

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

nr 3/2008

ZMPD
Kwartalnik

Pakiet drogowy s. 22

Bilans współpracy z rządem s. 7

Ciężarówki rdzewieją w bazach

Dłużej nie wytrzymamy s. 12

Ubezpieczenia dla Ciebie,
Twojej Rodziny i Biznesu

InterRisk 
VIENNA INSURANCE GROUP



InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group należy do europejskiej grupy ubezpieczeniowej VIG. Z korzyścią dla naszych Klientów i Partnerów biznesowych łączymy kompetencje polskiego zespołu z ekonomicznym potencjałem wielkiego europejskiego koncernu. Każdego roku tworzymy nowe rozwiązania ubezpieczeniowe, dzięki którym obejmujemy ochroną miliony Polaków.

www.interrisk.pl



Szanowni Państwo,

Za nami rok 2008, okres trudnych zmagañ z rzeczywistością, w której przyszło nam żyć i pracować.

Był to rok naszych nieustannych starañ o zmianę złych przepisów i niekorzystnych trendów. Będziemy je prowadzić aż do osiągnięcia satysfakcjonujących efektów, bowiem bez zdecydowanych działań polskiego rządu egzystencja przedsiębiorstw transportowych będzie zagrożona. Zapracowaliśmy na to, żeby było nam lepiej i będziemy o to się starać.

Spoglądamy w przyszłość z nadzieją. Temu nastrojowi sprzyjają zbliżające się Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok. Te święta, jak żadne inne są także czasem refleksji dotyczących minionego okresu i planów na nadchodzący nowy rok.

Niosą także ze sobą wiele radości i jakże potrzebnego nam wszystkim optymizmu. W tych wyjątkowych dniach pragnę Państwu życzyć zdrowia i świątecznego spokoju.

W nowym nadchodzącym 2009 roku, który jest ze względu na światową recesję rokiem szczególnie trudnym, życzę trafnych decyzji i zawodowej satysfakcji z ich pomyślnej realizacji.

*Jan Buczek
Prezes Zrzeszenia
Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
w Polsce*

W numerze:

Wspomnienie o Krzysztofie Gutowskim	6
Bilans współpracy z rządem	7
Dłużej nie wytrzymamy	12
Protesty na wschodniej granicy	14
Zebrania regionalne	16
Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w Unii Europejskiej	22
Szkolenia kierowców zawodowych w Austrii i Danii	26
Jak to się robi w Austrii	29
Nowe oblicze „Radia Kierowców” w Programie 1 Polskiego Radia	34
Koszty łańcucha dostaw	36
Już od 1 stycznia elektroniczne zgłoszenie TIR	40
Ubezpieczenia komunikacyjne	42
Przewoźnik nie ponosi kosztów rewizji celnej	45
Zmiany w rozliczeniach podatkowych w transporcie i spedycji oraz istotne podatkowo orzecznictwo sądowe	47
Certyfikat uprzywilejowanego przewoźnika	51
Paryż 2008 – Salon Samochodowy	56
Karawaniu czar	59
IAA Hanower 2008 – ekologia i bezpieczeństwo	62
Kronika – 50 lat, część 3	66
Samochody Bonda – nie tylko szybkie i piękne	78



***Drodzy Czytelnicy,
Najserdeczniejsze
życzenia szczęśliwych
i radosnych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz wszelkiej
pomyślności i sukcesów
w nadchodzącym roku***

***składa
redakcja kwartalnika
Przewoźnik***

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

Prezes Zarządu: Jan Buczek

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

Współpracują:
Jerzy Chuderski, Kacper Jeneralski,
Małgorzata Kaniewska, Zbigniew Kordel,
Jerzy F. Kucharko, Klaudiusz Madeja,


Piotr Malarski, Anna Piotrkiewicz,
Robert Przybylski, Mirosław Siech,
Ewa Suszyńska, Bohdan Szuszkiewicz,
Jacek Wejman

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.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów
promocyjnych, ogłoszeń i reklam.



**“CHCĘ MAKSYMALNYCH KORZYŚCI
I MINIMALNEJ WAGI”**

Nowe, 11-litrowe Volvo FM to nadzwyczajna ekonomika paliwowa i waga, która pozwala na maksymalizację ładowności. W połączeniu z I-Shift i komfortem kabiny Globetrotter LXL pojazd zapewnia większą efektywność prowadzonej działalności i najszcześniejszych kierowców na drogach. Nowe Volvo FM z 11-litrowym silnikiem powstało, by pomóc Ci w najbardziej opłacalny sposób zarządzać Twoją działalnością, a zaawansowane systemy bezpieczeństwa, takie jak Układ Wspomagania Zmiany Pasa Ruchu, wraz z oferowanymi przez Volvo szkoleniami dla kierowców pomogą Ci uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

Znajdź właściwe rozwiązanie dla Twojej działalności. Porozmawiaj z Twoim dealerem Volvo Trucks.

NOWE 11-LITROWE VOLVO FM

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.pl



WSPOMNIENIE o Krzysztofie Gutowskim



28 listopada odszedł od nas Krzysztof Gutowski. Człowiek instytucja, którego niemal całe życie było związane z transportem drogowym. Swoją karierę zawodową rozpoczął jako kreślarz w Biurze Projektów Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie, w 1950 roku. Po ukończeniu studiów na Politechnice Warszawskiej pracował w: Spółdzielni Turystyczno-Wypoczynkowej GROMADA, Przedsiębiorstwie Robót Drogowych. Od 1964 roku obejmuje stanowisko zastępcy, a później dyrektora Zarządu PKS w Warszawie. Pełni tę funkcję do roku 1990, w którym następują przekształcenia własnościowe firmy. Od 1994 roku był Prezesem Zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Gdy po 12 latach zarządzania PIGTSiS żegnano Krzysztofa Gutowskiego w związku z przejściem na emeryturę, Wiceminister Rozwoju Regionalnego Jerzy Kwieciński złożył wyrazy uznania dla Prezesa za stworzenie jednej z najmocniejszych Izb w Polsce.

Pod kierownictwem Krzysztofa Gutowskiego PIGTSiS podejmowała ważne sprawy związane z branżą samochodową, ale angażowała się również w kreowanie i promowanie etyki zawodowej, utrwalanie postaw rzetel-

ności i uczciwości w biznesie. Działalność Prezesa pokazywała, jak uprawiać rzemiosło uczciwego, rzetelnego, skutecznego i dobrze rozumianego lobbingu branżowego.

Krzysztof Gutowski był również Prezesem ZMPD i przez wiele lat współpracował ze Zrzeszeniem na stanowisku przewodniczącego Komisji Rewizyjnej.

Sekretarz Generalny ZMPD Jan Buczek wspólnie z Prezesem Krzysztofem Gutowskim stworzyli Krajową Radę Przewoźników Drogowych.

Uczestniczył we wszystkich inicjatywach mających na celu rozwój transportu drogowego. Wspierał resort transportu podczas prac nad ustawą o transporcie drogowym i innymi aktami prawnymi z zakresu przewozów drogowych. Projekty ustaw przygotowane były w dużej mierze w oparciu o jego sugestie, szczególnie cenne było doświadczenie dotyczące transportu pasażerskiego.

Krzysztof Gutowski opierał współpracę z ludźmi na profesjonalizmie, kulturze i serdeczności. Jak podkreślał, wartościach szczególnie cennych i coraz mniej popularnych we współczesnym świecie.

Ryszard Gałczyński

Bilans współpracy z rządem

tekst opracował Ryszard Gałczyński



Czerwcowe protesty przewoźników i groźba ich eskalacji zmusiły rząd do podjęcia działań, które łagodząby skutki pogłębiającego się kryzysu w branży transportowej. Na czas rozmów z rządem Sztab Kryzysowy zdecydował o zawieszeniu akcji protestacyjnych. 20 października z inicjatywy wicepremiera i ministra gospodarki Waldemara Pawlaka doszło do spotkania z przedstawicielami środowiska przewoźników. Naprzeciwko wicepremiera i wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza, odpowiedzialnego za transport, zasiadli: Jan Buczek – Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Jarosław Jakoniuk – Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej, Zygmunt Sienko – Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”.

W efekcie analizy postulatów zgłaszanych przez przewoźników drogowych wicepremier Pawlak za-

deklarował podjęcie natychmiastowych działań dotyczących dwóch postulatów:

- analizy praktyk stosowanych przez polskich producentów paliw pod kątem rzetelności naliczanych przez nich cen,
- łagodzenia negatywnych skutków wysokiego kursu złotego wobec euro poprzez umieszczenie w obecnie toczących się pracach legislacyjnych zapisów ułatwiających przedsiębiorcom swobodne rozliczanie się w walucie europejskiej.

Wicepremier Waldemar Pawlak zapowiedział także:

- zwołanie kolejnego spotkania przedstawicieli rządu oraz środowiska przewoźników drogowych, po przeprowadzeniu spotkań roboczych z przedstawicielami właściwych resortów, w celu omówienia dalszego sposobu procedowania nad wspólnymi uzgodnieniami oraz, że spotkanie takie może się odbyć do końca października br.

Koordinatorem dalszej współpracy ze środowiskiem przewoźników został Tadeusz Jarmuziewicz – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Tadeusz Jarmuziewicz przypomniał, że w toku dotychczasowych wspólnych działań przewoźników i ministerstwa strona rządowa podjęła następujące decyzje:

- wycofała się z decyzji o natychmiastowej likwidacji winietowego systemu opłat za korzystania z infrastruktury drogowej i przeniosła termin zmiany systemu na rok 2011,
- podjęła decyzję o zniesieniu z dniem 1 grudnia 2008 ograniczenia do 200 litrów ilości wwożonego do Polski paliwa w zbiornikach samochodów.

Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz, przekazał też informację o:

- uwzględnieniu przez rząd postulatu dotyczącego skrócenia z 280 do 140 godzin czasu szkolenia kierowców. Zapis zmieniający wymiar czasu szkolenia znajduje

Od lewej:
Zygmunt Sieńko,
Jarosław
Jakoniuk, Jan
Buczek



Od lewej:
Waldemar
Pawlak, Tadeusz
Jarmuziewicz,
Andrzej
Bogdanowicz



się w opracowywanej przez rząd nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz zaproponował, żeby w ciągu dwóch dni spotkał się zespół ekspercki, który dokona analizy wszystkich pozostałych postulatów i zaproponuje stronie rządowej możliwe sposoby dalszej pracy nad ich realizacją. Efekty pracy zespołu eksperckiego mają być przedmiotem dyskusji na kolejnym spotkaniu z udziałem wicepremiera Waldemara Pawlaka.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Jan Buczek, poinformował uczestników spotkania, że:

- pogłębiający się kryzys powoduje, że środowisko przewoźników dro-

gowych zmuszone jest domagać się od rządu szybkich i zdecydowanych działań chroniących branżę przed degradacją,

- za przedstawionymi postulatami kryje się duża liczba szczegółowych propozycji rozwiązań, które powinny stać się przedmiotem prac eksperckich,
- akceptuje proponowany przez stronę rządową tryb szybkiej analizy przedkładanych postulatów pod kątem możliwego trybu ich realizacji.

Przedstawiono stronie rządowej 11 postulatów i równocześnie wypracowano szczegółową metodologię działań i celów prowadzących do ich realizacji.

Organ	Cel	Działanie
1. Obniżenie cen oleju napędowego używanego do profesjonalnego transportu drogowego		
Minister Finansów	Możliwość zwrotu oraz obniżenia akcyzy. Zwrot akcyzy i VAT w relacjach z państwami Europy Wschodniej (głównie z Federacją Rosyjską, Białorusią i Ukrainą).	Zmiany ustawowe w aktach prawnych regulujących sprawy poboru akcyzy oraz VAT. Zawarcie umów dwustronnych w sprawie zwrotu podatku VAT.
Minister Skarbu Państwa	Obniżenie ceny oleju napędowego.	Wpływanie na obniżanie marż przez producentów paliw w ramach nadzoru właścicielskiego.
2. Pozostawienie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej		
Minister Infrastruktury	Pozostawienie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej na dotychczasowym poziomie. Ewentualna podwyżka stawek powinna objąć winietę krótkoterminową (dobową, tygodniową) – korzystają z niej głównie przewoźnicy zagraniczni.	Renegocjowanie stawek za przejazd po autostradach z koncesjonariuszami. Zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie stawek opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej.
3. Udrożnienie granicy wschodniej		
Minister Finansów	Usprawnienie odpraw celnych, w szczególności w zakresie organizacji pracy służb kontrolnych, wprowadzenie wspólnych odpraw celnych ze służbami państw sąsiednich, odpowiednia obsada personalna podczas służby (odpowiednia liczba funkcjonariuszy z uprawnieniami celnymi).	Podjęcie działań zmierzających do usprawnienia pracy podległych służb po: - wskazaniu przez MI potrzeb w zakresie przepustowości przejść granicznych, wynikających z wymiany zezwoleń z innymi państwami, - przedstawieniu oczekiwań strony społecznej w zakresie dobowej przepustowości poszczególnych przejść granicznych.

Serwisowa Oferta Świąteczna
oraz 15% zniżka na części i akcesoria!
Zapraszamy do odwiedzenia naszych serwisów
w Warszawie i Łodzi!

DAF




Profesjoniści na Twojej drodze!

SERWIS

- serwis 24 h
- przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne
- naprawy mechaniczne
- naprawy powypadkowe
- bezpłatna pomoc w razie awarii (w Polsce i za granicą)
- własny holownik
- montaż Toll Collect

CZĘŚCI

- pełen asortyment oryginalnych części zamiennych
- części zamienne do naczep, przyczep oraz innych marek pojazdów ciężarowych 
- oleje i środki smarne
- akcesoria

SPRZEDAŻ POJAZDÓW DAF

- sprzedaż serii LF, CF, XF
- pojazdy używane
- pojazdy specjalistyczne
- wynajem krótko i długoterminowy

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 (lub 07)
tel. +48 695 570 000

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

Dyrektor Sprzedaży
Rafał Korczak
tel. +48 (0) 22 458 95 72
e-mail: r.korczak@tb.eu

Warszawa
tel. +48 607 382 669
tel. +48 609 666 792
tel. +48 693 061 421

Łódź
tel. +48 601 288 567
tel. +48 605 226 688

Pojazdy specjalistyczne
tel. +48 603 939 813

Pojazdy Używane Warszawa
tel. +48 607 570 057

Pojazdy Używane Łódź
tel. +48 661 661 477

Radom
tel. +48 691 916 655

Siedlce
tel. +48 603 939 815

TBL

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	<p>Usprawnienie organizacji pracy Straży Granicznej w zakresie kontroli dokumentów kierowców i stanu technicznego pojazdów.</p> <p>Budowa parkingów w ciągu dróg dojazdowych do przejść granicznych.</p>	<p>Podjęcie działań zmierzających do usprawnienia pracy podległych służb po:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wskazaniu przez MI potrzeb w zakresie przepustowości przejść granicznych, wynikających z wymiany zezwoleń z innymi państwami, - przedstawieniu oczekiwań strony społecznej w zakresie dobowej przepustowości poszczególnych przejść granicznych.
Minister Spraw Zagranicznych	Działania polityczne wspierające poprawę sytuacji na przejściach granicznych.	Rozmowy dwustronne (z Ukrainą, Białorusią i Federacją Rosyjską) wspierające poprawę przepustowości, szczególnie w przypadku, gdy organy administrujące granicą państwową nie pozostają w gestii administracji rządowej.
Minister Finansów Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji Minister Spraw Zagranicznych	Podjęcie skoordynowanych działań zmierzających do likwidacji kolejek na granicy wschodniej, między innymi poprzez wprowadzenie wspólnych odpraw i harmonizację ważenia pojazdów.	<p>Zapewnienie następującej przepustowości przejść:</p> <p>PL-BY Bobrowniki – do 800 pojazdów na dobę (uwzględniając największe nasilenie w weekendy), Kuznica – do 600 pojazdów na dobę (uwzględniając największe nasilenie w weekendy) Kukuryki (Koroszczyn) – do 1200 pojazdów.</p> <p>PL-UA Dorohusk – 1200 pojazdów, Hrebenne – do 300 pojazdów, Korczoza – 1200 pojazdów, Medyka – 600 pojazdów.</p> <p>PL-RUS Bezledy – 200 pojazdów.</p> <p>Wdrożenie załącznika nr 8 do Międzynarodowej Konwencji NZ w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach (1982).</p>

4. Złagodzenie wysokiego kursu złotego w stosunku do euro

Minister Finansów	Ochrona przedsiębiorców przed skutkami nadmiernego wzrostu wartości złotego, w szczególności wobec euro.	<p>Przygotowanie projektu ustawy o wzajemnym rozliczaniu w walucie obcej między firmami.</p> <p>Umożliwienie prowadzenia rozliczeń w euro pomiędzy firmami a Skarbem Państwa; przedstawienie informacji, na jakim etapie znajdują się prace nad odpowiednim aktem prawnym w tej sprawie.</p>
-------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5. Zniesienie ograniczeń we wwozie paliwa (200 l) do Polski

Minister Finansów	Zniesienie ograniczania w zakresie wwozu paliwa bez cła i innych należności.	Procedowanie nad zmianą ustawy Prawo Celne i innych ustaw oraz przygotowanie rozporządzenia znoszącego VAT i akcyzę od wwożonego paliwa.
Minister Infrastruktury	Działania wspierające zniesienie ww. ograniczeń.	<p>Pozyskanie z MF informacji na temat stanu prac nad rozporządzeniem w sprawie VAT i akcyzy od paliwa w celu przedstawienia informacji stronie społecznej.</p> <p>Procedowanie ze stroną rosyjską w sprawie zmiany zapisów umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych w celu zniesienia ograniczenia w relacji dwustronnej.</p>

6. Pomoc finansowa państwa dla likwidowanych bądź restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych

Minister Finansów	Pomoc finansowa dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej.	<p>Rozważenie możliwości częściowego wsparcia budżetowego dla przedsiębiorstw transportowych (niskooprocentowane lub nieoprocentowane kredyty pomocowe na regulowanie zobowiązań komercyjnych).</p> <p>Propozycja ustanowienia wprowadzenia funduszu, w którym część środków finansowych pochodziła będzie z budżetu państwa, a część ze składek przedsiębiorców; rozważenie możliwości odliczania składki od podatku.</p>
-------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. Wprowadzenie cen minimalnych na przewozy

MI oraz strona społeczna	Ustanowienie cen minimalnych za usługi przewozowe w transporcie drogowym na terenie Wspólnoty.	<p>Badania koniunktury w zakresie ustalenia poziomu ceny, gwarantującej rentowność przewozów.</p> <p>Analiza prawnej możliwości wprowadzenia cen minimalnych.</p> <p>Działanie administracji rządowej w Radzie UE.</p> <p>Działanie organizacji społecznych w Komisji Europejskiej.</p> <p>Działanie polskich europarlamentarzystów w Parlamencie Europejskim.</p>
MI	Ustanowienie cen minimalnych za usługi przewozowe w transporcie drogowym na terenie Wspólnoty.	Wystąpienie przez MI na forum Rady Ministrów transportu Wspólnoty z inicjatywą ustanowienia cen minimalnych na przewozy na terenie UE.
Strona społeczna		<p>Wystąpienie na forum IRU z wnioskiem o rozpoczęcie przez organizację rozmów i współpracy z Komisją Europejską w celu wprowadzenia cen minimalnych.</p> <p>Wystąpienie do europarlamentarzystów z wnioskiem o podjęcie na forum PE inicjatywy zmierzającej do wprowadzenia cen minimalnych.</p>

8. Emerytury pomostowe dla kierowców pojazdów ciężkich

Minister Pracy i Polityki Społecznej	Ustanowienie emerytur pomostowych dla kierowców pojazdów ciężkich.	<p>Wniosek do MIPS, aby w projekcie ustawy o emeryturach pomostowych w wykazie zawodów objętych tym systemem utrzymać obecnie obowiązujący zapis umożliwiający korzystanie przez kierowców samochodów ciężarowych z emerytur pomostowych.</p> <p>Wniosek o dodanie do odpowiedniego wykazu w projekcie ustawy o emeryturach pomostowych (zał. nr 2 pkt 8) kierowców pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.</p>
--------------------------------------	--------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9. Skrócenie z 280 do 140 godzin czasu szkolenia kierowców

Minister Infrastruktury	Wprowadzenie dodatkowego szkolenia kierowców w wymiarze 140, zamiast 280 godzin.	W projekcie ustawy o kierujących pojazdami wprowadzono kwalifikację wstępną przyspieszoną, zgodnie z wnioskiem strony społecznej.
-------------------------	----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

10. Obniżenie o 50 % podatku od środków transportu

Minister Finansów	Likwidacja podwójnego opodatkowania podatkiem od środków transportu naczep pojazdów ciężarowych.	Inicjatywa legislacyjna do ustawy o podatkach lokalnych, aby w pełni dostosować przepisy do rozporządzenia Rady UE nr 99/62 (wykreślenie z obecnie obowiązujących przepisów obowiązku wnoszenia podatku od naczep).
-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

11. Ogłoszenie sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym na podstawie rozporządzenia 3916/90

MI wraz ze stroną społeczną	Wniosek do Komisji Europejskiej o ogłoszenie sytuacji kryzysowej w międzynarodowym transporcie drogowym w Polsce.	<p>Ze względu na brak precedensu w UE w zakresie ogłoszenia sytuacji kryzysowej, zachodzi konieczność szczegółowej analizy zapisów rozporządzenia i określenia skutków ewentualnego ogłoszenia sytuacji kryzysowej dla przedsiębiorstw transportowych w Polsce.</p> <p>Szczegółowa ocena eksperta/ekspertów (polskich oraz/lub zagranicznych) na temat zasadności ogłoszenia sytuacji kryzysowej i skutków, jakie wynikają z jej wprowadzenia.</p> <p>Wymiana poglądów i opinii administracji rządowej i środowiska przewoźników po uzyskaniu stosownych analiz.</p> <p>Wypracowanie stosownej propozycji w tej sprawie.</p>
-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

O tym, w jaki sposób rząd realizuje własne publiczne deklaracje, przewoźnicy mogli się przekonać 1 grudnia.

Ciężarówki rdzewieją w bazach Dłużej nie wytrzymamy

Jan Buczek
prezes ZMPD

artykuł opublikowany w miesięczniku Forbes



Autor podczas akcji protestacyjnej na przejściu granicznym w Kuźnicy Białostockiej

Zadziwiające, z jak wielkim zapalem lansowana jest dziś u nas teza, że polskim drogom szkodzą jeżdżące po nich pojazdy. Poza granicami Polski cały czas powstają nowe, porządne drogi i autostrady, właśnie dla samochodów, w tym także dla ciężarówek. I wszyscy uważają ten stan za naturalny, ba, nawet prawidłowy.

Nie chcę podejrzewać, że chodzi o stworzenie społecznej niechęci do transportu drogowego, a w ślad za tym powszechnego przyzwolenia dla braku jakichkolwiek działań na rzecz tej gałęzi gospodarki, przy równoczesnym stałym wyciąganiu pieniędzy z kieszeni przewoźników.

Moją tezę mogę udowodnić świeżym przykładem z kolei wziętym. Otóż polska kolej popęła 20-stronicowe opracowanie, poświęcone tylko transportowi drogowemu. A konkretnie dalekosiężnym planem wprowadzenia na autostrady dużych zestawów. Kolejarze z premedytacją

straszą społeczeństwo dramatyczną wizją monstrualnych (w ich mniemaniu) pojazdów na naszych drogach. Tymczasem do przejazdów wielkich ciężarówek po Polsce równie daleko, a nawet dalej (taką mam nadzieję) niż do wybudowania autostrad, którymi moglibyśmy przejechać przez cały kraj ze wschodu na zachód i z północy na południe.

Rozumiem kolejarzy, którzy chcą uzyskać więcej pieniędzy z budżetu państwa na własne potrzeby. Już dziś wykorzystują pieniądze z funduszu drogowego, pochodzące od wszystkich kupujących paliwo na polskich stacjach, czyli w znaczącej mierze od przewoźników drogowych. Chcą ich jeszcze więcej, a wiemy dobrze, że polska kolej to studnia bez dna. Z transportem drogowym jest odwrotnie – to my zasilamy budżet państwa, bo państwo pobiera od nas dziesiątki rozmaitych opłat, wymuszając na nas także haracz w postaci podatku od środków transportu (po-

jazdów). Żadna inna branża nie jest obciążana podatkami od narzędzi pracy!

Od lat pieniądze płyną w jedną tylko stronę – od nas do budżetu. Nigdy nie wyciągaliśmy ręki po jakiegokolwiek dofinansowanie. Ciężko pracując, wykorzystaliśmy szansę, jaką stworzyło nam wejście do Unii Europejskiej. Dobra koniunktura gospodarcza w „starej” Europie pozwoliła na znaczące zwiększenie liczby przewozów towarów, głównie tych produkowanych w „starych” krajach UE z przeznaczeniem na wschód. Efektem było m.in. zwiększenie zatrudnienia i – co oczywiste – zwiększenie kwoty pieniędzy, jakie od nas popłynęły do budżetu państwa.

Ale dzisiaj nasza branża potrzebuje pomocy. Prosimy o to już trzeci rok, po upadku wielu przedsiębiorstw przewozowych, stojąc przed perspektywą masowych bankructw. Od początku tego roku sytuacja stała się wręcz dramatyczna. Bolesnie uderzył w nas strajk służb celnych, który na tydzień zablokował wschodnią granicę Unii Europejskiej, a kłopoty przez niego spowodowane ciągnęły się przez następne tygodnie. Dla niektórych przewoźników skutkiem było zerwanie kontraktu, a taką stratę trudno już kiedykolwiek odrobić.

Ten problem od razu zasygnalizowaliśmy rządowi, wraz z propozycjami zmian, co przecież nie jest naszym zadaniem, a odpowiedzialnego za przepustowość granic resortu. Zwiększenie liczby celników to jedna sprawa. O inne trzeba było zadbać wcze-

śniej, czyli zamiast unowocześniać tuż przed wejściem do UE południowe i zachodnie przejścia graniczne, zainwestować we wschodnie, zwiększając ich liczbę, a także liczbę pasów drogowych na samych przejściach. I doprowadzić do nich drogi odpowiedniej jakości, a nie dróżki.

Jedną z szans na poprawienie kondycji firm poszkodowanych w czasie strajku i nadal cierpiących z powodu kolejek na granicach, które tylko trochę zmniejszają się zwyczajowo w okresie letnim (co rząd uznaje za swoją zasługę), byłoby wycofanie zakazu wwozu do Polski więcej niż 200 l paliwa w baku. Wyrównałoby to trochę straty za czas postoju na granicy, z czym nadal mamy do czynienia. Mamy już deklarację zmiany odpowiedniego przepisu w ustawie Prawo Celne, ale zmiany się nie doczekaliśmy.

Dramatycznie dotknął nas kryzys paliwowy. Nie będę spekulował, na ile miał ekonomiczne uzasadnienie, na ile była to spekulacja na światowych rynkach. Codzienny wzrost cen na polskich stacjach benzynowych był faktem, a cena oleju przekroczyła cenę benzyny. Za granicą paliwo było i jest tańsze. Za to u nas nasz główny producent paliw ciągle jest na szczycie rankingu rentowności. Strat całej gospodarki to jednak nie zrekompensuje.

Paliwowa drożyzna była powodem fali strajków, jaka wiosną i latem przetoczyła się przez całą Europę. Polscy przewoźnicy drogowi z rozmysłem nie doprowadzili do takiej eskalacji protestu, jak w innych krajach. Ale to właśnie w innych krajach, już po protestach, rządy postanowiły wspomóc branżę transportową, rekompensując straty na przykład poprzez zwrot części akcyzy za paliwo. Nasz rząd nie wykonał żadnego ruchu, a polski transport z dnia na dzień stracił na konkurencyjności wobec przewoźników zagranicznych, jeżdżących na tych samych przecież trasach.

Polski rząd zrobił coś zupełnie innego – postanowił z naszej branży wyciągnąć kolejne pieniądze z przeznaczeniem na spółki zarządzające autostradami. Zaprotestowaliśmy więc przeciwko zamiarowi likwidacji winiet, czyli opłat za przejazd drogami krajowymi. Dziś natomiast musimy walczyć, aby ceny tych winiet nie wywindowano na niebotyczne szczyty, do czego już przymierzają się posłowie, proponując opłaty znacznie wyższe niż stosowane na Zachodzie. Nie da się ukryć, że jest to zgodne z dotychczasową tendencją do „dojenia” transportu bez umiaru. Aż do naszego upadku!

W tym samym stylu posłowie „dołożyli” nam po raz kolejny, kiedy wprowadzili do naszego prawodawstwa nową unijną Dyrektywę 2003/59, dotyczącą szkolenia kierowców. Polska przyjęła najbardziej radykalne i kosztowne rozwiązanie, podczas gdy większość państw zdecydowała się na o połowę krótszy czas szkolenia. Możliwość indywidualnego sfinansowania takiego szkolenia jest w praktyce żadna, to wydatek rzędu 10 000 złotych. Natomiast ewentualne przejście kosztów przez przedsiębiorców w sposób znaczący podwyższyłoby koszty działalności. Efektem będzie dalszy spadek konkurencyjności polskiego transportu w stosunku do firm transportowych z innych krajów, w dodatku bez gwarancji, że kierowca, w którego zainwestowali, nie przejdzie do innego pracodawcy.

Wprowadzenie nowych zasad szkolenia bez żadnych modyfikacji (zaczęły obowiązywać we wrześniu tego roku, zgodnie z harmonogramem zapisanym w ustawie o transporcie drogowym) wpłynie zdecydowanie niekorzystnie na polski transport drogowy, bowiem oznacza kolejne obciążenie finansowe przy braku gwarancji zrealizowania podstawowego założenia, czyli zwiększenia liczby i jakości kadry, bez której transport przestanie

istnieć. Z tych względów w niektórych krajach UE (jak np. w Danii, Francji, Holandii czy Belgii) państwo pokrywa częściowo a nawet całkowicie koszty szkolenia kierowców.

Naszą już mizerną kondycję ekonomiczną znacząco zmniejsza relacja złotego do euro. W transporcie zarabiamy w euro, a podatki płacimy w złotych. Pomijając ostatnie zawrośnięcia na rynkach finansowych, wiadomo już jedno – ta tendencja musi się zmienić, bo polski przewoźnik dłużej tego nie wytrzyma.

