

PRZEWOZNIK

Opłaty
za korzystanie z dróg
- str 3

Na wschodzie bez zmian
- str 23

Actros w księdze rekordów Guinnessa
- str 29

DAF... i wszystko jasne

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

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS

W numerze:

- str. 4. **Opłaty za korzystanie z dróg**
Tadeusz Wilk
- str. 7. **Pracować w normalnych warunkach**
- rozmowa z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD
Anna Wrona
- str. 10. **Dość tego – protest**
Sławomir Jeneralski
- str. 12. **Lubię pracę a ona mnie**
- rozmowa z Piotrem Litwińskim
Sławomir Jeneralski
- str. 14. **Reaktywacja „Jedwabnego szlaku” - kongres IRU**
Zbigniew Witamborski
- str. 18. **Zmiany w ZMPD**
Anna Wrona
- str. 20. **Komisje mieszane do spraw międzynarodowych przewozów drogowych**
Anna Gawlik
- str. 23. **Na wschodzie bez zmian**
Łukasz Grab
- str. 27. **Drogi dla piłkarzy**
Ryszard Galczyński
- str. 29. **Actros w Księżde Rekordów Guinnessa**
- str. 31. **Buddy Connect**
- str. 32. **Sieć dealerska DAF w Polsce**
- str. 33. **Wstęp do problematyki kosztów w transporcie**
prof. dr hab. Zdzisław Kordel
- str. 36. **Odpowiednio ubezpieczony?**
Lutz Assekuranz
- str. 37. **Prawnik radzi**
Anna Piotrkiewicz
- str. 39. **Wstrzymywanie wykonalności kary pieniężnej**
Paweł Smoręda
- str. 41. **Prawo celne Unii Europejskiej**
Jerzy Chuderski
- str. 43. **Z fizyką na bakier**
Cezary Bednarski
- str. 48. **Master Truck**
Aleksandra Donocik
- str. 51. **Kronika ZMPD**
Robert Przybylski



(...) Osobiste działania premiera są konieczne, jeśli Polska zamierza mieć drożne wschodnie granice. Kolejki na wschodzie są nadal. My ponosimy straty, które przełożą się w niedługim czasie na obniżenie dochodów państwowego budżetu. Najpierw będziemy płacić mniejsze podatki, a potem zbankrutujemy. Na razie państwo nie notuje większych strat i może dlatego się nami nie przejmuje. Nie zamierzamy jednak czekać na ostatni moment, dlatego walczymy o nasze firmy już teraz. Nie możemy przecież tolerować takiej sytuacji, kiedy z powodu politycznej i urzędniczej nieudolności tracimy umowy i kontrahentów, tracimy też pieniądze.

Premier nie zareagował na nasze interwencyjne wystąpienia, dlatego zdecydowaliśmy się na kolejne, publiczne manifestowanie naszych problemów. Stąd nasz List Otwarty, stąd akcja wysyłania pocztówek z granicy, a potem gremialnego składania pism w kancelarii premiera, stąd wreszcie decyzja o zatrzymaniu ruchu ciężarówek w całym kraju. Może jak staniemy będzie nas widać lepiej niż kiedy normalnie jeździmy? I pan premier wreszcie zauważy problemy naszej branży? (...)

Całość wywiadu z prezesem ZMPD, Janem Buczkiem na stronie 6

Redaguje zespół:
Sławomir Jeneralski
Wiesław Starostka
Tadeusz Wilk
Anna Wrona

Projekt graficzny, skład i druk:
Amarand Studio
www.amarand.pl

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

Autorzy:
Cezary Bednarski
Jerzy Chuderski
Aleksandra Donocik
Ryszard Galczyński
Anna Gawlik
Łukasz Grab
Prof. dr hab. Zdzisław Kordel
Anna Piotrkiewicz
Robert Przybylski
Paweł Smoręda
Zbigniew Witamborski

PRZEWOŹNIK

4 LIPCA

II Zjazd Przewoźników Drogowych, Ostrołęka

Organizatorem Zjazdu jest Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Ostrołęce. W programie spotkania znajdą się m.in.: spotkanie przewoźników z wystawcami, dyskusja na temat: „Obecna sytuacja oraz perspektywy transportu drogowego”. Pod wieczór przewidziana jest wspólna zabawa gości, wystawców i przewoźników oraz występy zespołów artystycznych.

19-20 LIPCA

MASTER TRUCK, Opole

Pełna nazwa tej imprezy brzmi: IV Międzynarodowy Zlot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych i będzie miała miejsce na terenie drugiego kampusu Politechniki Opolskiej, przy ul. Prószkowskiej 76. Poprzednie edycje spotkały się z dużym zainteresowaniem i bardzo ciepłym przyjęciem zarówno osób zawodowo związanych z branżą jak i licznie zgromadzonej publiczności. Patronat medialny nad Zlotem obejmują: Program „Na Osi”, TVN Turbo i Telewizyjne Studio Brawo. Sponsorem będzie firma DAF.

13-14 WRZEŚNIA

Truck & Bus Show Poland, Bydgoszcz

Wystawa Transportu i Logistyki – Truck & Bus Show Poland jest imprezą przyciągającą liczną rzeszę fanów motoryzacji, odbędzie się na terenach Klubu Sportowego ZAWISZA w Bydgoszczy. Jej organizatorem jest Fundacja Akademia Transportu z Bydgoszczy. W programie znajdują się m.in.: przejazd konwoju trucków przez miasto Bydgoszcz, truckerska noc pod gwiazdami, 15 minutowe prezentacje wystawców, konferencje „Bezpieczny transport”, spotkanie branżowe, pokaz pojazdów retro, konkursy na scenie.

17-18 WRZEŚNIA

EURO-TRANS (Translog), Warszawa

Konferencja EURO TRANS (dawna nazwa TRANSLOG) - hasłem przewodnim tegorocznej Konferencji jest: Transport: ekonomika i biznes. Pomysłodawcami i współorganizatorami są: Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego i Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. EURO-TRANS jest jedną z najważniejszych konferencji transportowych organizowanych przez środowiska naukowe w Polsce. W tegorocznym programie przewidziane są wystąpienia przedstawicieli Rządu RP, Komisji Europejskiej, parlamentarzystów oraz władz uczelni. Tematy trzech sesji to: Popyt na usługi transportowe, Podaż usług transportowych oraz Efektywność z zyskowość firm sektora TSL.

Planowane terminy Szkoleń w ZMPD w III kwartale 2008 roku:

Szkolenie	Termin	Miejsce szkolenia
Szkolenie TIR	24.07, 21.08 oraz 18.09.2008	Warszawa biuro ZMPD
Czas pracy kierowców	15.07, 26.08 oraz 23.09.2008	
CPC - (Certyfikat)	27-28.06 oraz 4-5 i 11 -12.07.2008 (razem 6 dni)	Warszawa
CPC - (Certyfikat)	29-30.08 oraz 5-6 i 12-13.09.2008 (razem 6 dni)	Warszawa
DGSA	7.07 - 11.07 oraz 25.08 - 29.08	Warszawa
Kontrola przewozów (ADR, czas jazdy, zabezpieczenie ładunków)	lipiec, sierpień	Rzeszów
Szkolenia kierowców (przewóz rzeczy i osób)	sierpień-wrzesień	Kwidziń, N. Miasto n/Pilicą, Sokołów Podlaski



ROTRA

27-29.10.2008, Kielce

- * samochody ciężarowe i dostawcze,
- * naczepy, przyczepy, lawety, ciągniki siodłowe, zabudowy wywrotcze,
- * kombi, vany,
- * pojazdy specjalne,
- * wyposażenie, akcesoria, części zamienne, zespoły napędowe, fotele, ogumienie itp.,
- * obsługa serwisowa, m.in. urządzenia do diagnostyki, stacje benzynowe, parkingi, motele,
- * doradztwo techniczne, projektowanie, spedycja,
- * wydawnictwa branżowe.

Współpraca:



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Patronat medialny:



etransport.pl



Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego

OPŁATY ZA KORZYSTANIE Z DRÓG

Tadeusz Wilk

Dyrektor Departamentu Transportu w ZMPD



Można odnieść wrażenie, że Minister Infrastruktury z pewnym zawstydzeniem próbuje wprowadzać nowe rozwiązanie związane z opłatami za korzystanie z dróg krajowych. Wynika to chyba z faktu bezkrytycznego przejścia projektu ustawy przygotowanego jeszcze przez poprzedni Rząd.

Przepisy Unii Europejskiej zawarte w Dyrektywie 1999/62 Parlamentu Europejskiego i Rady z 17 czerwca 1999 r. regulują sprawę opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej w sposób dwojaki, opłata zryczałtowana za korzystanie z infrastruktury, albo opłata za przejazd. Za korzystanie z tego samego odcinka drogi pojazd nie może podlegać równocześnie opłatom za przejazd i opłatom za korzystanie z infrastruktury.

W Polsce przyjęto rozwiązanie opłat za korzystanie z infrastruktury co zostało zapisane w art. 42 Ustawy o transporcie drogowym. Wysokość opłat określono w Rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych. Przewoźnicy mogą w Polsce korzystać z opłat dobowych, siedmiodniowych, miesięcznych, półrocznych i rocznych. Wysokość opłaty jest uzależniona od rodzaju pojazdu (autobus, lub pojazd ciężarowy), jego dopuszczalnej masy całkowitej oraz kategorii ekologiczności. Wykupienie odpowiedniej opłaty pozwala więc na poruszanie się po wszystkich drogach krajowych, łącznie z drogami ekspresowymi i autostradami.

Jakiś czas temu pojawiła się jednakże koncepcja wprowadzenia opłat za przejazd. Jej podstawową przesłanką była, moim zdaniem, sytuacja jaka wytworzyła się w momencie podjęcia decyzji o przyznaniu rekompensaty koncesjonariuszom autostrad za przejazd pojazdów ciężarowych po autostradzie. Otrzymują oni 70% kwoty odpowiadającej iloczynowi faktycznej liczby przejazdów autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych oraz wynegocjowanej z koncesjonariuszem stawki opłat za przejazd autostradą. Środki te wypłacane są ze specjalnie utworzonego Krajowego Funduszu Drogowego. W związku z tym, że ilość środków jest ograniczona, a długość autostrad wzrasta, może się wkrótce okazać, że środków z KFD zabraknie na pokrycie rekompensat koncesjonariuszom. Trzeba zatem zmienić sposób finansowania korzystania z dróg.

Rząd przedłożył w Sejmie projekt Ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych i innych ustaw – druk sejmowy nr 562. Druk ten został oznaczony jako akt prawny dostosowujący polskie prawo do prawa europejskiego. Projekt nowelizacji przewiduje wprowadzenie opłaty za przejazd po drogach krajowych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym

autobusów, niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej. Sugestia, że takie rozwiązanie jest dostosowaniem do prawa europejskiego wywołuje zdziwienie, bowiem z przepisów unijnych nie wynika, że należy stosować wyłącznie rozwiązanie polegające na opłacie za przejazd.

Projekt Ustawy przewiduje, że opłata będzie pobierana w formie elektronicznej i będzie obliczana jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki tej opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu. Ustala się trzy kategorie pojazdów:

1. pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton,
2. pojazdy samochodowe o dmc co najmniej 12 ton,
3. autobusy. Stawka opłaty nie może być wyższa niż 2,50 PLN za 1 km.

Stawki opłaty mogą być zróżnicowane również w zależności od emisji spalin, pory dnia, kategorii dnia i pory roku. Do kontroli prawidłowości opłat upoważnieni będą: funkcjonariusze Policji, inspektorzy ITD, naczelnicy urzędów celnych i dyrektorzy izb celnych oraz funkcjonariusze Straży Granicznej.

Niezależnie od opłaty za przejazd po drogach krajowych, która zapewne jeszcze długo pobierana nie będzie, bowiem nie ma w Polsce infrastruktury do poboru elektronicznej opłaty, a jej przygotowanie potrwa pewien czas, nie zwolni to nas od opłat za przejazd po autostradach. Zgodnie z projektem opłata taka będzie ustalana podobnie, jak opłata za przejazd pod rogach krajowych – jako iloczyn liczby przejechanych kilometrów i stawki opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu. Proponowany jest podział na sześć kategorii pojazdów:

- motocykle,
- pojazdy o dmc do 3,5 tony,
- pojazdy o dmc powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton,
- pojazdy o dmc co najmniej 12 ton,
- autobusy,
- pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.

Stawki opłat również nie mogą być wyższe niż 2,50 PLN za 1 km, i również mogą być zróżnicowane w zależności od emisji spalin, pory dnia, kategorii dnia i pory roku.

Wykupione przed wejściem w życie ustawy karty opłat mogą być stosowane i zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do 30 czerwca 2009 r., lub też będzie można wystąpić o zwrot niewykorzystanej części opłaty rocznej. Wniosek taki będzie musiał być złożony do 31 lipca br., i rozpatrzony będzie w ciągu 21 dni, a zwrot niewykorzystanej części opłaty rocznej nastąpi do 30 września 2008 roku. Projektowany termin wejścia w życie ustawy to dzień 1 lipca br.

Można mieć poważne wątpliwości co do tej daty, ponieważ projekt ustawy skierowany został do Sejmu 26 maja 2008 r., przeprowadzenie więc całej parlamentarnej procedury legislacyjnej w tak krótkim terminie jest, zdaniem autora, praktycznie niemożliwe.



Proponujemy kompleksowe rozwiązania pod jedną marką



RAS (D)TCO
Uwzględnimy w cenie Państwa „stary” tachograf.



Od 598,-€*
(*konieczny zwrot starego tachografu)

Na Państwa życzenie wymienimy każdy tachograf analogowy lub cyfrowy nie objęty już gwarancją, który sprawia Państwu problemy – na w pełni sprawny tachograf DTCO 1381 produkcji VDO.

Mobilny czytnik kart + klucz do przenoszenia danych (Portable Set)



398,-€

Dane w pamięci tachografu są bezpieczne ponieważ nie muszą Państwo wyposażać kierowcy w kartę przedsiębiorstwa w celu umożliwienia pobrania danych z jego karty. Idealne rozwiązanie dla flot prowadzących działalność za granicą oraz poza bazą stałego stacjonowania.

Wewnętrzny terminal importu (Download Terminal)



650,-€

Urządzenie stacjonarne przeznaczone dla wszystkich flot. Nie wymagające obecności dyspozytora – kierowcy sami wyczytują dane z kart oraz za pomocą klucza kopiowania danych z tachografu.

Program internetowy (TIS-WEB STARTER-KIT)



399,-€

Umożliwia zarządzanie firmą z dowolnego komputera na świecie – kawiarenki internetowej. Nie martwisz się o aktualizacje i o bezpieczeństwo swoich danych. W przypadku kiedy Państwa komputer „odmówi współpracy” importowane dane są nadal bezpieczne ponieważ znajdują się na centralnym serwerze. Pakiet startowy zawiera podstawowe narzędzia do importowania danych (klucz kopiowania danych oraz czytnik kart chipowych).

...z doświadczenia pomini

Do podanych cen należy doliczyć 22% podatku VAT.

DRABPOL Sp. j.
42-233 Mykanów, ul. Akcyjowa 24/26
tel: 34/ 366 00 22 w. 263; fax: 34/ 366 04 62
e-mail: tach@drabpol.pl
www.drabpol.pl

Salon Prezentacyjno-Wystawienniczy:
02-497 Warszawa 142, Al. Jerozolimskie 250
tel: 22/ 738 74 00; fax: 22/ 738 74 01
e-mail: biurowarszawa@drabpol.pl



Warto jednak zastanowić się, jak te nowe uregulowania wpłyną na kondycję polskich przewoźników drogowych. Spróbujmy zrobić prostą kalkulację – pojazd ciężarowy w ruchu międzynarodowym, aby osiągnąć efekt ekonomiczny w postaci zysku, winien (zdaniem wielu przewoźników) wykonać roczny przebieg około 150 tys. km. Można przyjąć, że praktycznie 30-40% (45 – 60 tys. km) tego przebiegu to przebieg po drogach krajowych. Przy przyjęciu założenia, że stawka za 1 km wyniesie 0,46 PLN, co sugeruje Ministerstwo Infrastruktury, koszt tego przebiegu to od 20,7 tys. do 27,6 tys. PLN. Roczna opłata za przejazd po drogach krajowych to dzisiaj, w przypadku pojazdów Euro 0 i 1 – 2,5 tys. PLN, a w przypadku pojazdów o wyższej ekologiczności – 2,1 tys. PLN. Wzrost opłat jest zatem dziesięciokrotny!

Spójrzmy z innego punktu widzenia. Przejazd autostradą A2 od Konina do Nowego Tomyśla (135,4 km) to opłata w wysokości 189 PLN (1,4 PLN/km). Jeżeli weźmiemy pod uwagę cenę opłaty rocznej, to za jedną taką opłatę można dzisiaj przejechać ten odcinek autostrady 13 razy, czyli 6 razy wyjechać do Niemiec i wrócić. Odpowiada to

mniej więcej miesięcznemu okresowi pracy pojazdu. A jak to wpłynie na koszty pojazdów wykonujących wyłącznie przewozy krajowe, gdzie zdecydowana większość przebiegu jest wykonywana po drogach krajowych? Różnica będzie prawdopodobnie dwudziestokrotna lub wyższa. A przypominam, że górna wysokość opłaty za przejazd została określona w projekcie ustawy – do 2,50 PLN, natomiast w kalkulacji założono znacznie niższe stawki.

