie wyłączone. W transporcie drogowym należy wymienić w pierwszej kolejności wystąpienie „zdarzenia, którego przewoźnik nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec”, a więc klasyczny wypadek komunikacyjny, spowodowany w 100% z winy osoby trzeciej, ale także takie zdarzenia, jak skutki działania żywiołów naturalnych (powódź, grad i burza).

Również w przypadku utraty przewożonego towaru (lub jego części) wskutek kradzieży po stronie podmiotów zainteresowanych towarem istnieje „ryzyko”, iż przewoźnik lub jego ubezpieczyciel, u którego ubezpieczył się od odpowiedzialności cywilnej, odrzucą roszczenia, powołując się na wystąpienie „zdarzenia, którego przewoźnik nie mógł uniknąć i którego następstwom nie mógł zapobiec”, w następstwie czego może okazać się, iż należy ponieść znaczne koszty (zwłaszcza za granicą) związane z dochodzeniem roszczeń, co także długo trwa.

We wszystkich tych przypadkach ubezpieczenie towaru obejmujące swym zakresem wszystkie ryzyka („All Risks”) zapewnia wystarczającą ochronę od utraty lub uszkodzenia towaru. Roszczenie odszkodowawcze z tytułu ubezpieczenia transportowego towaru powstaje bowiem niezależnie od odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, przy czym ubezpieczyciel przejmuje od poszkodowanego również prowadzenie postępowania regresowego.

Specjaliści firmy Lutz Assekuranz zawsze chętnie służą radą oraz wsparciem przy zawieraniu takich ubezpieczeń i na życzenie oferują wariant ubezpieczenia z limitem świadczenia ubezpieczeniowego stosownie do potrzeb. Coraz więcej spedytorów i przewoźników w trosce o swych klientów korzysta z takiego dodatkowego ubezpieczenia towaru.

LIMITOWANA ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA PRZEWOŹNIKA, WSKAZANE UBEZPIECZENIE TOWARU

Przedawnienie roszczeń dotyczących przewozów podlegających Konwencji CMR uregulowane jest w art. 32 CMR.

Stosownie do art. 32 ust. 1 roszczenia dotyczące przewozów podlegających tej Konwencji przedawniają się co do zasady po upływie roku. Terminy przedawnienia określone w art. 32 ust. 1 dotyczą także **roszczeń przewoźnika**, w takich przypadkach przedmiotem będą głównie roszczenia zapłaty wynagrodzeń za wykonane przewozy.

Dla przedawnienia takich roszczeń przewoźnika stosowny jest art. 32 ust. 1 lit c), zgodnie z którym bieg terminu przedawnienia rozpoczyna się wraz z upływem trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy przewozowej.

Roszczenia przewoźnika o wypłatę wynagrodzenia z tytułu przewozu przedawniają się zgodnie z powyższym po upływie 15 miesięcy od udzielenia zlecenia, z zastrzeżeniem, że zlecenie transportowe dojdzie do skutku (a nie od dnia wystawienia listu przewozowego czy też rozpoczęcia przewozu!). Fakt ten należy uwzględnić w szczególności wtedy, gdy dochodzi do zatrzymania uzgodnionego przewoźnego za wykonanie transportu na zabezpieczenie (kompensacje) roszczeń wzajemnych strony zobowiązanej do zapłaty przewoźnego.

Z tego względu zalecamy bezwzględne przestrzeganie tego terminu, gdyż roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa lub zarzutu.

Dla zachowania możliwości odzyskania takich roszczeń konieczne więc jest terminowe wniesienie pozwu o zapłatę

przewoźnego, przy czym obok stosownej faktury (odpowiednich rachunków), należy koniecznie przedłożyć także zlecenie transportowe i odnośne dokumenty dotyczące wykonania danego przewozu wraz z dokumentami księgowymi potwierdzającymi dokonanie potrącenia lub skorzystanie z prawa zatrzymania, niezależnie od powodów uzasadniających potrącenie lub zatrzymanie.

Specjaliści firmy Lutz Assekuranz zawsze chętnie służą radą oraz wsparciem.

Jeżeli ubezpieczenie
OCP to



Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej według sum gwarancyjnych, zgodnych z dyrektywami Unii Europejskiej, wydanych dla niektórych grup zawodowych
- Dla ubezpieczenia OCP przewoźnika zapewniamy 1.000.000€ na każde zdarzenie
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „advokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, elektroniki ubezpieczone są standardowo bez dodatkowych dopłat
- Zakres terytorialny: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycje
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Telefon: (022) 536 10 84, 536 10 86
Telefaks: (022) 536 10 85
E-mail: lutz@zmpd.pl
www.zmpd.pl („Partnerzy Biznesowi”)
www.uslugi.zmpd.pl

LUTZ ASSEKURANZ Makler
Maklergesellschaft m.b.H.
A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 51-53
Likwidacja szkód: +43 1 817557316
Sprzedaż polis: +43 1 817557321
Telefaks: +43 1 817557322
office@lutz-assekuranz.pl
www.lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Ciężarówki z Chin

autor: Ryszard Gałczyński
fot.: Robert Przybylski

Nasza pewność, że wszystko co może wydarzyć się w światowej motoryzacji, dzieje się na najświetniejszych salonach europejskich i amerykańskich, pozostanie już sprawą zwyczajowych przekonań i dobrego samopoczucia.

Od 20 do 29 kwietnia trwały targi samochodowe w Szanghaju – AUTOCHINA 2009. Zaprezentowa-

ło się ponad 1,5 tysiąca firm. Ta rekordowa liczba wystawców wynika z faktu, że Chiny już niedługo prześcigną Stany Zjednoczone pod względem sprzedaży samochodów i staną się najbardziej dochodowym rynkiem motoryzacyjnym na świecie. W cieniu batalii pomiędzy amerykańskimi i europejskimi gigantami a lokalnymi producentami

o udział w chińskim rynku można było zobaczyć również ciężarówki. W Chinach, w związku z polityką władz, praktycznie uniemożliwiająca wejście na ten segment rynku znanych powszechnie marek – ciężarówki chińskie są bezkonkurencyjne. Chociaż, jak widać, są tworzone na wzór i podobieństwo pojazdów europejskich.



Na życzenie wojska, w latach osiemdziesiątych w Chinach powstało sporo fabryk ciężarówek, wykorzystujących technologię Steyra. Zakłady są samowystarczalne – mają wszystkie wydziały: od odlewni po obróbkę skrawaniem, tłocznię i lakiernię. Produkują od 20 do 60 tys. samochodów. Najcięższe modele mają osie ze zwolnicami planetarnymi w piastach i wielostopniowe skrzynie biegów. Na zdjęciu najnowszy model producenta z Anhui



Na rynku chińskim więcej szczęścia ma Iveco niż Fiat. Właśnie kończą się montaż osobowych modeli włoskiej marki, gdy Iveco Daily jest powszechnie spotykanym modelem. Od tego roku do sprzedaży wchodzi Stralis i Trakker.



Chińczycy przyjęli europejskie normy czystości spalin, ale jeżeli chodzi o koncepcję budowy betonomieszarek, to wzorują się na Amerykanach. Samochód wykorzystuje komponenty opracowane przez Steyra. Czteroosiowe podwozia nie są popularne. Firmy budowlane powszechnie wykorzystują trzyosiowe modele, zarówno z zabudwą samowyładowczą jak i z mieszalnikiem betonu.

Producent z Szanksi oferuje „ekologiczne” modele spalające sprężony gaz ziemny (na zdjęciu) lub gaz ciekły. Firma wykorzystuje technologię poprzedniej generacji MAN. Szanksi jest jednym z największych producentów dużych samochodów ciężarowych w Chinach.