Nie wytrzymamy dalszej bezczynności rządu. Trzy lata walczyliśmy z przeciwnościami, dłużej nie wytrzymamy! Wystarczyło pół roku braku jakiegokolwiek reakcji na nasze wystąpienia, żebyśmy byli zmuszeni do dodania kolejnych postulatów w naszych wystąpieniach do premiera i jego ministrów. Sytuacja kryzysowa w polskim transporcie drogowym jest już faktem, niezależnie od tego, czy rząd zechce ją formalnie uznać. Prosimy i grozimy na przemian, bo zależy nam na utrzymaniu przedsiębiorstw, na które ciężko przez lata pracowaliśmy. Nie jest wcale truizmem stwierdzenie, że razem z nami zajęcie mogą stracić setki tysięcy ludzi z branż kooperujących z nami. Tymczasem karmi nas się ciągle tylko obietnicami, a równocześnie wprowadza nowe zasady, które dodatkowo uderzają w naszą kondycję. Przewoźnicy są gotowi do masowego strajku. Ale tak naprawdę chcieliby po prostu w miarę spokojnie pracować.

Niemal w przeddzień kolejnej akcji otrzymaliśmy zaproszenie do rozmów od wicepremiera Waldemara Pawlaka. Wierząc, że nikt nie zarzy na kury znoszącej złote jajka, szliśmy na to spotkanie z nadzieją, że rząd przedstawi kompetentny pakiet rozwiązań. Propozycje strony rządowej nas usatysfakcjonowały, pozostaje tylko wprowadzić je w życie jak najszybciej.

W spotkaniu brali udział:

- reprezentujący rząd
 - Wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz
 - Wiceminister finansów Jacek Kapica
- przedstawiciele przewoźników
 - Jan Buczek
 - Jarosław Jakoniuk
 - Sławomir Kostjan
 - Leszek Pieńkowski
 - Władysław Żero
 - Jan Powichrowski
 - Zygmunt Sieńko
 - Zbigniew Świerdzewski
 - Stanisław Lorenc

Ustalono rozpoczęcie konkretnych prac nad listą 11 postulatów przedstawionych przez środowisko.

Kolejne spotkanie, zaplanowane zostało na pierwszy tydzień stycznia.

W sprawie limitu 600 litrów Jacek Kapica wysłuchał ostrej krytyki rozwiązania przyjętego przez Parlament. Przewoźnicy przedstawili długą listę zastrzeżeń. Kapica zapowiedział, że MF będzie przyglądało się działaniu nowych przepisów i gdyby okazało się, że nie wywołują one zakładanych przez rząd skutków, do sprawy trzeba będzie powrócić.

W sprawie winiet Tadeusz Jarmuziewicz przedstawił projekt rozporządzenia – wzrost ok. 24%. Poprosił przewoźników o opinię następnego dnia. W opinii przewoźników wysokość opłat nie powinna ulec wzrostowi ze względu na trudną sytuację w transporcie. Jednakże przy rozważaniu podwyższenia cen powinno się zwrócić uwagę na większe zróżnicowanie w zależności od poziomu ekologiczności pojazdów i ilości osi. Zakłada się wysoki wzrost cen winiet dobowych i tygodniowych, a niższy wzrost długoterminowych.

Na początku stycznia ma się odbyć spotkanie wiceministra i przewoźników z szefem ITD, Tomaszem Połeciem poświęcone ocenie działalności ITD i propozycjom zmian.



5 grudnia przewoźnicy zablokowali przejścia graniczne w Koroszczyne i Kuźnicy Białostockiej. Przyczyną protestu było utrzymanie limitu wwozu paliwa w zbiornikach ciężarówek, wbrew poprzednim zapowiedziom. Dwóch ministrów – minister finansów, Jacek Kapica, i minister odpowiedzialny za transport, Tadeusz Jarmuziewicz – wielokrotnie publicznie deklarowali całkowite zniesienie obowiązujących ograniczeń od 1 grudnia 2008 r. Tymczasem stało się inaczej, limit 200 litrów zastąpił limitem 600 litrów.

Akcję koordynowały 2 stowarzyszenia: Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia w Białymstoku i Ogólnopolskie Stowarzyszenie na rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej.

Akcję poparło Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Protest jest reakcją przewoźników na niespełnienie wcześniejszych deklaracji rządu o zniesieniu ograniczeń w wwozie paliwa spoza UE.

Dzień przed protestem, z inicjatywy wiceministra finansów, szefa Służby Celnej Jacka Kapicy odbyło się spotkanie z przewoźnikami. Głównym tematem była kwestia ograniczeń we wwozie paliwa spoza Unii.

Jak poinformował w czwartkowym komunikacie resort finansów, wiceminister stwierdził na spotkaniu, iż „zobowiązanie rządu zostało

wypełnione, ponieważ ograniczenie przywożonego paliwa do 200 litrów zostało zniesione”.

„Sytuacja budżetu związana z kryzysem wymaga dyscypliny. W związku z tym, biorąc pod uwagę chęć wsparcia branży transportowej realizującej kursy na Wschód, limit przywożonego paliwa określono na 600 litrów, co pozwala na przejechanie Polski od granicy wschodniej do zachodniej i powrót bądź przejechanie z północy na południe i powrót” – czytamy w komunikacie.

Transportowcy uważają jednak, że „spotkanie nie przyniosło rozwiązania, które by satysfakcjonowało przewoźników”.

Reprezentujący transportowców przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników, którzy w połowie tego roku utworzyli „Porozumienie Białowieskie”, uznali w tej sytuacji, że nie ma powodów do wycofania się z planowanej na jutro akcji protestacyjnej na granicy polsko-białoruskiej.

ZMPD od kilku tygodni prowadzi rozmowy z rządem w celu osiągnięcia realizacji postulatów przewoźników drogowych. Mimo uzgodnienia szczegółowych metod rozwiązań przez zespół ekspertów obydwu stron, nie doprowadzono dotychczas do żadnych konkretnych rozwiązań.

Wynikiem akcji protestacyjnej, było zaproszenie do stołu obrad wyznaczonych na 10 grudnia przez Tadeusza Jarmuziewicza.

Tankujesz tanio w ewropie?

„EUROWAG diesel credit tank system“, to profesjonalny produkt przeznaczony dla firm transportowych, które poszukują ekonomicznych rozwiązań przy tankowaniu oleju napędowego, wraz z usługami dodatkowymi. Sieć systemu EUROWAG tworzą starannie dobrane stacje paliwowe oraz markowe truckparki EUROWAG.

Główne zalety:

- Najniższe ceny Diesela i AdBlue – jesteśmy liderem cenowym na rynku
- Międzynarodowy zasięg karty
- Elastyczna polityka kredytowa
- Opłata myta bez prowizji
- Szybki zwrot VAT'u, fakturowanie „NETTO“
- Zniżki w truckparkach EUROWAG (strzeżone parkingi umieszczone na liście IRU, AdBlue, myjnie LKW, zaplecze dla kierowców)
- E-komunikacja (dane on-line przygotowane do transmisji do Państwa systemów)



ZEBRANIA REGIONALNE Samociążek, 3.10.2008 r.

W zebraniu regionalnym w Samociążku uczestniczyli członkowie zrzeszenia z regionów:

Region	Liczba członków ZMPD
ZACHODNIOPOMORSKI	88
POMORSKI	138
KUJAWSKO-POMORSKI	135
WARMIŃSKO-MAZURSKI	167
WIELKOPOLSKI	161
LUBUSKI	48
	737

Przewodniczący regionów wybrani na mocy nowego statutu:

Zachodnio-pomorski	<i>Miozga Józefa</i>
Pomorski	<i>Stróżyk Józef</i>
Kujawsko-pomorski	<i>Jędrych Adam</i>
Warmińsko-mazurski	<i>Reisch Aleksander</i>
Wielkopolski	<i>Dutkiewicz Jan</i>
Lubuski	<i>Milkowski Roman</i>



**SPONSORZY
SPOTKANIA**



Mercedes-Benz



SPONSORZY
SPOTKANIA

Mercedes-Benz

"KOSMOS" Sp. z o.o. s.c.




ZEBRANIA REGIONALNE

Białowieża, 17.10.2008 r.

W zebraniu regionalnym w Białowieży uczestniczyli członkowie zrzeszenia z regionów:

Region	Liczba członków ZMPD
PODLASKI	264
LUBELSKI	677
MAZOWIECKI I	436
MAZOWIECKI II	622
MAZOWIECKI III	661
	2660

Przewodniczący regionów wybrani na mocy nowego statutu:

Podlaski	<i>Wardecki Jan</i>
Lubelski	<i>Gajownik Tadeusz</i>
Mazowiecki I	<i>Kamiński Artur</i>
Mazowiecki II	<i>Szepietowski Jerzy</i>
Mazowiecki III	<i>Wereszczyński Marek</i>



ZEBRANIA REGIONALNE

Rąbień, 24.10.2008 r.

W zebraniu regionalnym w Rąbieniu uczestniczyli członkowie zrzeszenia z regionów:

Region	Liczba członków ZMPD
ŁÓDZKI	233
OPOLSKI	55
ŚLĄSKI	206
DOLNOŚLĄSKI	64
	558

Przewodniczący regionów wybrani na mocy nowego statutu:

Łódzki	<i>Gabara Jacek</i>
Opolski	<i>Stelmachowski Józef</i>
Śląski	<i>Lewandowska Kornelia</i>
Dolnośląski	<i>Wieczorek Grzegorz</i>



**SPONSORZY
SPOTKANIA**



Mercedes-Benz



SPONSORZY
SPOTKANIA

Mercedes-Benz



"KRISMAR" Sp. z o.o.j.v.



ZEBRANIA REGIONALNE

Straszęcin, 7.11.2008 r.

W zebraniu regionalnym w Straszęcinie uczestniczyli członkowie zrzeszenia z regionów:

Region	Liczba członków ZMPD
MAŁOPOLSKI	266
PODKARPACKI	174
ŚWIĘTOKRZYSKI	98
	538

Przewodniczący regionów wybrani na mocy nowego statutu:

Małopolski *Litwiński Piotr*
 Podkarpacki *Furmanek Tadeusz*
 Świętokrzyski *Sornat Bonifacy*



CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA DOTYCZĄCE UBEZPIECZENIA OCP OFEROWANEGO PRZEZ LUTZ ASSEKURANZ MAKLERGES.M.B.H.



Mirosław Siech

■ Co pokrywa ubezpieczenie OCP oferowane przez LUTZ ASSEKURANZ?

Ubezpieczenie OCP jest ubezpieczeniem pokrywającym odpowiedzialność cywilną przewoźnika zarówno przy przewozach drogowych towarów w obrębie terytorium Polski według Polskiego Prawa Przewozowego, jak i przewozach międzynarodowych według Konwencji CMR a przy przewozach kabotażowych według Prawa Przewozowego danego kraju.

■ Czy LUTZ ASSEKURANZ jest ubezpieczycielem?

Nie, LUTZ ASSEKURANZ jest maklerem ubezpieczeniowym, który jako broker pośredniczy w zawieraniu umowy ubezpieczenia i zarządza nią na podstawie pełnomocnictw. Podmiotem ponoszącym ryzyko jest spółka Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group, A-1010 Wien, Schottenring 30.

■ Jak zawierana jest umowa ubezpieczenia?

Po przeczytaniu i przyjęciu do wiadomości Ogólnych Warunków Ubezpieczenia przewoźnik wypełnia kwestionariusz analizy ryzyka i przekazuje go LUTZ ASSEKURANZ razem z wnioskiem ubezpieczeniowym. Następnie na podstawie wynegocjowanych warunków wystawia się polisę ubezpieczeniową i przesyła ubezpieczonemu wycenienie składki ubezpieczeniowej, której terminowa zapłata w całości jest warunkiem ochrony ubezpieczeniowej w ramach zawartej umowy ubezpieczenia.

■ Jak długo obowiązuje umowa ubezpieczenia?

Z reguły do 31.12. następnego roku po roku, w którym umowa zaczęła obowiązywać (np. od 1.8.2008 do 31.12.2009). Jeżeli zgodnie z wnioskiem ubezpieczony wyrazi na to zgodę, umowa przedłuża się każdorazowo o kolejny rok, chyba że zostanie ona wypowiedziana najpóźniej do 30.9. w odpowiedniej formie za pośrednictwem listu ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru.

■ Jakie świadczenia spełnia ubezpieczyciel?

Ubezpieczyciel zaspakaja uzasadnione roszczenia, które wysunięto wobec przewoźnika jako ubezpieczonego, oraz odpiera nieuzasadnione roszczenia, jeśli to konieczne poprzez ustanowienie adwokata i pokrycie powstałych kosztów adwokackich i procesowych.

■ Czy ubezpieczyciel zawsze zapewnia ochronę ubezpieczeniową?

Ubezpieczyciel spełnia swoje świadczenie (zaspokojenie uzasadnionych i odparcie nieuzasadnionych roszczeń) zawsze wtedy, gdy składka ubezpieczeniowa opłacona była w terminie i w całości zgodnie z fakturą oraz gdy przedłożono potrzebne dokumenty dotyczące szkody i udzielono wymaganych informacji.

■ W jakim zakresie ubezpieczyciel zapewnia ochronę ubezpieczeniową?

Ubezpieczyciel zapewnia ochronę ubezpieczeniową w ramach warunków ubezpieczenia. Oznacza to, że najpierw sprawdza się, czy i ewentualnie jaka odpowiedzialność cywilna przewoźnika jako ubezpieczonego istnieje w danym przypadku. Wypłata odszkodowania następuje w przypadku istnienia odpowiedzialności

cywilnej zgodnie z ustawowymi postanowieniami odnośnie odpowiedzialności cywilnej w ramach warunków i sum ubezpieczenia zawartych w polisie.

■ Jaka jest różnica w stosunku do ubezpieczenia CARGO?

Ubezpieczenie Cargo zabezpiecza interes osoby zainteresowanej towarem w zakresie szkód materialnych, ubezpieczenie OCP – odpowiedzialność cywilną przewoźnika.

■ Kiedy ubezpieczyciel OCP nie wypłaca odszkodowania?

Ubezpieczyciel nie dokonuje wypłaty odszkodowania, gdy ubezpieczony przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności cywilnej. W tym przypadku ubezpieczyciel odpiera roszczenia o odszkodowanie. Występuje to na przykład w sytuacji, gdy ma miejsce tzw. „okoliczność nieunikniona” w rozumieniu art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, przykładowo wypadek drogowy spowodowany w 100% z cudzej winy lub napad rabunkowy z użyciem broni, którego nie można było uniknąć; jak również w sytuacji, gdy przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 17 ust. 4 Konwencji CMR, np. w przypadku wadliwego opakowania ładunku lub niewłaściwego załadowania przez nadawcę. (Jeżeli pomimo wyłączenia odpowiedzialności cywilnej wstrzymanoby przewoźnikowi wypłatę przewoźnego, to po uzgodnieniu z przewoźnikiem niesłuszne wstrzymanie zostanie zaskarżone.)

■ Czy są jeszcze inne przypadki, w których ubezpieczyciel nie wypłaca odszkodowania?

Tak, ubezpieczyciel nie wypłaca odszkodowania w przypadku niepłacenia składek ubezpieczeniowych lub naruszenia powinności (np. zgłoszenie szkody następuje po terminie lub niezgodnie z prawdą). Ubezpieczyciel zwolniony jest z obowiązku świadczenia również gdy istnieją inne przytoczone w warunkach ubezpieczenia wyłączenia z pokrycia ubezpieczeniem.

■ Co dzieje się gdy zleceniodawca wstrzymuje wypłatę przewoźnego, aby w ten sposób pokryć szkodę?

Jeżeli w przypadku wystąpienia szkody okazuje się, że zleceniodawca niesłusznie zatrzymuje przewoźne jako rekompensatę za szkodę (np. gdy ma miejsce zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności cywilnej z tytułu art. 17

Konwencji CMR), to zostaje on wezwany do dokonania zapłaty przewoźnego; w ostateczności dłużnik przewoźnego – o uzgodnieniu z przewoźnikiem – zostaje pozwany o zapłatę, przy czym to ubezpieczyciel stawia do dyspozycji adwokata i pokrywa koszty.

■ Przyjmijmy, że istnieje uzasadnione roszczenie o odszkodowanie za szkodę powstałą w wyniku lekkiej nieumyślnej winy, ale zleceniodawca zatrzymuje przewoźne na pokrycie całej szkody. Co się wtedy dzieje?

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność cywilną – mówiąc w uproszczeniu – za szkody spowodowane lekką nieumyślną winą – a więc zawsze wtedy, gdy nie występuje stan faktyczny opisany w art. 29 Konwencji CMR – w wysokości 25 złotych franków lub 8,33 specjalnych praw ciągnięcia za kilogram wagi brutto (por. art. 23, 25 Konwencji CMR!), to w przypadku możliwości zastosowania regulacji o specjalnych praw ciągnięcia jest ok. 9,50 Euro / kilogram. Przypuśćmy, że zaginiony towar miał masę 100 kilogramów, natomiast wartość 8.000 EUR. Odpowiedzialność cywilna wynosi wtedy – w przypadku możliwości zastosowania regulacji o specjalnych praw ciągnięcia – 100 kg x 8,33 SDR, a więc 100 kg x ok. 9,50 EUR = ok. 950,-- EUR. Jeżeli zleceniodawca rzeczywiście kompensuje całą szkodę niewypłaconymi przewoźnymi, cho-



ciaż przewoźnik powinien ponieść odpowiedzialność tylko w wysokości 950,- EUR, to LUTZ ASSEKURANZ wzywa zleceniodawcę do niezwłocznego wypłacenia różnicy w wysokości 7.050,- EUR. Jeżeli nie zastosuje się on do tego wezwania, to po uzgodnieniu z przewoźnikiem przewoźne zostają zaskarżone, przy czym ubezpieczyciel stawia do dyspozycji adwokata i pokrywa koszty.

■ Jaką radę należy dać zleceniodawcy w takim przypadku?

Najlepszą radą jest, aby następnym razem zawarł ubezpieczenie CARGO. Przy właściwie wybranej sumie ubezpieczenia w ramach warunków ubezpieczenia pokrywa ono z reguły całą szkodę.

■ Czy odpowiedzialność cywilna za rażące niedbalstwo w ramach art. 29 Konwencji CMR jest współubezpieczona?

Tak, o ile sam ubezpieczony lub kadra kierownicza umyślnie, bądź wskutek rażącego niedbalstwa, spowodują powstanie szkody albo niewłaściwie wybiorą, poinstruuja i skontrolują osoby, którym powierzyły wykonanie usług związanych z realizacją przewozu. W innych przypadkach nawet szkody spowodowane umyślnie przez kierowcę są ubezpieczone.

■ Do jakiej sumy ubezpieczyciel pokrywa szkodę?

W zależności od podstawy prawnej odpowiedzialności i danego przypadku do 1,200.000 EUR (np. w zakresie Konwencji CMR, przy wystąpieniu odpowiednich okoliczności do 1,000.000 EUR). Szczegóły odnośnie tej kwestii znajdują się w warunkach ubezpieczenia.

■ Co należy zrobić w przypadku wystąpienia szkody?

Najważniejsze jest niezwłoczne powiadomienie LUTZ ASSEKURANZ, które uzgodni z przewoźnikiem dalszy sposób postępowania, zwłaszcza to, czy w sprawę zostanie włączony komisarz awaryjny itd. Przewoźnik jako ubezpieczony musi jednakże przedłożyć także dokumenty dotyczące szkody tak szybko jak to możliwe i udzielić LUTZ ASSEKURANZ wszelkich potrzebnych informacji. Poza tym musi zabezpieczyć ewentualne roszczenia regresowe przeciwko osobom trzecim itd. Szczegółowy sposób postępowania wynika z warunków ubezpieczenia. Wszystkie dokumenty należy przesyłać do LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H., które załatwią sprawę w celu załatwienia sprawy związanej ze szkodą.

■ Na co należy zwrócić uwagę w przypadku zaangażowania podwykonawców?

Jeżeli przewoźnik udziela zlecenia podwykonawcy, powinien zachować szczególną ostrożność: przewoźnik przed udzieleniem zlecenia powinien sprawdzić, czy podwykonawca posiada wystarczające ubezpieczenie OCP obejmujące np. art. 29 ust. 2 Konwencji CMR. Wskazane jest zażądać przedłożenia polisy ubezpieczeniowej lub potwierdzenia zawarcia ubezpieczenia, poza tym zaświadczenia, że podwykonawca do chwili obecnej opłacił terminowo w całości swojemu ubezpieczycielowi składkę ubezpieczeniową w terminie i w całości. Nawet jeżeli suma ubezpieczenia jest wystarczająca (standardowo przyjmuje się sumę ubezpieczenia wynoszącą przynajmniej 300.000 EUR), to wystarczy, żeby przewoźnik zawarł dla siebie samego subsydiarne ubezpieczenie OCP. Należy to zrobić z uwagi na to, że pomimo wszelkich środków ostrożności ubezpieczyciel podwykonawcy mógłby z różnych powodów zostać zwolniony z obowiązku świadczenia. Jeżeli jednak przed udzieleniem zlecenia przewozowego podwykonawca nie może udowodnić, że posiada odpowiednią ochronę ubezpieczeniową, nie należy udzielać przewoźnikowi podwykonawcy zlecenia, lub przewoźnik zawrze na rzecz podwykonawcy ubezpieczenie OCP („ubezpieczenie podwykonawcy”) obciążając go za to i potrącając mu składkę ubezpieczeniową z przewoźnego. Poza tym istotne jest, aby udzielone przewoźnikowi zlecenie zostało przekazane podwykonawcy dokładnie we wszystkich szczegółach. (Jeżeli więc np. zleceniodawca nakazuje przewoźnikowi zatrudnienie dwóch kierowców, zastosowanie nadwozia furgonowego czy przerwy na odpoczynek tylko na strzeżonych parkingach, to wszystkie te zastrzeżenia należy obowiązkowo przekazać pisemnie podwykonawcy).

■ Czy przewoźnik może ze swoim zleceniodawcą zawierać porozumienia, które naruszają Konwencję CMR?

Nie, jest to wyraźnie zabronione artykułem 41 Konwencji CMR. Konwencja CMR jest prawem bezwzględnie obowiązującym i nie może zostać ani w całości ani częściowo zmieniona lub uchylona

(wyjątki: art. 37 i 38). Zgodnie z art. 41 ust. 1 Konwencji CMR każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałyby postanowienia tej Konwencji, jest nieważna i pozbawiona mocy. Natomiast stany faktyczne nie uregulowane w Konwencji CMR (np. zakaz kompensowania szkód zakwestionowanych potrąceniami z kwoty przewoźnego), mogą być uzupełniająco uzgodnione za porozumieniami stron.

■ Co to jest „ubezpieczenie przewozy promowej“?

Takie ubezpieczenie mogą zawrzeć przewoźnicy za pośrednictwem LUTZ ASSEKURANZ, jeżeli korzystają z promów, aby zabezpieczyć się na wypadek ryzyka poniesienia kosztów związanych z awarią generalną. Awarię generalną ogłasza się wtedy, gdy statek i ładunek znajdują się we wspólnym niebezpieczeństwie na morzu, oraz podejmuje się nakłady, aby ratować statek i ładunek ze wspólnego niebezpieczeństwa. W takim przypadku ciężar finansowy dzielony jest między wszystkich uczestników. Dla przewoźnika oznacza to, że będzie musiał razem z innymi ponieść koszty w odpowiedniej wysokości – w zależności od wartości swojego pojazdu. W ramach ubezpieczenia przewozy promowej koszty te zwracane są przez ubezpieczyciela.

■ Czy można za pośrednictwem LUTZ ASSEKURANZ zawierać ubezpieczenia CARGO?

Tak, jest to możliwe na zlecenie osoby zainteresowanej towarem. Ubezpieczenie to może zawrzeć przewoźnik na rzecz osoby zainteresowanej towarem.

Uwaga: odpowiedzi na często zadawane pytania zostały ze względu na ograniczone miejsce bardzo ogólnie zredagowane. W celu zapoznania się z dalszymi szczegółami zaleca się przeczytanie ogólnych warunków ubezpieczenia!

Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.
Vivenotgasse 53, A-1120 Wien
 tel.: +43 1 8175573-0,
 fax: +43 1 8175573-22
 office@lutz-assekuranz.pl
 http://www.lutz-assekuranz.pl

Warunki wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w Unii Europejskiej

Tadeusz Wilk
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

W kilku ostatnich latach na różnego rodzaju spotkaniach przewoźników transportu drogowego Unii Europejskiej trwa dyskusja na temat dostępu do zawodu przewoźnika drogowego oraz do rynku przewozów osób i rzeczy. Związane to jest z faktem, że na rynku unijnym pojawiło się i ciągle się pojawia wielu przewoźników drogowych, którzy nie zawsze wiążą się z tym zawodem i rynkiem na dłużej, a jedynie na krótką chwilę, wykorzystując krótkotrwałą koniunkturę i, de facto psując ten rynek. Obowiązujące bowiem liberalne zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie są żadną przeszkodą w szybkim uzyskaniu licencji przewozowej i nie stanowią żadnej bariery w niekontrolowanym rozwoju tego rynku.

Instytucje Unii Europejskiej zaczęły prace nad zmianą obowiązujących przepisów w kierunku zaostrzenia kryteriów dostępu do zawodu i rynku przewozów drogowych. Duży udział w tych pracach mają organizacje środowiskowe, IRU i organizacje zrzeszające przewoźników drogowych z poszczególnych krajów unijnych. Również ZMPD jest bardzo poważnie zaangażowane w te prace, poprzez przedstawianie opinii środowiska polskich przewoźników drogowych. Co prawda, prace te trwają już od kilku lat, jednakże szczególnie w bieżącym roku nabrały większego tempa. Można w tej chwili powiedzieć, że są praktycznie na ukończeniu i wymagają

tylko uzgodnienia zapisów pomiędzy trzema unijnymi instytucjami: Parlamentem, Komisją i Radą. Komplet przepisów regulujących te zagadnienia zyskał miano pakietu drogowego. W ramach tego pakietu występują projekty trzech rozporządzeń: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (przekształcenie) oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku dla usług autokarowych i autobusowych (przekształcenie). Informacje zawarte w tym artykule oparto o wersje tych rozporządzeń stanowiące tekst porozumienia politycznego w wersji przyjętej przez ministrów na posiedzeniu Rady ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w dniach 12 i 13 czerwca 2008 r.

Dotychczas zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego regulowane są Dyrektywą Rady 96/26 z dnia 29 kwietnia 1996 r., zmienionej Dyrektywą 98/76. W Polsce postanowienia tej Dyrektywy zostały wdrożone poprzez Ustawę o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. Dlaczego więc o tym, co dotychczasowe regulowano Dyrektywą, teraz mówimy w kontekście

regulacji za pomocą Rozporządzenia? Dlatego, co powiedziano już we wstępie do Rozporządzenia, że „wprowadzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga jednolitego stosowania wspólnych zasad określających dostęp do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób...” Tymczasem obowiązująca Dyrektywa jest stosowana przez różne państwa członkowskie w sposób rozbieżny, co prowadzi do zakłóceń konkurencji, braku przejrzystości rynku, niejednolitego poziomu kontroli oraz ryzyka ignorowania przez przedsiębiorstwa reprezentujące niski poziom kwalifikacji zawodowych zasad bezpieczeństwa drogowego i polityki socjalnej, co szkodzi wizerunkowi sektora. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady będzie regulować sprawy dostępu do zawodu w sposób jednolity w całej Unii Europejskiej.

Rozporządzenie dotyczyć będzie wszystkich przedsiębiorstw, które mają siedzibę na terenie UE i wykonują zawód przewoźnika drogowego lub mają zamiar wykonywać taki zawód, z wyjątkiem: przedsiębiorstw wykonujących wyłącznie przewozy rzeczy pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów o dmc nieprzekraczającym 3,5 tony, przedsiębiorstw wykonujących przewozy osób wyłącznie w celach niezarob-

kowych lub bezpłatnie oraz przedsiębiorstw wykonujących przewozy wyłącznie pojazdami silnikowymi, które nie mogą przekroczyć prędkości 40 km/h. W definicjach możemy między innymi przeczytać, że dla celów tego rozporządzenia określa się: przedsiębiorstwo, którym może być osoba fizyczna lub prawna, stowarzyszenie lub grupa osób bez osobowości prawnej, organ władzy publicznej posiadający osobowość prawną lub podlegający organowi taką osobowość posiadającemu – wykonujące przewozy osób lub osobę fizyczną lub prawną wykonującą przewozy towarowe w celach handlowych; zarządzającego transportem, który oznacza osobę fizyczną zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły działalnością przedsiębiorstwa; zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, które oznacza decyzję administracyjną upoważniającą do wykonywania zawodu. Rozróżnienie przedsiębiorstwa i zarządzającego transportem jest bardzo istotne, bowiem zarówno przedsiębiorca, jak i zarządzający muszą niezależnie spełniać określone warunki, aby móc otrzymać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Przedsiębiorstwo musi spełniać cztery podstawowe wymogi: w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działalność gospodarczą w jednym z krajów UE, cieszyć się dobrą reputacją, posiadać odpowiednią zdolność finansową i posiadać wymagane kompetencje zawodowe. Przedsiębiorstwo wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną, zarządzającego transportem, który musi: w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi, mieć rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem – być pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem albo jeżeli przedsiębiorstwo jest osobą fizyczną – być właśnie tą osobą i mieszkać na terenie UE. Osoba ta może



w charakterze zarządzającego kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech przedsiębiorstw za pomocą floty łącznej liczącej nie więcej niż 50 pojazdów.

Aby przybliżyć zasady uzyskiwania zezwolenia na prowadzenie działalności, należy rozwinąć poszczególne warunki. Warunek posiadania siedziby oznacza, że przedsiębiorstwo ma w państwie członkowskim siedzibę wraz z lokalami, w których może udostępnić dokumenty przedsiębiorstwa – księgowe, kadrowe, dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, dysponować jednym lub kilkoma pojazdami – będąc ich właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, prowadzić w sposób rzeczywisty i ciągły swoje działania w odpowiednio wyposażonej bazie eksploatacyjnej znajdującej się w danym państwie członkowskim. Warunek dobrej reputacji winno spełniać zarówno przedsiębiorstwo, jak i zarządzający, a oznacza on, że dobrej reputacji nie podważają takie zarzuty, jak wyrok skazujący lub sankcje związane z poważnym naruszeniem przepisów krajowych w dziedzinie prawa handlowego, upadłościowego, o ruchu drogowym, płac i warunków zatrudnienia w zawodzie, odpowiedzialności zawodowej oraz spraw bezpośrednio eksploatacyjnych, takich jak chociażby: czasu prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji urządzeń kontrolnych, maksymalnej masy i wymiarów pojazdów, badań technicznych dopuszczających pojazd do ruchu, bezpieczeństwa przewozu materiałów niebezpiecznych, bezpieczeństwa przewozu zwierząt. Warunek zdolności finansowej jest spełniony, jeżeli przedsiębiorstwo jest w stanie w każdym momencie roku finansowego realizować swoje zobowiązania finansowe. Na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez au-

dytora musi wykazać, że dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej 9 000 euro w przypadku wykorzystywania jednego pojazdu i 5 000 euro na każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd. Zdolność finansową w drodze odstępowania przedsiębiorstwo może wykazać w drodze zabezpieczenia takiego jak ubezpieczenie bankowe, innych instytucji finansowych lub ubezpieczeniowych.