Kondycja polskich firm transportowych, która już w tej chwili jest bardzo słaba, ze względu na dużą konkurencję i jednocześnie znaczny wzrost kosztów (w sposób niekontrolowany rosną ceny oleju napędowego oraz koszty osobowe, a w przypadku przewoźników międzynarodowych niekorzystnie działa wysoki kurs PLN w stosunku do Euro), jeszcze zdecydowanie się pogorszy. Może to spowodować falę bankructw – polski przemysł transportowy, który generuje ponad 10 % PKB i zatrudnia tylko w transporcie międzynarodowym około 150 tys. kierowców, może czuć się zagrożony.

PRACOWAĆ W NORMALNYCH WARUNKACH

Rozmowa z Janem Buczkiem
prezesem ZMPD

Przybywa ciężarówek, przybywa przewoźników - stąd wniosek, że branża transportu drogowego ma dobre perspektywy. Tymczasem częściej mówicie o problemach niż o szansach. Dlaczego?

Te ciężarówki nie jeżdżą puste, tylko z ładunkiem, co oznacza, że ciągle jest popyt na nasze usługi przewozowe. Polski przewoźnik międzynarodowego transportu drogowego przez lata pracował na swoją dobrą markę w Europie i dzięki temu teraz zewsząd płyną do nas zamówienia. Owszem, reguły wolnego rynku mogą tę sytuację kiedyś zmienić. Dziś jednak problemem są dla nas zawirowania na rynku paliw oraz zaniedbania polskiej administracji, które przekładają się na szalony i – co gorsza w wielu przypadkach nieuzasadniony – wzrost kosztów. Gdybyśmy chcieli je zrównoważyć podniesieniem ceny przewozów, oznaczałoby to podwyżkę ceny chyba wszystkich towarów w polskich sklepach.

Jakie inne rozwiązanie proponujecie?

Po pierwsze chcemy ponosić mniejsze koszty paliwa, bo te obecne, wręcz horrendalne, nie mają racjonalnego uzasadnienia. W tej sprawie oczekujemy pomocy polskiego rządu. Niech zaproponuje rozsądne rozwiązanie, które obniży wygórowane koszty, a równocześnie nie zaszkodzi polskiej gospodarce. Mamy tam przecież tylu fachowców... Szkoda tylko, że zajęci są akurat wymyślaniem, jak zapewnić dochody autostradowym koncesjonariuszom poprzez kolejny drenaż naszych kieszeni. Myślę tu o ustawie „winiętowej”, dla której trudno znaleźć jakieś racjonalne uzasadnienie. No może poza jednym ewidentnym faktem, czyli brakiem porządných dróg, co powoduje, że za kawałeczki autostrad każe nam się płacić, jak by to były trasy przelotowe przez pół Europy.

Ponosimy też konsekwencje innych wieloletnich zaniedbań, a może nawet bezmyślności kolejnych polskich ekip rządzących, które inwestowały z zapałem w południowe przejścia graniczne, mimo świadomości, że wejście do Unii Europejskiej oznacza ich zupełną nieprzydatność. Teraz nasze auta stoją po kilkadziesiąt godzin w wielokilometrowych kolejkach na wschodzie, nasi kierowcy czekając na odprawę po kilkadziesiąt godzin, w warunkach urągających ludzkiej godności. A my, przewoźnicy, tracimy pieniądze, po około sześćdziesiąt milionów miesięcznie. Te przejścia graniczne nie zasługują nawet na swoją nazwę, bo blokuje je naturalny przecież w tym miejscu ruch pojazdów.



Od styczniowych kłopotów na granicy, wywołanych wtedy przez protest celników, przewoźnicy coraz głośniejsze dopominają się o interwencję rządu.

Ile można wytrzymać? Sytuacja wtedy była tragiczna, zwłaszcza dla kierowców. Konsekwencje finansowe do dziś odczuwamy. Wtedy rząd złożył nam parę obietnic, poprzez swoich najwyższych przedstawicieli, bo zrobił to i wicepremier, a także sam premier Donald Tusk. Publicznie, przed kamerami telewizyjnymi. A efekt jest żaden.

I dlatego przewoźnicy teraz listy piszą do premiera. Czego oczekujecie od premiera?

Chciałbym być w tak komfortowej sytuacji, aby powiedzieć, że chcemy tylko, żeby nam nie przeszkadzać. Polski przewoźnik potrafi samodzielnie pracować. Dawaliśmy tego dowody przez całe lata, kiedy bez żadnej pomocy ze strony państwa zdobywaliśmy swoją, dziś już powszechnie uznaną, pozycję na międzynarodowym rynku przewozów drogowych. Niestety, zaniedbania ze strony polskiej administracji są obecnie już tak wielkie, że bez szybkich i zdecydowanych działań się nie obejdzie. Dziś więc chcemy, aby premier sam zaczął działać, a przy okazji zmusił także swoich ludzi do roboty. Na samych obietnicach daleko nie zajedziemy!

Jakie zmiany są niezbędne?

Osobiste działania premiera są konieczne, jeśli Polska zamierza mieć drożne wschodnie granice. Kolejki na wschodzie są nadal. My ponosimy straty, które przełożą się w niedługim czasie na obniżenie dochodów państwowego budżetu. Najpierw będziemy płacić mniejsze podatki, a potem zbankrutujemy. Na razie państwo nie notuje większych strat i może dlatego się nami nie przejmuje. Nie zamierzamy jednak czekać na ostatni moment, dlatego walczymy o nasze firmy już teraz. Nie możemy przecież tolerować takiej sytuacji, kiedy z powodu politycznej i urzędniczej nieudolności tracimy umowy i kontrahentów, tracimy też pieniądze.

Premier nie zareagował na nasze interwencyjne wystąpienia, dlatego zdecydowaliśmy się na kolejne, publiczne manifestowanie naszych problemów. Stąd nasz List Otwarty, stąd akcja wysyłania pocztówek z granicy, a potem gremialnego składania pism w kancelarii premiera, stąd wreszcie decyzja o zatrzymaniu ruchu ciężarówek w całym kraju. Może jak staniemy będzie nas widać lepiej niż kiedy normalnie jeździmy? I pan premier wreszcie zauważy problemy naszej branży?

Lista problemów branży jest znacznie dłuższa niż te, które już pan wymienił.

Zdecydowanie dłuższa. Tracimy także, podobnie jak wszyscy polscy eksporterzy usług, na wygórowanym kursie złotówki wobec euro. Jeśli tak ma być dalej, to chcemy się z polskim fiskusem także rozliczać w tej obcej walucie. Pan premier naszą propozycję zaakceptuje? Wątpię, niestety, skoro nie możemy się doczekać małej zmiany, czyli zlikwidowania nieżyłowego przepisu o zakazie wwozu do Polski ze wschodu więcej niż 200 litrów paliwa. Dodam też, że od 2 lat walczymy o przywrócenie szkolnictwa zawodowego w Polsce, bo kierowców zaczyna nam brakować. A już niedługo trzeba będzie szkolić kierowców według nowych zasad, bardzo kosztownych. Jeśli państwo nam nie pomoże, za parę lat polskie ciężarówki nie wyjadą z bazy. Z tych powodów determinacja środowiska do natychmiastowych działań jest ogromna. Niekontrolowany wybuch byłby znacznie gorszy niż działania, które ZMPD proponuje. W naszej organizacji są znakomici, operatywni przedsiębiorcy, którzy chcieliby pracować w normalnych warunkach.

Dziękuję za rozmowę



Jeżeli ubezpieczenie OCP to LUTZ

Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE

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

Biurowe Obsługi Klienta przy ZMPD
 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
 Telefon: (022) 536 10 84
 Telefaks: (022) 536 10 85
 E-mail: lutz@zmpd.pl
 www.lutz-assekuranz.pl

Biurowe Obsługi Klienta przy ZMPD
 A-1120 Wien, Vivenotgasse 53
 Telefon: +43 1 817557321
 Telefaks: +43 1 817557323
 E-mail: siech@lutz-assekuranz.at
 www.lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl

LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsvermittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015326G01/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związkowe ds. Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.



dls
Land und See Speditionsgesellschaft mbH

dls jest:
 liderem na rynku spedycyjno-transportowym, co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.

dls zaprasza:
 do całorocznej współpracy rzetelnych przewoźników celem realizacji transportów chłodniczych i planekowych w relacjach: **EU – PL – EU** oraz **EU – WNP – EU**

Prosimy o telefoniczny lub pisemny kontakt:
 Marketing & Trucking: Tel. +49/4107 333 140; Fax: +49/4107 333 159

Organizacja transportu: EU i GUS
 Tel. +49/4107 333-3; Fax: +49/4107 333-100

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
 Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

e-mail: info@dls-Deutschland.de

www.dls-Deutschland.de

Moja flota w sieci LOTOS



INFOLINIA 0 801 345 678
www.lotosbiznes.pl

LOTOS BIZNES to oferta skierowana do firm oraz instytucji posiadających samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe oraz inne środki transportu. Program oparty jest na nowoczesnych kartach mikroprocesorowych, przy użyciu których Klient może dokonywać **zakupów bezgotówkowych** na stacjach dynamicznie rozwijającej się sieci stacji paliw w Polsce - **sieci LOTOS**.

Program LOTOS BIZNES to:

- bezgotówkowy zakup paliw na stacjach
- karta dostosowana do potrzeb i specyfiki firmy
- karta LOTOS-ESSO: dostęp do międzynarodowej oferty ESSOCARD
- fakturowanie zbiorcze
- bezpieczeństwo transakcji
- dostęp do nowoczesnej i dynamicznie rozwijającej się sieci stacji paliw
- indywidualnie ustalane warunki handlowe
- pełna kontrola wydatków

LOTOS
BIZNES

Dynamic

navigator 

LOTOS Paliwa Sp. z o.o.
Dział Sprzedaży Flotowej
ul. Elbląska 135, 80-718 Gdańsk
fax +48 58 326 43 80
e-mail: biuro@lotosbiznes.pl
Tel. Obsługa Klienta: 058 326 43 00

 **LOTOS**

DOŚĆ TEGO!

Kilkadziesiąt tysięcy ciężarówek na poboczach dróg. Hasło „Protest” za szybą. Godzina wspólnej akcji protestacyjnej w imię wspólnych, zagrożonych, interesów. Czegoś takiego nigdy na polskich drogach nie było. Wcześniej wydawało się, że przewoźnicy i kierowcy nie są w stanie tak się zorganizować.

wschodniej i ograniczenia do 200 litrów ilości przywożonego do kraju paliwa. Z pewnością nie wyczerpują one listy problemów, ale wydają się najważniejsze. Nad nimi wszystkimi pojawia się jednak ważne, ogólne oczekiwanie, że rząd w końcu przestanie udawać głuchego i usiądzie z przedstawicielami branży do stołu rozmów, że rozpocznie się rzetelny dialog. Do tej pory „po drugiej stronie barykady” panuje milczenie, które przewoźnicy mają prawo traktować jako lekceważącą obojętność.

Prezes ZMPD odbywa setki rozmów telefonicznych i tłumaczy, nie zawsze cierpliwie: „Jak długo można zgłaszać postulaty i odbijać się od rządowych drzwi, jak długo

PROTEST

ZMPD AKCJA PROTESTACYJNA

Najpierw były długie dyskusje i wątpliwości. Jedni mówili: „Co to za protest, godzina postoj? Trzeba zablokować całą Polskę, wtedy władza się przestraszy i odpuści” Inni: „Tego się nie da zrobić. Nikt się nie zatrzyma”. Jeszcze inni: „A może jazda w żółtym tempie albo jeszcze co innego”. Takie dyskusje trwały w całej Polsce. Trwały też w siedzibie ZMPD w Warszawie, gdzie spotkali się przedstawiciele większości organizacji skupiających przewoźników. Oprócz formy protestu omawiano postulaty środowiska. Niby wszyscy dokładnie wiedzą z jakimi problemami zmagają się transport drogowy, ale jak przychodzi do spisania tego na papierze, propozycji jest tysiąc. W końcu pięć postulatów dotyczy cen paliw, winiet, wysokiego kursu euro, granicy

wszystkie rozmowy z władzą będą okazywać się rozmowami o niczym. Nie mogą dłużej powstrzymywać ludzi przed protestem. ZMPD jest organizacją przewoźników i zawsze będzie reprezentować ich interesy. Dzisiaj ludzie są wściekli, nie widzą perspektyw, boją się o przyszłość. Jeżeli rząd nadal będzie udawał, że nie ma problemu, to dojdzie do paraliżu komunikacyjnego kraju. I to nie będzie nasza wina”.

Jednocześnie trwa przygotowanie protestu. Koordynatorzy regionalni budują strukturę przekazywania informacji. W zasadzie wszystkim się wydaje, że idzie „kulawo”. Ciągłe ktoś dzwoni pytając o sprawy, które dawno zostały wyjaśnione albo materiały, które już trzy razy wysyłano w teren. Dzwonią też przewoźnicy piekłąc się, że dowiedzieli



się o proteście, ale nikt im nie przekazał żadnych szczegółów. To denerwuje najbardziej. „Ma pan w firmie internet? Oczywiście! A zaglądał pan na stronę ZMPD? Cisza... Takich rozmów są setki.

W środę, w samo południe, wszyscy są w holu przed telewizorem. Szczecin stoi, Stryków jedzie. Takie są pierwsze informacje. Nie wiadomo jeszcze, czy protest wypalił. „Niech szef sam wsiądzie i jedzie protestować” - mówi kierowca w jednej z telewizji. „Głupek” - słychać w holu. Na szczęście im więcej relacji tym dokładniej widać, że takie zachowania są w mniejszości. Środowisko zrobiło to, co zapowiedziało. Powiedziało władzy: „Potraktujcie nas poważnie. My wywiązujemy się z obowiązków wobec państwa, płacąc więcej podatków i różnych opłat niż jakkolwiek inna branża, wy zaczniacie wywiązywać się z obowiązków wobec nas. To musi działać w obie strony”. Ostrołęka, Szczecin, Rzeszów, Bydgoszcz, Biała Podlaska, Kraków, Białystok, Sochaczew, Międzyrzec, Radzyń Podlaski... nie ma wątpliwości, że większość Polski stanęła murem.

O dziwo, media - zazwyczaj obojętne wobec problemów przewoźników - tym razem wręcz „rzuciły się” na temat. Przed siedzibą ZMPD wozy transmisyjne i tłumek



dziennikarzy. Ci, którzy od dawna zajmują się transportem, otoczeni wianuszkami kolegów z newsów, próbujących się dowiedzieć „o co w tym wszystkim chodzi”. Konferencja prasowa, dziesiątki wywiadów udzielanych przez prezesa Buczka. Po południu nie ma już wątpliwości, że nawet, gdyby rząd nadal pozostawał głuchy na problemy transportu, dotarły one do opinii publicznej. Na brak nagłośnienia swoich problemów przedstawiciele branży narzekali wcześniej na niejednym spotkaniu.

Najważniejsze jest jednak co innego. Ludzie którzy zorganizowali protest, przede wszystkim działający w poszczególnych województwach koordynatorzy, zdołali namówić większość koleżanek i kolegów do wspólnego, skoordynowanego działania. „Przed nami ciężkie czasy, jak się nie nauczymy działać razem, to nas zjedzą” - mówi jeden z koordynatorów - „jak pójdziemy wielką grupą, będą musieli bardzo uważać, żeby się nie udławić”.

Stawomir Jeneralski

Zdjęcia pochodzą z serwisu www.moja-ostroleka.pl

LUBIĘ PRACĘ, A ONA MNIE

Z Piotrem LITWIŃSKIM,
właścicielem firm: „Litwiński” i „Limba”,
rozmawia Sławomir Jeneralski

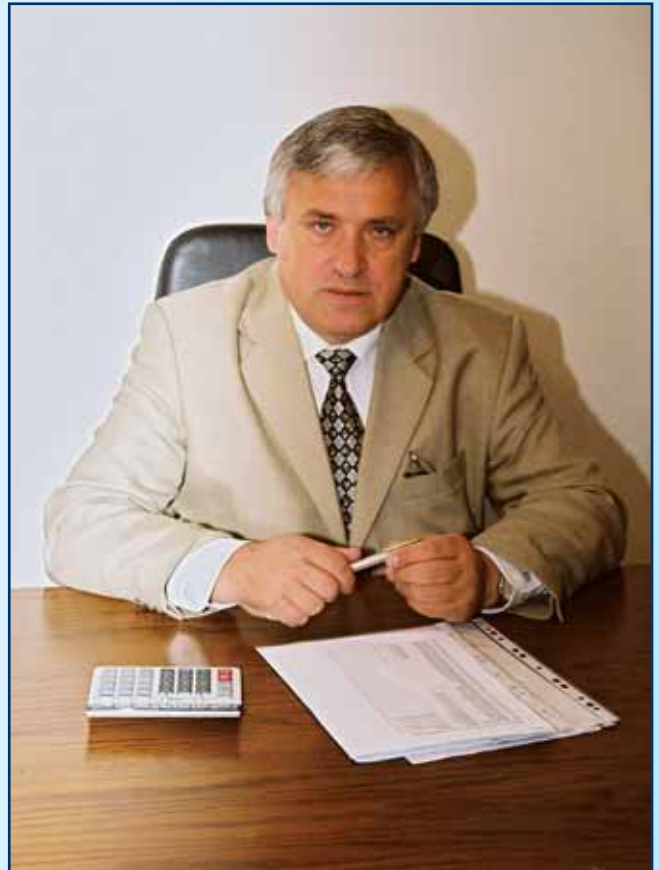
Przewoźnikiem jest Pan...