Podobnie jak w przypadku technologii, Chińczycy polegają na zachodnich firmach także pod względem stylistyki. Rządowa firma JAC (należy do prowincji Anchui) skopiowała stylistykę Scanii. Osie i silniki wykorzystują technologię Steyra, który w 1981 roku sprzedał Chińczykom licencję na ciężkie samochody



TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.
Al. Katowicka 40, Wolica
05-830 Nadarzyn
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-tts@TB.eu

Oddział Łódź
ul. Katowicka 121/123
95-030 Rzgów
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-rzgow@TB.eu

DAF

Profesjoniści na Twojej drodze!

Firma TB Truck & Trailer Serwis została autoryzowanym partnerem firmy Carrier Transicold w zakresie napraw, sprzedaży części oraz wyrobów gotowych.

Oferujemy wszystkie usługi serwisowe oraz części zamienne do agregatów naczepowych: Maxima, Ultra, Supra oraz Vector, a także agregatów Direct Drive do pojazdów z dopuszczalną masą całkowitą 12 ton (Viento, Xarios oraz Neos).

Zapraszamy także klientów posiadających agregaty chłodnicze innych marek.

Przypominamy, że nasza firma jest również autoryzowanym partnerem serwisowym firmy Wielton S.A. Posiadamy także autoryzacje z zakresu napraw oraz sprzedaży części zamiennych do osi SAF, BPW oraz układów pneumatycznych firm: Haldex, Wabco oraz Knorr.

Zapraszamy do korzystania z usług naszego serwisu w Rzgowie k. Łodzi przy ul. Katowickiej 121/123 (trasa krajowa nr 1).

Serwis Carrier +48 691 95 62 39

Części Carrier +48 605 55 18 94

Sprzedaż agregatów +48 661 66 14 77



Carrier
TRANSICOLD

Serwis Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 55
fax. +48 (0) 22 739 98 79

Serwis Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 22
fax. +48 (0) 42 209 22 04

Sprzedaż Części Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 82
tel. +48 691 917 250

Sprzedaż Części Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 02 (07)
tel. +48 695 570 000

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

Sprzedaż pojazdów DAF nowych oraz używanych
Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: www.TB.eu

ZAPRASZAMY !

TBL
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Dlaczego właśnie motocykl?

Rozmowa z Bogusławem Sarną, instruktorem jazdy na motocyklu z Centrum Szkolenia Motocyklowego SARBO



Jakie są główne zalety tego środka komunikacji?

Motocykle mają wiele zalet. Przede wszystkim przyciągają uwagę. Każdy chciałby się przejechać dobrym motocyklem. Żaden samochód nie przyciąga aż tak wielkiej uwagi. Myślę, że jeżeli stoją obok siebie samochód i motocykl, to kierowca auta chętnie przesiadłby się na jednośląd. Odwrotnie niekoniecznie...

Poza tym zdecydowanie łatwiej przemieszczać się motocyklem po mieście, oczywiście zdecydowanie łatwiej także zaparkować. I nie trzeba za to parkowanie płacić. W zatłoczonych miastach ogromna zaleta. Ale oprócz przyziemnych zalet są te bardziej, rzekłbym, duchowe. Mam na myśli tę tzw. „wolność”, czyli swobodę poruszania się. Pęd powietrza...

Chciałoby się powiedzieć wiatr we włosach, chociaż oczywiście jeździmy w kaskach. Obcowanie z naturą na pewno jest miłe. Poza tym są motocykle, którymi możemy jeździć nie tylko po drogach, ale także w terenie. W tym przypadku jeszcze bardziej mamy do czynienia z naturą. Wrażenia z jazdy bywają naprawdę ciekawe.

Dzisiaj jednak coraz trudniej o tę wolność. Drogi coraz bardziej zakorkowane...

Tak, to prawda. Motoryzacja się u nas rozwija i nawet samych jednośladów jest coraz więcej. Ale

motocykliści zazwyczaj unikają zatłoczonych miejsc. Zwykle wybierają się na jakieś wyjazdy czy wypad, np. na mazurskie szlaki albo w góry. Jeżdżą tymi, mniej uczęszczanymi trasami. W górach dodatkową atrakcją są zakręty, zjazdy i podjazdy...

Kto jeździ motocyklami? Czy tylko młodzi, gniewni, a może zdarzają się także np. bankowcy lub urzędnicy, choć raczej bym ich o to nie podejrzewał...

Obecnie praktycznie w każdej grupie społecznej trafimy na miłośnika motocykli. A średnia wieku na kursach wynosi około 40 lat, czyli od 20 do 55, a miałem kiedyś nawet 60-latkę na kursie. Jeśli chodzi o zawody, to też widzimy cały przekrój, od lekarzy, prawników poprzez urzędników do innych, czasem bardzo prostych profesji. Także uczniowie i studenci. Ten wielki przekrój wiekowy i zawodowy dowodzi, że jako społeczeństwo powoli dojrzewamy do tego, że motocykl także może być pojazdem bezpiecznym.

A plec piękna?

Także mamy coraz więcej przedstawicieli, mogę powiedzieć iż średnio 1/4 kursu stanowią dziewczyny. Kobiety już nie chcą jeździć na tzw. plecaku, czyli za swoim mężczyzną, ale same wolą dosiąść maszyny i decydować, kiedy i dokąd pojedą. Jest to też pewien sposób pokazania swojej indywidualności, bo kobieta prowadząca motocykl na pewno nie jest zjawiskiem powszechnym i wzbudza jeszcze większe zainteresowanie niż mężczyzna.

Jaki motocykl wybrać na swój pierwszy jednoślad?

Z pewnością nie kupować motocykla o zbyt wielkiej mocy, bo nieumiejętne posługiwanie się takim sprzętem może w krótkim czasie doprowadzić do wypadku. Moim zdaniem na początek najlepszy jest motocykl o pojemności silnika rzę-

du 400–600 cm³ i mocy w granicach 50 KM. Na takiej maszynie można dalej doskonalić swoje umiejętności już po kursie i egzaminie.

Które marki są najpopularniejsze na polskim rynku? Czy królują motocykle japońskie?

W dużej mierze tak. Suzuki, Honda Yamaha są to takie podstawowe marki, które najczęściej ludzie wybierają. I niekoniecznie musi to być nowa maszyna. Jest duża podaż motocykli z drugiej ręki. Łatwo jest wybrać egzemplarz w dobrym stanie i jeszcze długo się nim cieszyć.

W takim razie zapytam, jak się ubrać na motocykl? To na pewno nie jest miejsce na mały pokaz mody...

Tak. Motocyklista powinien się ubrać odpowiednio do rodzaju swojej maszyny i warunków pogodowych, w jakich będzie podróżował. Zwłaszcza dotyczy to okresów przejściowych, gdy temperatura mocno skacze. Ale zawsze musi to być strój zabezpieczający ciało przed upadkami i ewentualnymi otarciami. Powinien mieć wzmocnienia na łokciach, ramionach i kolanach. Oczywiście ważne są odpowiednie buty i rękawice. Rękawiczki chronią przed zimnem, ale także, w czasie upału, zapobiegają poceniu się dłoni na kierownicy. Ręka może się ślizgać na manetce gazu lub dźwigniach sprzęgła i hamulca. To grozi utratą kontroli nad pojazdem. Absolutnie nie polecam jazdy w koszulce, krótkich spodniach i tym podobnych, lekkich odzieniach, nawet, gdy jest bardzo ciepło. Po pierwsze wygląda to śmiesznie, a po drugie jest niebezpieczne. Nawet najmniejszy upadek zakończy się okaleczeniami i kontuzją. Pamiętajmy, że każdy dodatkowy ubiór to kolejna warstwa chroniąca naszą skórę i narządy. No i oczywiście kask. Bez niego w ogóle nie ma mowy o jeździe. Nie zapominajmy, iż głowa jest najbar-

dziej wrażliwa ze wszystkich części naszego ciała. Ten kask powinien być dobrze dobrany i zapięty, a nie jakiś „orzeszek”, aby policja się nie czepiała.