Wymóg kompetencji zawodowych jest spełniony, jeżeli osoba posiada wiedzę odpowiadającą poziomowi przewidzianemu w rozporządzeniu, wykazaną w trakcie egzaminu pisemnego, który może być uzupełniony egzaminem ustnym. Zakres wiedzy niezbędnej dla uznania kompetencji zawodowych musi obejmować wiedzę z zakresu prawa cywilnego, handlowego, socjalnego, podatkowego, działalności gospodarczej i zarządzania finansami przedsiębiorstwa, dostępu do rynku, norm technicznych i technicznych aspektów działalności, bezpieczeństwa drogowego. Obowiązkowy egzamin pisemny będzie składał się z dwóch testów: pytań pisemnych w postaci pytań wielokrotnego wyboru lub wymagających bezpośredniej odpowiedzi oraz ćwiczeń pisemnych lub przykładów praktycznych do rozwiązania. Minimalny czas trwania każdego testu – 2 godziny. W przypadku organizowania egzaminu ustnego, przystąpienie do tego egzaminu można uzależnić od wcześniejszego zdania egzaminu pisemnego.

Prowadzić egzaminy pisemne i ustne oraz wydawać odpowiednie świadectwa mogą jedynie organy i jednostki upoważnione przez państwo członkowskie. Z egzaminów można zwolnić posiadaczy niektórych dyplomów potwierdzających wykształcenie wyższe lub techniczne, i tylko z przedmiotów objętych tymi dyplomami. Państwo członkowskie może podjąć decyzję o zwolnie-

niu z egzaminów osób, które wykazały się nieprzerwanym 15-letnim stażem zarządzania przedsiębiorstwem przewozu osób lub rzeczy przed wejściem w życie Rozporządzenia. Bardzo ważny dla będących już na rynku przedsiębiorców jest fakt, że certyfikaty wydane przed datą wejścia w życie Rozporządzenia, jako dowód posiadania kompetencji zawodowych, uznaje się za równoważne z nowym certyfikatem określonym Rozporządzeniem i są one ważne we wszystkich państwach członkowskich.

Funkcjonowanie przedsiębiorstw, które uzyskały zezwolenie na prowadzenie działalności transportowej, będzie podlegało stałej kontroli. Dla tego celu każde państwo członkowskie musi powołać jeden lub kilka organów, które będą upoważnione do: rozpatrywania wniosków składanych przez przedsiębiorstwa, udzielania zezwoleń na wykonywanie zawodu a także ich zawieszania i odbierania, uznawania osoby fizycznej za niezdolną do kierowania przedsiębiorstwem w charakterze zarządzającego transportem, przeprowadzania kontroli w celu sprawdzenia spełnienia przez przedsiębiorstwo wymogów niezbędnych dla otrzymania zezwolenia. Powołany w ten sposób właściwy organ będzie również ocenił dobrą reputację, sprawdzając ją do dnia 31 grudnia 2012 r. we wszystkich państwach członkowskich, natomiast od 1 stycznia 2013 r. sprawdzenie to będzie dokonywane poprzez dostęp do danych zgromadzonych w krajowych rejestrach elektronicznych. Takie rejestry muszą być utworzone we wszystkich państwach UE i zawierać dane o przedsiębiorstwach, które uzyskały zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, co najmniej: nazwę i formę prawną, adres siedziby, nazwiska osób zarządzających wskazanych w celu spełnienia warunku dobrej reputacji i kompetencji, rodzaj zezwolenia i liczbę pojazdów wymie-

nioną w zezwoleniu, liczbę, kategorię i rodzaj poważnych naruszeń popełnionych w ciągu ostatnich dwóch lat, nazwiska osób, które zostały uznane za niezdolne do zarządzania operacjami transportowymi. Właściwe organy będą miały obowiązek sprawdzania, czy przedsiębiorstwa, które otrzymały zezwolenia, spełniają w dalszym ciągu niezbędne wymogi. Kontrole takie muszą być prowadzone przed rokiem 2015 przynajmniej co 5 lat. Jeżeli organ kontrolny stwierdzi, że istnieje ryzyko, że przedsiębiorstwo nie spełnia wymogów, może określić termin w którym winno ono doprowadzić do usunięcia nieprawidłowości, z ograniczeniami: sześciomiesięcznego terminu na zatrudnienie osoby, która będzie spełniać wymóg dobrej reputacji lub kompetencji zawodowych, sześciomiesięcznego terminu na wykazanie, że przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sposób rzeczywisty i ciągły, sześciomiesięcznego terminu na wykazanie spełniania wymogu zdolności finansowej. Organ może zażądać, aby przed zastosowaniem środków rehabilitujących zarządzający przedsiębiorstwem zdali egzamin. Jeżeli natomiast organ stwierdzi, że przedsiębiorstwo nie spełnia jednego lub kilku wymogów, może zawiesić lub odebrać zezwolenie. Natomiast w przypadku stwierdzenia niezdolności zarządzającego transportem do zarządzania operacjami transportowymi, jego certyfikat kompetencji zawodowych nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim. Dane osoby uznanej za niezdolną do wykonywania zawodu pozostają w Krajowym Rejestrze Elektronicznym do chwili przywrócenia tej osobie dobrej reputacji. Dane rejestru będą dostępne dla wszystkich właściwych organów zainteresowanego państwa członkowskiego. Rejestry będą dostępne w całej UE poprzez krajowe punkty kontaktowe, które muszą być udostępnione nie później niż 31 grudnia

2012 r. Oczywiście dostęp do tych danych będzie objęty zasadami ochrony danych osobowych.

Rozporządzenie precyzuje również wykaz najpoważniejszych naruszeń, które mogą skutkować utratą zdolności do zarządzania operacjami transportowymi. Lista ta obejmuje następujące naruszenia (cytuje za Rozporządzeniem):

1. a) przekroczenie maksymalnych sześciu- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25%,
b) przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50% maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy.
3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego przydatność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które [...]mogłoby stanowić takie bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, że zostaje podjęta decyzja o unieruchomieniu pojazdu.

4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiąc zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorstwo, które nie posiada licencji wspólnotowej.
6. Kierowca posługujący się sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem, lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.
7. Przewóz towarów przekraczających o 20% lub więcej maksymalną dopuszczalną masę ładunkową w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie ładunkowej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25% lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie ładunkowej nieprzekraczającej 12 ton.”

Jak wcześniej powiedziano, cały „pakiet drogowy” składa się z trzech rozporządzeń. Dwa pozostałe dotyczące dostępu do rynku przewozów osób i rzeczy zostaną omówione w kolejnym numerze *Przewoźnika*.



Szkolenia kierowców zawodowych w Austrii i Danii

Bohdan Szuszkiewicz
COS ZMPD
fot.: archiwum ZMPD

Dyrektywa unijna 2003/59, dotycząca szkoleń kierowców zawodowych, dopuszcza możliwość wyboru prowadzenia zajęć praktycznych bądź na specjalnie przygotowanym torze, bądź na symulatorze wysokiej klasy. Polska, jako jedyny kraj UE, wprowadziła obowiązek takich szkoleń w wymiarze czterech godzin, w ramach obowiązkowej kwalifikacji wstępnej – nie dając możliwości wyboru. Należy się zatem szkolić na torze i na symulatorze.

Przedstawiciele ZMPD odwiedzili w ostatnich tygodniach kilka wytypowanych ośrodków prowadzących szkolenia kierowców zawodowych, zapoznając się w praktyce z ich infrastrukturą i wyposażeniem, a także programami szkoleń.

Między innymi przeprowadzono rozmowy z austriacką firmą TandT, zarządzającą kilkunastoma ośrodkami, w tym dużym centrum szkoleniowym w Teesdorf. Ośrodek ten prowadzi od ponad 20 lat zajęcia

z kierowcami wszystkich kategorii na torze i płytach poślizgowych. Szkolenia obejmują między innymi ćwiczenia na płycie prostokątnej, na łuku, a także na sztucznie nawilżanej górze.

Dyrektorem ośrodka i autorem jego założeń i programów szkoleniowych jest znany były rajdowiec Franz Wurz.

Obowiązkowemu szkoleniu na torze podlegają wszyscy kierowcy otrzymujący prawo jazdy kat. B



Centrum szkoleniowe w Teesdorf w Austrii

Austria nie przewiduje żadnych obowiązkowych szkoleń w ramach kwalifikacji wstępnej. Uzyskanie kwalifikacji wstępnej przez kierowcę polega za zdaniu kilkogodzinnego egzaminu praktycznego i testu.

Z wieloletnich doświadczeń Austriaków wynika, że koszty szkoleń szybko się zwracają w wyniku zmniejszenia zużycia paliwa przez kierowców (średnio około 10%) oraz dzięki znacznemu zmniejszeniu wypadkowości.

Inną opcję wdrożenia Dyrektywy 2003/59 przyjęły państwa skandynawskie, a w szczególności Dania, która już w 2006 r. rozpoczęła szkolenia na kwalifikację wstępną. Program szkoleń kierowców zawodowych w Danii jest w całości finansowany ze środków publicznych. Przedsiębiorca kierujący kierowcą na szkolenie dodatkowo otrzymuje rekompensatę w wysokości 94 EUR za każdy dzień, w którym kierowca przebywa w ośrodku szkoleń.

Rocznie w Danii kwalifikację wstępną kończy 3500 kierowców, z tego zdecydowana większość – kwalifikację wstępną przyspieszoną (140 godzin lekcyjnych).

Zajęcia praktyczne (10 godzin lekcyjnych) odbywają się na drodze i na placu manewrowym.

Dania, podobnie jak szereg innych krajów zachodnich, wprowadziła do szkoleń kierowców symulatory. Zgodnie z programem zatwierdzonym przez ministerstwo edukacji są one stosowane wyłącznie w szkoleniach okresowych i obejmują dwa odcinki jazdy po 15 min każdy. Przyjęto, że 30 min zajęć na symulatorze odpowiada 120 min jazdy na drodze.

Zajęcia na symulatorze są dużo bardziej intensywne. Program umożliwia wielokrotne powtarzanie ćwiczeń w warunkach ekstremalnych, szybką zmianę warunków drogowych i pogodowych (noc, mgła,



Tor szkoleniowy w Djursland w Danii



Zajęcia na symulatorze



Symulator w ośrodku w Vejle w Danii



Płyta poślizgowa
na torze
w Teesdorf

śnieg, deszcz, gołoledź, teren górzyski) oraz parametrów pojazdów (wymiały, obciążenie czy szybkość). Zajęcia na symulatorze są całkowicie bezpieczne, ekologiczne, nie powodują zużycia pojazdu i umożliwiają wielokrotne powtarzanie sytuacji ekstremalnych, czego nie można osiągnąć w warunkach drogowych.

Kursanci podchodzą do zajęć na symulatorze bardzo pozytywnie.

Symulator pozwala również na obiektywną ocenę kwalifikacji i predyspozycji kierowcy, co potwierdziły wieloletnie badania prowadzone we Francji i Szkocji.

centrum szkoleń na symulatorach w Vejle. W ośrodku tym znajdują się trzy symulatory stacjonarne, w tym prototyp nowego symulatora autobusu oraz dwa symulatory mobilne (na podwoziu kontenerowym). Od listopada 2009 r. ośrodek prowadzi szkolenia okresowe dla kierowców kat. D.

Dania posiada łącznie 31 torów poślizgowych, w tym 11 takich w których można prowadzić zajęcia z ciężkimi pojazdami. Podobnie jak Austrii, w Danii zajęcia na torze są obowiązkowe wyłącznie dla szkoleń na prawo jazdy.

Na największym torze w Djursland rocznie szkoli się ponad 6000 osób, w tym 4000 z kat. C+ D.

Program szkoleń obejmuje 4 ćwiczenia, w tym trzy w poślizgu. Szkolenie trwa 8 godzin, w tym jest 7 godzin zajęć praktycznych. Dyrekcja ośrodka zwraca szczególną uwagę na zagadnienia bezpieczeństwa.

Zgodnie z warunkami zatwierdzonymi przez ministerstwo edukacji szkolenie na pojazdach z obciążeniem jest niedozwolone. Szybkość dla poszczególnych kategorii ciężkich pojazdów w poślizgu jest ograniczona do 30-45 km, zależnie od rodzaju ćwiczenia, a ciągnik z naczepą jest połączony specjalnymi łańcuchami z amortyzatorem, co zabezpiecza przed uszkodzeniem kabiny ciągnika.

Wizyta przedstawicieli ZMPD w powyższych ośrodkach jest częścią programu prac zespołu opracowującego założenia koncepcji budowy ośrodka ZMPD w Grodzisku Mazowieckim koło Warszawy.

Rozmowy z partnerami zagranicznymi pozwoliły na uściślenie wymagań stawianych podobnym ośrodkom w innych krajach UE oraz na zbadanie możliwości współpracy z nimi. Przewidujemy, że ostateczna decyzja w sprawie budowy ośrodka ZMPD zostanie podjęta w II kwartale 2009 r.

Panorama toru
w Teesdorf

Przedstawiciele ZMPD odwiedzi-
li najnowocześniejsze europejskie



Jak to się robi w Austrii

Jerzy F. Kucharko

Prezes Zarządu Test & Training Safety Centre

fot.: TandT

Od 10 kwietnia tego roku w Polsce weszło w życie pierwsze rozporządzenie regulujące m.in. nowe wymagania stawiane ośrodkom szkoleniowym, ośrodkom doskonalenia techniki jazdy, pracującym w nich instruktorom oraz egzaminatorom sprawdzającym kwalifikacje przyszłych instruktorów. W lipcu ukazało się kolejne rozporządzenie, którego bezpośrednią funkcją jest wprowadzenie w życie Dyrektywy unijnej UE 2003/59. Dyrektywa, jak wskazuje jej kod, istnieje już od 2003 roku. Rok 2008 jest rokiem przełomowym ze względu na dzień 10 września, w którym to w krajach członkowskich UE zaczynają obowiązywać przepisy obowiązkowych szkoleń kierowców zawodowych. Zanim polskie rozporządzenia mogły się sprawdzić w polskich realiach, Ministerstwo Infrastruktury już zabrało się za ich zmiany. Co wynika z nowych ustaleń, nie wiadomo. Decyzje, jakie podejmie MI, będą miały ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa i rentowności polskiego transportu.

Dzięki mojej pracy dla Test & Training, pioniera i lidera na światowym rynku szkoleń, mogę obserwować, jak z tematem rozporządzeń ra-

dzą sobie inne kraje. Austria, której system szkoleń jest znany i ceniony na całym świecie jako jeden z najbardziej zaawansowanych i skutecznych, jest dobrym przykładem na to, jak z przepisu UE można zrobić coś, co z jednej strony odniesie zamierzone efekty, czyli zredukuje koszty społeczne wynikające z wypadków i ich następstw, a z drugiej strony nie będzie prowadzić do zbyt dużych obciążeń podatnika. W Austrii od wielu lat prowadzone są szkolenia, które dobrowolnie zgłaszającym się przedsiębiorstwom skutecznie pomagają zredukować koszty. Oprócz przedsiębiorców częstymi animatorami zachęcającymi do udziału w praktycznych treningach są firmy ubezpieczeniowe, z ich izbą gospodarczą na czele. Świadomi kosztów związanych z wypadkami i ich następstwami to właśnie firmy ubezpieczeniowe zauważyły, że udział kierowców w profesjonalnie przeprowadzonych praktycznych szkoleniach z bezpieczeństwa jazdy realnie prowadzi do redukcji kosztów o 40%. Doświadczenia związane z treningami bezpiecznej jazdy były dodatkowym bodźcem dla poszukiwania rozwiązań, które pozwolą zaoszczędzić jeszcze więcej kosztów przy jednoczesnym wy-

korzystaniu pozytywnych efektów towarzyszących szkoleniom, takich jak zwiększona motywacja pracowników, poprawa image firmy, uwrażliwienie kierowców na kwestie bezpieczeństwa i oszczędności. Dzięki treningowi jazdy ekonomicznej i defensywnej przedsiębiorcy znaleźli dodatkową możliwość redukcji kosztów, począwszy od niższych kosztów zużytego paliwa, redukcji kosztów i częstotliwości napraw pojazdów, a kończąc na znacznie mniejszej liczbie zwolnień lekarskich kierowców. Przedsiębiorcy w Austrii wykorzystują te możliwości „dobrowolnie”, tzn. bez jakiegokolwiek reglamentacji UE czy też lokalnej, austriackiej. Świadomy korzyści społecznych płynących z praktycznych treningów austriacki ustawodawca w 2003 roku wprowadził obowiązkowe szkolenia dla początkujących kierowców kategorii A i B. W ramach tych przepisów w Austrii każdy kierowca musi odbyć obowiązkowe szkolenie z doskonalenia techniki jazdy na specjalnym torze ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Standardowo ma na to 12 miesięcy, a w wyjątkowych przypadkach najpóźniej po 20 miesiącu, pod groźbą utraty uprawnień do prowadzenia pojazdu, musi wziąć



Tor szkoleniowy w Teesdorf

udział w takim szkoleniu. Dlaczego o tym piszę? Odpowiedź jest bardzo prosta. Bazując na dostępnych badaniach austriacki ustawodawca doszedł do wniosku, że obowiązkowe szkolenie praktyczne odniesie skutki w formie zmniejszonej liczby zabitych i rannych w zdarzeniach na drogach. I tak też się stało. Począwszy od 2004 roku, w którym to przepis realnie wszedł w życie, do końca roku 2007 liczba wypadków śmiertelnych w grupie krytycznej czyli 18-24, lat spadła średnio o 30%. Na skalę światową wynik ten jest ewenementem. Oczywiście jest, że austriacki ustawodawca, będąc świadomym korzyści płynących z praktycznych szkoleń kierowców, skorzystał z nadarzającej się możliwości, jakie przyniosła Dyrektywa UE 2003/59 i odpowiednio, bez niepotrzebnego przeregulowania, ustalił adekwatny program szkoleniowy. Cały proces tworzenia austriackiego rozporządzenia nie odbył się jednak całkowicie bezboleśnie. Izby gospodarcze zaniepokojone utrudnieniami dostępu do rynku zawodowych kierowców, w którym od lat z tendencją zwykłą panuje deficyt kierowców, skutecznie starały się o zminimalizowanie kosztów dla przedsiębiorców. Szkoły nauki jazdy szkolące kierowców zawodowych na początku procesu przygotowań, przepisów bojąc się konkurencji ośrodków doskonalenia techniki jazdy, manifestowały swoje stanowisko, chcąc wprowadzić możliwość zminimalizowania wymagań specyfikacji technicznej ośrodka doskonalenia techniki jazdy i zablokować części praktyczne. W końcowej fazie szkoły zdecydowały się jednak wspierać system wolnego dostępu do części teoretycznych i praktycznych. W rezultacie ustawodawca zdecydował się na następującą opcję. Dla uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych w ramach kwalifikacji wstępnej w Austrii kierowcy muszą

zdać egzamin teoretyczny i praktyczny. W kraju, który ma najlepiej rozbudowaną sieć ośrodków doskonalenia techniki jazdy na świecie, szkolenie okresowe trwa 35 godzin, raz na 5 lat i nie ma obowiązkowego treningu praktycznego. Pierwsze wrażenie to zdziwienie. W kraju, w którym na 8 milionów mieszkańców istnieje ponad 10 centrów doskonalenia techniki jazdy z prawdziwego zdarzenia, nie ma obowiązku praktycznego treningu. Dziwne, ale nie do końca. To, że obecnie nie ma obowiązku uczestnictwa w szkoleniu praktycznym, nie oznacza, że nie można go odbyć. **Słynne 35 godzin, które określa program szkoleniowy, może, z naciskiem na może, zostać realizowane w formie treningu teoretycznego i praktycznego.** W rzeczywistości oznacza to, że kierowcy, którzy muszą odbyć szkolenie okresowe, mogą, ale nie muszą, skorzystać z praktycznego treningu doskonalenia techniki jazdy, jazdy ekonomicznej, defensywnej, zabezpieczenia ładunku itd. Aby zdać egzamin praktyczny w ramach kwalifikacji wstępnej, kierowcy i tak muszą odbyć szkolenie praktyczne w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Ośrodki doskonalenia techniki jazdy w Austrii obawiały się tego przepisu, zakładając, że liczba dobrowolnych kandydatów będzie niewiele wyższa od tej z czasów przed wprowadzeniem rozporządzenia, ze względu na to, że nie ma obowiązku praktycznych szkoleń w szkoleniu okresowym. Rozmawiając dzisiaj z kolegami z działu pojazdów ciężarowych z Test & Training, okazuje się, że obecnie mają całkiem inne zmartwienie. Zapotrzebowanie na fakultatywne treningi praktyczne (w ramach 35 godzin szkolenia okresowego) jest tak duże, że w centrach zaczyna brakować instruktorów. We wrześniu dojdzie do tego o wiele większa grupa kierowców kategorii

C1 i pochodnych. Przedsiębiorcy, wiedząc jak wiele można skorzystać na treningach praktycznych, kierują swoich pracowników na szkolenia praktyczne i jednocześnie zaliczają wymagane godziny z 35-godzinnego programu. Brak obowiązku przymusowego szkolenia praktycznego powoduje, że nikt nie czuje się obciążony, a kto chce, korzysta. Jedynym problemem, jaki widzą eksperci szkoleniowi w Austrii, to na obecnym etapie brak minimalnych standardów jakości szkoleń.

Wniosek o homologację ośrodka zawiera różne wymagania, z których najważniejsze to program szkoleniowy wraz z planowaną formą realizacji i metodyką; instruktorzy i ich kwalifikacje oraz dziedziny, w jakich prowadzą szkolenia; informacje o miejscu realizacji treningów i system kontroli jakości przekazywanych informacji i realizacji celów określonych w programach.

Doświadczenie Test & Training pokazuje, że dzięki uczestnictwu w profesjonalnie przeprowadzonym szkoleniu można zredukować liczbę wypadków do 40%. Aż do 70% można zredukować szkody w transporcie dzięki szkoleniom z zakresu zabezpieczenia ładunku. Dodatkowe środki zaoszczędzone dzięki efektom udziału w treningach jazdy ekonomicznej, przedsiębiorcy mogą przeznaczyć m.in. na dalsze szkolenia. Inwestycje w szkolenia są opłacalne i szybko się zwracają. Na przykładzie treningu jazdy ekonomicznej przy średnim przebiegu ciągnika siodłowego koszty szkolenia zwracają się już w ciągu kwartału. W Austrii mało którego przedsiębiorcę trzeba dziś przekonywać o korzyściach płynących ze szkoleń.

Programy szkoleniowe w systemie, jaki oferuje Test & Training w Austrii, mają na uwadze przede wszystkim dobro kierowcy. Profesjo-

nalizm i bezpieczeństwo kierowców to cele, jakie przyświecają działalności szkoleniowej. Szkolenia z doskonalenia techniki jazdy oferowane w Austrii obejmują podstawowe zagadnienia i umiejętności, jakie powinien posiadać kierowca. Począwszy od części teoretycznej, w której wiele uwagi poświęca się kształtowaniu świadomości i wyobraźni kierowcy w kontekście aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa. Rozpoczynając od nauki zajęcia prawidłowej pozycji za kierownicą i jej bezpiecznej obsługi, a kończąc na praktycznych umiejętnościach reagowania w sytuacjach zagrożenia, kierowcy w bezpieczny sposób mają możliwość poznania swoich umiejętności i ograniczeń, jakie w praktyce decydują o „być albo nie być”. Kierowcy autobusów (w szczególności miejskich) przechodzą specjalne szkolenia z coachingiem indywidualnym. Jazda ekonomiczna polegająca na zdobyciu umiejętności przejechania trasy w tym samym lub krótszym czasie, przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa do 10%, to następny rodzaj szkolenia. Tematem wymagającym szczególnie wysokich kwalifikacji kadry szkoleniowej jest zabezpieczenie ładunku. Od najprostszych jednodniowych szkoleń podstaw bezpiecznego załadunku po kompleksowe analizy i rozwiązania

dla indywidualnych potrzeb klienta. Specjalistyczne szkolenia dla kierowców cystern z modułowym systemem szkoleń planowane na 5 i więcej lat do przodu zaokrągłają paletę standardowych szkoleń. Oferowane są również szkolenia i całe programy szkoleniowe, które indywidualnie są dopasowywane do problemów i potrzeb indywidualnych przewoźników.

Najstarszym centrum szkoleniowym w Austrii jest Teesdorf oddalony o ok. 25 kilometrów od Wiednia. Ośrodek istnieje już 21 lat. Jego teren zajmuje ok. 34 ha. Ośrodek specjalizuje się w doskonaleniu techniki jazdy. Zastosowane w nim technologie ewoluowały na przestrzeni ostatnich 20 lat. Moduły i technologie, jakie zastosowano w centrach T&T, mają na celu umożliwienie bezpiecznego symulowania sytuacji zagrożenia jakie mogą zaistnieć na drogach. Wyposażenie toru w kurtyny wodne czy suche z jednej strony zwiększają efekty treningu, a z drugiej strony ułatwiają pracę instruktorowi, który swą uwagę może bardziej poświęcić każdemu uczestnikowi. Pomiar prędkości wyświetlany na dużym ekranie widocznym dla uczestników to dodatkowy element mający szczególne znaczenie w kształtowaniu świadomości kierowcy.

Profesjonalnie przygotowane i przeprowadzone szkolenie i jego efekty zależne są od trzech zasadniczych elementów. Są to programy, dopasowane do programów wiedzy merytorycznej (fachowa i pedagogiczna) oraz praktyczne umiejętności, czyli doświadczenie instruktorów. Do programów i instruktorów dochodzą warunki pracy z profesjonalną infrastrukturą optymalnie przystosowaną do efektywnej realizacji programów. Test & Training w 2007 roku rozpoczęło wprowadzanie systemu szkoleń w Polsce. W Bednarach w województwie wielkopolskim prowadzone są szkolenia dla kategorii A, B, C i D przez kadry polską przeszkoloną przez specjalistów z Test & Training z Austrii. Test & Training Safety Centre, tak nazywa się centrum, w 2009 roku planuje ukończenie budowy nowoczesnego ośrodka doskonalenia techniki jazdy w systemie Test & Training. Sprawdzone od lat programy szkoleniowe i najnowocześniejsza infrastruktura wybudowana z myślą o uczestnikach szkoleń i operatorach ośrodka dają możliwości realizacji działań o wiele szerszych niż podstawowe szkolenia. Dla zainteresowanych inwestorów Test & Training International oferuje możliwość zakupu systemu i budowy infrastruktury.



Panorama toru w Teesdorf



KRISMAR PO 11 LATACH

Rozmowa z Liudmiłą Mikhieikiną, prezesem firmy Krismar, operatora systemu *Berlio*

Krismar działa na polskim rynku już 11 lat. Jest postrzegana przez konkurencję i kontrahentów jako firma, która osiągnęła duży sukces. Czy będzie raczej umacniać pozycję, jaką w tym czasie osiągnęła, czy dalej się rozwijać?

Przez ostatnie cztery lata trwała tendencja wzrostowa. I dzisiaj, mimo pogarszającej się koniunktury, mimo wymagań, jakie stawiamy klientom chcącym przystąpić do naszego systemu – przedsiębiorcy do nas przychodzą. Już nie w takiej ilości, ale ta tendencja trwa nadal. Aby korzystać z naszych usług, przedsiębiorcy muszą spełnić jasno sprecyzowane warunki, tj. ubezpieczenie standardowe w *Eule Hermes* – przy obrocie do 50 tys. zł. Wtedy klient otrzymuje limit do 45 tys. zł, dlatego, że *Eule Hermes* zwraca nam 90% ewentualnej szkody. Jeśli kontrahent wylicza sobie większy obrót miesięczny, to na koszt Krismar zlecamy audyt takiej firmy. Musimy mieć pewność, co do prawidłowości jej dokumentacji finansowej wobec deklarowanych możliwości płatniczych. Wymagamy również weksla poręczonego deklaracją wekslową.

Czyli Krismar stała się elitarnym klubem, do którego nie każdy może wejść?

Tak, podchodzimy w sposób selektywny do swoich przyszłych klientów, bo nie sztuką jest zatankować, sztuką jest zapłacić – i to zapłacić w terminie. Na tym polegają nasze działania, a sukces, o którym pan wspominał, jest ich skutkiem.

Skutkiem naszej pracy po 16-18 godzin na dobę, ponieważ system działa całodobowo. Jeżeli klient będący w trasie zgłasza problem, bez względu na czas i porę mamy obowiązek mu pomóc. Chociaż to zdarza się rzadko, bo system jest sprawdzony i działa poprawnie. Zdarzają się jednak i tacy kontrahenci, którzy oczekują od nas jeszcze więcej.

Polski rynek transportowy jest bardzo niestabilny. Rok poprzedni i obecny są tego przykładem. Jak firma Krismar radzi sobie z tą sytuacją?

Wszystkim jest obecnie trudno na tym rynku. My staramy się wychodzić naprzeciw indywidualnych potrzeb naszych

klientów. Taki sposób traktowania przyczynia się do naszego sukcesu. Najważniejsze jednak w trudnych czasach jest to, aby prowadzić bezpieczny biznes (nasza działalność jest ubezpieczona w *Eule Hermes*) na wysokim profesjonalnym poziomie. Mamy zespół ludzi, którzy ciągle doskonalą się zawodowo, a także nowoczesne, niezawodne oprogramowanie. Ta wysoko zaawansowana technologia pozwala na blokowanie kart klientów, którzy nie płać w terminie, programowanie kart na życzenie – co do ilości i rodzaju paliwa. System *Berlio* jest systemem białoruskim, centrala znajduje się w Mińsku. Na Białorusi karta *Berlio* jest traktowana jak karta bankowa. Dla swojej karty Bank Białoruski zaproponował najlepsze warunki. W związku z tym bardzo trudno konkurować z naszą ofertą tankowania na terenie Białorusi.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński



2007 **Gazeta
Biznesu**



Dziennik „Puls Biznesu” potwierdza przynależność firmy

Krismar Sp. z o.o. (J.V.)

do elitarnego klubu Gazet Biznesu
grona najdynamiczniej rozwijających się firm

Arkadiusz Dawid
Arkadiusz Dawid, prezes zarządu

Organizator

**Puls
Biznesu**

Janek Ziarno
Janek Ziarno, redaktor naczelny

Autor zestawienia

coface **POLAND**

GAZETA PRAWNA

gratuluje firmie

**Krismar Sp. z o.o.
Joint Venture**

Wyróżnienia
w rankingu „Wehikuly Czasu”
w województwie lubelskim

Kraków, 25 września 2007 r.