Formalnie rzecz biorąc - od 1985 roku. Założyłem własnie własną firmę i zostałem - jak to wówczas mówiono - „prywaciarzem” z branży budowlanej. Miałem kupioną za olbrzymi kredyt koparkę K-611, ale potrzebowałem jeszcze samochodu ciężarowego. Żeby go kupić, musiałem - co wcale nie było takie proste - przystąpić do zrzeczenia transportu prywatnego. W końcu udało mi się pokonać wszystkie przeszkody i otrzymałem koncesję na transport. Ale - takie to były czasy - tylko na moje rodzinne województwo sądeckie i województwa ościenne. Mogłem więc jeździć do Krakowa i Bielska Białej, ale już nie tak odległe od Nowego Sącza Katowice były dla mnie miastem zakazanym.

Tak naprawdę, to już w styczniu przyszłego roku mógłbym świętować 30-lecie pracy w branży. W styczniu 1979 r. wyjechałem bowiem w pierwszy kurs starym jelczem, kupionym za pożyczone od rodziny pieniądze i przez niemal cały rok 1978 remontowanym, a raczej - biorąc pod uwagę jego stan techniczny - odbudowywanym. Pracowaliśmy z bratem na spółkę, bo ja miałem samochód, a on przyczepę. Szło nam na tyle dobrze, że odpracowaliśmy i samochód, i przyczepę.

Drugą połowę lat 80-tych spędził Pan, wykonując roboty ziemne, w kopalniach węgla brunatnego w Koninie i Bełchatowie. Po upadku PRL obsługiwał Pan ciężkim sprzętem kopalnię węgla kamiennego Jan Kanty w Jaworznie. Cóż więc sprawiło, że - nie porzucając budownictwa ładowego - zainteresował się Pan transportem międzynarodowym.

Gdy wykonuje się duże roboty ziemne, to trzeba dysponować własnym transportem. To po pierwsze. Po drugie - świadczyłem usługi transportowe dla krośnieńskiego Nowego Stylu i w miarę wzrostu zapotrzebowania na nie powiększałem tabor. Nie byłem więc człowiekiem spoza branży. Po trzecie - nie należę do ludzi, którzy zadowolają się tym, co już osiągnęli. Lubię nowe wyzwania, stawiam pracę na pierwszym miejscu i po prostu lubię ją - a ona, jak niektórzy mówią, odplaca mi tym samym. I po czwarte wreszcie - aby utrzymać się na rynku, trzeba odpowiadać na potrzeby klientów. Dla przykładu - obecnie rozszerzamy naszą działalność o specjalistyczne roboty wyburzeniowe. Dlaczego? Bo coraz częściej są one elementem kompleksowego przygotowania placów budów.



Pierwszy kurs międzynarodowy?

Tego się nie zapomina: w 1991 roku, po herbatę, do dawnej NRD.

W branży mówi się o Panu jako o człowieku, który zbudował własne imperium.

Imperium? To zbyt wielkie słowo. Choć - przyznaję - że chyba mam się czym pochwalić.

No właśnie, „Litwiński” to dziś...

Ponad 80 nowoczesnych zestawów samochodowych, głównie marki Volvo. Wszystkie nasze pojazdy wyposażone są w system pozycjonowania satelitarne GPS, pozwalający na stałe monitorowanie i śledzenie przewożonego ładunku. Kierowcy posiadają laptopy z dokładnymi, rzetelnymi mapami i telefony komórkowe. Cała obsługa transportu włączona jest w system Europejskiej Giełdy Frachtów. Nasz tabor, co warto podkreślić, w całości przystosowany jest do przewożenia materiałów niebezpiecznych (ADR), a do dyspozycji klientów są wyszkoleni doradcy ds. przewozów ADR.

Prowadzimy własną działalność spedycyjną. Mamy cztery - notabene dziś najnowocześniejsze w Małopolsce - stacje diagnostyczne z uprawnieniami Okręgowych Stacji Diagnostycznych, własny autoryzowany serwis Volvo, nacze Schmitz i Kogel, SAF, BPW, Knorr-Bremse, Wabko, Jost, Bosch i Continental, własną stację paliwową i magazyn części zamiennych, smarów i olejów.



A także dwugwiazdkowy hotel, w którym mieszczą się Akredytowany Ośrodek Szkolenia i pracownia badań psychologicznych. Zwolennicy outsourcingu mogą sobie rwać włosy z głów.

Outsourcing jest sposobem na zmniejszanie kosztów. Ale dlaczego mam rezygnować z działalności, która generuje zyski, a nie koszty? No i umożliwia efektywne szkolenie własnych pracowników?

Jeszcze jednym chciałbym się pochwalić. Otóż wiosną 2003 roku uzyskaliśmy normę PN-EN ISO 9001:2001 w zakresie spedycji i transportu międzynarodowego oraz serwisu.

Ma Pan opinię wymagającego, ale zarazem bardzo dobrego pracodawcy.

Jak już wspominałem – stawiam pracę na pierwszym miejscu, a to nie jest najłatwiejsza cecha charakteru. Jeśli zaś chodzi o stosunek do pracowników... Gdy ma się pieniądze, to sprzęt – lepszy czy gorszy – można kupić. Natomiast dobry pracownik jest czymś bezcennym. Bez swoich współpracowników nie stworzyłbym firmy, która liczy się nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Mój sukces jest ich sukcesem. Ja nie mogę im za to nie odpłacać uczciwością w stosunku do nich czy stwarzaniem im takich warunków pracy, rekreacji, itd., na jakie tylko firmę stać. Bo – nad czym, podobnie jak pozostali przewoźnicy, mocno boleję – jeśli chodzi o wysokość płac dla kierowców nie mogę konkurować z przewoźnikami zachodnimi. Oni po prostu nie płacą takich podatków i paropodatków, z jakimi my mamy do czynienia.

No właśnie, branża transportowa ma dziś wiele powodów do narzekań.

A jak nie narzekać, ba – protestować – gdy państwo nie gra fair w stosunku do branży, która tworzy – bez najmniejszego zaangażowania budżetowego – 11 proc. PKB? Ktoś tam kiedyś podpisał złe umowy z koncesjonariuszami autostrad płatnych, więc co robi państwo? Chce niemal z dnia na dzień zlikwidować system winietowy, wmawiając nam przy tym – jakbyśmy dyrektyw unijnych nie znali – że wymaga tego Unia Europejska. Bo dlaczego ma płacić budżet, skoro może przewoźnik? Mamy bodaj najdroższe paliwo w Europie. Ale to naszym konkurentom z tzw. starej Unii ich państwa zwracają nie tylko VAT, ale też i akcyzę. A granice? Gdy ekspediuje samochód na wschód, to nigdy nie wiem, czy w korku przed przejściem będzie stał kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt godzin. Stan dróg... Może ktoś kiedyś podliczy, ile milionów złotych rocznie tracimy z powodu wydłużania czasu przejazdów i częstszego serwisowania taboru.

Mówi się, że transport jest krwioobiegiem gospodarki, Nie chcę być złym prorokiem, ale jeśli polityka państwa wobec naszej branży diametralnie się nie zmieni, to gospodarce grozi, i to w najlepszym przypadku, wieńcówka. A to bardzo dokuczliwa i niebezpieczna choroba.

Dziękuję za rozmowę.

Kongres IRU, Istambuł 13-17. 05. 2008

REAKTYWACJA „JEDWABNEGO SZLAKU”

Zbigniew Witamborski

Truck Auto.pl

1700 osób z ponad 70 krajów świata uczestniczyło w 31 Kongresie IRU w Istambule (13 – 17 maja br.). Kongres odbywał się pod hasłem „Transport źródłem światowego dobrobytu”.

W kongresie uczestniczyła ponad 30-osobowa delegacja z Polski. W jej skład wchodził przedstawiciel ZMPD z prezesem Janem Buczkiem na czele oraz reprezentanci OZPTD. Parlamentarzystów europejskich reprezentował Bogusław Liberadzki. Z ramienia Sejmu do Istambułu pojechali przedstawiciele Komisji Infrastruktury: Przewodniczący Komisji Zbigniew Rynasiewicz oraz dwaj wiceprzewodniczący - Janusz Piechociński i Stanisław Żmijan. W

obradach uczestniczył także Tomasz Połeć, Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Równoległe do odbywającego się kongresu minister transportu Turcji **Binali YILDIRIM** gościł na odbywającej się konferencji ministerialnej przedstawicieli z 25 krajów. Polskę reprezentował Tadeusz Jarmuziewicz, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Tematem przewodnim konferencji była reaktywacja „Jedwabnego Szlaku”, historycznej drogi z Azji na Zachód. Politycy zauważyli, że realizowana tą drogą wymiana handlowa może być katalizatorem pokoju w stosunkach pomiędzy światem Islamu a kulturą Starego Kontynentu. - *Udział w tego typu konferencjach jest elementarnym narzędziem do uprawiania polityki. Deklaracja ministerialna, którą podpisaliśmy jest intencyjnym dokumentem, nie niosącym żadnych twardych zobowiązań, zakłada ona powrót do idei jedwabnego szlaku* – mówił Tadeusz Jarmuziewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Deklaracja przyjęta przez 25 ministrów transportu, chociaż miała charakter intencyjny, eksponuje gotowość przyjęcia i wprowadzenia w życie konwencji ONZ, dotyczących międzynarodowego transportu drogowego oraz przyjęcie norm WTO – Światowej Organizacji Handlu – dotyczących respektowania swobody tranzytu, uproszczania dokumentacji, racjonalizacji podatków i opłat celnych. W parze z rozwojem Azji powinna poprawiać się infrastruktura drogowa na tym kontynencie.

Janusz Łacny, prezydent IRU, otwierając obrady podkreślił, że kongres to doskonały przyczynek do szerszego i lepszego zrozumienia szczególnej roli, jaką odgrywa w dzi-



Panel dyskusyjny kongresu, za stołem pośrodku europoseł Bogusław Liberadzki



Martin MARMY, sekretarz generalny IRU:

– Kongres IRU i konferencja ministerialna przejrzyście pokazały ogromny potencjał naturalnych i ludzkich zasobów w euroazjatyckim rejonie, gdzie 2/3 światowej populacji nie tylko zamieszkuje, lecz również zajmuje się produkcją, handlem oraz transportem.

siejszym świecie transport drogowy, jako katalizator wzajemnych kontaktów ludzi i biznesu na całym świecie.

Obrady kongresu zbiegły się z 60 rocznicą powstania IRU. – *Przez te 60 lat transport stał się motorem napędowym światowej gospodarki* – zaznaczył Łacny. Dzisiaj IRU zrzesza w swoich szeregach 180 członków z 73 państw świata położonych na pięciu kontynentach. – *31 Światowy kongres IRU, jest niestety ostatnim światowym kongresem. Szkoda, bo jest to duże wydarzenie dla świata transportowego, okazja do wymiany poglądów, przekazania informacji. Na tego typu spotkaniach możemy unifikować naszą wiedzę, rozmawiać na ważne dla nas tematy. Polska delegacja, co staje się zwyczajem, jest jedną z najbardziej aktywnych* – powiedział Jan Buczek, prezes ZMPD.

Na Zgromadzeniu Generalnym IRU, zorganizowanym tuż przed kongresem, jednogłośnie przyjęto rezolucję stambulską, która wzywa wszystkie rządy uczestniczące w konwencji TIR i organizacje międzynarodowe, takie jak WCO (Światowa Organizacja Celna) i UNECE (Europejski Komitet Gospodarczy ONZ), do wprowadzenia standardów systemu WCO SAFE, poprawiających bezpieczeństwo przewożonych towarów i standardów AEO (autoryzowanych operatorów gospodarczych). Zdaniem Łacnego, szczególnie po 11 września 2001 roku, temat bezpieczeństwa przewozu towarów, staje się kluczowy w usprawnieniu międzynarodowych kontaktów handlowych. Bezpieczeństwo przewożonych towarów musi iść w parze z płynnością granic. W wyniku głębokiej analizy ekspertów z USA, do osiągnięcia tych celów jedynym, skutecznym instrumentem pozostaje konwencja TIR.

Wprowadzenie systemu bezpieczeństwa WCO SAFE zapobiegnie restrykcyjnym przepisom hamującym przepływ towarów i różnych ich interpretacji na poziomie poszczególnych państw i regionów, co usprawni łańcuch transportu towarów w dobie postępującej globalizacji.

Na specjalnie zorganizowanej konferencji prasowej Michail Gorbaczow, gość honorowy, odniósł się do sytuacji w naszym regionie. – *Wy sami budujecie taki ustrój, jaki wam odpowiada. Macie do tego prawo. Polska dokonała systemu reform, pojawili się nawet ich bohaterowie. Oczywiście jest, że były również ciężkie chwile, ale Polska zaznaczyła się w przestrzeni czasu jako państwo, które osiągnęło sukces* – powiedział ostatni prezydent Związku Radzieckiego.

Na zakończenie kongresu, sekretarz generalny IRU, **Martin MARMY**, jeszcze raz podkreślił społeczną wagę reaktywacji „Jedwabnego Szlaku”. – *Kongres IRU i konferencja ministerialna przejrzyście pokazały ogromny potencjał naturalnych i ludzkich zasobów w euroazjatyckim rejonie, gdzie 2/3 światowej populacji nie tylko zamieszkuje, lecz również zajmuje się produkcją, handlem oraz transportem. Razem z reaktywacją „Jedwabnego Szlaku” oraz modernizacją zgodną z potrzebami współczesnego transportu drogowego, staje się możliwe, bez zbędnych inwestycji, skupienie transportu oraz handlu wielu Państw w jednym z najważniejszych regionów i stworzenie z niego ośrodka handlu światowego* – powiedział Marmy.

– Problemy te same od lat, tylko inny poziom ich omawiania. Gospodarka światowa jest w sporym pędzie. Przyrasta towarów, które muszą być coraz sprawniej i relatywnie dla rynku taniej dostarczane. To wszystko powoduje, że



Michaił Gorbaczow, prezydent ZSRR w latach 1990-91:
- Polska dokonała systemu reform, pojawili się nawet ich bohaterowie. Oczywiście jest, że były również ciężkie chwile, ale Polska zaznaczyła się w przestrzeni czasu jako państwo, które osiągnęło sukces.

mieliśmy nowe akcenty w tych debatach – poszukiwanie nowych atrakcyjnych kierunków, czy odbudowa historycznych szlaków. Musimy myśleć ideą transportu dnia dzisiejszego i nadchodzącego jutra. W kontekście nieustannych wzrostów cen nośników energii, przede wszystkim ropopochodnych, w kontekście coraz większych wymogów ochrony środowiska i w kontekście coraz wyższych stawianych przez klientów i konsumentów sektora transportu wymagań – powiedział Janusz Piechociński, wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury, podsumowując Kongres.

Kofi Annan w przesłaniu do uczestników kongresu poparł tezę 31 Światowego Kongresu IRU, twierdząc, że rozwój transportu zapewni w świecie pokój i dobrobyt.

Kongresowi towarzyszyła wystawa logistyczna, gdzie na powierzchni 7 tys. mkw. wystawiało wielu globalnych operatorów branży TSL i świata techniki.

Jak się dowiedzieliśmy był to, niestety, ostatni światowy kongres zorganizowany przez IRU. Nie znikną natomiast konferencje regionalne.



Uczestnicy 31. Światowego Kongresu IRU, Istanbul 2008



Dyplomy honorowe IRU dla kierowców zawodowych za rok 2007

Od wielu już lat Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do zrzeszeń krajowych - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Kierowcy kandydujący do dyplomu i odznaczenia IRU muszą spełniać wysokie wymagania zapisane w Regulaminie, którego aktualne wydanie pochodzi z 7.02.2007 r. (w załączeniu).

Zgodnie z przepisami Regulaminu, dyplom może otrzymać zawodowy kierowca, wykonujący transport krajowy i/lub międzynarodowy przez co najmniej 20 lat bez przerwy, a przez ostatnie 5 lat w tym samym przedsiębiorstwie transportowym. Wymaga się, aby w okresie tych 20 lat kierowca przejechał co najmniej 1 mln km bez spowodowania poważnego wypadku drogowego (powodującego uszkodzenie ciała) oraz, by w ciągu ostatnich 5 lat nie popełnił poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

Dyplom honorowy IRU jest przyznawany raz w roku podczas posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego IRU tym kierowcom, którzy zostali zgłoszeni przez zrzeszenia członkowskie. Kierowca może otrzymać tylko jeden dyplom: za rok, w którym spełnił po raz pierwszy wymagane kryteria.

W 2007 r. dyplomy honorowe otrzymało 40 kierowców z Polski, pracujących w 10 firmach transportowych.