A kamizelki odblaskowe? Niektórzy twierdzą, że to „obciach” jeździć w takiej kamizelce na dobrym motocyklu...

Wielu motocyklistów ubiera się całkiem na czarno. Właściwie to sami niewiele widzą spod czarnego kasku z przyciemnianą szybą, a także nie bardzo są widziani przez innych uczestników ruchu. Jest to niebezpieczne. Z pewnością kamizelka odblaskowa pomaga zauważyć jednoślad na drodze innym kierowcom. Jest to element, który istotnie poprawia bezpieczeństwo i polecam go wszystkim prowadzącym jakiegokolwiek jednoślada. Kaski też mają różne kolory, nie tylko czarne i czasem wyróżniają nas w tle. Niekoniecznie należy kupować ciemny.

Jakie są podstawowe zasady poruszania się motocyklem? Mam na myśli nie tylko te, które oczywiście „obowiązkowo” muszą przyswoić kursanci na szkoleniu i później wykazać się ich znajomością na egzaminie.

Z pewnością jeździć nie za szybko. Wiem, że to nie jest popularne, ale motocykl i tak porusza się dość sprawnie i nie musimy przekraczać dozwolonych prędkości w mieście czy poza nim, by przemieszczać się wartko. Na pewno, jadąc zgodnie z przepisami i tak szybciej dotrzemy do miejsca przeznaczenia niż samochód. Inaczej odbiera się otoczenie niż w samochodzie, motocykl nie jest osłonięty blachami. Musimy o tym pamiętać. Nie wolno wciskać się między samochody, gdy nie jesteśmy pewni, że miejsca jest wystarczająco dużo. Jeżeli już decydujemy się na manewr omijania lub wyprzedzania musimy to robić z dużą uwagą i patrzeć nie tylko w przód, ale

także w lusterka. Powinniśmy też uważać na to, czy kierowcy samochodów nas widzą w swoich lusterkach. Od kilku lat propagujemy w naszym ośrodku taką akcję: „patrz w lusterka, motocykle są wszędzie” i rozdajemy nalepki. Kierujący pojazdami czasem zapominają o jednośladach, o tym, że takie też poruszają się po drogach.

Jakie są główne grzechy kierowców samochodów wobec motocyklistów i odwrotnie?

Motocykliści bardzo często przejeżdżają obok samochodów z dużą prędkością, często odległość między nimi jest za mała. To niebezpieczne, bo każde wytrącenie z równowagi jednoślada może się skończyć tragicznie. Z kolei samochody zmieniają pas ruchu, nie dostrzegając jednoślada, czasem także nagle zwalniają, a jadący za nim motocyklista nie potrafi wyhamować...

Czy w takim razie kierowcy dużych aut ciężarowych stanowią jeszcze większe zagrożenie dla jednoślada?

Wydaje mi się, że aż tak dużego zagrożenia ze strony tej grupy kierowców nie ma, ponieważ oni jadą zwykle stabilnie i nie wykonują żadnych gwałtownych manewrów. Masa pojazdów i ładunków raczej temu nie sprzyja. Nie sądzę, aby duże ciężarówki jakoś specjalnie zagrażały motocyklistom. Oczywiście jedni i drudzy muszą się poruszać zgodnie z przepisami.

Co mają zrobić ci, którzy już mają swój jednoślad i właśnie zamierzają pierwszy raz w tym roku wyjechać na ulicę? Nie każdy odpowiednio zakonserwował swój motocykl jesienią ub. r.

Z pewnością podładować akumulator, który się zimą rozładował. Sprawdzić koła, uzupełnić ciśnienie. Odkręcić świece, zobaczyć jak wyglądają. Konieczna jest kontrola ilości oleju, albo wymiana, jeżeli

nie zrobiliśmy jej jesienią. Oczywiście niezbędna jest także taka prosta czynność, jak dokładne mycie i czyszczenie...

Czy korki spowodują, że liczba jednoślada w dużych polskich miastach będzie rosła?

Tak mi się wydaje, że coraz więcej osób przekonuje się, że motocykl również może mieć funkcję użytkową. Nie tylko do przejazdów weekendowych, ale także na dojazdy do pracy czy szkoły, załatwianie interesów itd. W takich, codziennych sprawach jednoślad też może być bardzo przydatny. Wydaje mi się, że to idzie w tym kierunku.

Powiedzmy coś o klubach miłośników jakiejś marki, np. Harley-Davidson.

Jest to grupa hobbystów, którzy spotykają się co jakiś czas i wymieniają swoje doświadczenia. To jest taka forma zabawy z motocyklem, a także możliwość wymiany poglądów na tematy techniczne, wspólne wyprawy w określone miejsce. Są pikniki, imprezy. Sądzę, że to piękna sprawa spotykać się z ludźmi o tych samych upodobaniach. Takie grupy zawsze zwracają uwagę podczas jazdy. Kluby i ludzie w nich zrzeszeni mają swoje regulaminy i zasady. Jedni dyscyplinują drugich. Nie ma tam szaleństwa, bo od razu ci bardziej doświadczeni odpowiednio „naprowadzą na właściwy tor” takiego ryzykanta. To więc także dobra szkoła dla mniej doświadczonych motocyklistów. W takich grupach nikt nie jest anonimowy, a wszystkim zależy na dobrym wizerunku. W dobrym klubie czy zrzeszeniu można nauczyć się savoir-vivre'u motocyklisty.

Motocykle marzeń...

Z pewnością każdy ma jakieś swoje marzenia, także te, dotyczące motocykla. To zależy, w czym ludzie gustują, bo jedni w cruiserach, inni w motocyklach terenowych i te ma-

rzeżenia dla nich będą zupełnie inne. Jedni wolą blondynki, inni brunetki, tak samo jest w jednośladach...

Oczywiście, jeśli mówimy o cruiserach, to myślimy o dużych, dostojnych, z wielką pojemnością silnika. Mnóstwo chromu, blichtr – to atrybuty cruiserów i chopperów. Natomiast grupa tzw. ścigaczy marzy o najszybszych motocyklach. Niekoniecznie chodzi o jazdę z ogromną prędkością, ale sama świadomość tej mocy i jazda taką maszyną to jest coś!

A Harley Davidson? To rzeczywiście jest taka kultowa marka, której każdy model stanowi marzenie motocyklisty?

To jest na pewno bardzo, bardzo stara marka. Mówiąc motocykl, myślimy o Harleyu, bo tam w Stanach Zjednoczonych, wszystko się zaczęło. Człowiek zszedł z konia i dośiadł stalowego rumaka, a był nim właśnie Harley. Chyba każdy z nas widział film „Easy Rider” i pamięta te sceny. Chciałoby się zasiąść i pojechać... To na pewno doskonały motocykl, wspaniała legenda i cała historia motoryzacji, jeśli chodzi o motocykle.

Czy utrzymanie motocykla kosztuje więcej niż eksploatacja samochodu?

Motocykl nie jest tani. Sam zakup stanowi duży wydatek. Serwisowanie kosztuje czasem więcej niż serwis samochodu. Naprawy też są droższe, natomiast płyny eksploatacyjne są tańsze, bo jest ich mniej. Kolejna sprawa to przechowywanie motocykla, które też kosztuje. Jeśli nie garaż, to przynajmniej parking strzeżony.

Czego się życzy motocyklistom?