SPONSOR STRATEGICZNY

ING

AUTOR ZESTAWIENIA



Decide with Confidence

**W DROGĘ
BEZ GOTÓWKI**

OPERATOR SYSTEMU

BERLIO

CARD

„Berlio Credit Card” oferuje firmom przewoźowym 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 Biała 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

Nowe oblicze „Radia Kierowców” w Programie 1 Polskiego Radia

Klaudiusz Madeja

Autor jest członkiem zespołu „Radia Kierowców”



Nazwa audycji „Radio Kierowców” pojawiła się po raz pierwszy na antenie PR 4 lutego 1974 roku i istnieje do dziś. Wielu słuchaczy przez te ponad 30 lat przyzwyczało się do tej nazwy i treści nadawanych pod tym hasłem. Początki pamiętają pracujący do dziś w tej redakcji Aleksander Żyżny oraz Marian Leśniewski – od prawie 12 lat siedzący za kierownicą radiowej ciężarówki o nazwie „Radio Truck”. Przez te wszystkie lata audycja „Radio Kierowców” miała różne formy, pory nadawania oraz czas antenowy. Zawsze jednak najważniejszym tematem było bezpieczeństwo

ruchu drogowego. Ostatnimi laty czas poświęcony kierowcom na antenie „Radiowej Jedynki” systematycznie malał, co zauważali m.in. słuchacze dzwoniący do redakcji i pytający o dawną, dobrą audycję motoryzacyjną. Obecnie zmienia się nastawienie decydentów Polskiego Radia do tego tematu, a „Radio Kierowców” odzyskuje część czasu antenowego i planuje dalsze rozszerzenie tematyki i zakresu swoich audycji.

Kierowcy zaufania

Użycie tej nazwy, obecnej w reklamach nadawanych w programach

Polskiego Radia, odwołuje się do wzajemnego zaufania na drodze. Kierowcą zaufania może zostać każdy użytkownik dróg. Wystarczy zadzwonić pod numer **22/ 513 11 11** i podać informację o tym, co akurat dzieje się na trasie, którą jedzie, lub tam, gdzie mieszka. Może to być także obserwacja niebezpiecznych miejsc albo np. źle działającej sygnalizacji świetlnej lub niewłaściwego oznakowania. Te krótkie spostrzeżenia kierowców są nagrywane, a następnie emitowane na antenie Programu 1 PR. Serwisy dla kierowców ukazują się od poniedziałku do soboty, zawsze na 2

Zespół „Radia Kierowców”.

Stoją od lewej:

Klaudiusz Madeja,

Maria Furdyna,

Adam Szostak

– Kierownik

zespołu, Monika

Gniewaszewska,

Marzenna Lipińska,

Aleksander

Żyżny, Wincenty

Pipka – Dyrektor

Informacyjnej

Agencji Radiowej i

Wojciech Konieczny

– Zastępca

Dyrektora Dyrekcji

Programowej PR

S.A.



minuty przed pełną godziną, od 5.58 do 22.58 (bez 11.58, ponieważ jest to tradycyjna pora nadawania komunikatów oraz dokładnego czasu). W niedzielę podobnie, z tą różnicą, że przed 9.00 serwis ma minutę i jest przedstawiany o 8.57, ze względu na transmisję mszy św.

Nie chodzi o to, by tworzyć bazę danych, zapisywać itp. Istotą jest pozyskiwanie i przekazywanie pomocnych w trasie informacji. Dzwoniący powinien mieć satysfakcję, że pomógł innym na drodze, a jednocześnie sam może czasem usłyszeć przydatne jemu w trasie wiadomości. Ta forma współpracy ze słuchaczami powinna także zwiększyć odpowiedzialność wszystkich kierowców za to, co dzieje się na naszych drogach. W miarę możliwości i wolnego czasu nadawane są również krótkie porady dotyczące bezpieczeństwa i eksploatacji samochodu.

Inne źródła pozyskiwania informacji i partnerzy

Polskie Radio prowadziło i prowadzi dalsze rozmowy na temat współpracy z innymi służbami i organizacjami mającymi związek m.in. z motoryzacją. Oczywiście są to: Policja, Straż Graniczna, Straż Pożarna, GDDKiA, PZMot czy PAP. Ostatnio doszło do wstępnego porozumienia z serwisem Targeo.pl. Trwają dalsze rozmowy na temat podjęcia współpracy. Cel jest jeden: poprawić bardzo zły stan bezpieczeństwa na naszych drogach i ułatwić kierowcom poruszanie się. Jest to zwłaszcza potrzebne w kontekście zbliżającego się terminu organizacji Piłkarskich Mistrzostw Europy w 2012 roku. Wszak spodziewamy się w nadchodzących latach wzmoczonych prac budowlanych i remontowo-modernizacyjnych w naszym kraju. Stąd tak cenna będzie współpraca z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

Co dalej?

Redakcja „Radia Kierowców” została włączona od września br. do struktur Informacyjnej Agencji Radiowej. Jej Dyrektor Wincenty Pipka zatroszczył się o to, by umożliwić serwisowi maksymalnie komfortowe warunki pracy. Na szefa nowego projektu mianował Adama Szostaka. „Sprawdził się przy dwóch największych wydarzeniach sportowych 2008 roku, ME w Piłce Nożnej oraz Igrzyskach Olimpijskich w Pekinie. Liczę więc, że teraz wykorzysta w pełni swój talent także przy rozwijaniu tego projektu” mówi dyrektor.

A jakie są najbliższe plany nowego szefa serwisu dla kierowców? „W najbliższym czasie chciałbym rozwinąć jeszcze bardziej współpracę naszego newsroomu z rozgłośniami regionalnymi PR, których potencjał jest moim zdaniem wykorzystywany w stopniu niewystarczającym” mówi Adam Szostak i dodaje: „dzięki funkcjom RDS i Traffic Announcement jeszcze szybciej dotrzemy do słuchaczy. Wkrótce nasze informacje będą dostępne także na stronie www.radiokierowcow.pl”. W planach jest również porozumienie z operatorami coraz powszechniejszych systemów nawigacji satelitarnych. Wówczas oprócz komunikatów „Radia Kierowców” prowadzący pojazdy będą ostrzegani także poprzez swoje „nawigacje” samochodowe. Jednakże obecnie najważniejszym zadaniem zespołu jest kontynuowanie dobrej tradycji „Radia Kierowców” poprzez podawanie rzetelnych informacji na antenie Programu 1 PR. Uruchomienie na tak szeroką skalę ogólnodostępnego numeru telefonu **22/ 513 11 11** ma być także swego rodzaju formą zbliżenia się do słuchaczy. Ponadto powstaje plan powrotu na antenę Programu 1 dłuższej audycji „Radio Kierowców” nadawanej w formie



Adam Szostak –
Kierownik zespołu

magazynu. Audycja ta będzie zawierać m.in. elementy publicystyki motoryzacyjnej, na które nie starcza czasu podczas dwuminutowych wejść antenowych. Projekt ten zostanie przedstawiony kierownictwu jako propozycja do wiosennej ramówki.

Zespół

W skład zespołu wchodzi zarówno bardzo doświadczeni dziennikarze, np. wspomniany już Aleksander Żyzny i Marzenna Lipińska, jak i osoby, które dopiero od paru lat zajmują się tematyką motoryzacyjną. Do takich należą Monika Gniewaszewska i autor niniejszego artykułu, związany także od jakiegoś czasu z audycją „Radio Truck”. Krótszy staż mają Maria Furdyna i Andrzej Klewiado, ale i oni szybko „wciągnęli” się w tematykę bezpieczeństwa i utrudnień na drogach. Dla nowego szefa szczególnie cenna jest obecność w tej grupie Aleksandra Żyznego. „Pan Aleksander jest legendą Radia Kierowców, a tym samym Polskiego Radia. Uważam, że będę mógł bardzo wiele wynieść z tej współpracy, a przy okazji sam zaproponuję ciekawe pomysły” mówi cytowany już Adam Szostak.

**ZMPD wspiera akcję
„Kierowca Zaufania”**



Koszty łańcucha dostaw

prof. dr hab. Zbigniew Kordel

Współczesne łańcuchy dostaw są bardzo charakterystycznym zjawiskiem ekonomicznym na współczesnym rynku gospodarczym. Ich istota sprowadza się, ogólnie rzecz ujmując, do sieciowej realizacji powiązań między pierwszym nadawcą a ostatnim odbiorcą. Istotną rolę w tych sieciowych rozwiązaniach odgrywa transport samochodowy. To powoduje, że środowisko przewoźników samochodowych powinno zapoznać się z problematyką systemów logistycznych i łańcuchów dostaw, bowiem zrozumienie tych zagadnień spowoduje wśród nich inne spojrzenie na zagadnienie kosztów transportu.

Temu zagadnieniu poświęca się stosunkowo mało miejsca w literaturze przedmiotu. Ważność tego zagadnienia wynika z faktu, że ktoś te koszty logistyczne musi skalkulować, a następnie musi przedłożyć je klientowi i uzyskać akceptację ich poziomu. Ta akceptacja, co należy wyraźnie podkreślić, musi dotyczyć określonej sytuacji gospodarczej, bowiem działalność operatorów logistycznych odbywa się w warunkach silnej konkurencji rynkowej.

Ponadto akceptacja musi być szybka czasowo ponieważ od tego, w jakim okresie zostanie podjęta, zależy całość i efektywność realizacji danego łańcucha w danych warunkach gospodarczych. Podkreśla się tu szczególnie: w danych warunkach; wynika to z istoty działalności podmiotów gospodarczych na rynku. To, co dzisiaj jest optymalnym rozwiązaniem kosztowym dla klienta, nie oznacza, że i jutro wystąpi taka sama sytuacja. Stąd też istotnym zagadnieniem jest czas prowadzenia kalkulacji i czas uzyskania akceptacji ze strony klienta dla tej kalkulacji kosztowej.

Generalnie należy stwierdzić, że koszty logistyczne mają dość znaczny udział w kosztach wytwarzania i całkowitych kosztach łańcucha dostaw. Szacuje się, że stanowią one około 20% ogółu kosztów wytwarzania, a w przedsiębiorstwach usługowych nawet 80%¹. Koszty logistyczne definiuje się jako pieniężne odzwierciedlenie zużycia substancji majątkowej przedsiębiorstwa (produkcyjnego, handlowego czy operatora logistycznego)

w skutek procesów planowania, realizacji i kontroli przepływów materiałowych oraz związanych z nimi informacji. Według Z. Sariusza-Wolskiego i Cz. Skowronka² koszty logistyki należy traktować jako wyrażone w pieniądzu zużycie pracy żywej, środków i przedmiotów pracy, wydatki finansowe oraz inne ujemne skutki zdarzeń nadzwyczajnych, wywołanych przepływem dóbr materialnych w przedsiębiorstwie i między przedsiębiorstwami oraz utrzymanie zapasów. Wydzielane są one tylko częściowo z ewidencji kosztów przedsiębiorstwa. Problem polega na tym, że ewidencja kosztów, w aktualnych warunkach rachunkowości w Polsce, nie pozwala na precyzyjne ewidencjonowanie kosztów logistycznych. Obecna rachunkowość opiera się na umownych metodach alokacji kosztów wspólnych i pośrednich, co często prowadzi do zaburzenia obrazu rzeczywistego wkładu poszczególnych produktów i nabywców w ogólne zyski firmy.

Jak można się przekonać, tradycyjne metody rachunkowości okazują się zupełnie nieodpowiednie do

analizy opłacalności klientów i rynków, a to dlatego, że opracowano je w celu określania kosztów produktu³. Stanowią podstawę rachunku ekonomicznego efektywności działalności logistycznej firmy⁴. Obejmują one koszty realizacji zamówień, zakupów, zaopatrzenia, magazynowania, utrzymania zapasów, transportu, utraconych korzyści. Odrębną grupę kosztów stanowią wydatki ponoszone na zainstalowanie, obsługę i utrzymanie w pełnej sprawności systemu informatycznego przedsiębiorstwa stanowiącego podstawę logistyki⁵.

Koszty logistyki można podzielić z punktu widzenia różnych kryteriów, np. faz procesów logistycznych. Z tego punktu widzenia można wyróżnić koszty:

- zaopatrzenia;
- produkcji;
- magazynowania;
- transportu;
- dystrybucji;
- całego procesu zamówień (w tym procesu informacji);
- koszty finansowe.

Obniżenie kosztów logistyki zarówno w łańcuchu dostaw, jak i w przedsiębiorstwie można uzyskać poprzez wprowadzenie modyfikacji w poszczególnych sektorach jego działalności. W sferze produkcji można udoskonalić system planowania produkcji na dany okres, z wyznaczeniem partii produkcyjnej pozwalającej na rytmiczne i płynne przemieszczanie elementów składowych między stanowiskami. W sferze zaopatrzenia można zmodernizować system planowania zakupów określających precyzyjnie ilość i termin dostaw. W sferze gospodarki magazynowej można wprowadzić system kontroli zapasów. W obszarze transportu można zrezygnować z ograniczonego potencjału transportowego, a w zamian korzystać z usług zewnętrznych, czyli operatorów logistycznych.

Inny podział kosztów logistycznych to podział z punktu widzenia podstawowych składników logistycznych. Można tu wyróżnić:

- koszty fizycznego przepływu surowców, półproduktów i materiałów;
- koszty utrzymania zapasów lub koszty spowodowane ich brakiem (koszty utraconej sprzedaży, koszty opóźnień realizacji itp.);
- koszty procesów informacyjnych (przepływ informacji, zamówienia), koszty controllingu.

Podział ten umożliwia powiązanie kosztów z poszczególnymi rodzajami procesów, choć w praktyce trudno jest powiązać koszty z procesami, które je determinuje.

Kolejny podział kosztów logistycznych można zaproponować z punktu widzenia układu rodzajowego, mianowicie:

- amortyzacja majątku trwałego zaangażowane w procesy logistyczne;
- zużycie materiałów i energii w procesach logistycznych tj. transport, magazynowanie, przeładunki, sortowanie, przetwarzanie informacji;
- usługi obce;
- koszty pracy oraz narzuty na wynagrodzenia;
- podatki obniżające koszty działalności przedsiębiorstwa;
- opłaty;
- ubezpieczenia;
- koszty zaangażowania kapitału oraz koszty nadzwyczajne.

Jednym z ważniejszych problemów, jaki wiąże się z zagadnieniem kosztów logistycznych, jest problem tzw. utraconych potencjalnych przychodów. To występuje zarówno w odniesieniu do łańcucha dostaw, jak i do przedsiębiorstwa. Często przedsiębiorstwa nie zauważają tego rodzaju kosztów, ponieważ są one niewymierne, a jeżeli już zauważają, to problem polega na ich zaewidencjonowaniu i skwantyfikowaniu. Wynikają one z niesprawności procesów logistycznych,

ale również z niewiedzy ich istnienia bądź prawdopodobieństwa wystąpienia. Ich przykładem mogą być braki w zapasach wyrobów, na które w danym momencie jest popyt, lub stosowanie przez firmę upustów, rabatów, które są wynikiem nieterminowych dostaw. Ekstremalnym przykładem może być np. zerwanie umowy, bowiem obniżenie kosztów w jednym podsystemie logistycznym może doprowadzić do zwiększenia kosztów w innym podsystemie, co w efekcie końcowym może spowodować zamiast spadku wzrost kosztów danej operacji gospodarczej dokonywanej w obrębie danego systemu. Strategia całkowitych kosztów logistycznych polega na likwidowaniu bądź minimalizowaniu konfliktu pomiędzy kosztami transportu, a kosztami obsługi zapasów⁶. I tak oto na przykład, prowadząc fizyczną dystrybucję towarów ze szczebla centralnego wykorzystuje się efekt degresji kosztów. Jednocześnie należy założyć, że wystąpi względnie wysoki poziom kosztów transportu, ponieważ należy zaopatrywać klientów na większym obszarze. Należy dokonać więc analizy i podjąć decyzje, które koszty będą niższe. Przy relatywnie małych partiach dostaw i częstych zamówieniach wskazany jest system scentralizowany. **Innym przydatnym podziałem kosztów logistycznych w analizie opłacalności danych łańcuchów dostaw jest podział na:**

- koszty przepływu produktów;
- koszty utrzymania zapasów.

Pierwszy obszar związany z kosztem przepływu jest determinowany przez rozmiar infrastruktury, zaangażowanie zasobów pracy w procesach przepływu, zużyciem materiałów, w tym paliw i energii, a więc z wszystkimi kosztami danego procesu logistycznego.

Istotą kosztów w zapasach są koszty ich tworzenia, utrzymania i wyczerpania. Na koszt ich two-

zenia wpływają koszty związane z procesem organizacji, realizacji i złożenia zamówienia dostawy. Dla zamawiającego klienta często powstaje pytanie, czy planowane zapasy mają być częścią własnych kosztów magazynowania czy częścią kosztów zapasów w drodze. Ten problem zauważono np. w przypadku dostarczania papieru jako surowca z Polski do odbiorców niemieckich czy francuskich w celu dalszego jego przerobu. Otóż producenci w okresach zwiększonych zamówień ze strony klientów, z uwagi na przykład na sezon owoców południowych, które pakowane są w kartony, dokonują kalkulacji następującej: uruchomić dodatkowy magazyn na wyroby gotowe czy to zagadnienie powierzyć operatorowi logistycznemu, który czasowo ma możliwości obniżenia kosztów logistycznych, wykorzystując jako magazyn naczepy samochodowe. Z praktyki wynika, że ten wariant jest korzystny zarówno dla producenta, operatora logistycznego, jak i odbiorcy i mimo to, że teoretycznie wydawało by się, że wzrosną znacznie koszty transportu (naczepa jako magazyn czekająca trzy dni na dostarczenie do odbiorcy). Dużą rolę w tym przykładzie odgrywa właśnie operator logistyczny, który poprzez cały proces tego łańcucha dostaw amortyzuje całość kosztów tego procesu. Koszty utrzymania są związane z zaangażowaniem kapitału własnego lub

obcego w celu ich finansowania, magazynowania, sortowania i załadunku. Ważnym elementem tej podgrupy jest koszt starzenia się zapasów. Obniżenie tych kosztów można uzyskać poprzez doskonalenie procesów magazynowania.

Jednym z najczęściej stosowanych w zarządzaniu logistycznym sposobów kalkulacji kosztów jest metoda bezpośredniej rentowności produktów – DPP (*ang. Direct Product Profit*). Metoda ta zakłada, że wszystkie koszty muszą być definiowane z dużą dokładnością oraz szczegółowo określa się klucz kalkulacji kosztów. Kalkulacja kosztów bezpośrednich w metodzie DPP obejmuje trzy grupy tj.: koszty składowania, transportu, wewnętrzne. Metoda ta bierze jednak pod uwagę jedynie koszty bezpośrednie, z wyłączeniem kosztów pośrednich oraz kosztów stałych.

Znajomość kosztów logistyki jest bardzo istotna, ponieważ daje możliwość ich redukcji oraz pozwala określić, jaki mają one wpływ na całokształt działalności przedsiębiorstwa, a także daje możliwość ich prognozowania i budżetowania. [Przedstawiona klasyfikacja kosztów logistycznych pokazuje, że operator logistyczny ma możliwość dokonywania analizy kosztów w dwóch płaszczyznach:](#)

- [płaszczyźnie poszczególnych ogniw łańcucha;](#)
- [w układzie kosztów rodzajowych.](#)

Konstruując określony łańcuch dostaw, dokonuje kompleksowej kalkulacji kosztów poszczególnych ogniw, wybierając korzystny wariant w danych warunkach gospodarczych dla wszystkich uczestników tego łańcucha. Wiele problemów na operacyjnym poziomie zarządzania logistyką – pisze M.Christopher⁷ – wynika z faktu, że decyzje i ich skutki (bezpośrednie oraz pośrednie) nie są analizowane w kontekście całego systemu. Tymczasem bardzo często decyzje podjęte w jednej sferze mogą mieć niewyobrażalne skutki dla innych.

¹ Por. **Ekonomika** i organizacja przedsiębiorstw. Warszawa, nr 7/99, s. 3.

² Z. Sarjusz-Wolski, Cz. Skowronek: *Logistyka*: op. Cit., s. 45.

³ M. Christopher: *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw*. Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego. Poznań 2000, s. 65.

⁴ Por. E. Gołębska: *Kompendium wiedzy o logistyce*. PWN, Poznań 1999, s. 42.

⁵ Por. *Logistyka* nr 3/99, s. 32.

⁶ Por. E. Gołębska: *Kompendium wiedzy o logistyce*. PWN, Poznań 1999, s. 36.

⁷ M. Christopher: *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw. Strategie obniżki kosztów i poprawy poziomu usług*. Polskie Centrum Doradztwa Logistycznego, Wydanie II, Poznań 2000, s. 65,66.



Firma GPS-Buddy wprowadziła na rynek polski swój kolejny produkt – urządzenie Buddy Connect. Jest to uproszczona wersja poprzedniego produktu Buddy Pro, od którego różni się zdecydowanie niższą ceną i prostotą instalacji, przy niewiele mniejszej funkcjonalności.

Wprowadzając nowy produkt, GPS-Buddy wychodzi naprzeciw oczekiwaniom wielu klientów dostarczając produkt nieskomplikowany, z najbardziej potrzebnymi funkcjami, tani w eksploatacji oraz prosty w instalacji i użytkowaniu.

Pracując samodzielnie Buddy-Connect dostarcza standardowych informacji o pojeździe takich jak dokładna pozycja, czas pracy i postoju, zapis przejechanej trasy i dużo więcej. Jego możliwości znacznie się zwiększają po podłączeniu urządzenia nawigacyjnego firmy Garmin, tworząc produkt o unikalnych cechach. Takie zestawienie tych dwóch urządzeń tworzy dwukierunkowy system komunikacji z kierowcą, 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu w cenach dotąd nieosiągalnych. Podobnie jak w przypadku wysyłania SMS'ów, kierowca może użyć ekranu dotykowego nawigatora Garmina do pisania i odbierania wiadomości tekstowych, lub rejestrowania informacji o kolejnych lokalizacjach i zlecanych nowych zadaniach. Ponadto możliwe jest przesyłanie do kierowcy adresu nowego celu podróży, co automatycznie uaktywnia nawigację poprzez urządzenie Garmin.

Pracując samodzielnie, bądź w połączeniu z nawigatorem Garmin użytkownik ma bezpośredni dostęp

do wszystkich danych o swoim pojeździe poprzez serwis internetowy producenta www.gps-buddy.com. Rozwiązanie to zapewnia dostęp do informacji z dowolnego miejsca na świecie z dostępem do Internetu. Dostęp do konta użytkownika ma tylko uprawniona osoba, stąd zachowana jest tajemnica związana z prowadzoną działalnością.

Montaż urządzenia i jego aktywacja sprowadza się do podłączenia go do gniazda zapalniczki załogowania się na serwisie internetowym producenta i już po kwadransie urządzenie rozpoczyna pracę. Dostarczana i zabudowana w urządzeniu karta SIM, z roamingiem na całą Europę ważna jest na 12 miesięcy i pozwala na wysyłanie nieograniczoną ilość wiadomości dziennie. Praca w kolejnych latach wymaga wykupienia dodatkowych rocznych aktywacji.

Buddy Connect może być również zabudowany w pojeździe za pomocą specjalnego zestawu montażowego w sposób niewidoczny dla kierowcy i monitorowany w sposób ciągły bez jego wiedzy. Ponadto na stronach producenta dostępna jest darmowa aplikacja umożliwiająca otrzymywanie informacji o pojazdach na telefon komórkowy uprawnionego użytkownika.

Buddy Connect dedykowany jest głównie do stosowania we flotach samochodowych, ale ze względu na niską cenę i prostą instalację plug&play wykorzystywany jest również przez osoby prywatne do śledzenia ich własnych pojazdów, bez pośrednictwa wyspecjalizowanych firm monitorujących.

Monitorowanie, komunikacja, nawigacja – robimy to prosto i tanio!



GPS-BUDDY Connect

GPS-BUDDY Connect umożliwia dostęp do danych o Twoich pojazdach z dowolnego miejsca na świecie, bez pośrednictwa firm monitorujących. Połączony z nawigacją Garmin, system zapewnia najtańszą na rynku łączność z kierowcą i dokładną nawigację na terenie Europy.



Doskonale narzędzie do zarządzania flotą pojazdów:

- umożliwia dostęp do aktualnych danych przez Internet,
- zapewnia tanią, dwustronną łączność z kierowcą,
- prowadzi nawigację do wybranego celu,
- rozwiązanie plug&play, nie wymaga specjalistycznego montażu


GARMINTM

GPS-BUDDY

Już od 1 stycznia elektroniczne zgłoszenie TIR

Ewa Suszyńska
dyrektor Departamentu TIR ZMPD

Od 1 stycznia 2009 r. na obszarze całej Unii Europejskiej wejdą w życie zmienione przepisy dotyczące przewozów pod osłoną karnetów TIR. Stanowi o tym Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r., ustanawiające przepisy w celu wykonania Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy kodeks celny.

Zmiana dotyczy obowiązku przekazywania elektronicznie organom celnym danych zawartych w karnecie TIR. Dane te będą podlegały wzajemnej wymianie pomiędzy władzami celnymi państw członkowskich oraz służyły kontroli zakończenia i zamknięcia procedury celnej. Celem zmian jest poprawa wydajności i bezpieczeństwa procedury TIR oraz przyniesienie korzyści tak podmiotom gospodarczym – posiadaczom karnetów TIR, jak również władzom celnym (kontrola celna i ułatwienia w elektronicznej odprawie celnej).

Tyle mówią przepisy. A co to będzie oznaczać w praktyce dla przedsiębiorstwa transportowego? Z jednej strony dodatkowy **obowiązek**, z drugiej jednak korzyść polegająca na lepszym kontrolowaniu przebiegu operacji transportowej, szybsze zakończenie i zamknięcie procedury TIR. Przedsiębiorcy przewożący ładunki w ramach Wspólnej procedury tranzytowej już od dawna zobligowani są do składania zgłoszeń do tranzytu wspólnotowego w formie elektronicznej. Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy

(NCTS) przyjmuje je od 1 lipca 2005 roku. Nie powinni mieć zatem problemu ze zrozumieniem przesłanek wprowadzenia komputeryzacji do procedury TIR.

Zmodyfikowane przepisy dotyczą nie tylko polskich przewoźników – posiadaczy karnetów TIR, ale także wszystkich z krajów Unii Europejskiej i spoza niej, funkcjonujących na styku UE – kraje trzecie.

Obowiązek przesłania elektronicznego zgłoszenia TIR do systemu NCTS dotyczy sytuacji, gdy operacja TIR będzie otwierana w urzędzie celnym kraju UE, np. w Krakowie czy Berlinie, jak również gdy będzie otwierana w urzędzie granicznym (przejściowym) **wprowadzenia towaru** na obszar Unii Europejskiej w urzędzie celnym, np. w Koroszczyźnie, Bezledach czy Korczowej. Niezależnie od zgłoszenia elektronicznego w dalszym ciągu istnieje obowiązek przedstawienia „papierowego” karnetu TIR (na dotychczasowych zasadach), towarzyszących mu dokumentów i oczywiście pojazdu wraz z ładunkiem. **Jest jeden warunek: elektroniczne zgłoszenie musi wyprzedzić fizyczne pojawienie się przewoźnika w urzędzie celnym. Jeśli tak się nie stanie, karnet TIR nie zostanie przyjęty przez funkcjonariusza celnego.** W takiej sytuacji kierowca zmuszony będzie udać się do instytucji świadczącej tego typu usługę, np. do agencji celnej czy do spedycji, która w imieniu przewoźnika przesyła elektroniczne zgłoszenie.

Jedynym wyjątkiem, czyli zwolnieniem od obowiązku przesłania elektronicznego zgłoszenia, jest wystąpienie awarii systemu elektronicznego. Tylko w takim przypadku procedura TIR będzie realizowana wyłącznie na podstawie karnetu TIR.

Należy zwrócić uwagę, że każdy częściowy rozładunek czy doładunek w procedurze TIR oznaczać będzie konieczność zakończenia jednej operacji tranzytowej w NCTS i otwarcie następnej operacji. Będzie ich tyle, ile doładunków i częściowych rozładunków.

Zgłoszenie elektroniczne musi być przesłane do urzędu celnego wyjścia z Unii Europejskiej albo granicznego urzędu wprowadzenia na obszar Unii jeszcze przed przybyciem towaru na przejście graniczne. Można to zrobić na trzy różne sposoby:

- korzystając z portalu internetowego IRU w polskiej wersji językowej; niezbędny jest w tym przypadku jedynie dostęp do internetu i posiadanie adresu e-mail (więcej informacji na ten temat można uzyskać na stronie internetowej: www.zmpd.pl lub bezpośrednio w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce);
- korzystając z usług pośredników posiadających aplikacje do przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS (np. agencje celne, spedycje);
- używając własnej aplikacji zakupionej na rynku lub stworzonej



przez firmę przewoźnika w oparciu o specyfikację XML, która jest dostępna na stronie internetowej Polskiej Służby Celnej pod adresem <http://www.mf.gov.pl/index.php?const=2>.

Wykorzystanie aplikacji wymienionej w pierwszej pozycji umożliwia już dzisiaj przesyłanie zgłoszeń do służb celnych Estonii, Polski, Węgier, Czech i Słowacji – przy wyjeździe z UE oraz Polski, Słowacji, Estonii i Węgier – przy wjeździe do Unii.

Wprowadzenie elektronicznej obsługi procedury TIR w systemie celnym przyniesie istotne korzyści firmom transportowym:

- skrócenie czasu obsługi karnetu TIR i otwarcia operacji TIR w urzędach celnych;
- przyspieszenie zamknięcia operacji TIR na obszarze Unii Europejskiej – komunikacja pomiędzy urzędami celnymi dot. operacji TIR odbywać się będzie w formie elektronicznej;
- zapewnienie skutecznego nadzoru i bezpieczeństwa przewozu.