DYPLOMY HONOROWE IRU 2007

- Kazimierz Lange, Ryszard Polak:** Przedsiębiorstwo Spedycyjno - Transportowe SPEDEX, Stobno 82 k/Piły;
- Bolesław Belcer, Jan Niemiec, Edward Smyczek, Adam Witowski, Henryk Wójtowicz:** P.U.T. TRANS - WSK Rzeszów;
- Włodzimierz Moleta:** P.U.T. EUROTRANS, Myszków;
- Krzysztof Obolewicz:**
AN TRANSPORT IMPORT EXPORT ANDRZEJ NOWICKI, Warszawa;
- Jan Banach, Zenon Bąk:** Leszczyńskie Centrum Logistyczne Grzeškowiak, Leszno;
- Michał Fatla:** Międzynarodowy Transport Drogowy Michał Fatla, Wielkie Drogi, wieś Jaškowice;
- Jerzy Gaweł, Stanisław Stusek, Jerzy Piecha:** EURO-TRANS Transport Krajowy i Międzynarodowy inż. Kazimierz Janik; Żywiec;
- Wojciech Chochlewicz, Stefan Gębski, Witold Iwański, Adam Kędziński, Waldemar Szczurowski, Mirosław Śliwiński:** ZTE RADOM, Radom;
- Adam Banasiewicz, Jerzy Bandoch, Henryk Doroz, Tadeusz Fraid, Krzysztof Gąsiorek, Ryszard Jucha, Krzysztof Kłos, Stefan Knera, Przemysław Kobierski, Roman Maik, Tadeusz Michalkiewicz, Jerzy MocarSKI, Mieczysław Polachowski, Jerzy Stubba, Andrzej TymosZ, Bronisław Wiecha:** PEKAES TRANSPORT S.A., Błonie;
- Jan Boreczko, Aleksy Kowalczuk:** Transport Międzynarodowy i Krajowy "BOJAR" Hajnówka.



ZMIANY W ZMPD

Anna Wrona

Całkiem możliwe, że ktoś złośliwie powie o ZMPD - sklepik z karnetami.

Oburzamy się, ale w zasadzie nie ma się o co obrażać. Faktycznie, od lat przekazujemy karnety TIR przewoźnikom. I tylko przez 8 lat obecnego wieku do polskich przewoźników trafiło za naszym pośrednictwem niemal 2 miliony tych dokumentów, tak znakomicie ułatwiających pracę transportową. To potężna i pożyteczna działalność, która wiąże się z równie potężną pracą i odpowiedzialnością. Odpowiedzialnością formalną i finansową zarazem, nie tylko przewoźników, ale przede wszystkim zarządzających nią służb ZMPD. Przez ostatnie lata postaraliśmy się o obniżenie kosztów dostępu do karnetów, z naszej inicjatywy wprowadzono na kilka lat (do czasu wejścia do Unii) tańszy karnet czteroletowy. Zajęliśmy się też trudnymi interwencjami, kiedy załamał się system TIR w Rosji, a polscy przewoźnicy tracili ładunki i pojazdy. Po miesiącach pracy przełamaliśmy kryzys, a dziś polscy przewoźnicy są chyba najliczniejszą grupą transportowców na ogromnym, rosyjskim rynku.

Równocześnie przez te lata rozwijaliśmy działalność Zrzeszenia, inicjując i przyjmując na siebie coraz więcej zadań, których celem miało być ułatwienie pracy przewoźnikom. W tym celu m.in. zmieniliśmy i nadal zmieniamy naszą organizację, modyfikując systematycznie jej statut i przy okazji unowocześniając biuro ZMPD, co pozwoliło nam na rozpoczęcie procedury wdrażającej w nim system zarządzania jakością ISO. Do elektronicznego systemu przekazu informacji większość przewoźników zdążyła już się przyzwyczaić i systematycznie z niego korzysta. Stale unowocześniana strona internetowa i własna poczta elektroniczna zapewniają szybki przekaz najbardziej potrzebnych informacji.

Zmodyfikowany statut pozwolił na rozwój działalności gospodarczej. Zwiększamy stale zakres usług świadczonych

na rzecz członków ZMPD. Dużą popularnością cieszy się pośrednictwo w zwrocie podatku VAT, choć najwięcej klientów ma nasz dział wizowy – głównie dlatego, że zasady wizowe zmieniają się czasem z dnia na dzień, co z kolei wymaga wielu działań interwencyjnych przedstawicieli organizacji. O ich skuteczności może świadczyć fakt, że przewozy na wschód odbywają się bez większych zakłóceń. Na pewno ułatwia je również nowy system tanich ubezpieczeń zdrowotnych, wypracowany w szybkim tempie przez ZMPD, kiedy nagle pojawiła się taka konieczność.

Cały czas pracujemy nad zwiększeniem oferty usług na rzecz członków ZMPD, których celem jest obniżenie kosztów działalności i jej usprawnienie. Rosnącą popularnością cieszy się program rozliczania kierowców, a nawiązywane są kolejne porozumienia, które zapewnią dostęp do tańszych towarów i usług potrzebnych transportowcom. Celem długofalowym jest stworzenie centrum usługowego z prawdziwego zdarzenia, na wzór istniejącego już w Wilnie, dla budowy którego zakupiono tereny pod Warszawą. Zaraz po zakończeniu spraw formalnych rozpocznie się budowa odpowiedniego obiektu.

Nie wymaga inwestycji materialnych inny rodzaj działalności ZMPD, który też systematycznie wzrasta. Chodzi o konieczność stałego „trzymania ręki na pulsie legislacji” – bez żadnych planów w tym zakresie, bo wymusza je „samo życie”, a raczej z jednej strony nadaktywność polskiej administracji rządowej, a z drugiej - jej nienadążanie za zmianami w Polsce i na międzynarodowych rynkach transportowych. Już wprowadzanie nowych zasad przed i po wejściu Polski do Unii przebiegało nie bez problemów, zwłaszcza z powodu ogromnego zapału rządu do ich przeniesienia na rodzimy grunt bez uwzględnienia specyfiki polskiej gospodarki. Wiele przepisów udało nam się zmienić, zanim potwierdzono je ustawami, inne modyfikujemy niemal bezustannie. I – niestety – zanoszą się na to, że „do mety jeszcze daleko”.

Wydarzenia z pierwszej połowy bieżącego roku zmusiły nas do zintensyfikowania działań, a brak spodziewanych efektów spowodował sięgnięcie po radykalne metody perswazji. Będziemy te działania kontynuować aż do osiągnięcia oczekiwanych przez środowisko transportowców zmian, które poprawią ich obecną, trudną sytuację ekonomiczną.

IRU Accredited
Training
Institute
Academy

**Zrzeszenie Międzynarodowych
Przewoźników Drogowych w Polsce**

ZMPD

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

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

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

Kontakt:

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

Zapraszamy na szkolenia

- **kierowców zawodowych** (kursy dokształcające, zabezpieczanie ładunków, obsługa tachografu)
- **przewoźników i spedytorów** (przygotowujące do egzaminu na certyfikat kompetencji zawodowych)
- **kandydatów na doradców do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA)**

PRESTIŻOWE DYPLOMY AKADEMII IRU

Wynajem sal szkoleniowych w siedzibie ZMPD

Organizujemy także inne szkolenia (również w siedzibie zamawiającego)



Zapraszamy na stronę www.zmpd.pl



Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców

www.ocrk.pl

OCRK

albo

PIP*

wyбір należy do Ciebie...

Wiodący producent oprogramowania firma PC NET SERVICE® oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) proponują Państwu rozwiązanie problemu jakim jest analiza i rozliczanie czasu pracy kierowców.

Oferujemy:

- opracowane gotowe raporty wraz z analizą wykroczeń potrzebne w przypadku kontroli PIP czy też ITD,
- porady specjalistów w zakresie prawa transportowego oraz prawa pracy,
- krótki czas realizacji zleceń,
- niskie koszty usługi,
- dostęp do Doradców Regionalnych w całym kraju,
- odpowiedzialność za wykonywane raporty i przesyłane dane.

Zapraszamy do umówienia się na bezpłatną prezentację.

Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców
ul. Modrzewskiego 20, 43-300 Bielsko - Biała
tel: (+48) 33 496 58 76, e-mail: biuro@ocrk.pl

* Problemy i Przykrości

Informacje zawarte w powyższym tekście nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu Cywilnego czy też Prawa Handlowego.



**najlepsze na rynku
oprogramowanie do
rozliczania czasu pracy**

**TachoScan®
Rozliczenia**



**Jedyny na rynku program do rozliczania
pracy kierowców**

- ✍ sporządzanie pełnej ewidencji czasu pracy wymaganej przez **Państwową Inspekcję Pracy**
- ✍ prosta i intuicyjna obsługa
- ✍ wszystkie tryby zatrudnienia
- ✍ wyliczanie godzin pracy, nadgodzin, dyżurów, godzin nocnych
- ✍ drukowanie miesięcznej i rocznej karty pracy i zestawienia okresu rozliczeniowego
- ✍ planowanie pracy kierowcy oraz urlopów
- ✍ automatyczne oddawanie dni wolnych za prace w niedziele i święta
- ✍ rozliczanie delegacji, diet krajowych i zagranicznych
- ✍ rozliczanie zaliczek i rachunków do delegacji
- ✍ automatyczne pobieranie kursów walut z Internetu
- ✍ oddawanie nadgodzin

umów się na bezpłatną prezentację

dok@pcnetservice.pl
tel. +48 33 496 58 71

www.pcnetservice.pl

KOMISJE MIESZANE DO SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH

Anna Gawlik

Główny Specjalista

w Departamencie Transportu ZMPD

Zgodnie z zapisami znajdującymi się w zdecydowanej większości umów zawartych między polskim ministrem odpowiedzialnym za transport międzynarodowy oraz ministrami innych krajów tworzy się komisje mieszane w celu realizacji działań przewidzianych w tych umowach. Komisje te zbierają się na wniosek jednej z umawiających się stron i podejmują decyzje jednomyślnie. Przedstawiciele ZMPD regularnie uczestniczą we wszystkich komisjach mieszanych, do udziału w których otrzymują zaproszenie ze strony polskiego Ministerstwa Infrastruktury.

dlowych oraz międzynarodowego transportu drogowego, przewozów towarowych, przewozów osób oraz na temat spraw różnych.

Obie delegacje potwierdziły, że Polska należy do najważniejszych partnerów w handlu zagranicznym Republiki Słowenii. Obroty handlowe w roku 2007 według danych obu krajów wzrosły w porównaniu do roku 2006 (według danych słoweńskich o 22%). Wzrost wymiany towarowej, w opinii obu delegacji, wpłynął również na wzrost przewozów towarowych między obu państwami.

W związku z powyższym zarówno delegacja polska jak i delegacja słoweńska uznały, że należy zadbać o to, aby transport między obu krajami przebiegał bez zakłóceń i zbędnych, administracyjnych ograniczeń.

Potwierdzono, że od 1 maja 2004 roku przewozy dwustronne, tranzytowe i przewozy do i z krajów trzecich zostały zliberalizowane i mogą być wykonywane bez zezwoleń na przewozy drogowe.

Strona słoweńska przedstawiła stronie polskiej propozycję dopuszczenia od 1 września 2008 roku możliwości swobodnego wykonywania przewozów kabotażowych. Strona polska przyjęła tę propozycję do wiadomości i przedstawiła swoje stanowisko w tej sprawie do dnia 1 sierpnia 2008 roku.

W dniach 2-3 czerwca 2008 r. odbyło się w Mińsku **posiedzenie polsko-białoruskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych**. Delegacje

wymieniły informacje i dane statystyczne o przewozach towarów i osób; próbowały uzgodnić ostateczny kontyngent zezwoleń na 2008 rok oraz wstępny kontyngent zezwoleń na rok 2009.

Stwierdzono, że polscy przewoźnicy w 2007 roku i pierwszych czterech miesiącach bieżącego roku, w porównaniu z analogicznymi, wcześniejszymi okresami, zwiększyli liczbę przewozów dwustronnych i tranzytowych przez terytorium Białorusi, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby przewozów wykonanych przez przewoźników białoruskich przez terytorium Polski w 2007 r. i niedużym wzroście na początku 2008 r. W opinii strony białoruskiej to zmniejszenie liczby przewozów spowodowane jest utrudnieniami w uzyskiwaniu wiz

i ograniczeniem wwozu do Polski paliwa w ilości przekraczającej 200 litrów, bez uiszczania dodatkowych opłat związanych z podatkiem akcyzowym i VAT.

Strona polska nie zgodziła się z propozycją strony białoruskiej w części dotyczącej zmniejszenia kontyngentu



W ostatnim czasie miały miejsca posiedzenia dwóch komisji mieszanych. W dniach 27-28 maja 2008 roku odbyło się w Lublanie **posiedzenie polsko-słoweńskiej Komisji Mieszanej** podczas którego wymieniono informacje na temat danych statystycznych wzajemnych obrotów han-



zezwoleń dwustronnych/tranzytowych nie podlegających opłatom ze 125 000 sztuk w roku 2008 na 110 000 sztuk w roku 2009.

Strona białoruska swoją propozycję dodatkowo uzasadniała koniecznością zapewnienia parytetu przejazdów wykonywanych na podstawie zezwoleń, które nie podlegają opłatom (otrzymane na 2008 r. polskie zezwolenia bezpłatne zaspokajają potrzeby przewoźników białoruskich) informując jednocześnie, że zwolnienie przewoźników białoruskich od uiszczania opłaty drogowej (winiety) byłoby dodatkowym argumentem dla zwiększenia dla polskich przewoźni-

ków liczby zezwoleń białoruskich nie podlegających opłacie drogowej obowiązującej na terytorium Białorusi.

Z powodu rozbieżności stanowisk, po długiej dyskusji, strony nie osiągnęły porozumienia co do ustalenia ostatecznej liczby zezwoleń na rok 2008 oraz co do wielkości wstępnego kontyngentu na rok 2009. W związku z tym ustalono, że strony powrócą do tej sprawy do dnia 1 października 2008 roku, uwzględniając wyniki pracy przewoźników obu krajów w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy 2008 roku.

LEASING CZY KREDYT?

**Pomożemy Ci podjąć właściwą decyzję....
...bez żadnych dodatkowych kosztów**

Dzięki długoletniemu doświadczeniu i nowoczesnej strategii działania na rynku finansowym staliśmy się największą firmą brokerską o zasięgu ogólnokrajowym.

Oferujemy uproszczone procedury od 5% wpłaty własnej na środki transportu, maszyny i urządzenia oraz nieruchomości.



**Infolinia:
0 801 911 111**

Oddział Biała Podlaska, ul. Sadowa 14, 21-500 Biała Podlaska
tel: 083/344 30 28, fax: 083/342 68 05, mobile: 0692 490 651, dg-inwest@dginwest.com.pl
Oddział Siedlce, ul. Czerwonego Krzyża 36, 08-110 Siedlce
tel: 025/632 20 07, fax: 025/632 20 07, mobile: 0660 672 880, siedlce@dginwest.com.pl
Oddział Warszawa, ul. Floriańska 6/2, 03-707 Warszawa
tel: 022/405 66 12, fax: 022/398 06 79, mobile: 0604 420 347, warszawa@dginwest.com.pl
Oddział Gdańsk, mobile: 0692 490 654, gdansk@dginwest.com.pl
Oddział Lublin, mobile: 0692 490 651, lublin@dginwest.com.pl
Oddział Poznań, mobile: 0608 023 987, poznan@dginwest.com.pl
Oddział Katowice, mobile: 0692 490 655, katowice@dginwest.com.pl

CENTRALA
ul. Obrońców Tobruku 19/189
01-494 Warszawa
tel: 022 / 402 61 12
fax: 022 / 398 06 79
mobile: 0604 420 347
centrala@dginwest.com.pl
www.dginwest.com.pl



Sekcja Serwisowa

Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

PROGRAM USŁUG I POMOCY DLA FIRM W UZYSKANIU WIĘKSZEJ KONKURENCYJNOŚCI

KORZYSTNE WARUNKI ZAKUPU

tylko dla użytkowników aktywnych Kart członkowsko-serwisowych ZMPD

- paliw ● ogumienia ● akumulatorów ● pojazdów dostawczych ● olejów
- usług windykacji międzynarodowych ● usług pomocy drogowej w Europie
- usług giełd ładunków i pojazdów ● reklamy w PGT ● i inne

Inicjatorem platformy handlowej – programu „Razem w przyszłość” jest Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce z siedzibą w Warszawie. Program jest skierowany głównie do firm członkowskich zrzeszenia i jest rozszerzeniem zakresu dotychczas świadczonych usług przez ZMPD. Za projekt, wdrożenie i realizację odpowiada Sekcja Serwisowa ZMPD pod kierownictwem dyrektora Leszka Rajcherta. Celem programu jest pomoc firmom transportowym w zwiększeniu konkurencyjności na rynku krajowym i europejskim poprzez obniżenie kosztów działalności w drodze zapewnienia korzystnych ofert towarów, które są niezbędne w statutowej działalności gospodarczej.

Celem programu jest także przyczynienie się do integracji branży transportowej w celu przeciwstawienia się różnym trudnościom, na które napotykać się codziennie właściciele firm transportowych. Należy jednak podkreślić, że kryteria decyzyjne, które towarzyszą w budowie i rozwoju programu przez Sekcję Serwisową związane są wyłącznie z rachunkiem ekonomicznym i mają charakter przedsięwzięcia gospodarczego, nastawionego na korzyści dla przedsiębiorców.