Przede wszystkim bezpiecznej drogi, żeby im nikt nigdy tej drogi nie zajechał. Dobrej pogody i ciepła, bo wówczas jazda jest najbardziej przyjemna.

Rozmawia Klaudiusz Madeja

Tylko dwa koła

autor: Klaudiusz Madeja
fot. producenci

Transportowcom, przyzwyczajonym do wielokołowych zestawów, „bliźniaków”, przyczep i naczep, jednoślada wydaje się bardzo prostym pojazdem. Gdy tylko zniknęły z dróg śnieg i błoto, a temperatura nieco wzrosła, pojawili się pierwsi miłośnicy motocyklowego szaleństwa. Ale czy rzeczywiście motocykliści to szaleńcy? Młodszy inspektor Marek Konkolewski z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji nie potwierdza tego określenia: „Jest niewielka grupa szaleńców, psujących opinię tym normalnym, dobrze jeżdżącym motocyklistom. Problem w tym, że to właśnie zbyt ostro jadący czy przyspieszający jednoślada, czasem na jednym kole, zwraca uwagę na drodze. I nie jest to podziw, ale wręcz przeciwnie, irytacja, a czasem strach przed takim wariatem”. Pozostali uczestnicy ruchu drogowego często myślą, że takiemu szaleńcowi nic nie grozi, bo policja nie jest w stanie go złapać.

Inspektor Konkolewski zaprzecza: „Często nie podejmujemy pościgu ze względu na bezpieczeństwo, przede wszystkim innym uczestników ruchu. Uciekająca maszyna mogłaby roztrzaskać się o inny pojazd lub wypaść z drogi, np. na chodnik. Dlatego coraz częściej robimy po prostu zdjęcie, a później docieramy do właściciela motocykla. Liczba urządzeń rejestrujących wzrasta, a policjanci dbają, by tablice rejestracyjne jednośladów były dobrze widoczne”.

Motocykl może być znakomitym środkiem na korki, ale także powodem do czerpania przyjemności z wiosenno-letnich wypadów. Łatwiej dojechać i zaparkować. Rosnąca liczba jednośladów niejako wymaga liczenia się z tą grupą kierowców przez kierujących samochodami. Ponadto coraz większa popularność motocykli sprawia, że zwiększa się oferta samych maszyn (nowych i używanych), części, akcesoriów, a także wzrasta liczba

warsztatów obsługujących jednoślada. Większa podaż, to większa konkurencja, a to skutkuje nieco niższymi cenami lub przynajmniej lepszą jakością obsługi.

Polski rynek

Nasz kraj powoli zaczyna być coraz poważniej traktowany przez światowych producentów, zwłaszcza tych największych. W 2008 roku zarejestrowano w Polsce 59 797 nowych i używanych motocykli, o 41,6% więcej niż rok wcześniej (42 215 szt.). W tej liczbie było 10 696 sztuk nowych motocykli, tj. niecałe 18%. Rejestracje nowych motocykli w ubiegłym roku wzrosły o ok. 41%. Dane pochodzą z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, który podaje, że najwięcej rejestracji jednośladów przypada na okres od kwietnia do lipca, co chyba nikogo nie dziwi.

A co nowego przygotowały wybrane, najbardziej popularne i po-



Honda
CB 1000 R ABS
za 47 000 zł

żądane marki? Honda nadal rozwija swoje sportowe modele CBR. Na nowy sezon przygotowano modele CBR 1000RR/C – ABS Fireblade oraz CBR 600RR/C – ABS. Pierwszy model jest reklamowany jako najlżejszy w kategorii 1 litra pojemności, drugi zaś od kilku lat jest liderem i także najmniej waży w swojej klasie 600 cm³. Oba motocykle charakteryzują się elektronicznie sterowanym układem ABS połączonym z CBS (Combined ABS). Takie rozwiązanie spełnia wszystkie zasadnicze funkcje ABS i CBS, w tym zapobieganie blokadzie kół i lepszy rozdział siły hamowania. Nowatorska technologia eC – ABS dostosowana do klasy Supersport redukuje unoszenie tyłu tego krótkiego sportowego motocykla podczas hamowania, zapewniając świetną stabilność i przewidywalne zachowanie pojazdu. Jednocześnie gwarantuje znakomite opóźnienia wymagane podczas sportowej jazdy. Cena mniejszego rozpoczyna się od ok. 49 tysięcy, za litrowego giganta zapłacimy od 62 do 68 tysięcy złotych. W ofercie tego producenta uwagę zwracają również modele z serii Touring i Sport Touring z flagowym GL 1800 Gold Wing. Unikatowy, sześciocylindrowy silnik w układzie bokser, o pojemności 1832 cm³, zapewnia nadzwyczaj równomierną pracę oraz dużo mocy. Ułatwia to lekkie i dynamiczne prowadzenie. A na wyposażeniu są m.in.: podgrzewane manetki oraz niezależna regulacja podgrzewania siedzeń, nadmuch ciepłego powietrza na stopy, centralnie zintegrowany system nawigacyjny GPS z uaktualnionymi mapami, zoptymalizowany pod kątem łatwości obsługi w czasie jazdy oraz system poduszek powietrznych (AIR BAG) zastosowany po raz pierwszy w produkowanym seryjnie motocyklu. Za te i inne dodatki, w zależności od wersji, musimy zapłacić co najmniej

100 tysięcy złotych. Aby dopełnić informacje o tegorocznych premiach Hondy, trzeba jeszcze wspomnieć o lżejszych SW-T400 ABS za nieco ponad 30 tysięcy i CBF 125, na którym wg producenta możemy przejechać ponad 600 km bez tankowania paliwa. Za ten lekki, niespełna 130-kilogramowy jednoślad, zapłacimy 10 tysięcy złotych.

Do najlepiej sprzedających się modeli Kawasaki należą obecnie: ER – 6n, Z 750 oraz VN 900 Custom. Ten pierwszy z 650 cm³ rozwija moc 72 KM i ma otwartą, sportową sylwetkę. Kosztuje od 28 do 30 tysięcy, a różnica wynika z wyposażenia w system ABS. Nieco większy, również sportowy Z 750 rozwija 106 KM z 750 cm³ i kosztuje od 34 do 37 tysięcy. Trzeci z wymienionych modeli należy do grupy cruiserów. Ten motocykl, ważący prawie 280 kg, ma silnik o pojemności 900 cm³. Jego moc to 50 KM, które w zupełności wystarczą do delektowania się jazdą jednośladem. Za tę przyjemność trzeba uszczuplić swój budżet o 36 tysięcy. Oprócz wymienionych liderów sprzedaży, Kawasaki proponuje również inne, sportowe modele w cenie około 50 tys. W ofercie jest także potężny, ważący 380 kg cruiser VN 2000. Za 61 tysięcy nabywca otrzymuje ogromny, dwulitrowy silnik w układzie V, rozwijający moc 94 KM, który wystarczy do napędzania niejednego samochodu. Ale to już na pewno jest maszyna dla zaawansowanych motocyklistów, dobrze radzących sobie z tak ciężką i obszerną maszyną. W 2008 roku najlepiej sprzedającym się modelem Suzuki był DL 650A (133 szt.), drugi w kolejności to GSR 600/A (100 szt.), natomiast trzecie miejsce należy do GSX 650F (90 szt.). W sumie firma sprzedała 1200 egzemplarzy jednośladów w ub.r. Ale obiektem westchnień, zwłaszcza młodych ludzi, są sportowe modele tej marki:

GSX-R 1000 oraz Hayabusa 1300. Ten pierwszy debiutował przed 10 laty i od tego czasu wciąż wygrywa wyścigi, dzięki czemu zdobył ogromną popularność w klasie szosowych motocykli produkcyjnych. Suzuki chwali się tym, że od początku wprowadził niewiele zmian konstrukcyjnych, a mimo to GSX-R 1000 nadal z powodzeniem konkuruje z innymi maszynami w swojej klasie. Tegoroczna wersja jest napędzana silnikiem o większej mocy (185 KM) i obniżonej emisji zanieczyszczeń. Wprowadzone zmiany zaowocowały niższą masą motocykla i zdecydowanymi liniami jego nowej sylwetki. A to wszystko za ok. 60 tys. „Oszczędzając” 4 tys., możemy nabyć inny obiekt westchnień, zwłaszcza młodych fanów dwóch kółek – model Hayabusa. Z 1340 cm³ uzyskano około 200 KM. Producent chwali się, że dla tego modelu powstała klasa „Ultimate Sport”. Najbardziej zaawansowane, elektroniczne rozwiązania wtrysku paliwa i sterowania silnikiem z przełączaną przez kierowcę potrójną mapą zapłonów, pozwalają na wybór trybu pracy silnika zgodny z osobistymi preferencjami. Konstrukcję uzupełniają nowe, radialne hamulce tarczowe z przodu oraz udoskonalone zawieszenie. Cylindry pokryte są odporną na ścieranie, powłoką niklową utwardzaną węglikiem krzemu z domieszką fosforu. Hayabusa słynie z doskonałych kształtów. Jej niski współczynnik oporu powietrza został potwierdzony badaniami w tunelu aerodynamicznym. Owiewki tego motocykla nie są odrębnymi dodatkami, lecz stanowią integralny element bryły pojazdu. Do technologii kosmicznej już bardzo blisko, ale ostrzegam wszystkich przed tymi dwoma maszynami. Mogą one dać wiele przyjemności z jazdy, ale jednocześnie stanowią bardzo niebezpieczne na-

rzędzie w rękach i przede wszystkim w głowie prowadzącego te stalowe rumaki. Ze „spokojniejszych” modeli dla początkujących adeptów sztuki motocyklowej Suzuki proponuje 72-konnego Gladiusa o pojemności 645 cm³ za 27,5 tysiąca. Miłośnikom cruiserów firma oferuje Intrudera w różnych wersjach, z silnikami o pojemności od 800 do 1800 cm³. Przedział cenowy także jest w tym przypadku szeroki i wynosi od 33 do 60 tysięcy.

W ofercie Yamahy na ten rok nie mogło zabraknąć motocykla sportowego YZF-R1 w nowej wersji, tzn. wyposażonego w silnik rodem z M1 Valentino Rossiego. Ta jednostka o poj. 998 cm³ z wałem korbowym o innowacyjnym kącie rozwarcia czopów 90° zapewnia, zdaniem producenta, mistrzowskie osiągi. Świadczy o tym moc 182 KM, za które trzeba zapłacić 66 tys. W parze z nową R1 idzie VMAX – również motocykl dla ludzi poszukujących mocnych doznań. Imponujący, muskularny wygląd i moc 200 KM wsparta najnowszą technologią, jest nawiązaniem do modelu sprzed 24 lat, choć oczywiście technika poszła znacznie do przodu. Sercem tego jednoślada jest potężny silnik V4 o pojemności 1679 cm³. To cacko, ważące nieco ponad 300 kg, można kupić za ok. 92 tysiące złotych, a wg producenta na 2009 rok pozostały jedynie 4 sztuki do sprzedaży w Polsce. Taki jest ponoć cykl produkcyjny. W każdym razie Yamaha obiecuje, oprócz motocykla, ekskluzywny pakiet właściciela VMAX-a, na który składa się DVD z historią modelu, specjalna broszura oraz plakietka montowana na motocyklu. Właściciel sam decyduje, co będzie na niej wygrawerowane, a może to być maksimum 8 znaków. Podobnie jak VMAX, XJ6 stanowi kontynuację modelu, tym razem z lat 90. Dostępny w wersji „Naked”

lub zgrabnie zabudowanej „Diversión” jest odpowiedzią producenta na poszukiwany w Europie stylowy i prosty w prowadzeniu motocykl do codziennej jazdy po mieście i poza nim. Jego czterosurową, czterocylindrową jednostkę napędową XJ6 o pojemności 600 cm³, dostarczającą moc w sposób płynny i łatwy do kontrolowania, docenią zarówno doświadczeni, jak i „świeżo upieczeni” motocykliści. Cena zawiera się w przedziale 28–30 tys. złotych. Z kolei najmłodszy członek rodziny chopperów Yamahy jest całkowicie nowym modelem, wyposażonym w pełnowymiarowe nadwozie i nisko osadzoną kanapę. XVS 950 A Midnight Star, zasilany chłodzonym powietrzem, silnikiem typu V o poj. 942 cm³, jest idealnym wyborem dla kierowców ceniących masywny wygląd i lekkość prowadzenia. Dbają o to 54 konie mechaniczne. A to wszystko za 41 tysięcy. Z oferty Yamahy uwagę zwraca jeszcze m.in. model FJR 1300 A, reklamowany przez producenta jako „wielka podróż w sportowym stylu”. Zaopatrzony w 143,5-konny silnik o pojemności 1298 cm³ FJR to maszyna stanowiąca kompromis między najnowszą technologią, dużą mocą oraz komfortem. W standardzie znajdziemy regulowaną wysokość przedniej owiewki, kierownicy i kanapy, a dodatkowo podgrzewane manetki oraz 25-litrowy zbiornik paliwa i łatwo demontowane kufry boczne o opływowym kształcie. Za tę, wspomnianą wyżej, „wielką podróż w sportowym stylu” trzeba zapłacić 71,5 tysiąca.

Oczywiście, oprócz japońskich marek, mamy na naszym rynku wielu innych producentów i nie sposób byłoby ich wszystkich tutaj wymienić. Ten subiektywny wybór uzupełniam tylko jedną, kultową marką. Motocykle Harley-Davidson to jedne z najlepiej kojarzonych jed-

nośladów. Marka, rozpoznawana na całym świecie, w klasyczny sposób łączy nostalgię i najnowszą technologię. Harley-Davidson ma rzeszę wiernych wielbicieli na całym świecie, którym bliskie są ideały przedstawione w kultowym obrazie „Easy Rider” i którzy wyznają jedyny w swoim rodzaju kult maszyny kojarzonej z wolnością i buntem. Od początku istnienia, kiedy w drewnianej szopie w 1903 r. dwóch pasjonatów stworzyło pierwszy motocykl, wyprodukowano około 37 mln egzemplarzy. Harleye pozwalają właścicielowi na odnalezienie swego charakteru i własnych, życiowych wartości. Bunt, wolność, indywidualność, przygoda, zabawa, autentyczność, pasja, niezależność, oryginalność – to tylko niektóre słowa oddające istotę fascynacji kultowym motocyklem. Do tego trzeba jeszcze dodać „szpan”, ale taki pozytywny, bo o Harleyu marzy chyba każdy motocyklista i nie tylko. Ci, jeżdżący innymi rodzajami jednośladów, często mówią, że jako drugą maszynę chcieliby mieć właśnie model tej firmy. Dla tych, którzy chcą rozpocząć swoją przygodę z motocyklem Harley-Davidson, dostępnych jest 5 modeli „Sportster” z silnikami o pojemności od 883 do 1200 cm³. „Dyna” to modele łączące w sobie komfort klasycznego motocykla i osiągi nowego silnika TwinCam 96 o pojemności prawie 1600 cm³. „Softail” to maszyny najbardziej kojarzone z marką. Klasyczne w wyglądzie i stylizacji. „VRSC” to z kolei modele, które odbiegają nieco od klasycznej linii i łączą najnowocześniejsze rozwiązania oraz trendy panujące w klasie motocykli ciężkich. Wyglądem i osiągami przypominają jednostki startujące w wyścigach na ćwierć mili. Seria „Touring” skierowana jest do podróżników i ludzi szukających przygody. Oferują połączenie komfortu i nowoczesnej technologii (m.in. bluetooth



Kawasaki VN
900 Custom
za 36 000 zł



Yamaha VMAX
po ok. 92 000 zł



Suzuki
Hayabusa
1300 o nieco
kosmicznym
wyglądzie
za 57 000 zł



Harley-Davidson
FLHX Street
Glide kosztuje
max. 25 000 euro

czy mp3). Katalog dodatkowego wyposażenia i części do Harleya to ponad tysiąc stron lektury, która w połączeniu z wyobraźnią właściciela może pomóc przekonstrować każdy model w unikatowy egzemplarz. Ceny tej amerykańskiej legendy są wyrażone w euro i rozpoczynają się od 8 tys. Najbardziej „wypasione” modele cenią się na 38 tys.