TIR tylko w NCTS w Unii Europejskiej

od 01.01.2009

Od 1 stycznia 2009r. na obszarze Unii Europejskiej **wszystkie operacje tranzytowe TIR będą obligatoryjnie realizowane we wspólnym systemie informatycznym NCTS.**

KONSEKWENCJE DLA PRZEWOŹNIKÓW/POSIADACZY KARNETU TIR (z UE oraz krajów trzecich)

- obowiązkowe przesłanie elektronicznie zgłoszenia TIR do systemu NCTS organów celnych
(nadal wymagane jest przedstawienie karnetu TIR jako dokumentu celnego)
obowiązek dotyczy sytuacji gdy:
 - operacja TIR otwierana jest w urzędzie wyjścia w UE
 - operacja TIR otwierana jest w urzędzie granicznym wprowadzenia na obszar UE (przejściowym)
- brak przesłania zgłoszenia TIR w formie elektronicznej skutkuje odmową przyjęcia karnetu TIR (jedeny wyjątek: procedura awaryjna - system NCTS nie działa)

TIR tylko w NCTS

Przydatne adresy internetowe i telefony informacyjne:

ZMPD: www.zmpd.pl
tir@zmpd.pl
telefony:
+ 48 22 536 10 29
+ 48 22 536 10 71
+ 48 22 536 10 32
fax +48 22 536 10 35

Centrum Wsparcia NCTS
w Izbie Celnej w Łodzi:
helpdesk@ncts-centrum.mofnet.gov.pl
Przemek.Rudzki@ncts-centrum.mofnet.gov.pl
tel. +48 42 638 80 17
fax +48 42 649 80 50

Ministerstwo Finansów:
www.mofnet.gov.pl
Beata.Gajda@mofnet.gov.pl
Anna.Dubielak@mofnet.gov.pl
tel. +48 22 694 44 88,
+ 48 22 694 3040
fax +48 22 694 43 03



Ubezpieczenia komunikacyjne

Małgorzata Kaniewska

Prezes Zarządu BMK Broker Ubezpieczeniowy Sp. z o.o.

W poprzednim numerze kwartalnika „Przewoźnik” część I artykułu „Ubezpieczenia komunikacyjne” dotyczyła zasad i konstrukcji obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (w skrócie OC komunikacyjne). Przedmiotem rozważań w części II jest ubezpieczenie autocasco pojazdów.

Jak sama nazwa wskazuje, ubezpieczenie AC dotyczy ubezpieczenia pojazdu od uszkodzeń. Jest to ubezpieczenie całkowicie dobrowolne, mające na celu zapewnienie bezpośredniej ochrony majątku właściciela przedmiotu ubezpieczenia (w tym wypadku pojazdu lub ich floty) w przypadku powstania zdarzenia określonego w zawartej umowie ubezpieczenia. Standardowy zakres AC to odpowiedzialność ubezpieczyciela za uszkodzenie lub zniszczenie (częściowe lub całkowite) pojazdu na skutek:

1. nagłego działania siły mechanicznej w chwili zetknięcia się pojazdu z innym pojazdem, osobami, zwierzętami lub przedmiotami znajdującymi się poza pojazdem;
2. huraganu, uderzenia pioruna, pożaru, wybuchu, gradu, powodzi, zatopienia lub zalania;
3. nagłego działania czynnika termicznego lub chemicznego pochodzącego z zewnątrz lub wewnątrz pojazdu;

4. uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu przez osoby trzecie, a także odpowiedzialność za kradzież bądź rabunek pojazdu lub jego części.

Każdy ubezpieczyciel konstruuje ogólne warunki ubezpieczeń, określając w nich szczegółowe zasady ubezpieczenia, w tym m.in. różne definicje, odmiennie ukształtowane przepisy co do przedmiotu i zakresu ubezpieczenia, systemu płatności, zasad likwidacji szkody, praw i obowiązków stron umowy ubezpieczenia. Dla własnego bezpieczeństwa należy przed zawarciem ubezpieczenia „dobrowolnie” zapoznać się z OWU – zakresem ubezpieczenia, definicjami zdarzeń, wyłączeniami z zakresu, wysokością franszyz czy też udziałów własnych. Zawierający ubezpieczenie poświadczą na wniosku własnoręcznym podpisem zapoznanie się z przedmiotowymi OWU przed zawarciem umowy ubezpieczenia, na których jest ona oparta. Większość z ubezpieczonych nie czyta warunków, co w konsekwencji może okazać się przykre dla zainteresowanego z uwagi na brak przyjęcia odpowiedzialności za zdarzenie przez ubezpieczyciela i tym samym brak wypłaty odszkodowania. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż warunki ubezpieczenia AC różnią się u poszczególnych ubezpieczycieli.

Niektórzy wyłączają z zakresu szkody spowodowane na skutek wstrząsów na nierównościach dróg, szkód powstałych w ogumieniu, szkód powstałych na skutek zalania. Z reguły także wyłączona jest odpowiedzialność za szkody powstałe na skutek działania siły pochodzącej z wewnątrz pojazdu (np. uszkodzenie pojazdu na skutek przesunięcia się towaru). Istotnym elementem, na który należy zwrócić uwagę – szczególnie ważnym w transporcie międzynarodowym – jest wysokość kosztów dodatkowych, jakie zrekompensuje nam ubezpieczyciel w ramach umowy ubezpieczenia, do których należą m.in. koszty holowania pojazdu, koszty uprzątnięcia po szkodzie, koszty parkowania, wyciągania pojazdu z pobocza. Koszty te są znacznym obciążeniem dla przedsiębiorcy transportowego, szczególnie gdy szkoda powstała poza granicami RP. Zdarza się, że wysokość tych kosztów przewyższa wartość powstałych uszkodzeń w pojeździe. W zawodowym transporcie międzynarodowym mamy do czynienia z flotami pojazdów tzw. ciężkich. Definicja floty znacznie różni się u poszczególnych ubezpieczycieli, i tak np. u jednego flota to minimum 20 pojazdów, u drugiego co najmniej 10, u następnego to 5 pojazdów. Funkcjonują też określenia mikro flot, średnich flot i dużych

flot. Te wszystkie podziały wynikają z polityki ubezpieczeniowej danego ubezpieczyciela. Pojazdy flotowe są to pojazdy wykorzystywane w działalności gospodarczej, a do najtrudniejszych wg ubezpieczycieli należą floty pojazdów w transporcie międzynarodowym. Wymagania klientów – szczególnie tych reprezentowanych przez brokerów – są dosyć wysokie w odniesieniu do zwiększenia ochrony ubezpieczeniowej i obniżania stawek.

Jednak konkurencyjność ofert dostępnych na rynku to na szczęście nie tylko czynnik cenowy. Coraz więcej właścicieli flot pojazdów, w tym także przedsiębiorców transportowych, zwraca uwagę na takie elementy, jak szybkość likwidacji szkody, możliwość samolikwidacji, zwiększone koszty assistance, co oczywiście ma swoją cenę, ale w konsekwencji pozwala na szybkie włączenie pojazdu do pracy. Każdy przestój pojazdu jest stratą finan-

szą dla przedsiębiorcy i dlatego jakość serwisu świadczonego przez ubezpieczyciela jest niezwykle istotna. Ubezpieczyciel, przygotowując ofertę dla klienta, w każdym rodzaju ubezpieczenia musi ocenić ryzyko. Dotyczy to także ubezpieczenia AC flot pojazdów. Do właściwej oceny ryzyka niezbędne są informacje takie jak:

1. wielkość i rodzaj floty (struktura wiekowa pojazdów, struktura wiekowa kierowców, przeznaczenie pojazdów);
2. struktura wartościowa pojazdów;
3. szkodowość z co najmniej ostatnich 3 lat (wyplacone odszkodowania, utworzone rezerwy, liczba szkód w poszczególnych okresach);
4. określenie zakresu ubezpieczenia;
5. wyposażenie dodatkowe i zabezpieczenia pojazdów;
6. sposób likwidacji szkody.

Powyższe informacje stanowią minimum do wykonania oceny ryzy-

ka. Im więcej informacji tym lepiej dla ubezpieczonego. Bezwzględnie nie należy unikać przekazywania rzetelnej informacji, ubezpieczycielowi, szczególnie tych dotyczących szkodowości. Bardzo ważne jest, aby zapytania ofertowe kierowane do ubezpieczycieli zawierały identyczne informacje. Każda zmiana czy też odstępstwo ma wpływ na jakość oferty. Większość ubezpieczycieli wymaga potwierdzenia stanu szkodowości przez dotychczasowego ubezpieczyciela floty. Brak powyższych informacji może skutkować nieprzedstawieniem oferty przez ubezpieczyciela. Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych jest rynkiem bardzo elastycznym, zmieniającym się, reagującym na potrzeby klienta i dlatego warto ten rynek obserwować poprzez zbieranie ofert, ich porównywanie i analizę. Ważnym elementem w ubezpieczeniu AC pojazdów, szczególnie flotowych, jest coraz częściej wprowadzany system



**Biuro Obsługi Klienta
Programu ZMPD
„Razem w przyszłość”**

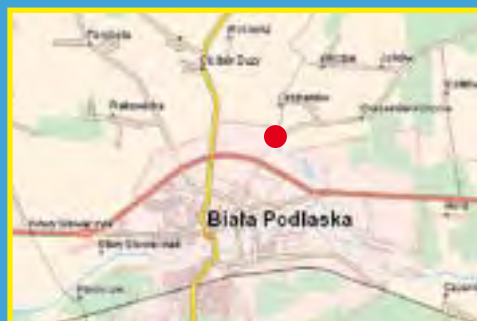
Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

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

motywacyjny dla pracowników – system kar i nagród bądź też wprowadzenie klauzul udziału w zysku.

Należy także rozważyć zastosowanie udziałów własnych czy też fransyz w szkodach. Podniesienie takiego udziału czy ustalenie fransyzy powyżej minimalnej kwoty proponowanej przez ubezpieczyciela skutkuje obniżeniem składki. Takie rozwiązanie jest korzystne dla firm, ponieważ niewielkie szkody pozostają na tzw. ryzyku własnym przedsiębiorcy, czyli są pokrywane z własnych środków finansowych, a duże szkody finansuje ubezpieczyciel. Należy pamiętać, że każda zgłoszona szkoda i jej realizacja przez ubezpieczyciela to nasza historia szkodowa – ilość szkód, ich częstotliwość oraz wysokość. Ta historia ma bezpośredni wpływ na przyszłe ubezpieczenie floty. Wydaje się być zasadne zgłaszanie roszczeń do ubezpieczycieli takich szkód, które są znacznym obciążeniem dla przedsiębiorcy, a nie drobnych, które wpływają negatywnie na naszą szkodowość poprzez ich częstotliwość. Z analiz, które przeprowadzamy wśród swoich klientów – firm transportowych, wynika, że zdecydowanie mniejszą szkodowość w ryzyku AC i OC posiadają firmy, w których występuje niewielka rotacja kierowców, przypisanie do kierowcy danego pojazdu, wprowadzenie systemu nagród czy też kar. Ważnym elementem jest świadomość kierowcy w odniesieniu do odpowiedzialności za swoje działania. Każdy przedsiębiorca

transportowy powierza wykonanie zadania oraz swój majątek kierowcy jako reprezentantowi firmy, za działania którego ponosi pełną odpowiedzialność. W związku z tym działanie kierowcy określane jako rażące niedbalstwo lub wina umyślna jest działaniem na szkodę tego przedsiębiorcy, który ponosi konsekwencje takiego postępowania. Takie przesłanki także wykluczają odpowiedzialność ubezpieczyciela przy szkodach z tytułu ubezpieczenia AC. Częstym problemem występującym między ubezpieczycielem, a przewoźnikiem jest różnica zdań w kwestii wysokości przyznanego odszkodowania. Ma na to wpływ wiele czynników, a przede wszystkim wybór wariantu likwidacji szkody. Niektórzy ubezpieczyciele w zamian za rozliczenie kosztorysowe szkody (tzw. wypłata uznaniowa) oferują niższe składki. Gwarancja pokrycia kosztów naprawy w autoryzowanym serwisie to wyższe koszty naprawy i oczywiście wyższe składki. Jakkolwiek przy starszej flocie można zdecydować się na wybór wariantu kosztorysowego, tak przy nowej flocie zdecydowanie winien funkcjonować wariant serwisowy. Następnym częstym źródłem konfliktu jest przyznana wysokość odszkodowania przy zaistnieniu zdarzenia, w wyniku którego zniszczenie czy też uszkodzenie jest kwalifikowane jako szkoda całkowita, to znaczy taka, w przypadku której koszty naprawy przekraczają 70% wartości rynkowej pojazdu w dniu zaistnienia szkody. Jeśli

mamy gwarantowaną sumę ubezpieczenia przez cały czas trwania umowy ubezpieczenia, to problemem może być ewentualnie wycena pozostałości, natomiast przy sumie ubezpieczenia w wartości rynkowej bez gwarancji jej utrzymania może pojawić się problem wynikający z niewłaściwie ustalonej wartości pojazdu przyjętej do ubezpieczenia, a ściślej mówiąc, z jego niedoubezpieczenia. W takim przypadku, gdy suma ubezpieczenia pojazdu w dniu zawarcia umowy ubezpieczenia jest niższa niż wartość rynkowa pojazdu, odszkodowanie zostanie zmniejszone w takiej proporcji, w jakiej pozostaje zadeklarowana przez ubezpieczającego suma ubezpieczenia do wartości rynkowej (tzw. zasada proporcji). Z punktu widzenia rynku ubezpieczeniowego jest to zasada słuszna stanowiąca podstawę zasad ubezpieczeń wynikająca z faktu, że składka ubezpieczeniowa została zapłacona od niższej wartości mienia (w tym wypadku pojazdu), natomiast ubezpieczyciel pozostawał w znacznie wyższym ryzyku niż było określone. Powyższa zasada zwyczajowo dotyczy niedoubezpieczenia wyższego niż 15% sumy ubezpieczenia w stosunku do faktycznej wartości. Podsumowując, zachęcam wszystkich przedsiębiorców transportowych do przeanalizowania warunków ubezpieczenia AC, na jakich zostały oparte zawarte umowy ubezpieczenia w ich firmach, na tyle, aby uniknąć strat finansowych wynikających z braku wiedzy na ten temat.





Przewoźnik nie ponosi kosztów rewizji celnej

Jerzy Chuderski

W ostatnim okresie często otrzymuję od przewoźników informacje, że organy celne zobowiązują przewoźników, by podczas przekraczania granicy udostępnić przewożony towar do rewizji celnej. Czasami żądanie to ogranicza się do podstawienia środka przewozowego pod wskazane miejsce, czasami jednak organy celne zobowiązują przewoźnika do rozładunku towaru, a czynności te z konieczności wykonuje kierowca, zaś w przypadku odmowy zobowiązują przewoźnika do ponoszenia kosztów rozładunku lub opłacenia firmy, która zawodowo zajmuje się czynnościami za- i rozładunkowymi.

Czynności takie wiążą się z kosztami, a wydatek z tym związany czasami wynosi paręset złotych, czasami jednak jest to kwota znacznie przekraczająca tysiąc złotych.

W moim przekonaniu problem dotyczący kosztów rewizji celnej ma swoje źródło w obowiązującej do dnia 30 kwietnia 2004 r. ustawie z dnia 9 stycznia 1997 r. Kodeks celny (Dz. U. Nr 23, poz. 117 z późniejszymi zmianami), na mocy której organy celne mogły przeprowadzić kontrolę celną i rewizję celną towarów na koszt przewoźnika lub na koszt innego podmiotu, w szczególności na koszt zgłaszającego. Mimo, że przepis ten już ponad 4 lata temu został usunięty z obrotu prawnego, to jednak utrwał się w świadomości

funkcjonariuszy celnych i nadal jest stosowany (stanowi jednak o niezajomości obowiązującego prawa i może stanowić przesłankę do postawienia zarzutu nadużycia funkcji – art. 231 kk).

W tym miejscu należy postawić pytanie czy w aktualnie obowiązującym stanie prawnym przewoźnik jest zobowiązany ponosić koszty rewizji celnej?

Wspólnotowy Kodeks Celny, którym jest Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowe Prawo Celne (Dz. Urz. WE L 302 z 19 października 1992 r.), uregulował tę kwestię odmiennie niż to miało miejsce w Kodeksie Celnym obowiązującym przed wstąpieniem Polski do UE.

We Wspólnotowym Kodeksie Celnym rozdzielnie potraktowana została kwestia przewozu towarów do miejsc, w których mają być poddane rewizji celnej czy też mają być pobrane próbki do samej kontroli i rewizji celnej.

Art. 69 ust. 1 Wspólnotowego Kodeksu Celnego stanowi, że przewóz towarów do miejsc, w których mają być poddane rewizji, oraz do miejsc, w których zostaną pobrane ich próbki i dokonane zostaną wszystkie inne zabiegi wymagane dla przeprowadzenia tego rodzaju kontroli, dokonywany jest przez zgłaszającego lub na jego odpowiedzialność, co

oznacza, że koszty z tym związane ponosi zgłaszający.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, że art. 4 pkt. 18 Wspólnotowego Kodeksu Celnego stanowi, że „zgłaszający” oznacza osobę, która dokonuje zgłoszenia celnego we własnym imieniu, albo osobę, w której imieniu dokonywane jest zgłoszenie celne.

W świetle przepisów Wspólnotowego Prawa Celnego, w pewnych przypadkach zgłaszającym może być również przewoźnik lub działający w jego imieniu kierowca. Przypadków takich jest wiele, nie czas i miejsce jednak bym tę kwestię obecnie omawiał, wystarczy jednak, że wskażę, iż najczęściej ma to miejsce przy przewozach tranzytowych, gdy towar przewożony jest na podstawie dokumentów tranzytowych, np. na podstawie karnetu TIR, noty tranzytowej T1, T2 lub na podstawie innych równorzędnych dokumentów, w oparciu o które następuje czynność zwana „zgłoszeniem celnym”. Wyjaśnić należy, że „zgłoszenie celne” oznacza czynność, poprzez którą zgłaszający wyraża, w wymaganej formie i w określony sposób, zamiar objęcia towaru określoną procedurą celną (art. 4 pkt. 17 WKC).

Ponieważ w świetle art. 4 pkt. 18 Wspólnotowego Kodeksu Celnego zgłaszającym jest osoba, która dokonuje zgłoszenia celnego we własnym imieniu, albo osoba, w której imieniu dokonywane jest zgłoszenie

celne, zatem by przewoźnik mógł dokonać zgłoszenia przewożonego towaru, musi legitymować się odpowiednim upoważnieniem lub pełnomocnictwem importera lub eksportera lub sam musi być importem lub eksporterem, co oznacza, że taki przewoźnik winien legitymować się prawem do posiadania i dysponowania towarem (w skrajnym przypadku przyjmuje się, że prawo to może być domniemane, a jego źródłem może być upoważnienie udzielone ustnie, np. przez telefon).

Wynika z tego, w świetle art. 69 ust. 1 Wspólnotowego Kodeksu Celnego, że przewoźnik, jeżeli jego czynność ograniczona jest wyłącznie do świadczenia usługi przewozu towaru – **nie ponosi kosztów dostarczenia towaru do miejsc, w których mają być poddane rewizji, lub do miejsc, gdzie będą pobierane próbki towarów.**

Z treści art. 69 ust. 3 Wspólnotowego Kodeksu Celnego wynika, że koszty przeprowadzonej kontroli celnej ponoszone są przez organy celne.

W tym miejscu należy mieć na uwadze, że „kontrola celna” oznacza wykonywanie specjalnych czynności, takich jak: *weryfikacja towarów, kontrola posiadania i autentyczności dokumentów, kontrola księgowości i innych dokumentów przedsiębiorstw, kontrola środków transportu, kontrola bagaży i innych towarów przewożonych przez osoby, prowadzenie dochodzeń w postępowaniu administracyjnym i innych podobnych czynności w celu zapewnienia przestrzegania przepisów prawa celnego i w razie potrzeby, innych przepisów mających zastosowanie w odniesieniu do towarów znajdujących się pod dozorem celnym (art. 4 pkt. 14 WKC)*, a zatem i wykonywanie tych czynności nie może obciążać finansowo w żaden sposób przewoźnika oraz innych stron postępowania celnego i kontroli celnej.

Może jednak zdarzyć się, że przewoźnik ma interes w tym, by przewożony towar poddać rewizji celnej, czy to w celu ustalenia faktycznego rodzaju towaru, jeżeli powziął wątpliwości, co do tego, jaki towar przewozi, czy też w celu ustalenia faktycznej masy towaru. W takim przypadku, na podstawie art. 42 Wspólnotowego Kodeksu Celnego, *po przedstawieniu organom celnym towary mogą, za zgodą tych organów, zostać poddane rewizji lub mogą zostać pobrane ich próbki, w celu nadania tym towarom przeznaczenia celnego.*

Skoro zatem przepis stanowi, że czynność może być wykonywana za zgodą organów celnych, to oznacza, że zainteresowany przede wszystkim winien złożyć do tych organów, w formie ustnej lub na piśmie, stosowny wniosek, w którym określony będzie cel żądania. I w tym momencie należy odwołać się do treści Rozporządzenia Ko-

misji (EWG) nr 2454/93, którym ustanowione zostały Przepisy Wykonawcze do Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, które w art. 182 ust. 1 stanowi, że *rewizja towarów określona w art. 42 Kodeksu, przeprowadzana jest na ustny wniosek osoby upoważnionej do nadania towarom przeznaczenia celnego, chyba że organy celne uważają, że niezbędne jest, biorąc pod uwagę okoliczności, złożenie wniosku na piśmie.*

Z powyższych norm prawa wynika, że wniosek o przeprowadzenie rewizji, może być złożony organom celnym wyłącznie w przypadku, gdy składający (w tym przypadku przewoźnik), posiada upoważnienie do nadania przewożonym towarom przeznaczenia celnego, w żadnym innym przypadku przewoźnik nie może być wnioskodawcą o przeprowadzenie rewizji towarów.

Wypada w tym miejscu dodać, że z mocy ust. 3 wymienionego powyżej art. 182, rozpakowanie, ważenie, ponowne zapakowanie i wszystkie inne czynności dokonywane są na towarach na odpowiedzialność i koszt osoby zainteresowanej.

Reasumując, zarówno z Wspólnotowego Kodeksu Celnego, jak i z Rozporządzenia Wykonawczego wynika, że koszty rewizji celnej ponosi ten, kto ma interes by towar poddać tej rewizji.

Jeżeli zatem rewizja celna przeprowadzana jest z inicjatywy organu celnego, stanowi ona koszt dla tego organu, jeżeli zaś przeprowadzana jest na wniosek strony – jest kosztem tej strony, zaś przewoźnik nie powinien ponosić kosztów rewizji, bez względu na to, czy przeprowadzana jest ona z inicjatywy organu celnego, czy też z inicjatywy importera lub eksportera.

**KANCELARIA PRAWNICZA
„CHUDERSKI,
69-110 Rzepin ul. Zielona 1
Rok założenia 1993**

tel./fax +48-95-759 63 87; +48-95- 759 61 04
tel. kom. 608 673 757; 696 062 180
e-mail: prawnik@acbrawo.pl

Kancelaria specjalizuje się w sprawach dotyczących postępowań celnych, zarówno przed polskimi organami celnymi jak i przed organami celnymi Wspólnotowymi.

Na potrzeby prowadzonych postępowań dysponujemy tłumaczami języka angielskiego, niemieckiego, francuskiego, flamandzkiego, chińskiego, wietnamskiego i rosyjskiego.

Ponadto zajmujemy się sprawami z zakresu postępowań egzekucyjnych oraz z zakresu prawa podatkowego, w szczególności zajmujemy się sprawami dotyczącymi podatku akcyzowego i podatku VAT.

We wszystkich sprawach reprezentujemy strony przed organami obu instancji oraz przed sądami administracyjnymi.

Pośredniczymy w wyborze agencji celnych oraz magazynów w rejonie podległym Izbie Celnej w Rzepinie.

Posiadamy bogate doświadczenie i jesteśmy skuteczni.

Zmiany w rozliczeniach podatkowych w transporcie i spedycji

oraz istotne podatkowo orzecznictwo sądowe

Anna Piotrkiewicz

Zmiany w VAT

Zmiany w rozliczeniach podatku VAT wynikają z ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw. Poniżej w dużym skrócie omówione zostały zmiany, jakie będą miały wpływ na opodatkowanie i prowadzenie działalności przewozowej i spedycyjnej od grudnia 2008 r. i stycznia 2009 r.

Zmiana kursu waluty dla przeliczania transakcji wyrażonych w walutach obcych

Zmiana ta zawarta jest w dodanym w ustawie o VAT art. 31a, zgodnie z którym, gdy kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania wyrażone są w walucie obcej, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego tej waluty obcej ogłoszonego przez NBP *na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego*. Zmiana ta wpłynie na sposób przeliczania faktur, ustalanie podstawy opodatkowania w imporcie usług.

Jeżeli podatnik może wystawić fakturę przed powstaniem obowiązku podatkowego i wystawi ją w terminie, a kwoty na tej fakturze stosowane do określenia podstawy opodatkowania są określone w walucie obcej, przeliczenia na złote doko-

nuje się według kursu średniego tej waluty obcej ogłoszonego przez NBP *na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień wystawienia faktury*.

Przykład

Przewoźnik wykonał usługę przewozu towarów na zlecenie spedycji szwajcarskiej na trasie Szwajcaria - Polska w transporcie międzynarodowym. Następnego dnia po dostarczeniu towaru (zamknięty CMR) wystawił fakturę na fracht w euro z 35-dniowym terminem płatności. Obowiązek podatkowy dla wykonanej usługi powstanie 30. dnia od dnia jej wykonania (brak zapłaty przed 30. dniem). Biorąc pod uwagę, że faktura została wystawiona zgodnie z przepisami przed datą powstania obowiązku podatkowego, do przeliczenia podstawy opodatkowania z euro na złote zastosowany powinien być kurs średni NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień wystawienia faktury. Przed zmianą przepisów zastosowanie miał kurs średni NBP z dnia wystawienia faktury lub obowiązujący na dzień wystawienia faktury, jeżeli w dniu wystawienia faktury NBP nie ogłaszał kursu.

Magazyn konsygnacyjny

Za magazyn taki może być uznane wyodrębnione miejsce do przechowywania towarów, które są

przemieszczane przez podatnika z innego kraju UE dla podatnika VAT w kraju. Prowadzącym magazyn konsygnacyjny będzie podatnik, który przechowuje w nim towary i je pobiera dla celów prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej. Magazyn konsygnacyjny nie będzie mógł być prowadzony usługowo przez podmiot trzeci niebędący dostawcą towarów lub ich odbiorcą, tj. np. na zasadach, jakie są stosowane dla składów celnych.

W działalności transportowej magazyny konsygnacyjne mogą spełniać swoją rolę przy świadczeniu usług naprawczych dla określonej marki środków transportu, serwisu gwarancyjnego, ich montażu itp. Jest to alternatywa dla zakupów części w nabyciu wewnątrzspółnotowym, opłacanym i rozliczanym na zasadach ogólnych. Przy formie magazynu zarówno termin płatności za towar, jak i obowiązek podatkowy w rozliczeniu nabycia wewnątrzspółnotowego jest odłożony w czasie, maksymalnie na 24 miesiące od daty wprowadzenia towaru do magazynu.

Przewozy towarów z UE do magazynów konsygnacyjnych położonych na terytorium kraju opodatkowane są na zasadach ogólnych jako wewnątrzspółnotowe usługi transportu towarów. Zarówno dostawca towarów do magazynu konsygnacyjnego,

jak i odbiorca towarów z magazynu konsygnacyjnego muszą być zarejestrowanymi czynnymi podatnikami VAT na terytorium dwu różnych krajów członkowskich. Zlecenia na przewóz do magazynów konsygnacyjnych mogą pochodzić wyłącznie od zleceniodawców unijnych, w tym krajowych. A zatem w obsłudze przewozów towarów wspólnotowych do magazynów konsygnacyjnych nie będą występowały usługi transportu międzynarodowego.

Przy określaniu miejsca świadczenia usług,

usług nie identyfikuje się przy pomocy klasyfikacji statystycznych, chyba że przepisy o podatku od towarów i usług w tym zakresie powołują symbole usług.

Celem tej zmiany jest wyeliminowanie przypadków, w których usługa określona w PKWiU nie jest tożsama z usługą, o której mowa w dyrektywie 112/2006/WE, z uwzględnieniem orzecznictwa europejskiego. Z taką sytuacją mamy do czynienia np. w przypadku usług spedycji klasyfikowanych w PKWiU pod symbolem 63.40.12.i, do których odnoszą się zapisy m.in. art. 28, 83 polskiej ustawy o podatku VAT bez powoływania symbolu PKWiU, natomiast w dyrektywie 112/2006/WE nie ma regulacji odrębnych dotyczących usług spedycji, tylko jest mowa o usługach transportowych general-

nie lub o usługach pośrednictwa wykonywanych w imieniu i na zlecenie podmiotów trzecich.

Zmiana zasad opodatkowania eksportu towarów

– w art. 19 ustawy uchyla się ust. 6, który w sposób szczególny określa moment powstania obowiązku podatkowego w eksporcie towarów. Eksport towarów będzie podlegał opodatkowaniu na zasadach ogólnych, tj. w momencie faktycznej dostawy po przekroczeniu granicy celnej UE. Ewidencjonowanie eksportu ze stawką 0% będzie w miesiącu, w którym faktycznie dostawa ta miała miejsce, a nie w miesiącu, w którym podatnik otrzymał stosowne dokumenty, potwierdzające dokonanie dostawy. Jeżeli podatnik dokona eksportu w grudniu i do momentu złożenia deklaracji za grudzień, tj. do 25 stycznia otrzyma potwierdzenie wywozu (karta 3 SAD, komunikat IE – 599), to eksport rozliczy w deklaracji za grudzień, a nie jak przed zmianą przepisów, w styczniu, kiedy wpłyną dokumenty wywozu.

W art. 29 ustawy

wprowadza się wymóg posiadania potwierdzenia odbioru faktury korygującej, w przypadku gdy podstawa opodatkowania ulega obniżeniu. Podobnie w art. 86 ust. 10a wprowadza się zasadę dla nabywcy towaru lub usługi, który otrzymał

fakturę korygującą, zgodnie z którą dokonuje on zmniejszenia podatku naliczonego w rozliczeniu za miesiąc, w którym otrzymał tę fakturę korygującą.

Zmiany w art. 33, 33a, 34, 37a i 38

dają możliwość rozliczania podatku należnego z tytułu importu towarów bezpośrednio w deklaracji podatkowej bez konieczności uiszczania tego podatku na rachunek urzędu celnego przez podatników, stosujących procedurę uproszczoną, o której mowa w art. 76 ust. 1 lit. b lub c rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny, tj. wpis do rejestru. Nie obejmie to podatników stosujących procedurę uproszczoną, o której mowa w art. 76 ust. 1 lit. a rozporządzenia Rady, tj. zgłoszenie niekompletne. Rozliczanie podatku od importu w deklaracji będzie możliwe po zawiadomieniu właściwego naczelnika urzędu celnego i naczelnika urzędu skarbowego.