Do programu zostali zaproszeni wyjątkowi partnerzy biznesowi, którzy znani są na rynku z najwyższej jakości świadczonych usług i przyjaznych cen. Wybór poszczególnych dostawców ma charakter konkursu ofert, gdzie decydujące znaczenie ma jakość usług oraz najkorzystniejsza cena dla firm transportowych.

Elementami programu są m.in. serwis internetowy, sklep w siedzibie biura i sklep internetowy, narzędzia wzajemnego komunikowania się pomiędzy ZMPD a firmami oraz pomiędzy partnerami biznesowymi biorącymi udział w programie. Elementem takim jest także system kart członkowsko-serwisowych, w które są wyposażani przedstawiciele firm i które zapewniają techniczną realizację zamówień oraz dostęp do oferowanych przez partnerów produktów i usług w ich punktach sprzedaży.

Program jest realizowany przy udziale niewielkiego zespołu pracowników zatrudnionych przez ZMPD oraz poszczególnych grup roboczych w firmach partnerskich.

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

Kontakt:

Tel. 022 536 10 90, 022 536 10 33

Faks: 022 536 10 66

www.uslugi.zmpd.pl

e-mail: sekcjaserwisowa@zmpd.pl

e-mail: leszek.rajchert@zmpd.pl



NA WSCHODZIE BEZ ZMIAN

Łukasz Grab



Mija pół roku od strajku celników na granicy wschodniej, a sytuacja na tamtejszych przejściach nie uległa znaczącej poprawie. Kierowcy tkwią nadal w kilometrowych kolejkach, a firmy przewozowe tracą dziennie setki tysięcy złotych.

Pierwsze objawy paraliżu przejść granicznych widoczne były jeszcze pod koniec ubiegłego roku. Apogeum blokad przypadło jednak na przełomie stycznia i lutego, kiedy protesty funkcjonariuszy celnych wywołały całkowite sparaliżowanie ruchu na większości terminali granicznych znajdujących się na wschodzie.

Choć celnicy wrócili w końcu do pracy, co pozwoliło tymczasowo rozładować gigantyczne kolejki, to jednak nie zniknęły one całkowicie. Obecnie nadal średni czas oczekiwania na odprawę na przejściach w Dorohusku, Hrebennem czy Korczowej wynosi średnio dobę. Jeszcze gorzej jest pod koniec tygodnia i w weekendy, kiedy kolejka znacznie się wydłuża.

- *To, co się dzieje na wschodniej granicy to naprawdę woła o pomstę do nieba. Nikt się nie przejmuje, że nasi kierowcy stoją w ogromnych kolejkach, w nieludzkich warunkach. Celnicy zamiast pracować kosztem nas walczą o pieniądze, a przecież my także ponosimy straty* – mówi Marek Wereszczyński, szef firmy Marwer z Siedlec.

Przyczyn takiego stanu rzeczy jest, co najmniej kilka. W

większości są to problemy, które narastały przez lata i sygnalizowane były wielokrotnie zarówno przez środowisko transportowców jak i służby celne.

Po pierwsze przejść granicznych na wschodzie przeznaczonych do odprawy samochodów ciężarowych jest zdecydowanie za mało. Tymczasem wymiana handlowa, szczególnie z Ukrainą i Rosją, wzrasta z miesiąca na miesiąc. Szacunkowe dane mówią o wzroście o około 50 procent w stosunku do poprzedniego roku. Tak więc tysiące ciężarówek przejeżdżające tranzytem z Zachodu na Wschód „wpadają” w bardzo wąskie „gardło” polskich terminali granicznych, które nie są w stanie sprawnie obsłużyć tak ogromnej liczby



samochodów z towarem. Tymczasem plany budowy nowych przejść granicznych na wschodzie zakładają jedynie powstanie obiektów przeznaczonych głównie dla ruchu osobowego i lżejszego towarowego pod kątem potrzeb Euro 2012, a nie typowych terminali dla samochodów ciężarowych.

Istniejące obecnie przejścia towarowe, mimo poczynionych w ostatnich latach inwestycji, nie dysponują też wystarczającą infrastrukturą, która pozwoliłaby na szybsze odprawy oraz należyte zaplecze socjalne dla oczekujących na kontrolę kierowców. Za-

inienajlepsza organizacja pracy nie pozwalają na sprawną obsługę. Efekt jest taki, że odprawione po polskiej stronie samochody, które wcześniej już odstały np. dwie doby, „grzęzną” na kolejne godziny po ukraińskiej stronie.

Niedawno Szef Służby Celnej RP Jacek Kapica przeprowadził w Kijowie rozmowy w tej sprawie. Przewodniczący Państwowego Komitetu Ceł Ukrainy Walery Choroszkowski zadeklarował, że podejmie wszelkie działania w celu przyjmowania na swoją stronę takiej liczby samochodów, która będzie odprawiana po



sadnicze braki ujawniają się zarówno po polskiej jak i ukraińskiej stronie granicy, choć przyznać należy, że za polskimi inwestycjami w rozbudowę przejść idą modernizacje także u sąsiadów.

Na terminalu w Dorohusku celnicy są w stanie odprawić w ciągu jednej zmiany około 300 ciężarówek. Niestety, z taką ilością aut nie są w stanie w takim samym czasie poradzić sobie ich ukraińscy koledzy. Istniejąca u nich infrastruktura

po polskiej stronie granicy. Ustalono też, że wspólnie zostanie przeprowadzona analiza porównawcza funkcjonowania wszystkich polsko-ukraińskich drogowych przejść granicznych pod kątem organizacji pracy, stanu zatrudnienia, infrastruktury i wyposażenia oraz stosowanych procedur celnych. Czy ta umowa przyniesie wymierne efekty? Czas pokaże.

Oczywiście, prócz braku infrastruktury i właściwej organizacji odpraw, na tragiczną sytuację na zewnętrznej gra-

nicy Unii Europejskiej mają też wpływ braki kadrowe wśród polskich celników. We wszystkich trzech wschodnich Izbach Celnych potrzeba łącznie dodatkowo około 450 funkcyjona-

riuszy. Tymczasem mimo ogłaszanych co jakiś czas naborów, chętnych do pracy brakuje. Do wejścia w szeregi Służby Celnej zniechęcają przede wszystkim niskie zarobki, które

WTOREK, DZIEWIĘTNAŚCIE KILOMETRÓW DO DOROHUSKA



Dorohusk 19

Jacek Kraus, firma STS Logistics.

Nie jest miło kiedy dojeżdża się na koniec kolejki, a do przejścia jeszcze 19 km. Ale i tak nie miałem przyjemności stania aż za Chełmem. Tylko raz mi się zdarzyło, w ubiegłym roku w lutym, że kolejka była 100-200 m. Człowiek cieszy się od ucha do ucha, bo podjeżdża, a tu widać szlaban. Nawet nie było czasu żeby zakupy zrobić w ostatnim sklepie. A ostatnio nie. Pozmieniało się po ukraińskiej stronie, zamiast na terminalu odprawiają wszystko na granicy, i to chyba przez to. U nas dwie wagi były czynne, ale nawet nie przera-

biały wszystkiego, bo most trzymał. W firmie mamy płacone za stanie w kolejce, bo mamy diety, ale gorzej sama firma, ma zablokowanych kilka samochodów w kolejce, zamiast jechać, wszystko stoi. No i jeszcze jak tu postoiemy 20 czy 50 godzin, to mamy problem na Zachodzie, bo tam czegoś takiego jak kolejka nie uznają i karzą mandatami. Ma być odpoczynek, i tego żądają, albo mandat. Najgorzej jest w Belgii, Holandii i Hiszpanii.



Dorohusk 16

Jerzy Łagodziński, firma Karomat, Ryki.

Co dwa tygodnie robię kółka: Szwecja – Ukraina. Szwecja to zupełnie inna kultura. Tu – katastrofa. Ostatnio jeszcze Ukraińcy zmieniają system odpraw, informatyczny i organizacyjny, bo organizacji tam jest zero. Za to za dużo ludzi którzy czegoś od nas „potrzebują”. Najgorzej na wadze. Kiedy ktoś ma problem zaczyna się koszmarnie. Opłata, banki, targowanie się, tak zwane przepychanki.



Dorohusk 6

Janusz Banach z Warszawy.

Do dwóch dob brakuje mi dwóch godzin, i jeszcze nie jestem na moście. A jest coraz gorzej, bo robi się temperatura. Tu się koczuje, to jest wojna nerwów. Nie wiem jak wychodzi na tym moja firma. Od nas stoi z pięć samochodów. Przecież to straszne koszty. To jest wyrzucanie w błoto pieniędzy transportowców, naszych. Ile się w kolejkach pali paliwa. Podjazdki, trzeba przepalać, bić powietrze do samochodu. Taki kurs wychodzi tydzień albo dwa. Płacimy podatki, a tu nic się nie dzieje. Celnicy dostali wyższe pobory i nic. I nic

nie będzie. Jeżdżę i na Moskwę. Na Bobrownikach jest kolejka, ale idzie błyskawicznie: 10 km stoję pół doby, przechodzę momentalnie. A tu mam jeszcze sześć, po dwóch dobach stania. Przejście strony polskiej i ukraińskiej to następna doba. Apeluję do premiera Tuska, żeby przyjechał i dokładnie się przyjrzał, co się robi z tej i tamtej strony. Wszyscy, prezydent, premier, minister transportu. Obydwa rządy, Ukrainy i Polski muszą dogadać się co do przejść granicznych dla TIR-ów. Inaczej kolejki sięgną za Lublin. Chciałbym też pokazać Inspekcji Transportu Drogowego moje tarczki, na okrągło pauza, pauza, pauza. Jazdy nie ma w ogóle, zero, cały czas tylko pauzy. Ale odpoczywać muszę. A praca gdzie? Przecież ja mam płacone od kursu. Gdzie są moje pieniądze?



**kontrola
graniczna**

100 m

Tadeusz Bińkiewicz, firma Kornet, Zamość.

Po dwóch dobach stania trudno mówić o szczęściu, choć licząc polską i ukraińską odprawę jeszcze kilka godzin i mogę być po tamtej stronie. Co bym zmienił? Mamy przewodniczącego IRU – Polaka. Mówi się o terminalach, przyspieszeniu odpraw, a tu luki, nagminne wpuszczanie w kolejki, Polacy, Ukraińcy, Litwini, i nie wiem - nie może sobie służba graniczna z tym poradzić, czy nie chce. Zadzwoiłem do straży granicznej, poprosiłem kierownika zmiany żeby ścieśnić kolejkę. Jak się stoi z tyłu, to każdy kilometr mniej, każda godzina krócej jest dla nas pocieszeniem. Kierownik powiedział, że nie są w stanie przy każdym samochodzie postawić żołnierza. Na innych

przejściach, w Medyce, w Korczowej, straż graniczna wykonuje dobrą robotę bo jeżdżą, budzą, przyspieszają. Tam mogą, a tu nie? Tu widać opieszałość. Stwierdzam fakt.

Na początku roku wiadomo jaka była sytuacja, rząd dorzucił ludzi, ale podobno to strona ukraińska trzyma bardzo często. Nie są w stanie odprawić takiej ilości jak strona polska. My tracimy, traci państwo, traci rząd. Słyszymy, że poprawiono warunki sanitarne. Jakież? Poustawiane 'toiki'? A woda? Wożę większe ilości, bo bez wody nie da się umyć, czy herbaty zagotować. Mamy 21-wiek. Gdyby był terminal, prysznic, nawet płatne, to kierowcy nie szkoda 5-10 złotych wyłożyć na toaletę, żeby jakoś wyglądać. Dzisiaj akurat w samochodzie golilem się, myłem, wyglądam w miarę do człowieka podobny. Oczywiście i w szklance wody można się umyć, ale dużo by nam ułatwiło gdyby były terminale, a tak stoimy w szczerym polu. To też zagrożenie dla ładunku, bo różni ludzie chodzą, a nie jesteśmy w stanie fizycznie pilnować całą noc, całą dobę tego samochodu. Gdyby był terminal, ochrona, byłoby całkiem co innego.

Wiele można zmienić od ręki. Na powrocie na przykład. Przed Unią Niemcy mieli na przejściach pasy dla samochodów jadących na pusto, a tu stoimy w tej samej kolejce co samochody ładowne i niejednokrotnie jesteśmy jeszcze na pusto brani na rentgena. Automatycznie wydłuża się czas, grają nerwy i wracam do tego, że stoimy, nie zarabiamy, firmy się też denerwują bo mają awizację będąc związane kontraktami z innymi które produkują na zachód, a my nie mamy szans zdążyć.



Arkadiusz Pokojski, Damian Rudek i Władek Nowek z Chrzanowa.

Winiety likwidują? Będziemy płacić jak dawniej? Ale wtedy i winiety były i płaciliśmy za przejazd. To trzeba skalkulować. Może się to będzie bardziej opłacać. Jesteśmy przed Krakowem, raz na tydzień na powrocie tamtędy latamy, a zresztą i tak płacimy kartami, czy tu czy za granicą. To tylko problem firmy, my mamy kartę. Winieta kosztowała ze dwa tysiące, i ja nie wiem czy tyle wyjdzie jak się będzie płacić kartą. Więcej pewnie by wychodziło jak się jedzie na Poznań, tam jest 50 zł za przejazd autostradą w jedną stronę, i jak wracamy z Niemiec to tamtędy jedziemy. Szef na razie nie przejmował się. Na pewno niektórzy przewoźnicy ucierpią na tym, no i drogi, bo wielu będzie uciekało z autostrad. Ale tak naprawdę to ile mamy tych płatnych. Choć nawet i te pomagają. Może zrobią jakieś kupony promocyjne, to by się tylko podjeżdżało, odrywało kupon i dalej. Przynajmniej na tą naszą autostradę A4, która ciągle jest w remoncie między Katowicami a Krakowem.

przy nałożonej na celników ogromnej odpowiedzialności nie sprzyjają zgłaszaniu się nowych pracowników. Ponadto osoby, które zostają przyjęte do służby, muszą przejść kilkuletni okres przygotowawczy, podczas którego stopniowo nabierają potrzebnych uprawnień, np. do odprawy samochodów ciężarowych. Jeśli dodamy do tego fakt, że w zeszłym roku szeregi Służby Celnej opuściło, głównie z powodów finansowych, około tysiąca osób, to sytuacja wydaje się dramatyczna i bardzo trudna do rozwiązania.

- Dotychczasowe rozmowy, które prowadziliśmy ze stroną rządową nie przyniosły w zasadzie przełomu. Nadal są problemy z wypłatą obiecanych celnikom podwyżek. Wprawdzie zaprezentowano nam założenia programu modernizacji Służby Celnej i inne zmiany w ustawach dotyczącej naszej formacji, ale tak naprawdę są to naszym zdaniem projekty zbyt ogólnikowe i rozłożone na długie lata. Obecna sytuacja wymaga natomiast podjęcia szybkich i zdecydowanych działań reformujących – ocenia Barbara Smolińska, przewodnicząca Zrzeszenia Związków Zawodowych Służby Celnej RP.

Mimo prób różnych nacisków na stronę rządową zmierzających do zmiany sytuacji podejmowanych ze strony

przewoźników, w tym przede wszystkim ZMPD, niestety nie przynosi to oczekiwanych rezultatów. Tymczasem na zatachach na unijnej granicy cierpią nie tylko przewoźnicy, ale także cała polska i unijna gospodarka. To jednocześnie kompromitacja dla Polski i osłabienie jej pozycji, jako ważnego państwa tranzytowego pomiędzy Zachodem i Wschodem. W interesie nas wszystkich jest, więc jak najszybsze rozwiązanie tego poważnego problemu.

DROGI DLA PIŁKARZY

Ryszard Gałczyński

dziennikarz magazynu transportu drogowego TRANSPORT POLSKI

Rozwój infrastruktury drogowej w Polsce stał się, niestety, domeną polityki. Zarządzanie budową dróg i autostrad ma charakter deklaracyjny i odmierzane jest cyklem wyborczym, a każda kolejna ekipa rządząca obiecuje przełom w tej kwestii. Jak na ironię przyszedł on z zewnątrz, spoza elit politycznych, a nawet spoza kraju – Polska, wspólnie z Ukrainą, została rok temu wybrana do zorganizowania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.

Jak na ironię – budowa infrastruktury drogowej, która miała służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego całego kraju, ma przyczynić się do sukcesu organizacyjnego imprezy sportowej traktowanej jako symbol potęgi i prestiżu Polski.

Na fali entuzjazmu ster rządu przejęła ekipa Donalda Tuska i zapowiedziała kolejny przełom w realizacji inwestycji drogowych. Jednak po pół roku rządów spekuluje się już o dymisji ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, a Komisja Europejska zagroziła zamrożeniem dotacji na budowę dróg, z powodu ich niedostatecznego wykorzystania. Z zaplanowanych w budżecie 20 miliardów złotych na rozwój infrastruktury drogowej w 2008 roku do maja br. wydano zaledwie 2 mld.

Janusz Piechociński, przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury stwierdził, że jeżeli umowy na budowę nie zostaną podpisane do końca września b.r. – będą opóźnieniami.

Premier, podsumowując pół roku rządów PO, zapowiedział rewolucyjne zmiany ustawowe, które znacznie uprościć i przyspieszą cały proces inwestycyjny. Będą to chyba rzeczywiście radykalne zmiany, ponieważ z powodu długości procesu legislacyjnego mają szansę wejść w życie najwcześniej w połowie roku 2009 - co daje dwa lata na ich realizację.