Bezpieczeństwo

Ten artykuł rozpoczyna się i kończy kwestią najważniejszą – bezpieczeństwem. W ub.r. doszło w Polsce do 2880 wypadków z udziałem motocyklistów (1195 z ich winy), w których 1312 osób odniosło obrażenia, a 184 osoby zginęły. Najczęstszą przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 683 wypadki. Dokonując podziału na poszczególne dni tygodnia, najwięcej zdarzeń z winy motocyklistów odnotowano w dni weekendowe: w niedzielę (24,8% ogółu), w soboty (19,4% ogółu) oraz w piątki (12,2% ogółu). Z analizy wieku sprawców – motocyklistów wynika, że największe zagrożenie powodują osoby w grupie wiekowej 25–39 lat (40,6% ogółu wypadków spowodowanych przez motocyklistów). Niewiele mniej, bo 38,8% wypadków, spowodowali sprawcy w przedziale wieku 18–24 lata. To pokazuje, że właściwie wśród wszystkich miłośników jednośladów zdarzają się osoby nieodpowiedzialne. Dlatego jeszcze raz przypominam o właściwym dobraniu sobie jednośladu, nie przesadzaniu ze swoimi umiejętnościami i rozsądnej jeździe. Tym bardziej, że motocykl może być znakomitą „odskocznią” i relaksem od kabiny potężnej ciężarówki.

W artykule korzystałem z materiałów producentów oraz danych KGP i PZPM. Podane ceny katalogowe mają jedynie charakter orientacyjny i mogą ulec zmianie w zależności od kursu walutowego.

CZY MASZ JUŻ AKTYWNA KARTĘ ZMPD?

DZIĘKI NIEJ ZAOSZCZĘDZISZ W CIĄGU ROKU
WIELE TYSIĘCY ZŁOTYCH!

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ

PROGRAM USŁUG I POMOCY DLA FIRM W UZYSKANIU WIĘKSZEJ KONKURENCYJNOŚCI

KORZYSTNE WARUNKI ZAKUPU

- kart paliwowych ● ogumienia ● akumulatorów ● pojazdów dostawczych
- usług windykacji krajowych i międzynarodowych
- usług pomocy drogowej w Europie ● usług giełd ładunków i pojazdów
- usług rozliczania czasu kierowców ● reklamy ● i inne

Świadczymy usługi m.in. w zakresie zwrotu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych, pośrednictwa wizowego, pośrednictwa ubezpieczeniowego.

Sprzedż winiet – atrakcyjna oferta dla Firm z grupy ZMPD

Do nabycia „Ograniczenia ruchu drogowego obowiązujące na obszarze Europy w 2009 roku”
Zamów już dziś w TruckShop na www.uslugi.zmpd.pl



CENTRA SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD

dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

- profesjonalna obsługa
- wyjątkowo korzystne ceny

Kontakt do Sekcji Serwisowej:

Tel. 022 536 10 90
Faks: 022 536 10 66

www.uslugi.zmpd.pl

sekcjaserwisowa@zmpd.pl



SPONSORZY GŁÓWNI:

www.uslugi.zmpd.pl

Zapraszamy do sklepu internetowego TRUCK SHOP
www.uslugi.zmpd.pl



Oszczędne i ekologiczne

Mercedes-Benz oferuje w modelach Atego i Sprinter system Start-Stop, który zmniejsza emisję spalin i zużycie paliwa, co jest szczególnie zauważalne w ruchu miejskim.

System start-stop wykorzystuje standardowy rozrusznik, który podobnie jak w pozostałych modelach napędza koło zamachowe silnika. Konstruktorzy przetestowali rozrusznik w najróżniejszych warunkach: od skandynawskiej zimy po hiszpańskie upały i pewni są niezawodności swojego rozwiązania. Od dwóch lat system Start-Stop może być opcjonalnie montowany we wszystkich modelach Mercedes-Benz Atego, niezależnie od wielkości i mocy silnika.

– Układ samoczynnie wyłącza silnik po ok. czterech sekundach, gdy wrzucony jest luz i zwolnione sprzęgło – wyjaśnia menedżer produktu w Mercedes-Benz Polska, Tomasz Ciesielski. Aby uruchomić silnik wystarczy nacisnąć pedał sprzęgła lub gazu. Wyłączenie i uruchomienie silnika nie powoduje przegazowania świateł lub ściszenia radia. – System jest całkowicie niezależny od pozostałych urządzeń pokładowych – zapewnia Tomasz Ciesielski.

Pracą systemu Start-Stop steruje mikroprocesor. Silnik jest gaszony tylko wtedy, gdy poziom naładowania akumulatora gwarantuje powrotny rozruch, oraz gdy temperatura cieczy chłodzącej jest odpowiednio wysoka. Zimny silnik emituje znacznie więcej zanieczyszczeń od ciepłego, dlatego priorytetem dla jednostki sterującej jest rozgrzanie silnika.

W kabinie jest przycisk aktywujący system Start-Stop. Jeżeli kierowca nie życzy sobie unieruchamiania silnika, może go wyłączyć.

Oszczędności potwierdzone w praktyce

To rozwiązanie jest opłacalne dla przedsiębiorcy – jego koszt zwraca się w kilka miesięcy. System kosztuje niecałe 100 euro, a w ruchu miejskim zapewnia oszczędności od jednego do 1,5 litra na 100 km. Przy założeniu, że dystrybucyjny samochód przejeżdża rocznie 60 tys. km, oszczędności w tym okresie sięgną co najmniej 2000 PLN. (przy średniej cenie ON ok. 3,5 PLN/l)

Niezależne testy przeprowadzone przez firmy Emperia i Ringl-Trans potwierdziły te wyliczenia. Firma Ringl-Trans wykorzystywała do swoich trzydniowych jazd testowych dwa prawie tak samo skonfigurowane pojazdy Mercedes-Benz Atego 1224L z zabudowami kontenerowymi i windą załadowniczą. Jedyna różnica między nimi to właśnie system Start-Stop. Celem testu było jak najdokładniejsze porównanie zużycia paliwa obu pojazdów, dlatego w chwili rozpoczęcia testu oba pojazdy miały taką samą ilość kilometrów za sobą.

Pierwszego dnia, po zatankowaniu do pełna, oba samochody ruszyły w tę samą trasę: pojechały do Słupna, a następnie przez Nowy Dwór i Legionowo dotarły do stolicy. W Warszawie kierowcy pauzowali 45 minut i następnie pojechali do Sulbin. Każdy z samochodów przejechał dokładnie taki sam dystans: 321,9 km. Już pierwszego dnia można było odnotować różnicę – Mercedes-Benz Atego z systemem Start-Stop spalił 25,87

litra na 100 km, zaś drugie auto – 26,78 litra na 100 km. Różnica na korzyść systemu Start-Stop wyniosła prawie 1 litr – i to już pierwszego dnia testu.