Zmiana w art. 33b

związana jest z wejściem w życie od dnia 1 stycznia 2009 r. nowelizacji rozporządzenia (EWG) nr 2454/93 ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny. Im-



Wesołych i spokojnych świąt oraz
szczęśliwego Nowego Roku 2009

życzy



porter będzie mógł zgłaszać towary w kraju swojej siedziby, składać tam zgłoszenie celne o objęcie towarów wnioskowaną procedurą, a towar fizycznie będzie mógł być dostarczony do innego państwa członkowskiego. Na przykład belgijski importer uzyska pozwolenie pojedyncze, dokona zgłoszenia celnego w belgijskim urzędzie celnym natomiast towar zostanie dostarczony np. do Polski. Podatnik belgijski będzie zobowiązany do wykazania należnego podatku VAT z tytułu importu towarów w deklaracji importowej składanej w Polsce. Zmiana ta może mieć znaczenie dla dokumentowania przewozu importowanych towarów.

Zmiana w art. 86 ust. 11

wydłuża okres odliczania podatku naliczonego. Podatnik, który nie dokona odliczenia podatku w miesiącu, w którym otrzymał fakturę, będzie mógł dokonać obniżenia kwoty podatku należnego w deklaracji podatkowej za jeden z dwóch następnych miesięcy. Jeżeli podatnik rozlicza się za okresy miesięczne i otrzyma fakturę w grudniu, będzie mógł odliczyć kwotę podatku z niej wynikającą w rozliczeniu za gruzdzień, styczeń lub luty.

Zmiany w art. 87

pozostały 60-dniowy podstawowy termin zwrotu podatku, mimo zapowiadanego jego skrócenia do 50 dni. Oprócz 60-dniowego terminu zwrotu pozostawiono możliwość uzyskania przez podatnika zwrotu w terminie przyspieszonym, tj. 25 dni przy zachowaniu dotychczasowych warunków udokumentowania kwoty zwrotu jako wynikającej z faktur w całości opłaconych.

Zmiany w art. 88

likwidują zakaz odliczania podatku VAT, gdy wydatek na nabycie towarów lub usług nie stanowi kosztu

uzyskania przychodów w rozliczeniu podatku dochodowego. W przypadku transportu, zmiana ta będzie miała szczególne znaczenie przy rozliczaniu zakupu części zamiennych lub usług naprawczych przy naprawach powypadkowych, gdy uszkodzone pojazdy nie posiadały ubezpieczenia autocasco. Wobec braku możliwości zaliczenia ponoszonych wydatków na zakup części zamiennych lub usług naprawczych do kosztów uzyskania przychodu w rozliczeniu podatku dochodowego zarówno od osób fizycznych, jak i od osób prawnych, zapłacony w fakturach zakupowych podatek VAT nie stanowił podatku naliczonego podlegającego odliczeniu w składanej deklaracji VAT – 7. Wprowadzona zmiana pozwoli na odliczenie zapłaconego podatku VAT, mimo że nadal wydatki – ale już w cenie netto – nie będą stanowiły kosztu uzyskania przychodu w podatkach dochodowych.

Podniesiony został limit z 5 zł do 10 zł, poniżej którego przekazanie prezentu o małej wartości nie podlega opodatkowaniu VAT u przekazującego. Zmiana limitu obowiązuje od 1 stycznia 2009 r.

Akcyza

Sejm przyjął ustawę o podatku akcyzowym, która powinna wejść w życie od 1 stycznia 2009 r. Z istotnych regulacji dotyczących transportu należy zwrócić uwagę na art. 34 tej ustawy.

Zgodnie z art. 34 zwalnia się od akcyzy import:

- paliw silnikowych przewożonych w standardowych zbiornikach:
 - a) pojazdów silnikowych, w ilości nieprzekraczającej 600 litrów na pojazd,
 - b) pojemników specjalnego przeznaczenia, w ilości nieprzekraczającej 200 litrów na pojemnik;
- paliw silnikowych znajdujących się w kanistrach przewożonych przez pojazdy silnikowe i w ilości nieprzekraczającej 10 litrów na pojazd zgodnie z warunkami określonymi w przepisach dotyczących przechowywania i transportu paliw;
- smarów znajdujących się w środkach transportu, niezbędnych do ich eksploatacji.

Podatek dochodowy od osób fizycznych

W podatku dochodowym od osób fizycznych zmienia się z dniem 1 stycznia 2009 r. skala podatkowa z trzystopniowej na dwustopniową.

Należy mieć na uwadze, że nowa skala podatkowa dotyczy wszystkich świadczeń, jakie pracownicy otrzymają kasowo od swoich pracodawców po dniu 31 grudnia 2008 r. Dla zastosowania nowej skali podatkowej nie będzie miał znaczenia okres rozliczeniowy otrzymywanych świadczeń, a wyłącznie termin ich kasowego lub rzeczowego otrzymania przez pracownika, w tym w

Podatek dochodowy od dochodów uzyskanych w 2009 roku pobiera się od podstawy jego obliczenia według następującej skali:

Podstawa obliczenia podatku w złotych:	Podatek wynosi:
do 85.528	18% minus kwota zmniejszająca podatek 556 zł 02 gr
ponad 85.528	14.839 zł 02 gr + 32% nadwyżki ponad 85.528 zł

wyniku uznania rachunku bankowego pracownika. Jest to istotne przy rozliczeniach wynagrodzeń należnych pracownikom za grudzień 2008 r., aby trafiły one do dyspozycji pracowników nie później niż 31 grudnia 2008 r.

Istotne orzecznictwo z zakresu rozliczeń podatkowych

I SA/GI 180/08 – Wyrok WSA w Gliwicach 2008-06-05

I SA/GI 177/08 – Wyrok WSA w Gliwicach 2008-07-08

Odszkodowania, a koszty podatkowe

W sytuacji, gdy przewoźnik wypłaca zlecającemu przewóz odszkodowanie z tytułu uszkodzenia towaru, de facto dochodzi do nieprawidłowego wykonania usługi, a to oznacza, że wypłacane z tego tytułu odszkodowanie nie będzie mogło być zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, gdyż tego rodzaju wy-

datki zostały wyłączone z kosztów uzyskania przychodów na mocy art. 16 ust. 1 pkt 22 updop. Dotknięta jest wadą usługa przewozu w sytuacji, gdy przewożony towar dociera do miejsca jego przeznaczenia z uszkodzeniem.

I SA/Gd 364/07 – Wyrok WSA w Gdańsku 2007-09-18

Przewóz do składu celnego w VAT

Z uwagi na zastosowaną w imporcie towaru procedurę składu celnego, usługa transportu nie została opodatkowana poprzez wliczenie jej wartości do podstawy opodatkowania importu towarów, zatem podatnik nie może posiadać dokumentów celnych potwierdzających wliczenie usługi transportowej do podstawy opodatkowania, stąd przedmiotowe usługi transportowe należy opodatkować według stawki 22% na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy o VAT.

III SA/Wa 24/08 – Wyrok WSA w Warszawie 2008-06-17

Wstępna opłata leasingowa a koszty podatkowe

Wstępna opłata leasingowa ma charakter opłaty samoistnej nieprzypisanej do poszczególnych rat leasingowych, a jej poniesienie jest warunkiem koniecznym do realizacji umowy leasingu, co oznacza, że nie można powiedzieć, iż dotyczy ona okresu, na jaki umowa została zawarta. W płaszczyźnie podatkowej wstępna opłata leasingowa powinna zostać zaliczona do kosztów jednorazowo, bez konieczności rozliczania jej w czasie. Opłata inicjalna dotyczy nie tyle samego trwania usługi leasingu, lecz w ogóle prawa do skorzystania z niego. Opłatę wnosi leasingobiorca (korzystający), zanim jeszcze leasing zostanie uruchomiony. Z zasady to właśnie od niej zależy, czy do leasingu w ogóle dojdzie. Podatnik winien zatem zaliczyć je do kosztów uzyskania przychodów w momencie ich poniesienia.

PRODUCENT NACZEP SPECJALISTYCZNYCH MIECZKOWSKI

Autoryzowana Stacja Obsługi
Piotr Mieczkowski
Lisi Ogon, ul. Szczecińska 15-19
86-065 Łochowo
Tel. +48 52 326-70-24
Fax. +48 52 326-70-39
naczepy@bogamet.pl
www.bogamet.pl





Mercedes-Benz






Certyfikat uprzywilejowanego przewoźnika

Piotr Malarski – dyrektor ds. klientów kluczowych
Departament Zarządzania Doradztwo Gospodarcze DGA S.A.

Z dniem 1 stycznia 2008 r. weszły w życie przepisy unijne umożliwiające funkcjonowanie instytucji upoważnionego przedsiębiorcy (AEO – z ang. *Authorised Economic Operator*) w zakresie obsługi celnej podmiotów gospodarczych (Rozporządzenie (WE) nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. oraz Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r.). Przepisy zostały ustanowione w celu zrównoważenia nowych zasad kontroli bezpieczeństwa do środków ułatwiających handel z wiarygodnymi przedsiębiorcami. Prawo UE określa mianem AEO każdego uczestnika łańcucha dostaw towarów pozawspólnotowych, który spełnił określone warunki. Warunki te, to nic innego jak szereg kryteriów, które przed przyznaniem tytułu AEO będą skrupulatnie weryfikowane przez służby celne. Po spełnieniu tych kryteriów służby celne UE będą miały pewność, iż przedsiębiorca AEO jest wiarygodnym partnerem i potrafi dbać o bezpieczeństwo łańcucha dostaw.

Jak w praktyce AEO wpływa to na działalność firm transportowych i innych uczestników łańcucha dostaw?

Przede wszystkim należy jasno powiedzieć, że zainteresowana uzyskaniem statusu AEO powinna być każda firma, dla której korzyści

z wdrożenia AEO przełożą się na działalność operacyjną, zwiększenie konkurencyjności i wzrost przychodów. Na dzień dzisiejszy korzyści, jakie firma będzie posiadała po uzyskaniu statusu AEO, to przede wszystkim:

- mniejsza liczba kontroli fizycznych i kontroli dokumentów;
- priorytetowe traktowanie przesyłki w przypadku wytypowania do kontroli;
- umieszczanie mniejszej ilości danych na potrzeby deklaracji skróconej;
- możliwość zwrócenia się przedsiębiorcy o zmianę miejsca przeprowadzenia kontroli;
- w niektórych przypadkach przedsiębiorca będzie powiadamiany wcześniej o wytypowaniu przesyłki do kontroli.

Do tego od 2009 roku dojdą nowe motywy do wdrożenia wymagań AEO. W związku ze zmianą rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny wprowadzone zostały nowe regulacje prawne dotyczące wymogów przyznawania (a także korzystania z już posiadanych) procedur uproszczonych. Od 1 stycznia 2009 r. podmioty biegające lub korzystające z procedury uproszczonej muszą spełniać takie same warunki i kryteria jak przy świadectwie AEO. Do 2012 roku zo-

stał utworzony 3 letni okres przejściowy, w którym podmioty posiadające pozwolenie na korzystanie z procedury uproszczonej wydane przed zmianami w obowiązujących przepisach, będą musiały poddać się ponownej weryfikacji organu celnego w celu potwierdzenia spełnienia ww. warunków i kryteriów. Kryteriami będą wtedy wymagania stawiane już dzisiaj w ramach przyznania certyfikatu AEO.

Dla zdecydowanej większości przedsiębiorstw uzyskanie pozwolenia na procedurę uproszczoną będzie największą korzyścią w ich operacyjnej działalności.

Każdy przewoźnik będzie uznany za Przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów celnych, co skutkuje możliwością wystąpienia o status AEO:

1. Przedsiębiorca transportowy przewozi towary niewspólnotowe w ramach procedury tranzytu, ale tylko na obszarze celnym Wspólnoty.
2. Przedsiębiorca podwykonawca transportowy przewozi towary na obszarze Wspólnoty w imieniu przedsiębiorcy określonym w przypadku 1. Jest on jedynie odpowiedzialny za przewóz towarów. Kwalifikuje się do AEO, ponieważ podwykonawca transportowy przewozi towary, które są pod dozorem celnym zgodnie z zasadami dotyczącymi procedury tranzytu.

Nie będzie się natomiast kwalifikował do składania wniosku

o uzyskanie świadectwa AEO przedsiębiorca transportowy jedynie przewoźcy towary pozostające w swobodnym obrocie w ramach obszaru celnego Wspólnoty i nie będący zaangażowany w potwierdzanie wspólnotowego statusu transportowanych towarów.

W praktyce jednak przedsiębiorców realizujących usługi jedynie na towarach pozostających w swobodnym obrocie w ramach obszaru celnego Wspólnoty jest bardzo niewiele.

Co w takim razie powinniśmy zrobić aby spełnić wymagania AEO?

W codziennej pracy każdego przewoźnika wymagania AEO będą

■ wiarygodności pracowników i przeszkolenia z obowiązujących zasad.

Rozwinięcie tych ogólnych haseł jest niezwykle podobne do standardów znanych obecnie przez przewoźników, takich jak TAPA, czy ISO/IEC 28000. W szczególności wymagania te będą w różny sposób wdrożone u każdego przedsiębiorcy w zależności od charakteru jego pracy, wielkości czy liczby podwykonawców. Na pewno jednak można podać kilka przykładów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa towarów w transporcie.

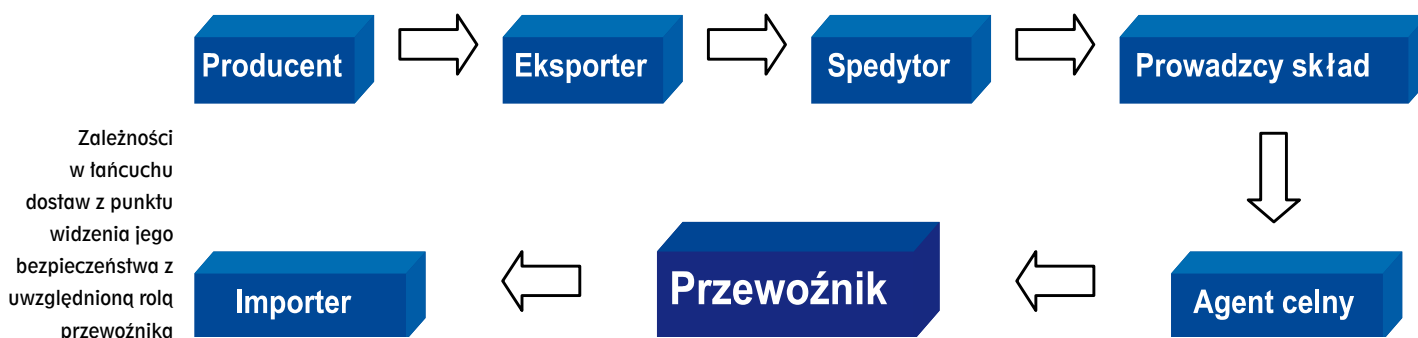
- Zapewnienie nadzoru nad przemieszczeniem się pojazdów, np. poprzez wykorzystanie systemu GPS.
- Zapewnienie postępu ciężarówek

zabezpieczeń. W przypadku każdego przedsiębiorstwa zabezpieczenia te należy traktować bardzo indywidualnie w zależności od wymagań klienta, rodzaju przewożonego towaru i jego charakteru.

W praktyce przedsiębiorca transportowy będzie zobowiązany do stosowania wymagań opisanych powyżej hasłowo w dwóch przypadkach:

- gdy sam zobowiąże się do uzyskania statusu AEO;
- gdy dotychczasowy klient zwróci się w umowie o stosowanie wymagań AEO w realizacji usługi.

Większość firm transportowych zostanie poproszona o ich spełnienie, poprzez zapisy w umowach lub



przekładały się przede wszystkim na zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa środków transportu, przewożonych ładunków i nadzorowaniu podwykonawców realizujących usługi zlecone.

Kryteria wskazane przez Służbę Celną są dosyć precyzyjne. Najważniejsze zagadnienia opierają się na zapewnieniu:

- zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa fizycznego;
- bezpieczeństwa środków transportu;
- istnienia procedur zapewniających kontrolę nad zapewnieniem integralności ładunku;
- nadzorowania firm transportowych realizujących usługi na rzecz przedsiębiorstwa – podwykonawców;

wyłącznie na parkingach gwarantujących brak dostępu osób postronnych.

- Kontrole pojazdów w celu zlokalizowanie skrytek służących do przemytu.
- Utworzenie procedur mających na celu zapewnienie, iż towar przyjechał w nienaruszonym stanie (dokumentacja przewozowa, plombowanie, informowanie o każdym podejrzeniu naruszenia ładunku itp.).
- Wdrożenie zasady szkoleń dla pracowników z obowiązujących wymagań (w tym alternatywne do szkoleń informowanie pracowników o wymaganiach – np. karty zapoznania z obowiązkami, ulotki).

Powyżej zostały podane jedynie przykłady możliwych do stosowania

porozumienia do stosowania wymagań bezpieczeństwa. Już dzisiaj płyną mniej lub bardziej oficjalne sygnały od dużych zleceniodawców, iż uzyskanie statusu AEO bądź przynajmniej spełnienie określonych wymagań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa transportu będzie obligatoryjne, jeżeli chce się realizować usługi na ich rzecz. Wszystko to ma na celu zapewnienie klienta końcowego (np. producenta – patrz rysunek), dla którego przewożone są towary, iż ze strony służb celnych jego towar nie będzie przedmiotem drobniagowych kontroli i biurokratycznych procedur. Często to wręcz producent lub importer danego wyrobu będzie stawiał, tak jak to w niektórych przypadkach ma miejsce obecnie, szczegółowe wymaga-

nia dotyczące bezpieczeństwa przewozu towarów. Z tą różnicą, że do tej pory jest to wymaganie klienta, natomiast w przyszłości będzie to również wymaganie służb celnych w celu uniknięcia opóźnień w eksporcie lub imporcie towarów. Z badań przeprowadzonych w ramach programu pilotażowego wdrożenia AEO szacuje się, że w każdym z państw UE w najbliższym czasie o przyznanie certyfikatu upoważnionego przedsiębiorcy wystąpi po 20 tysięcy podmiotów gospodarczych. Praktycznie spowoduje to wyeliminowanie ze wspólnotowego obrotu gospodarczego zarówno podmiotów mających siedzibę poza EU, jak i tych niespełniających wymagań AEO. Warto już teraz podjąć działania zmierzające do sprostania wymogom rynku.



Informacje dotyczące możliwości uzyskania certyfikatu AEO można uzyskać w firmie
DGA S.A.
pod adresem mailowym:
aeo@dga.pl

Piotr Malarski – dyrektor ds. klientów kluczowych
Departament Zarządzania Doradztwo Gospodarcze DGA S.A.
piotr.malarski@dga.pl
tel. +48 601-809-226

Wiesław Kasprzak – starszy konsultant
Departament Zarządzania Doradztwo Gospodarcze DGA S.A.
wieslaw.kasprzak@dga.pl

www.dga.pl



**Biuro Obsługi Klienta
Programu ZMPD
„Razem w przyszłość”**

Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl

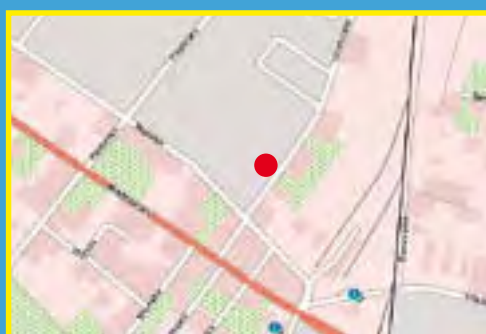


Rok zał. 1987

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



Rozwiązanie na trudne czasy

Iwona Belniak

Menadżer ds. Produktu UTA Polska sp. z o.o.

Kryzys gospodarczy, który obserwujemy od kilku miesięcy zarówno w krajach Unii Europejskiej, jak i USA, nie pozostał bez wpływu na polskie firmy transportowe. Wiele z nich przeżywało ciężkie chwile wraz ze wzrostem wartości złotego oraz drożącą ropą. Polscy przedsiębiorcy zostali zmuszeni do poszukiwania skutecznych sposobów obniżenia kosztów i zwiększenia efektywności zarządzania flotą. Obecnie sytuacja nieznacznie się polepszyła, dzięki osłabieniu złotego, jednakże kwestia narzędzi wspomagających zarządzanie pozostaje nadal aktualna.

Wielofunkcyjność kart paliwowo-serwisowych sprawia, że stają się niezwykle pomocne w codziennej działalności firmy transportowej. Użytkownicy kart UTA mogą korzystać z bardzo szerokiej i różnorodnej sieci blisko 3 000 stacji w Polsce, a ponad 25 000 w Europie. Dodatkowo kartami ponad koncernowymi można w całej Europie regulować należności za opłaty drogowe, autostrady, mosty, tunele, serwisy i pomoc drogową 24h w nagłych przypadkach.

Oszczędność

Karty to również oszczędności. Do klientów trafiają 2 razy w miesiącu zbiorcze faktury z odroczonym, 30-dniowym terminem płatności. Zmniejszona ilość faktur, która musi zostać zaksięgowana to oszczędności sięgające nawet 80% kosztów związanych z prowadzeniem księgowości. Dzięki kartom

kierowcy nie tracą również cennego czasu oczekując na stacji na wystawienie faktury.

Firmy transportowe świadczące swoje usługi na terenie Europy mają możliwość odzyskiwania VAT-u zapłaconego za m.in. paliwo, akcesoria samochodowe oraz wydatki związane z naprawami i serwisem. Klienci UTA mają do wyboru 3 formy zwrotu VAT: standardowy, kwartalny oraz fakturowanie netto. Standardowy zwrot VAT jest rozwiązaniem czasochłonnym, ponieważ zwrot podatku następuje dopiero w momencie otrzymania go przez emitenta od urzędu skarbowego danego kraju. Fakturowanie netto to z kolei najszybsza forma zwrotu VAT. W praktyce Klienci mają możliwość odzyskania naliczonego za granicą VAT-u jeszcze w terminie płatności faktury. Mamy świadomość tego, że część z Klientów w związku z obecną sytuacją na rynku, że pomimo atrakcyjnych stawek nie stać na usługę fakturowania netto, a usługa standardowego zwrotu VAT oznacza dla nich zbyt długi okres oczekiwania na pieniądze. Dlatego też poszerzyliśmy niedawno naszą ofertę o pośrednie rozwiązanie – kwartalny zwrot VAT i ofertę fakturowania netto o tzw. faktury trzecie, czyli nie wystawione przez UTA, ale np. związane z świadczeniem usług transportowych.

Internet

Odroczona płatność i bezgotówkowy obrót to nie jedyne profity wynikające z użytkowania ponad koncernowej karty UTA. Użytkownicy kart coraz bardziej doceniają korzyści płynące z wykorzystania serwisów internetowych, umożliwiających zarządzanie samochodami. UTA daje swoim klientom możliwość skorzystania z aplikacji pozwalających analizować transakcje, pla-

nować trasy, czy wyszukiwać najtańsze stacje benzynowe. Prace nad kolejnymi aplikacjami, ułatwiającymi zarządzanie flotą, to jeden z priorytetów UTA.

Bezpieczeństwo

Warto również pamiętać, że dzięki postępowaniu się kartami paliwowo-serwisowymi znacznie wzrasta bezpieczeństwo samego przedsiębiorstwa, m.in. zostają ograniczone ewentualne próby nadużyć. Każda z kart jest przypisana do konkretnego pojazdu i posiada indywidualny kod PIN. Informacje dotyczące tankowań, zakupu towarów i usług nabywanych przy pomocy karty, dostępne są w szybki i łatwy sposób dzięki rozbudowanemu systemowi raportowania. UTA stale pracuje nad dalszym zwiększaniem bezpieczeństwa transakcji dokonywanych kartami. W przypadku kart UTA, prawie wszystkie terminale są połączone bezpośrednio z kasą fiskalną i dystrybutorem paliwa. Teraz wprowadzana jest także powszechna akceptacja transakcji online, która oznacza weryfikację i monitorowanie każdej operacji bezpośrednio na serwerze UTA.

UTA wspomaga również inicjatywy ułatwiające pracę kierowców. Projekty SETPOS – bezpieczne parkingi oraz DOCSTOP – pomoc medyczna dla kierowców to tylko dwa ostatnie działania, które UTA wspiera i propaguje wśród firm transportowych.





Aby przy świątecznym stole nie zabrakło światła
i ciepła rodzinnej atmosfery.
Niech przy zapachu strojonej choinki
upłyną piękne chwile polskiej Wigilii,
a Nowy Rok niesie ze sobą szczęście i pomyślność.

MAN - STAR TRUCKS Sp. z o.o.
www.man-mn.pl





PARYŻ 2008

Kacper Jeneralski

Fot.: Mondial de l'Automobile Paris

Gwiazda
Paryskiego salonu
– Lamborghini
Estoque

Upał wywołany przez tysiące reflektorów, ponad dwa tysiące wystawianych samochodów oraz ilość wosku samochodowego, która wystarczylaby na wykonanie repliki Wieży Eiffla w skali 1:1 – to recepta na rekordowy salon samochodowy. Paryski Mondial de l'Automobile, które odwiedziło prawie półtora miliona zwiedzających. Dla porównania uznawany za najbardziej prestiżowy salon genewski przyciągnął kilka miesięcy wcześniej niecały milion widzów.

O tym, że na własnym podwórku wypada pokazać klasę, Francuzom mówić nie trzeba. Dlatego to właśnie gospodarze dostarczyli zwiedzającym najwięcej powodów do trzymania aparatów fotograficz-

nych w ciągłym pogotowiu. Podczas dni prasowych, które odbywają się zawsze tuż przed otwarciem wystawy, można wybrać dwie strategie poruszania się pomiędzy ogromnymi halami wystawowymi. Pierwsza to owczy pęd, idąc za innymi dziennikarzami, mamy gwarancję, że w momencie odsłonięcia ważniejszych samochodów będziemy w odpowiednim miejscu. Drugą strategię można nazwać „pod prąd”. Szukamy samochodów, które odsłonięto przynajmniej pół godziny temu. To jedyna gwarancja, że dotrzemy do nich bez ryzyka zadeptania.

Renault wywołało prawdziwą burzę fleszy, pokazując nowe Megane. To razem z nowym Volkswagenem Golfem i Toyotą Avensis prawdopodobnie trzy najważniejsze premiery Paryża, przynajmniej z punktu wi-

dzenia rynku i przeciętnego klienta.

Zdecydowana większość nowości zaprezentowanych w październiku do sprzedaży wejdzie w pierwszych miesiącach 2009 roku. Jednak niektórzy producenci nie chcieli czekać na nowy rocznik i prezentowane auta wprowadzili do salonów tuż po wystawie.

Widmo kryzysu i załamania sprzedaży samochodów nie udzieliło się atmosferze wystawy. Paryż jakby na przekór sytuacji starał się pokazać, że duch walki nie zniknął. W kularach nie mówiło się o problemach czy w wstrzymaniu produkcji, tylko o jednym szalonym pomysle... to czterodrzwiowe Lamborghini! Pierwszego dnia podczas spotkań dziennikarzy padało zawsze to samo pytanie: „Byliście już u Lamborghi-

ni?” Włosi albo zwariowali, albo po prostu postanowili odpowiedzieć na czterodrzwiowe Porsche Panamera. Włoski koncept z bykiem na masce nazwano Estoque. Szokujące? Może, ale to nie pierwsze czterodrzwiowe Lamborghini. W latach osiemdziesiątych produkowano już terenowy model LM, ale super-sportowej limuzyny jeszcze nie było. Nie pojawiły się żadne liczby, parametry, osiągi czy ceny nie są znane – Estoque to tylko samochód koncepcyjny. Plotki mówią, że pod maską może pracować nawet – uwaga – silnik TDI!

Włosi w cieniu

W porównaniu z dominującymi Francuzami najmniejszym zainteresowaniem, nie licząc wspomnianego Lamborghini, cieszyły się stoiska włoskich producentów. Właściwie byłoby tak, gdyby nie prawdziwa armia hostess, które mimo braku spektakularnych premier przyciągnęły fotoreporterów na włoskie stoiska. W końcu bez nich żaden salon samochodowy nie mógłby się odbyć.

Japończycy nie przyjechali z pustymi rękami – najbardziej było to widać na przykładzie stoiska Toyoty, gdzie niemal każdy prezentowany samochód to nowość. Pojawił się produkcyjny, czyli gotowy do sprzedaży model IQ. Nazwa nie przypadkowo kojarzy się inteligencją, bo trzeba było mieć łeb na karku, żeby do samochodu wielkości Smarta zmieścić czterech pasażerów. Udało się to dzięki miniaturyzacji wszystkich podzespołów, między innymi zastosowano specjalny płaski zbiornik paliwa.

Małe IQ, miejski Urban Cruiser czy nowy Lexus IS Cabrio to tylko dodatek do dania głównego, czyli nowej Toyoty Avensis. Tu nie było rozczarowań, limuzyna klasy średniej pojawiła się w dwóch wersjach nadwozia – sedan i kombi. Zgodnie z obowiązującymi trendami urosła i stała się bardziej luksusowa, żeby nie powiedzieć „lexusowa”, bo część zaawansowanej elektroniki pochodzi właśnie z Lexusa.

Bez kompleksów – tak można określić postawę marki KIA. Koreańczycy pokazali wprawdzie tylko jeden nowy samochód, ale zaprojektowany z niebywałym rozmachem. Po modelu cee'd, który okazał się rynkowym sukcesem KIA, przedstawiła miejskiego Crossovera. Soul będzie dostępny z tylko dwoma silnikami do wyboru, ale za to całą gamą dodatków, które będzie można konfigurować tak, aby każdy egzemplarz był wyjątkowy.

Ekologia na wiele sposobów

Torba na kółkach jest podstawowym elementem ekwipunku każdego zwiedzającego – podczas wysta-



Na stoisku
Fiat



KIA Soul
w jednej
z dziesiątek
konfiguracji



Nowa
Toyota Avensis



wodorowy Ford
z Tychów?



Miniaturowa
Toyota iQ

wy rozdano 2,3 miliona! broszur informacyjnych. Czy ktoś potrafi przeliczyć, ile to ton papieru? Większość folderów informowała o tym, jak bardzo koncerny motoryzacyjne dbają o planetę.

Ratowanie środowiska naturalnego to ostatnio obowiązkowy temat, który na salonach na całym świecie poruszają wszyscy producenci. W Paryżu na tym gruncie powstał wyraźny rozłam. Japońskie hybrydy okazały się tylko jedną z wielu dróg na oszczędzanie drogocennej ropy i ograniczanie emisji CO₂. Według niektórych europejskich producentów technologia hybrydowa jest za droga, za mało oszczędna, a klienci się nią nie interesują.