Te zmiany nie przysporzą korzyści najbardziej zainteresowanym. Wręcz przeciwnie, przewoźnicy na nich tracą. Rządowy raport o problemach międzynarodowego transportu drogowego przedstawiony w kwietniu br. na posiedzeniu Komisji Infrastruktury nie pozostawia w tym względzie żadnych złudzeń. Najbardziej palącym problemem dotyczącym obecnie infrastruktury drogowej jest stan permanentnej katastrofy komunikacyjnej na przejściach granicznych z Białorusią i Ukrainą (będących zarazem granicą Unii Europejskiej). Rządowe plany inwestycyjne i modernizacyjne do roku 2012 dotyczą wyłącznie przejść o parametrach technicznych do 3,5 tony dmc. Co znaczy, że w perspektywie czterech lat kierowcom na granicy pozostaje zorganizowanie sobie biwaku, a jedyne udogodnienia na jakie mogą liczyć, to przenośne toalety wokół dróg dojazdowych. Straty wynikające z wielodniowych postojów ciężarówek będą liczyć firmy transportowe.

Oczywiście większe parkingi i nowe terminale są tylko częścią problemu. Jego rozwiązanie wymaga również nowych uzgodnień międzyrządowych w kwestii standardowych procedur odpraw celnych zarówno po stronie pol-

skiej, jak i ukraińskiej, i białoruskiej. W tym kontekście wypowiedź wysokiego urzędnika MSWiA, który stwierdza, że kolejki na tej granicy – „ granicy dwóch światów ” – są nieuniknione, nie pozostawia wielkiej nadziei na zmiany.

Jak widmo krąży informacja o nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, która znosi system winietowy i wprowadza opłaty za autostrady. Jest to sytuacja niekorzystna dla przewoźników. Batalia, jaką zaczynają prowadzić o utrzymanie dotychczasowej formy opłaty drogowej może zostać przegrana, tym bardziej, że nie znajdują oni poparcia w mediach dla swoich racji. W świadomości przeciętnego użytkownika dróg w Polsce za autostrady płacą wszyscy. Dlaczego więc ma istnieć grupa, w potocznym przekonaniu najbardziej opresyjna dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, która nie płaci? I jak to w ogóle jest możliwe?

Nikt nie będzie analizował zawiłości systemu winietowego, a tym bardziej przepisów prawa unijnego, do którego strona polska ma obowiązek się dostosować. To rząd Marka Belki dokonał wyboru takiego systemu opłat i wynegocjował rekompensaty dla koncesjonariuszy płatnych autostrad pochodzące z Krajowego Funduszu Drogowego. Idée fixe obecnej ekipy rządzącej jest „poszukiwanie pieniędzy”. Być może decyzja o zmianie systemu opłat za drogi dla przewoźników ustabilizuje budżet KFD (warto tu dodać, że główne wpływy do tej instytucji powołanej do finansowania inwestycji drogowych pochodzą z podatku drogowego – 10 groszy w cenie 1 litra paliwa – który płacą wszyscy, również przewoźnicy), ale w krótkim czasie zmusi znaczną część transportowców do poszukiwania dróg alternatywnych, do czego zresztą mają prawo. Istnieje zatem realne prawdopodobieństwo powtórki sytuacji z Konina, czy Wrześni, kiedy po wprowadzeniu opłat za autostrady przez centra małych miasteczek sunęły niekończące się potoki ciężarówek.

W tej perspektywie, w roku 2012 przewoźnikom pozostaje pójść na mecz, albo w przypadku kłopotów z dojazdem lub zakupem biletów na nowo wybudowane stadiony - obejrzeć widowisko sportowe w telewizji. Bo jest nadzieja, że na taką imprezę TVP wykupi prawa do bezpośrednich transmisji.

Jakość ma swoje imię



Nowoczesne oleje i smary dla motoryzacji

www.gulf.pl

n i e z w y k ł e
parametry

parametry

certyfiakat

ISO 9001

ISO 14001

homologacja

E20 109R000201



COLMEC sp. z o.o. ul. Przemysłowa 5; 83-121 Rudno

Tel. 058 / 536 11 00 **Fax** 058 / 536 11 50 **E-mail:** colmec@colmec.com.pl

tekst sponsorowany

ACTROS W KSIĘDZE REKORDÓW GUINNESSA



**Rekordowe wyniki Actrosa na trasie
12 728 km: 19,44 l / 100 km**

**Mistrz oszczędności także pod
względem emisji dwutlenku węgla**

Nowy Mercedes-Benz Actros w Księdze Rekordów Guinnessa – najbardziej ekonomiczny seryjny samochód ciężarowy na świecie

Dokładnie 19,44 l oleju napędowego na 100 km bądź też w przeliczeniu niecałe 0,8 litra na 100 tonokilometrów (tkm) – oto wynik jazdy testowej samochodu ciężarowego Mercedes-Benz Actros o masie zestawu 40 ton, na trasie 12 728,94 kilometrów. Jest to wynik rekordowy i według obserwatorów „Księgi Rekordów Guinnessa” zasługuje na wpis jako światowy rekord w kategorii „Najbardziej ekonomiczny 40-tonowy samochód ciężarowy. Podczas trwającej siedem dni bez przerwy jazdy testowej w Nardo seryjny nowy Actros z ponad 25-tonowym ładunkiem oraz średnią prędkością 80 km/h udowodnił, że w zakresie pojazdów użytkowych wersja „samochodu jednolitrowego” jest realna już od 0,8 litra paliwa na 100 tkm. Dla właściciela floty pojazdów oznacza to realne oszczędności, a co za tym idzie wyższą rentowność. Z kolei dla środowiska naturalnego tak niskie zużycie paliwa oznacza niższą emisję szkodliwego dwutlenku węgla - nowy Actros redukuje emisję CO₂ do 20,5 gramów na tonę ładunku na kilometr (g/tkm).

Celem przeprowadzonej w Nardo (południe Włoch) jazdy testowej sprawdzającej zużycie paliwa w nowym Actrosie było pokazanie, czego może dokonać nowoczesna technika samochodowa w idealnych warunkach terenowych. Testy nadzorowało Niemieckie Stowarzyszenie Kontroli Pojazdów Mechanicznych DEKRA.

Wydajny napęd

Podstawą rekordowych wyników jazdy testowej jest nowoczesność techniki Mercedes-Benz. Konwencjonalny silnik wysokoprężny w pojazdach użytkowych już dawno stał się mechanizmem napędowym „high tech”. W ostatnich latach istotny postęp przyniosła technologia BlueTec, zmniejszająca zużycie oleju napędowego o 2-5% lub roczne zużycie o 1500 – 2000 litrów w przeliczeniu na samochód, w zależności od sposobu eksploatacji. Każdy zaoszczędzony litr oleju napędowego zmniejsza obciążenie środowiska o 2640 g CO₂. Obecnie po drogach jeździ już 150 000 samochodów ciężarowych Mercedes-Benz w technologii BlueTec. Dalsze prace nad napędem w nowym Actrosie przyniosą kolejne oszczędności dla flot pojazdów. Prace te obejmują m.in. seryjne zastosowanie automatycznej przekładni Mercedes PowerShift, elektroniczne zarządzanie sprężonym powietrzem oraz regulowaną pompę wody.

Specyfikacja z Nardo pokazuje mistrzowską technologię

Do przeprowadzenia testu na trasie o długości 10.000 km inżynierowie Daimlera wybrali model pojazdu Mercedes-Benz Actros 1844 LS BlueTec 5 ze standardową kabiną kierowcy do transportu dalekobieżnego. Jest to najnowszy model z rodziny Actros, która cieszy się rosnącą popularnością. W specyfikacji podstawowej z silnikiem BlueTec 5 (pojemność skokowa 11,9 litra, 435 KM, 2100 Nm) Mercedes-Benz Actros 1844LS odpowiada pod wieloma wzglę-

dami wymogom większości przewoźników jako pojazd wszechstronnego użytku. Oprócz cieszącego się uznaniem oszczędnego zespołu napędowego zastosowany w nowym Actrosie system przełączania biegów Mercedes PowerShift, montowany - po raz pierwszy wśród pojazdów ciężarowych - seryjnie i bez dopłaty, realizuje przyjazną dla kierowcy i jednocześnie ekonomiczną koncepcję tego popularnego pojazdu.

Ekonomiczny i przyjazny dla środowiska dzięki automatycznej skrzyni biegów

Montowana seryjnie w nowym Actrosie w pełni automatyczna skrzynia biegów Mercedes PowerShift 2 odciąża przewoźnika poprzez obniżenie kosztów paliwa i równoczesne zwiększenie trwałości pojazdu ze względu na mniejsze zużycie części w układzie przeniesienia napędu.

W pełni automatyczny system przełączania biegów Mercedes PowerShift 2 przełącza biegi w sposób bardziej oszczędny i płynny niż przeciętny kierowca - a dobry kierowca może dzięki temu systemowi stać się jeszcze lepszy. Kierowca może w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem - bez konieczności ręcznego przełączania się z powrotem na tryb automatyczny. Również tutaj zastępuje go automatyka.

Elektroniczne sterowanie sprężonym powietrzem E-APU obniża zużycie paliwa

Pozytywny wpływ na zużycie paliwa w nowym ciągniku siodłowym Actros z zawieszeniem pneumatycznym ma kolejna innowacja: elektroniczne sterowanie sprężonym powietrzem E-APU (Electronic Air Processing Unit). Układ jest montowany seryjnie i jest zintegrowana z siecią wymiany danych poprzez magistralę CAN bus. W systemie tym

ciśnienie na obwodach hamulcowych zostało podwyższone. Dzięki rezygnacji z oddzielnego zbiornika ciśnieniowego system pozwala między innymi na redukcję 20 kg masy własnej pojazdu. Ponadto przyspiesza on czas regulacji zawieszenia o 20 procent. Z układem E-APU zintegrowane jest również inteligentne sterowanie sprężarki powietrznej. W nowym modelu Actros pracuje ona głównie tylko wtedy, gdy może być eksploatowana przy niewielkiej stracie mocy.

Oszczędność paliwa dzięki dwustopniowej regulacji pompy wodnej

Jako kolejny element układanki w kompleksowym dążeniu do zmniejszania zużycia paliwa w nowym Actrosie inżynierowie z Mercedes-Benz proponują dwustopniową pompę wodną. Jej ekonomiczność poprawia specjalne sprzęgło. Za pomocą specjalnego sprzęgła firmy Linnig pompa pracuje ze zredukowaną roboczą prędkością obrotową w trybie obciążenia częściowego, co wymaga zmniejszonego poboru mocy. W trybie obciążenia pełnego sprzęgło zostaje na stałe zablokowane przez elektromagnes i dzięki temu pracuje z niezbędną pełną wydajnością. Sama tylko ta innowacja obniża zużycie paliwa o 0,7 %. W połączeniu z systemem E-APU daje to oszczędność paliwa rzędu 1 %.



tekst sponsorowany



BUDDY CONNECT

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 prostą instalacją, przy niewiele mniejszej funkcjonalności.

Wprowadzając nowy produkt, GPS-Buddy wychodzi na przeciw 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 dowolnego 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 pisanie i odbierania wiadomości tekstowych, lub rejestrowania informacji o kolejnych lokalizacjach i zleczanych 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 wysyłania do 300 SMS'ów 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.

tekst sponsorowany

SIEĆ DEALERSKA DAF W POLSCE

Sieć dealerska DAF w Europie

DAF ma ambicje stania się najbardziej pożądaną marką samochodów ciężarowych w Europie, stąd też jednym z najważniejszych elementów strategii marki DAF jest zapewnienie klientom najwyższej jakości sprzedaży i obsługi posprzedażnej wg światowych standardów DAF. Sieć dealerska DAF w Europie liczy ponad 1100 punktów serwisowych. Kolejne znaczące inwestycje zostały dokonane i dalej są kontynuowane w sieć dealerską DAF. W ciągu ostatnich pięciu lat ponad 150 nowych punktów dealerskich zostało otwartych w Europie.

Sieć dealerska DAF w Polsce.

Marka DAF, będąca liderem rynku polskiego pojazdów ciężarowych, stale podnosi poprzeczkę, jeśli chodzi o jakość. Wynika to nie tylko z prostej konieczności sprostanienia rosnącej ilości dostarczanych pojazdów na rynek ale, przede wszystkim, jakość serwisowania jest z całą pewnością, jeśli nie z goła najważniejszym, to na pewno jednym z kluczowych czynników wyboru określonej marki. Punkty dealerskie są, zatem, dogodnie dla klientów położone, przy głównych szlakach komunikacyjnych, z łatwym dojazdem. Poza tym punkty te zapewniają kompleksową obsługę klientów na każdym etapie ich kontaktu z organizacją DAF, od negocjacji, poprzez podpisanie kontraktu i wydanie pojazdu po realizowane przeglądy i naprawy.

Serwis

Sieć dealerska DAF pokrywa wszystkie najbardziej newralgiczne punkty infrastruktury transportowej w Polsce. Strategiczne umieszczenie serwisów owocuje tym, że w przypadku awarii pojazd serwisowy DAF jest w stanie dotrzeć w godzinę do pojazdu znajdującego się w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych. Na chwilę obecną DAF dysponuje 23 na wskroś nowoczesnymi obiektami serwisowymi w Polsce. Każdy z partnerów serwisowych DAF ma w swojej ofercie, oprócz napraw i obsługi gwarancyjnych i pogwarancyjnych pojazdów marki DAF, naprawę i obsługę zabudów, przyczep i naczep, obsługę kontraktów obsługowo-naprawczych oraz jest częścią ITS (+31 40 214 30 00) (Międzynarodowego Serwisu Samochodów Ciężarowych DAF) oraz PTS +48 22 541-9-541 – Polish Trucks Service (serwis dla kierowców znajdujących się na terenie Polski w języku polskim – prowadzony przez DAF Trucks Polska) dysponując pojazdem serwisowym oraz specjalistami dostępnymi przez 24 h na dobę – co jest najbardziej podstawowym wymogiem dla Partnerów Serwisowych DAF. O jakości niech świadczy fakt, że w 60% przypadków pojazd wraca na drogę po maksymalnie 6 godzinach (licząc czas od zgłoszenia do

momentu doprowadzenia pojazdu do pełnej sprawności), natomiast aż 90% przypadków awarii jest skutecznie usuwana w czasie do 12 godzin. Warte jest również wspomnienia, że wszyscy Partnerzy Serwisowi DAF pracują minimum w godzinach od 8 rano do 22 wieczorem, co jest minimalnym wymogiem DAF, często nawet dłużej (nie dotyczy to ITS, który jest do dyspozycji klienta 24h na dobę). Wszyscy Partnerzy Serwisowi DAF mają w swojej ofercie sprzedaż i montaż urządzeń Toll - Collect, oraz szeroką ofertę napraw powypadkowych pojazdów różnych marek

Jeśli chodzi o ofertę części to DAF przez swoich Partnerów Serwisowych oferuje nie tylko oryginalne części zamienne DAF, ale również prowadzi sprzedaż części i akcesoriów do przyczep, naczep i zabudów oraz oferuje pełen asortyment akcesoriów i części zamiennych do pojazdów ciężarowych innych marek w ramach katalogu TRP/AllMakes (dostępny również on-line www.daftrucks.pl/trp).

Nowe inwestycje w sieć dealerską DAF Trucks Polska

Inwestycje zrealizowane w roku 2007 przez dilerów DAF-a pozwoliły na oddanie 4 najnowocześniejszych obiektów serwisowych w Gdańsku, Poznaniu, Łodzi oraz nowy obiekt do napraw powypadkowych samochodów ciężarowych w Krakowie. Dealerzy firmy DAF widzą doskonale perspektywy rozwoju marki na rynku polskim, czego doskonałym przykładem jest również podpisanie z firmą Podlasiński umowy dealerskiej. Firma ta staje się kolejnym, 23 obiektem serwisowym DAF. Sieć serwisowa DAF jest jedną z najlepszych w Polsce. Pomimo to zrealizowane zostały kolejne 2 inwestycje w całkowicie nowe obiekty w Rzeszowie oraz Wrocławiu. 4 dalsze obiekty serwisowe są w trakcie realizacji. Do końca 2010 roku DAF planuje oddanie 5 dalszych, owicie nowych obiektów serwisowych na potrzeby sieci dealerskiej DAF.



WSTĘP DO PROBLEMATYKI KOSZTÓW W TRANSPORCIE

Prof. dr habil. Zdzisław Kordel

Uniwersytet Gdański

Zagadnienie kosztów w transporcie a szczególnie we współczesnych systemach gospodarczych-kosztów logistycznych należy do niezwykle złożonych problemów. Można postrzegać koszty na poziomie przedsiębiorstwa ale także można je analizować z punktu widzenia makroekonomicznego.

Gdyby wziąć poziom kosztów całkowitych w przedsiębiorstwie transportowym to można powiedzieć, że składa się on z:

- wewnętrznej racjonalności działania przedsiębiorstwa,
- wpływu otoczenia bliższego i dalszego przedsiębiorstwa.

Te dwa elementy powinny być brane zawsze pod uwagę w przypadku analizy poziomu kosztów przedsiębiorstw transportowych na rynku.