Kierowcy po podróży pojazdem z systemem Start-Stop przyznali, że początkowo ciągle gaszenie silnika było stresujące, dlatego trzeba się do tego przyzwyczaić i nauczyć w jak największym stopniu wykorzystywać jego potencjał. Przykładowo samochód powinien podjeżdżać w korku, gdy silnik jest zgaszony, co dla doświadczonych kierowców nie jest „naturalne”.

Drugiego dnia dwa testowane Atego ruszyły w inną trasę, ale dla obu taką samą: drogą nr 17 dotarły do Warszawy, gdzie przejechały przez centrum do al. Krakowskiej. Po pauzie m.in. jadąc trasą Siekierkowską dojechały do Sulbin. Wystarczył dodatkowy dzień praktyki i obaj kierowcy stwierdzili, że system Start-Stop nie stwarza już problemu, ponieważ opanowali technikę jazdy tak wyposażonym samochodem. A różnica spalania była jeszcze większa: wyniosła już 2,45 litra na 100 km na korzyść pojazdu z systemem start-stop.

Trzeciego dnia Atego znów zmieniły trasę: z Sulbin przejechały do Warszawy, skąd przez Dworzec Zachodni zjechały do bazy przy ul. Inowłodzkiej. Tego dnia różnica w spalaniu wyniosła jeszcze więcej: 2,85 litra na 100 km.

Podczas trzydniowego testu oba Atego przejechały 1000 km. To wystarczyło, aby kierowcy przyzwyczaili się do działania systemu i opanowali prawidłową technikę jazdy. Kierowcy po tych krótkich jazdach testowych przyznali, że jazda w korkach stała się przyjemna (na tyle, na ile może ona być przyjemna) i wypowiadali się pozytywnie o testowym Atego z systemem Start-Stop.

Szybki zwrot inwestycji

W podobne urządzenie, nazwane Eco-Start, wyposażone są Sprintery ze wszystkimi 4-cylindrowymi silnikami wysokoprężnymi, niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej samochodu. Gaszenie silnika wtedy, gdy nie ma potrzeby, aby pracował, przynosi 6–8 proc. oszczędności w zużyciu paliwa. Poza tym jest to system w pełni bezpieczny – jeśli samochód zaczyna poruszać się (np. zaczyna się staczać), silnik również rozpoczyna swoją pracę, zapewniając włączenie systemu wspomagania kierowcy oraz hamulców. Dodatkowo, systemy bezpieczeństwa sprawdzają, czy pokrywa silnika jest zamknięta, aby nikt nie został zaskoczony, gdy silnik nagle rozpocznie pracę. Koszt dodatkowego wyposażenia Sprintera w system Eco-Start wynosi 587 zł netto i ta inwestycja również zwraca się po niecałym roku. Podobnie jak w Atego, kierowca także ma przycisk aktywujący system Eco-Start.

Eco-Start oferowane jest w najnowszym Sprinterze od lipca 2007 roku i cieszy się większą popularnością w Europie Zachodniej niż w Polsce.



KOZAKTYK
TRANSPORT SPEDYCJA

To jest 250 000 Mercedes Atego

7S 845 4N

Topless

autor: Kacper Jeneralski
fot.: archiwum autora



Fotel kierowcy Z4 znajduje się praktycznie nad tylną osią

„Wiatr we włosach” – to określenie pojawia się niemal zawsze, kiedy mowa o kabrioletach. Nic dziwnego, kiedy dni stają się cieplejsze, każdy kierowca z zazdrością patrzy na szczęśliwców, którym przyszło jeździć kabrioletem. W słoneczny dzień, kiedy nie mamy dachu nad głową, nawet jazda w korkach wydaje się przyjemniejsza. I chociaż nie wszyscy się do tego przyznają, to każdy czasem chciałby zamienić swoją nieco nudną, blaszaną puszkę na otwarty i co ważne szybki kabriolet.

W powiedzeniu „wiatr we włosach” nie gra tylko jedno – spora część ich właścicieli nie pozna tego uczucia, bo nie ma już włosów. Złośliwi mówią, że kabriolet to tylko lekarstwo na kryzys wieku średniego, a młodych posiadaczy bujnych fryzur nie stać na samochód bez dachu. To akurat nie do końca prawda.

W tym roku jak zwykle producenci samochodów przygotowali na wiosnę kilka ciekawych propozycji,

które nie muszą być wcale drogie – świetnym tego dowodem jest Fiat 500C. Ten samochód już w zwykłym zamkniętym nadwoziu podbił Europę swoim urokiem i świetnie przeprowadzoną kampanią reklamową. Stał się czymś modnym, a wersja 500C ze składanym w harmonijkę brezentowym dachem ma szansę stać się autem o najlepiej wypadającej proporcji lansu w stosunku do wydanych pieniędzy. Pod maską znajdzie się miejsce dla 69 koni mechanicznych w najslabszej wersji benzynowej 1,2 i nawet dla 135 koni w przypadku skorpiona – czyli pięćsetki Abart. Fiat 500 kabrio ma być ekologiczny nie tylko ze względu na swoje wymiary, ale też dlatego, że wszystkie wersje będą standardowo wyposażone w system „start & stop”, który automatycznie wyłącza silnik, na przykład podczas postoju na światłach.

Idąc nieco wyżej (niewiele wyżej) w kabrioletowej rozmiarówce, warto wspomnieć o równie kultowym

co Fiat 500 aucie Mini – to nieco droższy, ale znacznie dzielniejszy w ciasnych zakrętach, mały kabriolet o wielkim sercu. To serce w turbodoładowanej wersji John Cooper Works ma aż 211 koni mechanicznych. To w połączeniu z niewielką wagą może spowodować, że wiatr nie tylko potarga nam fryzurę, ale zerwie nam skalp. Zwłaszcza, że mały Niemiec z brytyjskim rodowodem potrafi rozpędzić się do 235 kilometrów na godzinę. Trudno sobie nawet wyobrazić, co może się wtedy dziać w kabinie, jeśli pojedziemy z otwartym dachem.

BMW, które jest producentem Mini, nie poprzestało na tylko jednym kabrioletcie na sezon 2009. W przypadku nowego BMW Z4 ważne są dwie liczby: 5,2 oraz 20. Ta pierwsza to przyspieszenie do setki najmocniejszego silnika o pojemności trzech litrów. Druga to czas, jaki potrzebujemy na przekształcenie tego auta z coupe w kabriolet. Z4 drugiej generacji zostało wyposa-

żone w aluminiowy dach – podczas gdy wcześniejsze roadstery BMW, takie jak pierwsze Z4 czy starsze Z3, miały dach wykonany z tkaniny. I tu zaczyna się największy dylemat, który dotknie każdego, kto będzie miał szczęście wybierać kabriolet dla siebie. Twardy czy miękki dach?

Oba rozwiązania mają swoje wady i zalety. Konstrukcje z metalu są szczelniejsze, cieplejsze, ale dużo ważą. Popularny „brezent“ to klasyka gatunku, lekki i elegancki materiał, który jednak ma swoje wymagania. Nie może być składany po deszczu, a źle traktowany szybko się zużywa. O słabszej izolacji nie ma co wspominać, bo po pierwsze nowe konstrukcje są już znacznie doskonalsze, a po drugie, jeśli ktoś narzeka, że mu zimno w kabrioletcie, to jest marudą. Prawdziwy miłośnik „wiatru we włosach” nie narzeka na takie drobiazgi.