Recepta na ekologię w tańszym wydaniu to tworzenie oszczędnych i ekologicznych aut z silnikami konwencjonalnymi. Taki pojazd powinien spalać około 4 litrów na setkę i bez zbędnych kombinacji emitować około 100 g dwutlenku węgla na sto kilometrów. Dlatego jak grzyby po deszczu pojawiły się „normalne”, czyli masowe samochody z obniżonymi zawieszeniami, bardziej aerodynamicznymi zderzakami, oszczędnymi dieslami pod maską i masą innych kosmetycznych zmian. Reprezentanci tego trendu to między innymi Volkswagen ze swoim Bluemotion II czy Seria Drive promowana przez Volvo.

Producenci nie zapomnieli też o wodorze, a wyglądający jak normalny masowy samochód – Ford KA z ogniwem paliwowym to znak, że o tym paliwie słyście będziemy częściej. I to nie tylko w charakterze fantazji, a realnej alternatywy dla silników spalinowych. Wprawdzie absolutny brak możliwości zatankowania azotu może przeciętnego klienta nieco zmartwić, ale przecież kiedyś i benzynę kupowało się w aptekach.

Karawaniu czar

Jacek Wejman
fot. archiwum autora

Düsseldorf, miasto w Nadrenii Północnej-Westfalii, liczące ok. 600 tys. mieszkańców, stanowi ważny ośrodek przemysłowy Niemiec. Każdego dnia, do pracy w firmach z siedzibą w Düsseldorfie, dojeżdża prawie 250 tys. osób z okolicznych miejscowości. W ostatni weekend sierpnia liczba ta zwiększa się o kolejne dziesiątki tysięcy osób, które odwiedzają Caravan Salon.

Mekka karawaniingu

Miejscem, w którym dla miłośników mobilnej turystyki przynajmniej raz powinno się być, jest Caravan Salon w Dusseldorfie. Aby pomieścić ogromne rzesze ludzi

i pojazdów organizatorzy Caravan Salon zbudowali wokół hal wystawienniczych ogromne parkingi z infrastrukturą kempingową dla 2000 tys. pojazdów, co przy średniej 3 osób na pojazd tworzy niewielkie miasteczko. Jego „mieszkańcy” traktują imprezę jak nietypowy zlot, którego centralnym punktem jest wizyta na Caravan Salon.

Największy na świecie i najbardziej prestiżowy salon karawaniingu, czy jak kto woli turystyki mobilnej, po dniach prasowych przypomina ogromne targi, na których dokonywane są transakcje handlowe. Fala zwiedzających płynie pomiędzy 11 halami wystawienniczymi i rozlewa się po stoiskach ponad 500 firm. Salon obsługuje ponad 900 akredyto-

wanych dziennikarzy z całego świata. Na temat tej imprezy powstaje ponad 200 audycji telewizyjnych i radiowych oraz ponad 3000 tys. artykułów, które czyta ok. 78 mln osób. Tyle statystyki, jednak Caravan Salon to przede wszystkim pojazdy.

Oferta klasyczna

Ponad 100 firm oferujących pojazdy kempingowe i ponad 400 innych, które dostarczają akcesoria do turystyki mobilnej, na przełomie sierpnia i września każdego roku, próbuje skusić miłośników karawaniingu do wydawania pieniędzy. Największym powodzeniem cieszą się pojazdy o klasycznej budowie (krótkie przyczepy jednoosiowe i samochody kempingowe typu al-

Hitem tegorocznych targów jest mały samolot, który możemy przewozić na pokładzie dużych kamperów



Tabbert Paganini luksusowa propozycja dla najbardziej wymagających



kowa, van i profil) w cenie do 50 tys. euro. Wśród marek prym wiodą firmy z Niemiec: Bürstner, Dethleffs, Eura Mobil, Hobby, Hymer, Karmann Mobil, Knaus, LMC, Westfalia, jednak coraz śmielej poczynają sobie także inne marki, jak choćby słoweńska Adria, hiszpański Benimar, francuski Challenger czy włoskie Laika i Mobilvetta.

Ekstrawagancja i luksus

Bogaci niemieccy emerycy z pewnością nie mogą narzekać na brak oferty zaspokajającej ich potrzeby. Tradycyjnie już każda niemal firma budująca pojazdy kempingowe posiada w swojej ofercie modele premium, a są takie, które specjalizują się w luksusowych wehikułach. Na tegorocznym salonie klasą samą dla siebie była przyczepa mieszkalna Tabbert model Paganini, nazwana tak od nazwiska wielkiego, włoskiego wirtuoza skrzypiec. Inżynierom firmy Tabbert, podobnie jak wielkiemu mistrzowi, udało się stworzyć jedyną w swoim rodzaju kompozycję ponadczasowego wyglądu i elegancji z najnowocześniejszą techniką. Paganini zreformował technikę gry na skrzypcach i kształt smyczka, Tabbert zaś stworzył nowe pojęcie luksusowej przyczepy.

Hitem ostatnich lat jest bez wątpienia zakup domu na kołach, w którym można transportować mały samochód miejski lub sportowy. Na tegorocznej wystawie nie było bardziej ekscentrycznego pojazdu niż ten, mogący transportować niewielki samolot.

Off road

Od kilku lat widoczny jest wzrost zainteresowania kamperami przeprawowymi, czyli takimi, które dzięki napędowi wszystkich kół mają znacznie zwiększone możliwości jazdy w terenie. Oczywiście, nie ma co liczyć na przeprawy rodem z Camel

Tabbert Paganini harmonia doskonałej jakości



Zestaw biwakowy Land Rover Defender z doczepianym namiotem piętrowym



Trophy, jednak zdobycie bieszczadz-
kich bezdroży nie powinno stanowić
dla tych pojazdów przeszkody. Zde-
cydowanie najczęściej tego typu po-
jazdów zabudowywano na podwoziu
nowego Iveco Daily 4x4 lub Mercedesa
Sprintera. Odrębną grupę pojazdów
stanowią od lat auta terenowe
z nakładką mieszkalną. To swoiste
połączenie auta kempingowego i sa-
mochodu off road oferują trzy firmy:
Bimobil, Nordstar i Tischer, które
prezentują demontowaną na postoju
„kapsułę” mieszkalną i możliwość
wykorzystania terenowego podwozia
w ciężkim terenie. Najczęściej autem
bazowym są popularne pickupy.

Indywidualiści

Personalizacja wyrobów ma miej-
sce także w przypadku pojazdów
kempingowych. Aby dotrzeć do ni-
szowych grup odbiorców lub wytwo-
rzyć modę na określony styl życia,
wielkie koncerny produkujące pojazdy
rekreacyjne powołują do istnie-
nia nowe marki. Od paru sezonów
możemy obserwować coraz śmielsze
projekty firmowane przez T@B oraz
YAT/YAMC. Pierwszy to luksusowe,
sportowe i młodzieżowe przyczepy
kempingowe, drugi zaś to przyczepo-
garaże dla zagorzałych miłośników
dwóch kółek, którzy ze swoją ma-
szyną nie potrafią się rozstać nawet
podczas snu i parkują ją przy łóżku.

Niskobudżetowe

Na salonie nie brakuje także pro-
pozycji dla mniej zamożnych miłoś-
ników turystyki mobilnej. Specjal-
nie dla nich firma 3DOG Camping
przygotowuje pełną ofertę namiotów,
które po rozłożeniu stają się inte-
gralną częścią pojazdów, do których
zostały dopasowane. Najmniejsze
z nich rozkłada się poprzez system
nośny na dachu auta. Największe
o powierzchni niekiedy dwukrotnie
większej od pojazdu przy którym
się je rozstawia, mają ponad 2 m
wysokości. Oprócz tego „trzy psy”
oferują niewielkie przyczepy бага-
żowe, z których na postoju powstaje
sporej wielkości namiot.

Futuryzm

Co roku w Düsseldorfie prezen-
towane są pojazdy koncepcyjne wy-
znaczające kierunki rozwoju, styli-
zacji lub po prostu mające zaskoczyć
widzów. Na tegorocznym Caravan
Salon najwięcej dyskusji wzbudził
projekt przyczepy kempingowej
autorstwa Christiana Freislinga
i Thersa Kalteisa z firmy Merhzeller.
Zaprojektowali oni przyczepę
w kształcie śnieżnych kul, której
nabywcy, poprzez internetowy kon-
figurator, mogą tworzyć indywidu-
alny geometryczny kształt. Całość
wygląda strasznie niezgrabnie, ale
jest pierwszym projektem, o które-
go formie decyduje nabywca.



Futurystyczna
wizja
przyczepy
kempingowej



Z nutką
nostalgii -
BMW Isetta
z dopasowaną
wagowo,
piękną
przyczepą
kempingową

IAA Hanower 2008

– ekologia i bezpieczeństwo

Jacek Wejman
fot. archiwum autora

Największa Międzynarodowa Wystawa Samochodów Użytkowych w Hanowerze (IAA Commercial Vehicles) co dwa lata skupia największe koncerny produkujące pojazdy użytkowe. Tegoroczna 62. edycja przyciągnęła ponad 2000 (wzrost o 30 proc.) wystawców z całego świata oferujących, oprócz pojazdów, także wszelkiego rodzaju zabudowy specjalistyczne, urządzenia, dodatki i komponenty. Największe koncerny branżowe w obliczu kryzysu gospodarczego postawiły przede wszystkim na ekologię i bezpieczeństwo.

Stoisko Mercedes-Benz zdominował Actros, który zdobył tytuł Truck of the Year 2009

Eco siódemka

Producenci samochodów ciężarowych zamiast spektakularnych nowości skupili się na prezentowaniu pojazdów hybrydowych, które w najbliższym czasie mają szansę na seryjną produkcję. Tradycyjnie największą ekspozycję przygotował Mercedes-Benz, który zaprezentował Axora BlueTec Hybrid oraz komunalnego Econica w dwóch wariantach: BlueTec Hybrid i NGT Hybrid. Axor z hybrydowym napędem pozwala zaoszczędzić do 6 proc. paliwa, co przy rocznych przebiegach wynoszących setki tysięcy kilometrów wymiernie przełoży się na koszty eksploatacji.

Pierwsze hybrydowe Axory powinny się pojawić na testach u klientów w najbliższym roku. Hybrydowe Econic w pierwszym przypadku wykorzystuje silnik wysokoprężny OM 906 LA, o mocy 286 KM, zasilany olejem napędowym, system oczyszczania spalin za pomocą mocznika (Blue Tec) i silnik elektryczny. W drugim przypadku zastosowano silnik spalinowy przystosowany do zasilania gazem ziemnym połączony z silnikiem elektrycznym. Econic NGT Hybrid, wg nieoficjalnych informacji producenta, będzie w stanie zapewnić ok. 60 proc. oszczędność kosztów paliwa w stosunku do kon-



wencjonalnego napędu silnikiem wysokoprężnym.

Drugi z niemieckich producentów samochodów ciężarowych – MAN – zaprezentował ciężarówkę najmniejszej serii TGL napędzane hybrydowo i ze zmienioną stylistyką nawiązującą do nowej „twarzy” generacji Trucknology. Jednak pierwszym zwiastunem technologii podwójnego napędu będzie z pewnością autobus MAN Lion’s City Hybrid, który przygotowano do produkcji seryjnej już na początek roku 2010. MAN sukcesywnie rozwija także technologię oczyszczania spalin EGR w silnikach wysokoprężnych, którą umiejętnie łączy z wtryskiem common rail trzeciej generacji, dwustopniowym doładowaniem i chłodzeniem powietrza. Dzięki temu udało mu się zaprezentować jednostki napędowe spełniające najsurowsze normy emisji spalin Euro 5 i EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles: Pojazdy Przyjazne Środowisku), bez stosowania Selekttywnej Redukcji Katalitycznej SCR. Najnowsze jednostki napędowe oparto na znanych silnikach z rodziny: D08, D20 i D26.

W podobny sposób z czystością spalin radzi sobie także szwedzka Scania, której jednostki napędowe średniej mocy są wspomagane przy oczyszczaniu spalin przez układ EGR. Obecnie tylko najmocniejsze i najbardziej wysilone jednostki napędowe Scania wykorzystują do osiągnięcia norm czystości spalin układ SCR z czynnikiem AdBlue.

Firma Industrial Vehicles Corporation, znana wszystkim jako Iveco, również zaprezentowała pojazd z technologią hybrydową – EuroCargo Hybrid – oraz model Daily w odmianie zasilanej energią elektryczną. Oprócz tego pokazano najnowsze modele z napędem wszystkich osi z gamy: EuroCargo i Daily, a także cywilną odmianę wojskowego LMV.



Sposoby bezpiecznego mocowania ładunku prezentowała firma Kogel



Na stoisku Krone królował Cool Liner wyposażony w szerokie ogumienie i osie Gigant

Bliskie związki firm Renault Trucks i Volvo Trucks zaowocowały prezentacją wyrobów ze ściśle określonego sektora – pojazdów komunalnych, konkretnie – śmieciarek hybrydowe Renault Premium Distribution Hybryd Tech oraz Volvo FL Hybrid (od kilku miesięcy testowana w Szwecji przez zakład komunalny). Nowością na francuskim stoisku był model Midlum ze zautomatyzowaną skrzynią biegów Optitronic i silnikami o mocy 220, 240 i 280 KM. Volvo natomiast dumnie prezentowało najnowsze dziecko, model FH i jego nową, większą kabinę.

Na ekologię postawił także koncern Paccar, który w Europie reprezentuje firma DAF. Na stoisku znalazł się hybrydowy CF, który, jak

zapewniają przedstawiciele marki, jest w końcowej fazie testów. Ponadto koncern przedstawił pierwszy pojazd z gamy LF, spełniający najsurowszą, jednak jeszcze nieobowiązującą normę emisji spalin EEV. Docelowo każdy samochód ciężarowy DAF będzie wyposażony w jednostkę napędową spełniającą tę normę.

Bezpieczeństwo

Najwięksi gracze na rynku samochodów ciężarowych prześcigali się także w prezentacjach najnowszych systemów bezpieczeństwa. Od tak popularnych, jak systemy elektronicznego sterowania hamowaniem EBS, systemy stabilizacji toru jazdy ESP, po skomplikowane warianty z aktywnym asystentem hamowa-



DAF CF
z zabudową
Meiller-Kipper
typu wywrotka
w warunkach
pracy



Volvo FL
Hybrid



Renault Trucks
zaprezentował
pełną gamę
samochodów
użytkowych



Układy
hybrydowe MAN
TGL zaznaczone
na niebiesko

nia ABA zamontowanym w autobusach dalekobieżnych Mercedes-Benz Travego i siostrzanej Setrze S 416 HDH. System ABA ingeruje aktywnie w pracę kierowcy i sam rozpoczyna hamowanie w momencie, kiedy autokar zbliża się do pojazdu wolniej jadącego, a kierowca nie podejmuje żadnych działań.

Aktywne i pasywne systemy wspomagające bezpieczeństwo

MAN pokazał pojazdy, w których możliwy jest montaż adaptacyjnego systemu kontroli prędkości ACC (Adaptive Cruise Control), regulującego odległość od samochodu poprzedzającego. Najnowsza generacja ACC może uaktywnić układy hamulcowe pojazdu do 30% ich maksymalnej wydajności. Najmłodszym dzieckiem koncernu jest natomiast system monitoringu pasa ruchu LGS (Lane Guard System), który śledzi, czy pojazd utrzymuje się na wybranym pasie ruchu i ostrzega o niesygnalizowanym zloczeniu z kursu. Od 2009 r. w ciężarówkach MAN będzie natomiast oferowany asystent zmiany pasa ruchu. Wyposażony w czujniki ultradźwiękowe system ostrzega kierowcę o możliwości kolizji z rowerzystą lub pieszym na skrzyżowaniu.

DAF obok czynnych systemów bezpieczeństwa zadbał także o bezpieczny sen kierowcy, wyposażając ciężarówkę w system Night Lock. Jest to zamek mechaniczny montowany na ścianie kabiny. Bolec z hartowanej stali wsuwa się w podłokietnik na drzwiach, który posiada fabrycznie zamontowane wzmocnienia. Uniemożliwia on otwarcie drzwi ciężarówki nawet przy użyciu łomu. Oczywiście w sytuacjach awaryjnych kierowca może błyskawicznie opuścić kabinę zwalniając, przez jedno naciśnięcie, czerwony guzik.

Prewencyjnie natomiast działa firma Volvo, która w swoich pojazdach

oferuje alkomat połączony z układem zapłonowym. Alkomat chroni przed uruchomieniem pojazdu przez pijanego kierowcę. Jest tylko jedno małe „ale” – firma zakłada, że żadna osoba trzeźwa nie dmuchnie w rurkę zamiast pijanego kierowcy.

Polskie akcenty

W Hanowerze nie zabrakło także polskich firm produkujących pojazdy użytkowe. Z silną reprezentacją wystąpili polscy producenci autobusów i minibusów. Prym wiódł Solaris, który wyrósł na lidera autobusów miejskich w Polsce, a i na rynku Niemieckim poczyna sobie nienajgorzej. Na wystawie zaprezentował zarówno Urbino 12 z nową deską rozdzielczą (panel dotykowy zamiast tradycyjnych przełączników), jak i wersję 18-metrową z napędem hybrydowym. Nie zabrakło także modelu Alpino zbudowanego specjalnie do pokonywania wąskich, alpejskich tuneli.

Z dobrej strony zaprezentował się także Solbus z Solca Kujawskiego, który pokazał autobus dla komunikacji lokalnej Solcity SM12 LNG na skroplony gaz ziemny oraz pojazd przeznaczony do komunikacji międzymiastowej Solway 11.

Firma Automet z Sanoka, która specjalizuje się w zabudowach do

przewozów pasażerskich, zademonstrowała zabudowę 18-miejscową na podwoziu Mercedes-Benz Sprinter oraz mały autobus Apollo. Najskromniejsze stoisko, z jednym minibusem na podwoziu Volkswagena Craftera, było udziałem firmy AMZ z Kutna.

Czempioni i osobliwości

Przy okazji wystawy rozdano także coroczne nagrody na najlepszą ciężarówkę, samochód dostawczy i autobus/autokar. Tegorocznymi laureatami zostali, w kategorii: Truck of the Year 2009 – Mercedes-Benz Actros; Van of the Year – francusko-włoskie trojaczki: Citroen Nemo, Peugeot Bipper i Fiat Fiorino; Bus of the Year – niskopodwoziowy autobus do przewozów lokalnych – Setra S415 NF.

Na IAA nie zabrakło także firm egzotycznych, ciekawych produktów i niekonwencjonalnych rozwiązań. Egipski holding MCV wystawił luksusowy autokar 600 Super High Deck, który zbudowano na podwoziu Mercedes-Benz, z silnikiem o mocy 360 koni. Jednak największym zaskoczeniem była premiera autobusów marki Volkswagen, które w najbliższym czasie mogą podbić europejski rynek autobusowy. Volks-

wagen okazał się jedną z najplodniejszych firm i w szerokiej gamie produktów zaprezentował także prototypowy pickup.

Salonową premierę miały także ciężarówki chińskiej firmy FAW modele J6P z napędem 4x2, 6x2 i 6x4 wyposażone w jednostki napędowe Euro 4 o mocy od 350 do 500 KM. W segmencie samochodów dostawczych zapanowała moda na pojazdy 4x4: VW Caddy 4Motion, Peugeot Expert Tepee 4x4.

Duży aplauz widowni zdobyła nowatorska naczepa Kögel Phoenix M49, której przednią część oraz ramę wykonano z włókien węglowych, dzięki czemu udało się obniżyć masę własną do 5 ton przy zachowaniu wszystkich zalet tradycyjnej naczepy kurtynowej. Kögel pokazał się także jako lider w systemach zabezpieczenia ładunku przed niekontrolowanym przemieszczaniem. Zaproponował rozwiązania dla większości przewożonych ładunków.

Po raz kolejny IAA Commercial Vehicles okazał się największą, najlepszą i obfitującą w najwięcej nowości wystawą skupiającą branżę pojazdów użytkowych. I po raz kolejny IAA każe na siebie czekać aż dwa lata.

Najmniejsi mieli najmniejszy problem z wyborem pojazdu



„Bierzcie sprawy w swoje ręce”

Lata 1989-2004

Robert Przybylski
Rzeczpospolita

„Bierzcie sprawy w swoje ręce” – to słynne zdanie wypowiedziane przez Lecha Wałęsę obejmującego urząd prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej stało się symbolem nowych czasów także w gospodarce. Dzięki Ustawie o działalności gospodarczej z 23 grudnia 1988 roku zmieniły się całkowicie warunki działania przedsiębiorców. Tylko w 1989 roku liczba małych i średnich firm powiększyła się niemal dwukrotnie, do 860 tys. Każdy mógł otworzyć przedsiębiorstwo przewozowe. Niepotrzebne stały się zezwolenia miejskich i wojewódzkich Rad Narodowych na przewozy krajowe. Nawet przewozy międzynarodowe mogła wykony-

wać od tej pory każda firma, także należąca do osoby fizycznej. Już nie trzeba było ubiegać się o zgodę Ministra Komunikacji, która uzależniona była od opinii Pekaesu. Wystarczyło, że nowa firma wykupiła zezwolenia na przejazdy przez inne kraje i zabezpieczenia celne ładunków oraz pojazdów. Zabezpieczeniem karnetu TIR był weksel na 50 tys. dolarów. Własne firmy zakładali pracownicy Pekaesu, PKS, innych firm transportu drogowego oraz osoby spoza branży. Kupowano najróżnorodniejsze, zazwyczaj używane samochody. Tymi często zdezelowanymi ciężarówkami interesowały się niemiecka i austriacka

policja. Najczęściej już po pobieżnej kontroli nakazywały holowanie samochodu do najbliższego warsztatu na natychmiastowy remont.

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

Kolejnym problemem były zezwolenia zagraniczne na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego. Ministerstwo Komunikacji każdego roku ustalało podczas rozmów dwustronnych liczbę zezwoleń na kolejny rok, ale szybki wzrost liczby polskich przewoźników powodował, że zezwoleń nieustannie brakowało – w pierwszej połowie 1991 roku pokrycie miała zaledwie



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



Komisja autobusowa IRU w Wieliczce, 1995 (Edmund Kuc)

połowa wniosków. Nie starczało tranzytowych zezwoleń francuskich, austriackich, wąskim gardłem były Węgry i Czechy. Najważniejszym krajem dla polskich przewoźników pozostawali Niemcy, które dawały Polsce 100 tys. zezwoleń rocznie. Władze ZMPD zauważyły, że ze względu na ograniczoną podaż zezwoleń, powinna być limitowana liczba samochodów transportu międzynarodowego. Jeżeli zestawów będzie zbyt dużo, nikt nie zarobi, a wszyscy zbankrutują. Po dziesięciogodzinnej dyskusji przedstawicieli transportowców z ministrem Morawskim rząd wprowadził 18 500 koncesji na wszystkie kraje świata. Pod naciskiem przewoźników Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, powstałe z połączenia Ministerstw Komunikacji, Żeglugi i Łączności, wprowadziło koncesje na tzw. kraje łatwo dostępne (np. Litwa, Łotwa) i z czasem wydało ich łącznie ok. 25 tys. Koncesje na wszystkie kraje pojawiły się we wprowadzonej Ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z 26 lipca 1991 roku. Aż do 2000 roku mniej więcej 25 tys. ciężarówek pracowało w transporcie międzynarodowym –

było to i tak 10 razy więcej niż w latach osiemdziesiątych.

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

tamentem Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, którego dyrektorem został w tamtym czasie Grzegorz Ociesa, były działacz solidarnościowej opozycji. ZMPD nieformalnie popierało protest, ze strajkami w Gdańsku, Łodzi, Olsztynie, Warszawie, którego kulminacyjnym punktem był przejazd siedmiu zestawów spod siedziby Ministerstwa Transportu przez centrum Warszawy.

Wspólny protest był dobrą okazją do wzajemnego poznania się różnych środowisk przewoźników i konsolidacji branży, co zaowocowało gorącymi dyskusjami podczas wyborów do władz ZMPD, które odbyły się 17 stycznia 1992 roku. – W czasie wyborów Krzysztof Gutowski, Piotr Wojaczek, Józef Stróżyk i ja wygłosiliśmy płomienne przemówienia, a Wojciech Sienicki zreferował poczynania Komitetu Protestacyjnego – wspominał prowadzący to spotkanie Edmund Kuc. Te wystąpienia tak spodobały się trzystu zgromadzonym przewoźnikom, że wybrali mówców do nowych władz. Zmieniony w 1989 roku statut Zrzeszenia przewidywał wybór siedmiu osób do powiększonego Zarządu i jedenastu osób do Rady Zrzeszenia.

Zarząd ukonstytuował się następująco: prezesem został Krzysztof Gutowski, wiceprezesem Mieczysław Gutkowski, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym Roman Buksiński, a członkami Kazimierz Hajdarowicz, Edmund Kuc i Piotr Wojaczek. W połowie kadencji Krzysztof Gutowski zrezygnował ze stanowiska prezesa i zastąpił go Edmund Kuc, jednakże Gutowski pozostał członkiem zarządu Zrzeszenia.

Do Rady zostali wybrani: Władysław Andrzejewski, Antoni Czapla, Robert Kearney, Janusz Ławnikowicz, Aleksander Reisch (wiceprzewodniczący), Józef Smuga, Józef Stróżyk (przewodniczący), Andrzej Turski, Andrzej Wargin, Tadeusz Wilk i Zbigniew Wojtkowiak. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Marka Kaniewskiego, Andrzeja Borczyńskiego i Aleksandra Malinowskiego. – Ówczesny sekretarz generalny, Lech Tarwid, znał wszystko w szczegółach, ale przeszedł na emeryturę.

Nowym został Roman Buksiński (dotychczasowy dyrektor Biura ZMPD), który nie był tak dobrze znany na forum europejskim jak poprzednik, bo na spotkania IRU zazwyczaj jeździł Tarwid. Stanowisko dyrektora biura objął Chrystian Wójcik – dotychczasowy kierownik Departamentu TIR. Mimo tych zmian trzeba było szybko rozwiązywać pojawiające się problemy – tłumaczył Kuc. Najpoważniejszym była tzw. afery cukrowa. Hiszpańscy i portugalscy przemytnicy kupowali cukier, masło i mleko w proszku w Polsce i za dobre stawki wynajmowali polskich przewoźników, którzy w swojej naiwności brali atrakcyjne oferty za dobrą monetę. Na miejscu towar odbierał przebrany za celnika przestępca i wkrótce hiszpańskie i portugalskie urzędy celne oprotowały karnety TIR, żądając zapłaty zaległych ceł za wwieziony na ich obszar celny cukier. Gwarantem karnetów TIR była w Polsce Warta,

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

Nowy zarząd zliberalizował zasady przyjmowania do Zrzeszenia nowych członków, dlatego ich liczba zaczęła szybko rosnąć, szczególnie po uregulowaniu kwestii ubezpieczenia karnetów. Pod koniec 1990 roku do



Dwudziesty piąty Światowy Kongres IRU w Budapeszcie, 1996. Od lewej: E. Kuc, R. Buksiński, K. Gutowski (Edmund Kuc)

ZMPD należało 120 firm, dwanaście miesięcy później 410, a w kolejnym roku było 576 członków.

Nowa rzeczywistość: prywatni przewoźnicy

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

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

- miał co najmniej 3-letnią, udokumentowaną praktykę w przewozach krajowych lub roczną w międzynarodowych,
- nie był karany w ostatnich trzech latach za przestępstwa przeciw bezpieczeństwu w ruchu lądowym lub przeciw mieniu,
- stale posiadał na rachunku bankowym 3000 ECU na pojazd lub 150 ECU na jedną tonę ładunku,
- dysponował pojazdem dopuszczonym do ruchu drogowego.

Działalność młodych, prywatnych firm przewozowych zależała od Zrzeszenia, które rozdzielało de-

ficytowe zezwolenia. Aby zapewnić nowym przedsiębiorstwom szansę rozwoju, z dniem 1 stycznia 1989 roku Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności przystąpiło do bezpośredniej dystrybucji zezwoleń, zapewniając około jednej trzeciej puli zezwoleń dla firm niebędących członkami ZMPD. Z kolei Zrzeszeniu brakowało zezwoleń i domagało się zwiększenia puli dla swoich członków. Nie chciało też, aby wydawano zezwolenia firmom posiadającym mniej niż 10 ciężarówek. – Mali, prywatni przewoźnicy zmuszeni zostali w ten sposób do współpracy z zagranicznymi, głównie niemieckimi spedycjami, które zapewniały przewoźnikom karnety TIR albo dokumenty T1 czy T2 – wspomina jeden z przewoźników, Jan Buczek, obecnie prezes ZMPD. Ministerstwo Transportu nalegało na Zrzeszenie, aby umożliwiło dostęp do karnetów TIR przewoźnikom prywatnym. Stosunki między prywatnymi przewoźnikami a ZMPD zmieniły się po wyborach w 1992 roku. Prywatni przewoźnicy zaczęli powoływać lo-



Zarząd ZMPD, 1999. Od lewej: Wojciech Sienicki, Janusz Łacny, Kazimierz Błażejczyk, Roman Buskiński, Jan Buczek, Zbigniew Świerdzewski, Tadeusz Kociuk (Edmund Kuc)

kalne stowarzyszenia przewoźników międzynarodowych, które w latach 1990-1993 powstawały w całej Polsce. Podczas jednego ze spotkań ministra transportu Bogusława Liberadzkiego z przewoźnikami, środowisko przewoźników było reprezentowane przez 11 organizacji, w tym ZMPD. – Minister podziękował za możliwość konsultacji i zakończył posiedzenie bez przedstawienia swojego stanowiska wobec bardzo rozbieżnych postaw przedstawicieli środowiska. Zmusiło to lokalne Stowarzyszenia, które nie czuły się wystarczająco reprezentowane przez ZMPD, do powołania na przełomie 1992 i 1993 roku Krajowej Rady Przewoźników Drogowych. – Rada stała się forum dyskusyjnym, gdzie każdorazowo przed ważnym spotkaniem dochodziliśmy do wspólnej decyzji – wspomina Buczek. Założycielami KRPD byli m.in. Dariusz Bobnis, Leon Kaczmarek i Jan Buczek. KRPD i ZMPD wypracowały z Ministerstwem Transportu nowe, dostosowane do ówczesnej rzeczywistości zasady przydziału koncesji i dystrybucji przez BOTM zezwoleń zagranicznych.

Pracy w BOTM szybko przybywało, bo zaledwie dwa lata po powołaniu Biura, w transporcie mię-

dzynarodowym wykorzystywano ok. 21 tys. pojazdów silnikowych: od małych, 6-tonowych ciężarówek do przewozów ekspresowych, po autobusy i 40-tonowe zestawy.