Współcześnie na rynku funkcjonują łańcuchy dostaw, a to oznacza, że problematykę kosztów transportu należy postrzegać przez pryzmat kosztów logistycznych, gdzie transport- bez względu na jego rodzaj, jest elementem składowym tego łańcucha dostaw i postrzegany jest jako ogniwo technologiczne realizujące zlecenia klientów.

Problematyka kosztów logistycznych należy współcześnie do istotnych zagadnień procesu tworzenia i realizacji zadań logistycznych w określonych łańcuchach dostaw. Temu zagadnieniu poświęca się stosunkowo mało miejsca w literaturze przedmiotu. Jego ważność wynika z faktu, że ktoś te koszty musi skalkulować, a następnie 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, od tego bowiem, w jakim okresie zostanie podjęta, zależy całość i efektywność realizacji danego łańcucha w danych warunkach gospodarczych. Podkreśla się tu szczególnie „w danych warunkach”, bowiem 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%. Koszty logistyczne definiuje się jako pieniężne odzwierciedlenie zużycia substancji majątkowej przedsiębiorstwa (czy to produkcyjnego, handlowego lub operatora logistycznego) w skutek procesów planowania, realizacji i kontroli przepływów materiałowych oraz związanych z nimi informacji. Według Z. Saryusz-Wolskiego i Cz. Skowronka¹ 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 produktu.²

Te kilka zdań powyżej obrazuje skalę złożoności zagadnień kosztów w transporcie, szczególnie w transporcie samochodowym, który obecnie w ponad 75% realizuje zdaniami wynikające z relacji między pierwszym producentem a ostatnim odbiorcą. Można więc powiedzieć, że transport samochodowy ma dominującą pozycję we współczesnych łańcuchach dostaw. Może to środowisko cieszyć, niemniej z punktu widzenia analizy kosztów tego sektora transportu napotyka się na duże trudności w rozpoznaniu jego szczegółowej struktury. Wynika to z faktu, że w strukturze polskiego transportu samochodowego dominują przedsiębiorstwa mikro i małe, które nie prowadzą pełnej rachunkowości dającej wgląd do szczegółowej struktury kosztów stałych i zmiennych. W związku z tym bardzo utrudniony

Przypisy:

1. Z. Saryusz-Wolski, Cz. Skowronek: Logistyka: Poradnik praktyczny. Wydawnictwo CIM, Warszawa 1995.
2. M. Christopher: Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw, PCD, Poznań 2000, s.65.

jest dostęp do wiedzy o poziomie kosztów (szczególnie ich struktury) w tych przedsiębiorstwach.

Jest jeszcze jeden, moim zdaniem, bardzo ważny czynnik utrudniający wgląd w strukturę kosztów tej grupy przedsiębiorstw transportu samochodowego, ale nie tylko. Chodzi o niezrozumiałe dla analityka podejście przedsiębiorstw do udzielania informacji o swoich kosztach. Otóż odnosi się wrażenie, że udzielenie informacji o poziomie i strukturze kosztów danego przedsiębiorstwa transportu samochodowego, bez względu na jego wielkość, byłoby ujawnieniem jakiejś tajemnicy handlowej, która mogłaby osłabiać pozycję tej firmy na rynku transportowym. Jest to błędny pogląd, bowiem najczęściej w pytaniach ankietowych skierowanych do przewoźników chodzi o informacje dotyczące struktury procentowej poziomu własnych kosztów a nie technologie ich rozliczania. Wydaje się, że należy eliminować takie podejście przewoźników bowiem w ich interesie jest przekazywanie pełnej informacji o strukturze własnych kosztów bowiem tylko to może być podstawą przygotowywania przez organizacje transportowe, regionalne i centralne, analiz sytuacji ekonomiczno-finansowych środowiska przewoźników drogowych w danych warunkach gospodarczych. Takich stanowisk w Polsce brakuje od wielu lat, a to zdecydowanie utrudnia prowadzenie racjonalnego dialogu z Ministerstwem Infrastruktury w zakresie kształtowania odpowiednich instrumentów polityki transportowej państwa w zakresie tworzenia odpowiednich warunków funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego.

ZMPD

IRU Accredited
Training
Institute
Academy

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

ZAPRASZA NA SZKOLENIA



szkolenia@zmpd.pl
022 536 10 69

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.



Doskonałe 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

Dystrybutor: Excel Systemy Nawigacyjne Sp. J., ul. Monte Cassino 24, 70-467 Szczecin; tel. 091 424 38 00; fax 091 424 38 09; kom. 0509 970 220; transport@garmin.pl; www.garmin.pl; www.gps-buddy.pl



Diners Club Road Account

Na drogach Austrii i Czech dla pojazdów o najwyższej masie całkowitej do 12 ton i powyżej zniesiono obowiązek posiadania nalepianego kuponu czasowego opłat drogowych. Zastąpiono go systemem elektronicznym, który obciąża pojazd za faktycznie przejechane kilometry po drogach objętych opłatami. W planach jest rozbudowanie elektronicznego systemu poboru opłat na drogach Niemiec, Słowacji i Węgier.

Aby korzystać z systemu elektronicznego poboru opłat drogowych w Austrii i Czechach należy zawrzeć umowę odpowiednio z Europass (Austria) i Kapsch (Czechy). W momencie rejestracji do każdego z systemów wybiera się metodę płatności w systemie przedpłaty, lub tzw. Post – pay.

Jedną z metod płatności post-pay (czyli po dokonaniu przejazdu) jest używanie karty Diners Club Road Account.

Specjalnie dla członów ZMPD Diners Club stworzył specjalną ofertę, która przedłuża okres odroczenia płatności na karcie Road Account do 59 dni! Ponadto Diners Club służy pomocą przy dokonywaniu rejestracji do systemów czeskiego i austriackiego, zmiany metody płatności oraz dostarczaniu wzorców umów.

Karta Road Account wydawana jest bez żadnych kosztów. Aby ubiegać się o kartę Road Account firma nie musi składać gwarancji bankowej ani zobowiązywać się do przestrzegania limitów paliwowych. Firma może wydać jedną kartę na całą firmę lub po jednej karcie na każdy pojazd.



Organizacja Diners Club International została założona w roku 1950 jako pierwsza firma na świecie wydająca karty płatnicze i głównym celem firmy zawsze było i jest zapewnienie najwyższej jakości obsługi klientom o wysokich wymaganiach.

Informacje o Road Account możecie Państwo znaleźć na:

www.uslugi.zmpd.pl

oraz

www.dinersclub.pl

Chętnie udzielimy Państwu wszelkich informacji pod numerami telefonów:

022/ 826 07 66 wew. 401-404.

ODPOWIEDNIO UBEZPIECZONY?

Lutz Assekuranz

Czy jestem odpowiednio ubezpieczony? Oto pytanie, które każdy staranny przewoźnik powinien stawiać sobie wciąż na nowo.

Ponieważ chodzi o zagadnienie kompleksowe, gdyż coraz więcej ubezpieczycieli pojawia się na rynku z coraz bardziej zróżnicowanymi produktami ubezpieczeniowymi, należy zasięgnąć porady maklera specjalisty, który zajmuje się wyłącznie potrzebami przewoźników i spedytorów. Jednym z takich specjalistów ubezpieczeniowych jest firma Lutz Assekuranz z prawie trzydziestoletnim doświadczeniem w tej dziedzinie.

Obok ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej pojazdów mechanicznych i ubezpieczeń autocasco należy w szczególności wziąć pod uwagę następujące produkty: ubezpieczenie rzeczowe, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzenia przedsiębiorstwa, ubezpieczenie ochrony prawnej pojazdów mechanicznych i prowadzonego przedsiębiorstwa, wspólne ubezpieczenie wypadkowe dla kierowców, ubezpieczenie od przestoju w działalności przedsiębiorstwa itd. (wyliczenie nie ma charakteru wyczerpującego). Szczególnie istotną kwestią jest ubezpieczenie OCP (Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika), tj. objęcie ubezpieczeniem odpowiedzialności za szkody przejętego w celu przewozu ładunku. Chodzi tutaj nie tylko o odpowiedzialność z tytułu CMR, lecz także o „pozytywne” naruszenie umowy oraz o uwzględnienie licznych zagranicznych przepisów z dziedziny prawa przewozowego poszczególnych krajów (np. w przypadku przewozów kabotażowych).

Polisy ubezpieczeniowe OCP, są często skonstruowane tak kompleksowo, że w celu ich sprawdzenia konieczna jest pomoc specjalistów.

Obecnie przewożone towary mają wartość wynoszącą kilkaset tysięcy euro i więcej. Z uwagi na ten fakt, bardzo ważne jest dysponowanie przez starannego przewoźnika odpowiednią sumą ubezpieczenia. Suma ubezpieczenia wynosząca mniej niż milion euro dla poszczególnej szkody nie jest więc wystarczająca, w szczególności z uwagi na fakt, że stosownie do art. 29 CMR w razie złego zamiaru lub niedbalstwa nie znajdują zastosowania ograniczenia odpowiedzialności według art. 23 (3) CMR. Oznacza to, iż przewoźnik nie może powoływać się na ograniczenie odpowiedzialności do 8,33 szczególnych praw ciągnięcia /kg. Jest to obecnie około 8,7 € za kg, ale przewoźnik odpowiada w sposób nielimitowany, do pełnej wartości towaru i wszelkich kosztów towarzyszących.

Bardzo ważne jest również, aby wszyscy podwykonawcy obowiązkowo zawarli we własnym zakresie odpowiednie ubezpieczenie CMR i udokumentowali ten fakt. Ostatnio coraz częściej powstają problemy z objęciem ubezpieczeniem

podwykonawców, np. w razie zwolnienia ubezpieczyciela z obowiązku pokrycia szkody z uwagi na brak zapłaty kolejnych składek. Zaleca się pilnie zawarcie tzw. subsydiarnego ubezpieczenia CMR, które obejmie umowną odpowiedzialność przewoźnika wobec jego zleceniodawcy, bowiem Art. 3 CMR przewiduje, że przewoźnik ponosi wobec swego kontrahenta odpowiedzialność również za szkody wyrządzone przez jego podwykonawców.

Lutz Assekuranz zaleca wszystkim przewoźnikom dokładną analizę ich obecnej polisy ubezpieczenia OCP w celu stwierdzenia, czy obejmuje ona rzeczywiście wszystkie wymienione stany faktyczne. Najlepsze efekty daje opracowanie koncepcji ubezpieczenia „skrojonego na miarę” dla konkretnej firmy.

Biurowisko Obsługi Klienta przy ZMPD

al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa

Telefon: (022) 536 10 84,

Telefaks: (022) 536 10 85

E-mail: lutz@zmpd.pl, www.lutz-assekuranz.pl

Odpowiedzialność według CMR

stosownie do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów

- umowna odpowiedzialność własna / odpowiedzialność pozamumowna (art. 28 CMR)**
- ZAGINIĘCIE TOWARU** (art. 23 CMR) [24, 26]
Odpowiedzialność zgodnie z wartością w miejscu i czasie objęcia towaru, max. 8,33 SZR
= ok. EUR 9,50/kg (3/07)
plus koszty według art. 23/4 CMR
 - USZKODZENIE PRZESYŁKI** (art. 25 CMR) [24, 26]
Odpowiedzialność za zmniejszenie wartości, max. do wartości jak w przypadku zaginięcia towaru
 - NIEDOTRZYMANIE TERMINU DOSTAWY**
Odpowiedzialność do wysokości przewoźnego (art. 23/5 CMR) [26]
 - UZNIANIE TOWARU ZA ZAGNINIONY** (art. 20/1 CMR)
w następstwie szczególnego niedotrzymania terminu dostawy
Odpowiedzialność jak w przypadku zaginięcia towaru
 - ZAGUBIENIE lub NIEWŁAŚCIWE UŻYCIE DOKUMENTÓW WYMIENIONYCH W LIŚCIE PRZEWOZOWYM I DOŁĄCZONYCH DO NIEGO** (art. 11/3 CMR)
Odpowiedzialność max. jak w przypadku zaginięcia towaru
 - NIEPOBRANIE ZALICZENIA** (art. 21 CMR)
Odpowiedzialność do wysokości kwoty zaliczenia
 - OPUSzcZENIE W LIŚCIE PRZEWOZOWYM OŚWIADCZENIA, IŻ PRZEWÓZ BEZ WZGLĘDU NA JAKĄKOLWIEK PRZECIWNĄ KLAUZULĘ PODLEGA PRZEPISOM KONWENCJI CMR** (art. 7/3 CMR)
Odpowiedzialność za wszystkie koszty i szkody
 - NIESTOSOWANIE SIĘ DO ZALECEŃ WEDŁUG ART. 12 CMR**
Odpowiedzialność za powstałe z tego tytułu szkody
 - WINA przy wyborze OSOBY TRZECIEJ**
w związku z art. 14, 15 CMR (Przeszkody w przewozie / dostawie towaru)
Odpowiedzialność stosownie do art. 16/2 CMR
 - PRZEWOZY KOMBINOWANE** (art. 2 CMR)
(np. przewóz samochodów ciężarowych promem)
Odpowiedzialność według norm odpowiedzialności właściciela środka transportu lub według art. CMR
 - SYTUACJE NIEUREGULOWANE W CMR**
Odpowiedzialność według innych przepisów ustawowych (np. dodatnie naruszenie interesu umownego)

ZŁY ZAMIAR lub RAŻĄCE NIEDBALSTWO
(Art. 29 CMR) brak ograniczeń odpowiedzialności

PRAWNIK RADZI

*Na pytania Czytelników
odpowiada Anna Piotrkiewicz,
specjalista z zakresu
prawa finansowego*

Prowadzę firmę transportową w ramach działalności na własne nazwisko i mam na stanie 4 zestawy drogowe. W lipcu 2008r. chciałbym odkupić od innej firmy transportowej używany, piąty zestaw. Czy po jego zakupie mogę skorzystać z jednorazowej amortyzacji?

Z amortyzacji jednorazowej w 2008 roku mogą skorzystać podatnicy, którzy w 2007 roku osiągnęli przychody ze sprzedaży towarów i usług w kwocie nie wyższej niż 800 tys. euro, tj. nie więcej niż 3.014.000 zł łącznie z podatkiem VAT i nie korzystają ze zryczałtowanych form opodatkowania osiąganych przychodów i dochodów z działalności gospodarczej. Warunki prawne korzystania przez podatników z amortyzacji jednorazowej określają art. 22k ust. 7 – 12 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, ze zm.) lub odpowiednio art. 16k ust. 7 - 12 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, ze zm.).

Podatnicy mogą dokonywać jednorazowo odpisów amortyzacyjnych od wartości początkowej środków trwałych zaliczonych do grupy 3-8 Klasyfikacji, z wyłączeniem samochodów osobowych, w roku podatkowym, w którym środki te zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, do wysokości nieprzekraczającej w roku podatkowym równowartości kwoty 50 000 euro (188 tys. zł w 2008 r., a w 2007 r. było to 199 000 zł) łącznej wartości tych odpisów amortyzacyjnych. Jeżeli cena nabytego w 2008 r. zestawu nie przekroczy kwoty 188 tys. zł, to pełna jego wartość ustalona jako cena nabycia dla celów amortyzacji zgodnie z przepisami będzie mogła być zaliczona jednorazowo do kosztów uzyskania przychodu w postaci odpisu amortyzacyjnego. Dla dokonania jednorazowego odpisu amortyzacyjnego nie ma znaczenia czy nabyty zestaw będzie nowy czy używany. Prawo to przysługuje w obu przypadkach, aczkolwiek w przypadku nabycia zestawu nowego, jego wartość jako cena nabycia dla celów amortyzacji przekroczy limit roczny odpisu jednorazowego i tylko do tej wysokości będzie mogła być zaliczona w koszty uzyskania przychodu jako amortyzacja jednorazowa.

Podatnicy mogą dokonywać odpisów amortyzacyjnych nie wcześniej niż w miesiącu, w którym środki trwałe zostały wprowadzone do ewidencji środków trwałych. Jeżeli

li zakup byłby dokonany w miesiącu lipcu i w tym miesiącu wprowadzony do ewidencji środków trwałych, to w rozliczeniu za miesiąc lipiec 2008 r. wydatek na jego zakup do wysokości ceny nabycia i limitu 188 tys. zł w formie jednorazowego odpisu może być zaliczony do kosztów uzyskania przychodu.

Przy określaniu limitu 188 tys. zł dla odpisu jednorazowego nie uwzględnia się odpisów amortyzacyjnych od środków trwałych o wartości początkowej nieprzekraczającej 3 500 zł, których koszty nabycia również są rozliczane w kosztach uzyskania przychodu w formie odpisu jednorazowego, jednakże dotyczy to wszystkich rodzajów środków trwałych do tego limitu cenowego oraz wszystkich podatników, którzy nie opłacają podatku dochodowego w formie zryczałtowanej.

Amortyzacja jednorazowa stanowi pomoc publiczną *de minimis* udzielaną w zakresie i na zasadach określonych w bezpośrednio obowiązujących aktach prawa wspólnotowego dotyczących pomocy w ramach zasady *de minimis*. Limit dopuszczalnej pomocy *de minimis* to 200 000 euro w okresie kolejnych trzech lat. W zarobkowym transporcie towarowym limit ten wynosi 100 000 euro. Jeżeli podatnik korzystał z innych form pomocy w ostatnich dwu latach, w tym z funduszy unijnych, jednorazowego odpisu amortyzacyjnego może dokonać do wysokości wolnego limitu.