Błaszaną drogę wybrali w tym sezonie Japończycy, którzy już jesienią zapowiedzieli swoje nowe odkryte cacko, jakim jest Lexus IS 250C. To typowe coupe-cabrio, czyli samochód, który po zamknięciu dachu przypomina sedana, a w mgnieniu oka może zamienić się w smukły kabriolet. To auto jest zupełną nowością w gamie luksusowej marki. Producent znany jest z tego, że jak nikt inny dba o wyciszenie swoich samochodów. Specjalna konstrukcja uszczelek i wyjątkowa precyzja w spasowaniu dachu mają powodować, że kiedy rozłożymy dach, w kabinie IS nie usłyszymy nawet szmeru. Zwłaszcza, że auto wyposażono w system 12 głośników wykonanych przez współpracującą z lexusem nie od dziś firmę Mark Levinson.

Kolejna nowość, która dopiero co ujrzała światło dzienne, to Nissan 370Z. Ten samochód, jeśli wrodzi się w swojego poprzednika, to prawdopodobnie będzie świetnym



Mini Cooper
jak działa
kabriolet



Fiat 500C
król miejskich
deptaków



Dach dostępny
będzie w
trzech różnych
kolorach



Lexus IS 250C
jako kabriolet



MINI
z zewnątrz
MXI
pod maską

źródłem dochodów oponiarzy. Pod maską pracować będzie 332-konny 6-cylindrowy silnik połączony z 7-biegową automatyczną skrzynią biegów. Pozostając przy liczbach – pełnię szczęścia zapewni moment obrotowy na poziomie 360 niutonometrów. Wszystko to powoduje, że zetkę można określić tylko jednym słowem: żyleta.

Większość otwartych nowości wymaga sporych wydatków, choć tak naprawdę część cen nie jest jeszcze znana, to śmiało można powiedzieć, że żaden nowy kabriolet nie stanie się w najbliższym czasie autem ogólnodostępnym. Z tym, że dziś nawet przysłowiowy student może spalić sobie czoło na słońcu, jadąc otwartym autem, bo rynek samochodów używanych jest pod tym względem zaskakująco bogaty.

Najtańsze kabriolety z drugiej ręki można kupić już za znacznie mniej niż 5 tysięcy złotych, ale nie oszukujmy się, w tej dziedzinie aż takie oszczędności nie mają większego sensu i nie mogą skończyć się dobrze. Kabriolet, tak jak każde inne auto, musi być sprawny. Dodatkowo musi mieć dobrze zachowany dach, bo jego naprawa, albo raczej wymiana może okazać się nieopłacalna.

Przyzwicie zachowane choć wiekowe egzemplarze klasyka gatunku – czyli Volkswagena Golfa I generacji – można upolować już za 6 tysięcy złotych. Jego nadwozie nie ma typowej całkowicie otwartej budowy, bo między przednimi a tylnymi siedzeniami biegnie wzmacniający pałąk. Ten element może odbierać golfowi trochę uroku, ale ma jedną zasadniczą zaletę. Wzmacnia nadwozie, co w przypadku wysłużonego auta może oznaczać, że blachy nie będą ugięły się na każdym zakręcie, czy na każdym większym progu zwalniającym.

Dodając parę groszy i odejmując

kilka lat z rocznika, natkniemy się na inną ciekawą propozycję – Fiat Barchetta. To popularny, bazujący na Fiacie Punto, dwumiejscowy kabriolet z Włoch. To auto jest potwierdzeniem tezy, że dla Włochów najważniejszy jest wygląd. Barchetta faktycznie nieźle wygląda, ale nie dostarczy nam zbyt dużo adrenaliny. Napęd na przednią oś i 136-konny silnik nie robią z niej sportowca. Aby stać się właścicielem otwartego Fiata, trzeba wydać od 10 do nawet 20 tysięcy złotych.

Amator używanych kabrioletów nie jest skazany na brezentowy dach, bo pionierzy w dziedzinie „hard top” zdążyli się już nieco zestarzeć. Dwulitrowego Mercedesa SLK, czyli pierwszy seryjnie produkowany samochód z twardym dachem, możemy mieć za około 25 tysięcy złotych, jeszcze tańsze będzie fracuskie coupe-cabrio dla ludu. Peugeot 206cc to chyba najpopularniejszy samochód tego typu. Tańsze modele możemy kupić za kilkanaście tysięcy złotych, a ceny na przykład pięcioletnich perełek wahają się w okolicach 30 tysięcy złotych.

Poszukując wymarzonego, lecz używanego kabrioletu dla siebie szybko dojdziemy do wniosku, że są takie momenty, kiedy pieniądze przestają mieć znaczenie. Kupując takie auto, nie postępujemy racjonalnie i szybko może się okazać, że zamiast niedrogiej zabawki na sezon, zapagniemy mieć otwartego klasyka – a to już inwestycja. Tu rocznik przestaje mieć znaczenie, a w cenach przybywa tylko zer. Amerykańskie krążowniki, włoskie maluchy typu „spider” czy sportowe auta, takie jak Corvette „Stingray” w wersji targa... wybór jest większy niż może się wydawać. Później pozostaje nam tylko jedno: liczyć na bezdeszczowe lato i pamiętać nie tylko o oleju silnikowym, ale też o olejku do opalania.



206cc
dobrze
wygląda tylko
bez dachu



Mercedes SLK



Suzuki vitara
kabriolet
na bezdroża



Żeby cieszyć
się słońcem
nie trzeba
mieć grubego
portwela

TargiKielce



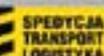
ROTRA

II Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

21-23.10.2009 Kielce

CENY PROMOCYJNE DO 30 CZERWCA

Współpraca:  Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Patronat medialny:     

TARGI KIELCE Sp. z o.o., ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Dyrektor Projektu- Bogusława Grzechowska,
tel. 41 365 12 10, fax.: 41 365 13 13, e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

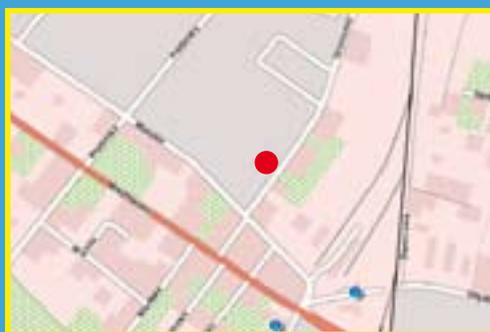
www.rotra.targikielce.pl



CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD

dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

- profesjonalna obsługa
- wyjątkowo korzystne ceny



EPO-TRANS SERWIS
ul. Graniczna 5
43-100 Tychy
Tel. 032-3278918-19
Faks 032-3278920
epo-serwis@katowice.home.pl
www.epo-trans.com.pl



Biuro Obsługi Klienta Programu ZMPD „Razem w przyszłość”

Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl



Holandia - nowość w naszej sieci akceptacyjnej. »



Strategicznie umiejscowione stacje benzynowe.

Ceny lepsze niż u konkurencji.



Szczegółowe informacje na www.eurowag.com
tel.+48600019067





Zalecamy oleje **Mobil**

Mercedes-Benz

Nowy Actros. Gwiazda świeci jaśniej. Prosta droga do celu.

W trzeciej generacji Actrosa wprowadziliśmy aż 37 udoskonaleń, by drogę, którą zmierzasz, uczynić lżejszą. Nowoczesny design i innowacyjna technologia to gwarancja komfortu i bezpieczeństwa. A dzięki automatycznej skrzyni

biegów w standardzie oraz optymalnej aerodynamice efektywność pojazdu znacząco wzrosła. Mercedes-Benz. Od kierowców dla kierowców. Szczegóły pod numerem 00 800 17 777 777 oraz na www.mercedes-benz.pl/nowyactros