ZMPD miało mocną pozycję na arenie międzynarodowej. W październiku 1990 roku, podczas swojej pierwszej bytności na posiedzeniu Sekcji III, Roman Buksiński został wybrany na stanowisko wiceprezesa tej sekcji w kadencji 1991-1992, a po mianowaniu Sekretarzem Generalnym Zrzeszenia w lutym 1992 roku, został członkiem Prezydium Unii (kadencja od 1993 roku), którym był do 1999 roku, czyli do końca swojej pracy w ZMPD. Buksiński należał także do Komisji Statutowej IRU, która przygotowała nowy statut tej organizacji, obowiązujący od 1997 roku.

Komisja Statutowa, powołana przez władze Zrzeszenia i obradująca pod kierownictwem wiceprzewodniczącego Rady Aleksandra Reisha, przygotowała nowy projekt statutu, który przyjęli członkowie ZMPD. Organ nadzoru zakwestionował go, jednak z powodu wad formalnych nigdy nie został zarejestrowany. Jediną zmianą, którą udało się przeforsować, było wprowadzenie drugiego terminu na Zgromadze-

niach Członków ZMPD. Umożliwiło to niezakłócone funkcjonowanie Zrzeszenia, ponieważ ze względu na gwałtowny przyrost liczby członków, zebranie 2/3 wszystkich na Zgromadzeniach ZMPD stało się praktycznie niemożliwe.

Czas reglamentacji

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

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

Poprawiła się współpraca Zrzeszenia z organami państwa. Reprezentanci Zrzeszenia, podobnie jak Rady, uczestniczyli w dyskusjach nad projektami aktów prawnych, mieli zatem wpływ na powstawanie nowego prawa i kształtowanie polityki transportowej państwa. Przedstawiciele ZMPD byli w składzie delegacji rządowych na posie-



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

dzeniach Komisji Bilateralnych ds. międzynarodowego transportu drogowego oraz organizacji międzynarodowych, przede wszystkim EKG ONZ i Unii Europejskiej. MTiGM zaprosiło przedstawicieli Zrzeszenia i Krajowej Rady Przewoźników Drogowych do stałego uczestnictwa w posiedzeniach Komisji Doradczej przy Ministerstwie Transportu do spraw polityki koncesjonowania i zasad wydawania zezwoleń zagranicznych na międzynarodowe przewozy drogowe. Na bieżąco wymieniało informacje pomiędzy ZMPD, Ministerstwem i BOTM.

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

Nieustannie powiększał się należący do polskich przewoźników międzynarodowych park samochodowy i zmieniała jego struktura, co było m.in. wynikiem powiększania puli zezwoleń. Czas przejazdu przez granicę stawał się coraz większym problemem, poważniejszym nawet niż zdobycie zezwolenia. Ułatwienia w dystrybucji zezwoleń były wynikiem liberalizacji rynku przewozowego w Europie. Już w 1968 roku

tytułem próby Europejska Konferencja Ministrów Transportu przygotowała 800 międzynarodowych zezwoleń, a 1 stycznia 1974 roku rozpoczęto regularną ich dystrybucję. Dzieleno je według udziału każdego państwa w międzynarodowym handlu. W 1985 wydano ich 11 535.

W tym samym roku UE podjęła decyzję o liberalizacji rynku od 1 stycznia 1993 roku. Od tej daty kryteria ilościowe w dostępie do zawodu zastąpiono jakościowymi. Te same zasady miały dotyczyć także krajów zamierzających przystąpić do Unii Europejskiej. W maju 1993 roku Ministrowie Transportu państw Europy Zachodniej postanowili ułatwić przewoźnikom z krajów kandydujących do UE wejście do wspólnego rynku i powiększyć pulę zezwoleń dla krajów byłej RWPG o 245 procent, podnosząc ją co rok o 50 procent dla ekologicznych samochodów. Polscy przewoźnicy szybko skorzystali z takiej szansy i modernizowali swoje floty, kupując nowe, mniej szkodzące środowisku samochody. Ich udział w całym parku samochodów do przewozów międzynarodowych powiększył się z 26 procent w 1997 roku do 64 procent pięć lat później.

Unia liberalizowała swój rynek,

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

Mimo protestów ZMPD, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wprowadziło w grudniu 1997 roku opłaty drogowe dla polskich i zagranicznych przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe. W odpowiedzi Rosja, Białoruś i Węgry obłożyły polskich przewoźników wysokimi opłatami drogowymi, a wiele krajów wprowadziło dla polskich przewoźników utrudnienia w dostępie do dodatkowych zezwoleń. Pod groźbą protestów polskich firm transportowych,



Autoworld 2000. Od lewej: J. Buczek, sekretarz generalny ZMPD i J. Łacny, prezydent ZMPD (IRU)

które gotowe były nawet blokować drogi, ministerstwo obniżyło opłaty o połowę oraz uelastyczyło system ich pobierania, wprowadzając opłaty tygodniowe i dobowe, a czas ich posiadania ograniczyło tylko do poruszania się po drogach (postój w kolejce na granicy nie wymagał opłaty drogowej). Liberalizacja polskiego podejścia przyniosła oczekiwane skutki, bo Białoruś zmniejszyła opłaty drogowe o połowę.

Rozwinęły się przewozy autobusowe, w tym liniowe. Pierwsze legalnie działające linie autobusowe uruchomił w 1990 roku Pekaes Bus. Przedsiębiorstwo znalazło zagranicznych partnerów i na prowadzenie linii uzyskało zgodę Ministerstwa Komunikacji tych krajów, przez które jeździły autobusy. Pierwsze regularne kursy łączyły m.in. Katowice z Kolonią i Monachium oraz Warszawę z Rzymem. Popyt był tak duży, że już po kilku latach przedsiębiorstwa autobusowe stworzyły stałe połączenia pomiędzy Europą Zachodnią, a nawet średniej wielkości polskimi miastami. Dla przykładu tylko z Olsztyna do Niemiec było pięć kursów tygodniowo, a do Paryża cztery. Alaksander Reisch z PKS Olsztyn wspominał, że w tym okresie dominowały przejazdy do ro-

dzin, a wycieczki turystyczne kierowały się głównie do Rzymu, rzadziej do Francji i Hiszpanii. W 1997 roku autokary kursowały na 172 liniach o łącznej długości 256,7 tys. km.

Kryzys TIR

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

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

Te działania przyniosły wymierne korzyści przewoźnikom, bo dzięki nieustępliwym negocjacjom ZMPD z ubezpieczycielem udało się obniżyć wysokość składki ubezpieczeniowej. Cena karnetu uległa znacznemu obniżeniu, osiągając poziom chyba najniższy na świecie. Zrzeszenie likwidowało sprawy sporne z BGL i AIST oraz broniło polskich przewoźników przed niemieckimi sąda-



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

mi finansowymi, zmuszając służby celne i skarbowe UE do poszukiwania rzeczywistych sprawców przemytu. Od tej pory żaden polski przewoźnik nie zapłacił niemieckiej administracji celnej ceł i podatków wynikłych z nieuczciwych praktyk spedytorów. Niemiecki adwokat dr Paweł Gałuszka, prowadzący sprawy polskich przewoźników i współpracujący z ZMPD, uzyskał przed niemieckim sądem precedensowy wyrok, dzięki czemu udowodniono, że dotychczas stosowana wobec polskich przewoźników procedura była wadliwa. Ogółem polscy przewoźnicy mieli 799 spraw spornych, a suma należności z tego tytułu wynosiła 35 mln dolarów. Z kolei z ASMAP i LINAFA wyjaśniano sprawy sporne i sposób kontroli celników oraz pracy przejść granicznych. Niepokoił jednak stały wzrost kontrabandy w Europie Wschodniej, a przede wszystkim w Rosji. Delegacja Zrzeszenia wielokrotnie prowadziła rozmowy z Głównym Komitetem Celnym w Rosji w sprawie skandalicznych odpraw celnych w tym kraju, zajmowaniu pojazdów, fałszywych pieczęci i żądań zapłaty. W wyniku rozmów wyjaśniono ok. 30 procent spraw spornych. Wspólnie z Ambasadą Polską w Rosji wypracowano strategię obrony polskich przewoźników.

Broniąc się przed egzekucją polskich urzędów celnych, Zrzeszenie wygrało przed NSA 74 sprawy sporne, a dwie przegrało. Zarząd ZMPD, we współpracy z IRU, kontynuował zaskarżanie do NSA wszelkich wadliwych decyzji polskiej administracji celnej. Jednocześnie Zrzeszenie zgłosiło wszelkie roszczenia do poolu ubezpieczycieli w Genewie, co spowodowało, że zobowiązania ZMPD stały się przedmiotem sporów toczonych przed Międzynarodowym Trybunałem Arbitrażowym w Paryżu. Zrzeszenie mogło uczynić

ten krok z czystym sumieniem, bo w 1998 roku audytorzy KPMG wysoko ocenili kompetencje pracowników, procedury i poziom zabezpieczeń stosowane przez Zrzeszenie. Kontrolę wszystkich zrzeszeń wydających karnety TIR przeprowadziła firma KPMG na zlecenie IRU, aby zwalczyć nadużycia celne w całym systemie TIR.

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

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

Przezwyciężone bariery rozwoju

Dokonywane w latach dziewięćdziesiątych nadużycia celne w Rosji wyszły na światło dzienne nie po roku, jak przewidują przepisy konwencji TIR, ale po sześciu latach, a taki limit czasowy na wyjaśnienie spraw spornych dawały przepisy rosyjskie. Nagle rosyjskie władze celne zaczęły zajmować polskie ciężarówki. Sytuacja stała się bardzo nerwowa podczas Zgromadzenia Ogólnego Członków ZMPD w 1998 roku. – Nad członkami ZMPD zebrnymi w Sali Kongresowej nikt nie mógł zapanować i zgromadzenie zostało zerwane – wspominał Aleksander Reisch. Podczas kolejnego zebrania, w wyborach do władz Zrzeszenia weszło pięciu nowych członków na siedem miejsc zarządu. Nowe władze składały



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

się w większości z reprezentantów przewoźników prywatnych. 21 maja 1999 roku ukonstytuował się nowy zarząd, w którym prezesem został Janusz Łacny, wiceprezesem Tadeusz Kociuk, skarbnikiem Wojciech Sienicki, sekretarzem generalnym kierującym biurem ZMPD Jan Buczek, członkami zaś Kazimierz Błażejczyk, Roman Buksiński i Zbigniew Świerdzewski. W Radzie zasiadli: Aleksander Reisch (przewodniczący), Piotr Kopczyński, Andrzej Majewski, Zdzisław Kordel, Marian Kempa, Andrzej Lenkiewicz, Franciszek Rekowski, Marek Eron (wiceprzewodniczący), Jan Książek, Andrzej Hendel i Roman Sierhej. Do Komisji Rewizyjnej wybrano: Joannę Gałach, Krzysztofa Gutowskiego i Barbarę Sobczuk.

Rozpoczęła się intensywna praca nad rozwinięciem zakresu działania ZMPD. Nowy, obszerny lokal pozwolił na reorganizację biura, w którym utworzono cztery departamenty:

TIR, transportu, administracyjno – członkowski i finansowo – księgowy. Nowy zarząd postawił sobie za cel wypromowanie ZMPD na arenie krajowej i międzynarodowej. W ciągu półtora roku Zrzeszenie polepszyło współpracę z Ministerstwem Transportu i Parlamentem. – Na walnych zgromadzeniach gościliśmy wiceministrów i członków sejmowej komisji transportu – informował Janusz Łacny.

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

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

Środowisko musiało stawić czoła także bieżącym problemom. W 1999 roku nie tylko podrożało paliwo, ale na dodatek rząd podniósł ceny



Jesienne posiedzenie IRU, 2003. Od lewej: F. Pacifico, wiceprezydent IRU, P. Laermans, prezydent IRU, M. Marmy, sekretarz generalny IRU, J. Łacny, wiceprezydent IRU (IRU)

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

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

W 1999 roku władze ZMPD powołały ponownie Komisję Statutową kierowaną powtórnie przez Aleksandra Reischa. Opracowała ona nowy Statut, który został zarejestrowany w 2002 roku. Proces rejestracyjny trwał kilka lat, ponieważ wielu członków ZMPD było przeciwnych zastosowaniu systemu przedstawicielskiego, który polegał na zastąpieniu zgromadzenia członków – zgromadzeniem delegatów, wybieranych we wszystkich regio-

nach kraju przez członków Zrzeszenia. Wkrótce po rejestracji okazało się jednak, że była to bardzo potrzebna zmiana, która zdecentralizowała ZMPD i wzmocniła kontrolę nad funkcjonowaniem jego władz. – Zarząd Zrzeszenia z kolei miał w delegatach kompetentnych partnerów służących radą i pomocą przy rozwiązywaniu problemów branży – dodawał Aleksander Reisch.

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

IRU otworzyło w 1999 roku w Moskwie Biuro IRU, które na miejscu zajęło się rozwiązywaniem konfliktów. Polscy przewoźnicy uchronili się przed zagrożeniem ze strony przestępczości zorganizowa-

nej, która chętnie wykorzystywała transport ciężarowy do przerzucania kontrabandy przez granicę.

ZMPD samodzielnie podjęło trud wyjaśniania spraw spornych i wielokrotnego weryfikowania „czarnej listy”, dzięki czemu polscy przewoźnicy unikali masowego zatrzymywania pojazdów na granicy. Ponadto, wbrew opiniom samych przewoźników, ZMPD robiło pewnego rodzaju promocję tych kierunków przewozów. Takie działanie miało na celu nie tylko uchronienie przewoźników przed problemami, ale też pozwalało złagodzić strach przed wejściem na ten rynek. Dzięki temu przewoźnicy polscy utrzymali swoją znaczącą pozycję w przewozach z krajów zachodnich do krajów WNP.

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

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

Polskie przedsiębiorstwa transportu międzynarodowego, pomimo

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

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

ZMPD umacnia się w Brukseli

Niemal przez cały grudzień 2002 roku odbywały się w kraju zebrania

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

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

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

niowych pozostał Marek Eron, ds. spedycji przewodniczącym został Piotr Kopczyński, ds. przewozów towarowych Adam Byglewski, ds. przewozów pasażerskich Andrzej Wargin, ds. współpracy regionalnej Jan Buczek i komisji statutowej Aleksander Reisch.

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

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



...z nami **nigdy** się nie spóźnisz

www.gerdex.pl

96-200 Rawa Mazowiecka ■ ul. Mszczonowska 36 ■ tel./fax 0 prefix 46-814-06-14 ■ tel. +48-601-633-733 ■ e-mail: gerdex@gerdex.pl

Firma powstała 11 marca 1989r. Od tego czasu nieprzerwanie wykonujemy usługi transportowe międzynarodowe. Do rozwoju firmy przyczyniły się bez wątpienia rzetelność i wychodzenia naprzeciw oczekiwaniom klienta.

- obsługujemy teren całej Europy
- specjalizujemy się w transporcie na rynki wschodnie-byłe kraje WNP
- posiadamy własny warsztat serwisowy oraz myjnię TIR
- należymy do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Warszawie.
- posiadamy ubezpieczenie przewożonego towaru OCP do 300 tys. USD
- jesteśmy uczestnikami giełdy transportowej TimoCom numer 30333

Obsługujemy teren całej Europy. Specjalizujemy się w transporcie na rynki wschodnie, a w szczególności do Rosji i Kazachstanu. Posiadamy stałe zezwolenia EKMT I-II-III grupy z możliwością jazdy z Grecji, Włoch i Austrii do Rosji. Od 1993r. należymy do ZMPD w Warszawie. Posiadamy ubezpieczenie przewożonego towaru OCP do 300 tys. USD. Jesteśmy uczestnikami giełdy transportowej TimoCom nr 30333. Świadczymy usługi naprawcze pojazdów ciężarowych oraz usługi parkingowe. Na terenie firmy znajduje się Serwis agregatów chłodniczych Thermo-King.




gerdex
TRUCK
serwis

tel. 046 / 814 69 69
kom. +48 665 66 66 11
kom. +48 601 45 45 44

www.gtserwis.net info@gtserwis.net

Oferujemy Państwu pełen zakres usług:

- naprawę pojazdów ciężarowych wszystkich marek - **specjalizacja DAF**
- okresowe przeglądy pogwarancyjne
- remonty silników
- naprawę naczep
- myjnię pojazdów ciężarowych
- naprawę układów hamulcowych **EBS i ABS**
- sprzedaż części nowych i używanych
- możliwość płacenia kartą UTA 



96-200 Rawa Mazowiecka, ul. Mszczonowska 36

Samochody Bonda nie tylko szybkie i piękne

Robert Przybylski
Rzeczpospolita

Bond, James Bond ma słabość nie tylko do kobiet. Samochody to niemalże jego wizytówka – a miał najróżniejsze (samochody).

Jak przystało na brytyjskiego szpiega, Bond kojarzony jest z produkowanym w Wielkiej Brytanii Astonem Martinem. Historyczny alians nastąpił w filmie „Goldfinger” z 1964 roku – wtedy Dr Q zaprezentował Bondowi jego najnowsze auto – Astona Martina DB 5.

Kiedy pokazał katapultowany fotel pasażera, Bond wykrzyknął „To chyba żarty!”, na co niezrażony Dr Q odpowiedział: „Ja z mojej pracy nie żartuję”. Wystrzelony fotel pasażera, karabiny maszynowe, wysuwane piasty z nożami, pancerna szyba, dispenser oleju (polana nim nawierzchnia drogi stawała się śliska i uniemożliwiała pościg) „zagrały” w kolejnym filmie „Thunderball” z 1965 roku. Po jego premierze katapultowany fotel zastąpił

zwyczajnym. Samochód należał do właściciela firmy produkującej maszyny budowlane JCB Sir Anthony Bamforda, który w 1970 roku sprzedał go innemu kolekcjonerowi za 5 tys. funtów. W styczniu 2006 roku w Phoenix w Arizonie odbyła się aukcja tego egzemplarza. Wszystkie 1500 wejściówek na salę zostało wykupione, ludzie cisnęli się nawet w przejściach. Organizatorzy przyciemnili światło i na scenę wjechał DB 5. Rzecznik prasowy domu



Aston,
Jaguar
i Ford

aukcyjnego w Phoenix Terrance Lobzan zademonstrował samochód – były w nim nawet dwa Browningi. Sala nagrodziła pokaz rześystymi brawami, a kolejny nabywca zapłacił za wóz milion funtów.

Znikający Vanquish

Aston Martin pojawiał się w wielu kolejnych przygodach agenta JKM, chociaż były to epizodyczne role. Na prominentny pokaz możliwości Dr Q i brytyjskiej sportowej marki widzowie musieli poczekać do 2002 roku, gdy został zaprezentowany „Die Another Day”. Naczelnny mechanik MI6 wyposażył Astona Martina Vanquish w cały zestaw „zabawek” typowych dla aut Bonda: zamontowane z przodu rakiety, samoczynnie wyszukujące cele wysuwające się z błotników pistolety maszynowe, wysuwane z opon kolce, nie mogło też zabraknąć katapultowanego fotela pasażera. Nowością był kamuflaż, który sprawiał, że auto stawało się niewidoczne. Aston Martin dostarczył dwa egzemplarze, z których jeden miał „odwróconą” skrzynię biegów i jeździł szybciej do tyłu niż do przodu, co przydało się podczas kręcenia pościgu na lodzie Astona z Jaguarem XKR prowadzonym przez Zao, Koreańczyka z północy.

Najlepszy pościg

Spośród dwudziestu dwóch filmów Bonda najlepszy pościg samochodowy był pokazany w „For Your Eyes Only”. Tak uznało 24 procent internautów, którzy wzięli udział w ankiecie na stronie 4Car. Moore używał wtedy Lotusa Esprita, ale sportowy, 210-konny samochód został zniszczony i aktor musiał korzystać z tego, co akurat miał pod ręką. Chociaż w 1981 roku, kiedy zaprezentowano film, Citroen 2 CV był już starym modelem, to właśnie 29-konna „Cytrynka” umożliwiła Rogerowi Moorowi ucieczkę przed ban-



Najsłynniejszy samochód Bonda – Sean Connery i „jego” Aston Martin DB 5 z karabinami maszynowymi, katapultowanym fotelem i obracanymi tablicami rejestracyjnymi. Auto zagrało w „Goldfinger” i „Thunderball”. W styczniu 2006 roku egzemplarz został sprzedany za 1 mln funtów



Ford opanował do mistrzostwa product placement i wykorzystał Bonda do reklamy Mondeo w „Casino Royale”...



Bond reklamował nawet sportowe auta BMW, jak pokazany na zdjęciu Z8 w „The World Is Not Enough”

dziorami Hectora Gonzaleza, którzy jechali dwoma Peugeotami 504.

Kręcenie scen wymagało niezłego hartu ducha od Moora i kaskaderów. Auto kilkakrotnie dachowało i do nakręcenia wszystkich scen producent użył sześciu Citroenów 2 CV – żaden nie zjechał z planu o własnych siłach. Przetrwiał jedynie egzemplarz przygotowany na

9-konny Citroen 2 CV brał udział w najstojniejszym pościgu samochodowym w historii filmów Bonda – w „For Your Eyes Only”



Lotus Esprit występował w „The Spy Who Loved Me” i „For Your Eyes Only”. Był nie tylko sportowym samochodem, ale także todzią podwodną



Ford opanował do mistrzostwa product placement i wykorzystał Bonda do reklamy Mondeo w „Casino Royale”...



paryską premierę filmu.

Na drugim miejscu (13 procent głosujących) znalazł się pościg Seana Connery'ego w Astonie Martinie DB 5 pokazany w filmie „Goldfinger” z 1964 roku. Internautom w równym stopniu co Connery za kierownicą DB 5 podobał się Bond (Pierce Brosnan) za sterami T-72, jadący ulicami Petersburga, pokazany w filmie „Goldeneye” z 1995 roku.

Bond latający

12 procent głosów (czwarte miejsce w ankiecie) dostał Roger Moore za brawurową jazdę AMC Hornet na planie „Man With The Golden Gun” z 1974 roku. Bond ukraść czerwonego Horneta z salonu dilerza, chociaż w Tajlandii auta tej marki nie były sprzedawane. Hornet wślwił się przeskokiem pomiędzy rampami. W trakcie lotu samochód obrócił się wokół własnej osi. Tego wyczynu dokonał specjalnie spreparowany egzemplarz z obniżonym zawieszeniem i powiększonymi nadkolami. Za kierownicą nie siedział Moore, ale kaskader – „Bumps” Williard. Wydział lotniczy Cornell University wyliczył kąt i rozstaw (15,86 m) ramp oraz prędkość (dokładnie 64,36 km/h) i masę (1460,06 kg) auta, niezbędne do prawidłowego

wykonania numeru. W pogotowiu czuwało dwóch nurków oraz dźwig. Williard wykonał zadanie wzorowo za pierwszym razem, co uwieczniło osiem kamer. Spostrzegawczych widzów drażniło jedynie, że Matador ma kierownicę po lewej stronie, a powinien mieć po prawej, bo ruch w Tajlandii jest lewostronny.

Modele Bonda

Auto AMC występowało w „Man With The Golden Gun” także z modelem Matador Coupe. W słynnym triku Francisco Scaramanga i Nick Nack porwują Mary Goodnight i uciekają Matadorem, który zamienia się w samolot i odlatuje z Bangkoku na wyspę na Morzu Chińskim. Maszyna miała rozpiętość 12,8 m, długość 9,15 m, ale zasięg wynosił zaledwie 500 m. Dlatego producent posłużył się kontrolowanym radiowo metrowej długości modelem, zbudowanym przez Johna Stearsa.

Filmowcy skorzystali z umiejętności modelarzy także w 1977 roku podczas kręcenia filmu „The Spy Who Loved Me”. Roger Moore uciekał Lotusem Esprit S1 przed śmigłowcem wyposażonym w karabiny maszynowe. 007 zjeżdża z drogi i nurkuje Lotusem, który okazał się być także łodzią podwodną. Zamiast kół pojawiły się stery, szyby zostały zasłonięte pancernymi blachami. Do nakręcenia wszystkich scen ekipa użyła sześć samochodów, w tym całkowicie funkcjonujący, zdalnie sterowany model o długości blisko metra.

Każdy chce mieć 007

Gdy w połowie lat sześćdziesiątych ekipa kręciła „You Only Live Twice”, producent zdecydował, że w filmie, którego akcja rozgrywa się w Japonii, powinien zagrać także samochód miejscowej marki. Wybór padł na Toyotę 2000GT. Sean Connery nie mógł wygodnie usiąść w ni-

skim coupe, więc koncern przygotował specjalnie dla potrzeb produkcji dwa egzemplarze ze zdejmowanym dachem. Ta wersja nigdy nie była sprzedawana. Dodatkowo Toyota dostarczyła limuzyn, którymi na planie filmu jeździli gangsterzy.

W „Golden Eye”, „Tomorrow Never Dies” i „World Is Not Enough” Bond jeździ samochodami i motocyklami BMW. Dr Q błysnął pomysłami, przygotowując zdalnie sterowaną wersję BMW 750iL w filmie „Tomorrow Never Dies”. Samochód sterowany przez Bonda przejeżdża ścigany przez podziemny parking. Jednak monachijska marka straciła kontrakt na dostawę aut dla agenta 007 – podobno w globalnym świecie nie wypada, aby brytyjski agent jeździł niemieckim samochodem. O wyborze marki zadecydowały pieniądze – Ford i Aston Martin zaproponowali lepsze warunki współpracy.

Product placement

Popularny Bond stał się maszynką do zarabiania kasy nie tylko ze sprzedaży biletów, ale reklamowania najróżniejszych produktów. Nie przez przypadek Bond pijał tylko Martini, jeździł Astonem Martinem lub Fordem (np. Mondeo) albo nosił takie, a nie inne zegarki, granitury lub koszule. W najnowszym „Quantum of Solace” na planie pojawił się chyba najoszczędniejszy samochód Bonda w historii – Ford Ka. Autko prowadzi Olga „Camille” Kurylenko. Filmowy Ka nie pochodzi jednak z Tychów, gdzie powstają od jesieni 2008 roku małe Fordy. Szef produktu (odpowiedzialny za rozpoczęcie produkcji Ka) Matthias Tonn ujawnia, że dział promocji Forda skomunikował się z producentem Bonda w połowie 2007 roku i podpowiedział, że może dostarczyć prootypy Ka na plan. Trzy, które zostały po badaniach, oraz części dorobio-

ne przez prototypownie w Niemczech poleciały w styczniu 2008 roku do Panamy, gdzie nakręcono wszystkie sceny. Sam Bond podobno jeździł Astonem Martinem DBS z 517-konnym silnikiem. Jednak nawet najwięksi entuzjaści przygód Bonda nie mogą przypomnieć sobie, co działo się z samochodem, bo z nudów usypiali. Film podobał się natomiast producentowi, który zanotował największe w historii wpływy z reklamy towarów (product placement). Wynika z tego, że można kupić nawet agenta Jej Królewskiej Mości.



W ostatnich dwóch odcinkach Bond znów jeździ Astonem Martinem. Najdroższy model marki (160 tys. funtów) nie ma jednak specjalnego wyposażenia

Karty M-OIL – oficjalny Partner ZMPD

Tankuj bezpiecznie i obniżaj koszty



1 karta

M-OIL preloaded
Karta ładowana przed użyciem
Bez potrzeby linii kredytowej

2 karta

M-OIL fleet management
Odroczenie płatności
Firmy ZMPD - bez zabezpieczeń



Tankowania
pod nadzorem



Karta flotowa dla
wszystkich rodzajów usług



Gwarancja wykluczenia
nadużyć



Podgląd cen paliw i usług
Monitoring tankowań



Zasięg w 15 krajach
Stacje monitorowane



Oplaty drogowe, mosty, tunele,
promy, pociągi, myjnie



Fakturowanie bez VATu



Kompleksowe rozliczanie
kosztów bez VATu

Cenowe przywileje ZMPD w Europie

Koszta kart?

Koszty gratis - nie ma SERVICE FEE - ani innych ukrytych prowizji

Ceny paliw?

Ceny hurtowe - największe, regionalne upusty

Autostrady?

Najwyższe bonusy we Włoszech i innych krajach

Tylko M-OIL!

Paliwa i Maut w Austrii ZMPD fakturowane netto bez opłat

Ważne!

Fakturowanie netto w całej UE, na Bałkanach, również w Rumunii

Zasięg sieci?

Ponad 1000 stacji w całej Unii Europejskiej

Gdzie stacje?

Na głównych trasach Europy - bezpłatne parkingi

Dlatego właśnie M-OIL!



kontakt:

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II / 78

tel. 022 536 10 16

fax 022 536 10 88

e-mail: kartypaliwowe@zmpd.pl

Plus⁺

RAZEM LEPIEJ

W dniu 19 listopada w siedzibie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, nastąpiło uroczyste podpisanie umowy współpracy pomiędzy ZMPD a Polkomtel SA.

Umowa została podpisana przez Prezesa ZMPD Jana Buczka i przedstawiciela firmy Polkomtel, regionalnego kierownika sprzedaży Wiktora Taszka.

Współpraca obejmuje świadczenie mobilnych usług telekomunikacyjnych. Jednym z ważnych punktów umowy jest również przygotowanie atrakcyjnej oferty dla przewoźników zrzeszonych w ZMPD.

Polkomtel SA, operator sieci komórkowej Plus działa od 1 października 1996 r.

Od początku swej działalności sieć Plus jest pionierem we wprowadzaniu na polski rynek najnowszych rozwiązań technologicznych i teleinformatycznych. Jako pierwszy zaoferował swoim klientom przesyłanie wiadomości MMS, możliwość odstuchiwania SMS, przesyłanie danych w technologiach GPRS i EDGE, UMTS, HSDPA.

We wrześniu 2004 r. Plus, jako pierwszy operator w Polsce, uruchomił usługi telefonii komórkowej trzeciej generacji, łącznie z UMTS. Dzięki temu abonenci sieci Plus mają dostęp do największego i stale rozszerzanego pakietu usług dodatkowych. To właśnie sieć Plus wyznacza kierunki rozwoju telekomunikacji mobilnej w Polsce. Na uznanie zasługuje również szeroko dostępna usługa roamingu.

Dodatkowo potwierdzeniem najwyższej dbałości o abonentów są certyfikaty ISO 9002, który otrzymali: Departament Kompleksowej Obsługi Klienta, Biuro Obsługi Technicznej, Biuro Reklamacji oraz Departament Aktywacji i Windykacji Należności.



**Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych
w Polsce
razem
z
Plusem**



W tym roku Mikołaj jeździ z nami.

Wesołych i pełnych magii Świąt życzy
Mercedes-Benz - Samochody Użytkowe.

Mercedes-Benz