Zgodnie z art. 1 pkt g rozporządzenia Komisji (WE) Nr 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy *de minimis* (Dz.Ur. UE L 379 z 28.12.2006) nie jest dopuszczalne udzielanie pomocy *de minimis* na nabycie pojazdów przeznaczonych do drogowego transportu towarowego. Zdaniem Departamentu Monitorowania Pomocy Publicznej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wyrażonym w piśmie adresowanym do ZMPD, dokonanie jednorazowo odpisów amortyzacyjnych możliwe jest dopiero po wprowadzeniu środka trwałego do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. Tym samym, korzyść ekonomiczna wynikająca z zastosowania ww. metody amortyzacji możliwa jest dzięki nabyciu środka trwałego. Wprowadzona przez ustawodawcę preferencyjna metoda amortyzacji jest jednym z instrumentów podatkowych mających na celu ułatwienie rozpoczęcia działalności gospodarczej oraz jej rozwój.

W związku z tym wydaje się, iż pomoc wynikająca z zastosowania jednorazowej amortyzacji związana jest z nabyciem środka trwałego. Przyjęcie takiego stanowiska oznacza jednakże, iż nie można stosować ww. instrumentu podatkowego do środków transportu (w tym do nacze, przyczep i ciągników siodłowych). Tyle w swoim stanowisku UOKiK, wedle którego przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie drogowego transportu towarowego nie mogą dokonywać jednorazowych odpisów amortyzacyjnych od nabytych środków transportu, tj. nacze, przyczep i ciągników siodłowych, gdyż jest to niedozwolona forma pomocy publicznej.

Odnosząc się do powyższego stanowiska UOKiK, należy zauważyć, że rozporządzenie Komisji Europejskiej mówi o niedozwolonej pomocy na nabywanie środków transportu wykorzystywanych przez przedsiębiorców pro-

wadzących działalność gospodarczą w zakresie drogowego transportu towarowego. Czym innym jest jednak wsparcie nabycia środków transportu a czym innym rozliczenie kosztów ich nabycia. I tak na przykład niedozwolonym byłoby umorzenie rat płatności kredytowych, leasingowych lub części odsetkowej bowiem wsparcie skierowane byłoby na nabycie środków transportu. Amortyzacja z kolei jest prawem ustawowym, jeżeli podatnik nabył już środki transportu, niezależnie od formy regulowania płatności z tytułu zakupu.

Stanowisko UOKiK nie jest zatem rozstrzygającym problemem prawa do stosowania jednorazowych odpisów amortyzacyjnych przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie drogowego transportu towarowego.

Do niedawna, również organa podatkowe udzielając indywidualnych interpretacji podatkowych wskazywały na brak uprawnień do dokonywania jednorazowej amortyzacji przez tą grupę przedsiębiorców. Korzystną dla podatnika interpretację indywidualną wydał Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 8 maja 2008 r. nr IP-PB1/415-180/08-4/IF.W interpretacji tej uznano, iż amortyzacja jednorazowa stanowi pomoc *de minimis*, jednakże nie jest pomocą na nabycie środka transportu a tym nie jest pomocą zakazaną dla przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie drogowego transportu towarowego. Dla rozstrzygnięcia wątpliwości może Pan jako podatnik na podstawie art. 14 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005r. Nr 8, poz. 60, z zm.) zwrócić się do Ministra Finansów (w jego imieniu właściwego dyrektora izby skarbowej) o wydanie indywidualnej interpretacji podatkowej.

Należy jednakże mieć na uwadze, że amortyzacja jednorazowa jest korzystna dla podatnika w szczególności gdy w danym roku podatkowym przewiduje wysoki poziom przychodów przy relatywnie niskim poziomie kosztów podatkowych przewiduje, że zbycie środków trwałych dla których zastosował amortyzację jednorazową nastąpi nie wcześniej niż po upływie normatywnego okresu amortyzacji podatkowej. W innym przypadku na moment zbycia tych środków trwałych powstanie dochód z ich sprzedaży, bowiem podatnik nie będzie mógł wykazać jako kosztów nie zamortyzowanej części ich wartości.

Skorzystanie z amortyzacji jednorazowej powoduje, iż na moment sprzedaży środka trwałego przed jego pełnym zamortyzowaniem, podatnik cały uzyskany przychód ze sprzedaży zalicza do dochodu podlegającego opodatkowaniu, bowiem nie występują wtedy koszty uzyskania przychodu w postaci niezamortyzowanej części ceny nabycia tego środka trwałego.

Konkurencyjnym rozwiązaniem w stosunku do amortyzacji jednorazowej jest możliwość stosowania indywidualnych stawek amortyzacji dla używanych środków trwałych stosownie do art. 22j ust. 1 pkt 2) ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych i odpowiednio art. 16j ust. 1 pkt 2) ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, które obejmują również używane środki transportu. Zgodnie z tymi przepisami podatnicy mogą ustalić indywidualnie stawki amortyzacyjne dla używanych lub ulepszonych środków trwałych, po raz pierwszy wprowadzonych

do ewidencji danego podatnika, z tym, że okres amortyzacji dla środków transportu nie może być krótszy niż 30 miesięcy (2,5 roku kalendarzowego). Nabywca używanego środka transportu, dla skorzystania z indywidualnej stawki amortyzacji, musi udowodnić, że przed jego nabyciem był on wykorzystywany przez poprzedniego podatnika przez okres 6 miesięcy. Tu można się posłużyć kopią dowodu rejestracyjnego nabytego używanego środka transportu, w którym różnica czasowa pomiędzy pierwszą rejestracją a jego przerejestrowaniem na nowego nabywcę powinna wynosić nie mniej niż pełne 6 miesięcy.

Dla takiego środka transportu, indywidualna roczna stawka amortyzacji wynosi 40% (100 : 2,5 roku = 40). Do indywidualnych stawek amortyzacji nie stosuje się żadnych ograniczeń kwotowych dla wysokości odpisów rocznych zaliczanych do kosztów uzyskania przychodów jak też przepisów w zakresie pomocy publicznej *de minimis* udzielanej w zakresie i na zasadach określonych w bezpośrednio obowiązujących aktach prawa wspólnotowego a tym samym i limitu dopuszczalnej pomocy *de minimis*.

Ta forma amortyzowania nabytych używanych środków transportu jest rozłożona w czasie w stosunku do amortyzacji jednorazowej ale nie jest obciążona ryzykiem interpretacyjnym organów podatkowych a ponadto daje możliwość bardziej stabilnego rozliczania kosztów stałych majątkowych.

express inter auto
Leszek Pielikowski
08-124 Mokobody
Pieliki 5
Działka: 08-110
Siedlca ul. Karowa 24

tel. +48 25 644 95 87
fax +48 25 633 06 29
tel.kom. 502 158 800
l.pielikowski@eia.net.pl
www.eia.net.pl

15 lat

EXPRESS INTER AUTO zajmuje się transportem międzynarodowym od 15 lat. Do 13 lat przedsiębiorstwa należały do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Zafrankowa blisko 200 osób w tym około 170 kierowców.

EXPRESS INTER AUTO company has been serving the world of international transport for 15 years. For 13 years it has belonged to the International Road Carrier Association. It employs about 200 people, including 170 drivers.

Фирма "Експрес Інтер Авто" спеціалізується на міжнародних перевезеннях понад 15 років. 13 років фірма входила в Міжнародне асоціацію міжнародних перевізників (ЄМІП). Стор здебільшого зафранкована близько 200 осіб, в тому числі близько 170 водіїв.

Firma realizuje przewozy na terenie całej Europy. Jednak specjalnością EXPRESS INTER AUTO są trasy z Europy Zachodniej do Rosji, na Białoruś i Ukrainę.

На основні перевезення працює по всій Європі. Основна її спеціальність - перевезення з Європи Західної до Росії, Білорусі та України.

Фирма "Експрес Інтер Авто" спеціалізується на перевезеннях по всій Європі. Основна спеціальність фірми - перевезення по Європі Західній Європа в Росію, Білорусію та Україну.

Przebiegliśmy posiadali ponad 100 aut w większości są to chłodnie. Jest jedną z największych w Polsce firm transportowych specjalizujących się w przewożeniu ładunków niskotemperaturowych, łatwo psujących oraz artykułów spożywczych. Obecnie pasażerów swą ofertą z naszymi planówkami kubałury MEGA.

The company has over 100 cars, most of them are coolers. It is one of the biggest companies in Poland specializing in low-temperature transport, easily deteriorating articles and groceries. Presently it is expanding its offer with transport MEGA cubicles cars.

Фирма спеціалізується понад 100 автомобілів. В основному це автомобілі низькотемпературні тама. "Експрес Інтер Авто" є однією з найбільших польських транспортних фірм, спеціалізуються на перевезенні легкопоспільних і легкопсуючих вантажів та їстівних продуктів. Наразі фірма розширює свою спеціальність перевезення пасажирів MEGA.

Firma EXPRESS INTER AUTO jest regularnie odnawiana. Większość najstarszego auta nie przekracza 5 lat. Używane marki przedsiębiorstwa to: DAF, SCANIA, VOLVO i SCHMITZ.

Наша фірма регулярно оновлює. Вік більшості з наших старших авто не перевищує 5 років. Використовувані марки підприємства це: DAF, SCANIA, VOLVO, SCHMITZ.

Фирма регулярно оновлює. Вік більшості з наших старших авто не перевищує 5 років. Використовувані марки підприємства це: DAF, SCANIA, VOLVO, SCHMITZ.

WSTRZYMANIE WYKONALNOŚĆ KARY PIENIĘŻNEJ

Paweł Smorega

radca prawny z Kancelarii JMRS Radcowie Prawni



Na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.) uprawnione organy, głównie Inspekcja Transportu Drogowego, nakładają kary pieniężne za stwierdzone naruszenia prawa transportowego.

Kary te nakładane są w formie decyzji administracyjnych. Od decyzji tej służy każdemu ukaranemu odwołanie do organu wyższej instancji. Co ciekawe, decyzje wydawane przez organy pierwszej instancji są wykonalne już w terminie 21 dni od dnia doręczenia decyzji o karze. Nadaje się im tzw. rygor natychmiastowej wykonalności. Oznacza to, że nawet w razie wniesienia odwołania przez ukaranego przedsiębiorcę, organy skarbowe mogą prowadzić egzekucję administracyjną przeciw niemu.

O ile natychmiastowa wykonalność nieostatecznej decyzji jest zrozumiała w stosunku do przewoźników zagranicznych, których majątek jest poza bezpośrednim zasięgiem polskich organów egzekucyjnych, o tyle w stosunku do przedsiębiorców polskich przyjęcie takiego rozwiązania nasuwa wątpliwości. Zdaje się być ono wyrazem braku zaufania ustawodawcy do przedsiębiorców krajowych. W zwykłym (ogólnym) postępowaniu administracyjnym reguła jest bowiem odwrotna - decyzja organu I instancji, jeśli jest zaskarżona odwołaniem, nie podlega wykonaniu do czasu rozpatrzenia odwołania przez organ II instancji. Rygor natychmiastowej wykonalności nadaje się w tym postępowaniu wyjątkowo i w sytuacjach nadzwyczajnych, tj. wtedy, gdy zagrożone jest życie lub zdrowie ludzkie albo zachodzi potrzeba zabezpieczenia gospodarki narodowej przed ciężkimi stratami. Zatem to, co w ogólnym postępowaniu administracyjnym jest rzadkim wyjątkiem, w postępowaniu kontrolnym wobec polskich transportowców jest regułą.

Jakie za tym stoją racje? Tak naprawdę nie wiadomo. Zwolennicy istniejącego rozwiązania mogą wskazywać, że w prawie podatkowym jest tak samo. Decyzje administracyjne organów podatkowych I instancji są natychmiast wykonalne. Inna jest jednak natura decyzji wymierzających karę i decyzji podatkowych. Decyzje podatkowe określają jakieś zobowiązanie, które zazwyczaj już wcześniej z mocy prawa powstało. Choć decyzje te bywają bolesne, to nie

jest jednak ich celem spowodowanie dolegliwości prawnej, lecz wyrównanie uszczerbku jakiego doznał budżet Państwa, można powiedzieć – odebranie tego, co jest mu z mocy prawa należne.

Natomiast decyzję orzekającą kary pieniężne są zgoła czymś innym. Ich wyłącznym celem jest powstanie dolegliwości finansowej dla ukaranego, a nie wyrównanie jakiegoś długu wobec Państwa. Dolegliwość ta ma odstraszać przed naruszaniem prawa. Cel prewencyjny jest tu pierwszoplanowy. To czy kara zostanie wykonana natychmiast, czy też parę tygodni, a nawet miesięcy później, ale po rozpatrzeniu złożonego odwołania, z punktu widzenia realizacji celu przepisów jest obojętne. Natomiast z perspektywy zasady zaufania obywateli do Państwa ma to znaczenie pierwszorzędne!

Obecnie mamy do czynienia z rozwiązaniem prawnym, którego przesłanie jest takie: choć brak pewności co do poprawności decyzji, bo nie jest ona zweryfikowana w administracyjnym toku instancji, to i tak jest ona wykonywana. Ryzyko pomyłki organu I instancji ponosi przedsiębiorca. Ważniejsza jest dolegliwość od sprawiedliwego rozstrzygnięcia. Trudno to inaczej ocenić niż brak zaufania ustawodawcy do krajowych przedsiębiorców. Podczas gdy brak jakichkolwiek ważnych powodów, które kazałyby natychmiast egzekwować karę na mocy decyzji nieostatecznej, która przez organ wyższego stopnia może być w wyniku odwołania uchylona. Rozwiązanie takie jest wadliwe, niepotrzebnie wzmaga stres związany z kontrolą, nie zabezpiecza żadnych realnych interesów Skarbu Państwa. Pozostaje w sprzeczności z zasadami proporcjonalności i pogłębiania zaufania obywateli do Państwa. Może powodować trudne do odwrócenia skutki w działalności przedsiębiorstwa. Dlatego postulować trzeba zmianę tych przepisów.

Póki co jednak decyzje organów pierwszej instancji są natychmiast wykonalne. Na szczęście praktyka niektórych organów stępiła nieco ostrze tych regulacji. Trzeba przyznać, że Główny Inspektor Transportu Drogowego rozsądnie wstrzymuje wykonalność decyzji organów pierwszej instancji. Podstawą prawną takich działań jest art. 135 kpa. Żeby jednak **uzyskać wstrzymanie wykonalności decyzji**, należy złożyć odwołanie od decyzji organu I instancji, żeby organ nadrzędny uzyskał kompetencje do zajęcia się sprawą, i wystąpić z wnioskiem o wstrzymanie wykonalności decyzji.

Solidne przygotowanie tego wniosku jest bardzo ważne. Organ odwoławczy tylko raz będzie się nim zajmował i nie ma możliwości wydanego orzeczenia w tym przedmiocie zmienić. Ponieważ wstrzymanie wykonalności decyzji I instancji może nastąpić w "uzasadnionych przypadkach" (art. 135 k.p.a.), trzeba takie przyczyny organowi II instancji wskazać. Może to być trudna sytuacja finansowa przedsiębiorstwa, obciążenie bieżącymi zobowiązaniami, uzasadnieniem wstrzymania wykonania decyzji może być też sama wielkość kary i jej dolegliwość. Dobrze jest też poprzeć twierdzenia zawarte we wniosku kopiami odpowiednich dokumentów. Każdy przypadek nakłada na organ administracji obowiązek wnikliwej analizy. Wniosek przedsiębiorcy rozstrzygany jest w formie postanowienia, na które nie służy żaden środek zaskarżenia. Warto więc dobrze przygotować wniosek, gdyż następną okazją do wstrzymania wykonalności decyzji pojawi się może dopiero w razie wnoszenia skargi do sądu administracyjnego.

"Eko-Diesel Serwis" Sp. z o.o.

**Andrzejów Duranowski 1A
96-500 Sochaczew**



**BOSCH
SERVICE**

DIESEL CENTRUM

Godziny otwarcia:
Pn. 8.00-17.00
Wt.-Pt. 7.00-22.00
Sob. 7.00-15.00
 tel. 046 862 12 51/61
 fax 046 862 12 56
 kom. 0 506 069 009/ 097



**Diagnostyka, naprawa, regulacja układów
wtryskowych silników wysokoprężnych**

www.eko-diesel.com.pl

**PROFESJONALNE USŁUGI
W DOBREJ CENIE**

www.ariscard.com

Nasze główne zalety:

- dostępność na głównych magistralach od Chin po Portugalie;
- tankowanie autobusów ciężarowych oraz autobusów za pomocą kart w rozliczeniu bezgotówkowym na kredyt do 45 dni;
- szeroki system rabatowy indywidualny dla każdego klienta na sieci ulgowej składającej się z własnych stacji benzynowych „ARIS”;
- ceny nie wyższe niż wskazane na tablicy informacyjnej na stacjach w całej sieci „ARIS”;
- serwis pomocy klientom przez 24 h na dobę według schematu hot line (help line);
- Bezpłatny serwis internetowy, który gwarantuje dostęp do aktualnych danych o tankowaniach Waszego transportu, cenach i lokalizacjach stacji.

Zapraszamy do współpracy!

ariscard MIEDZYNARODOWA SIEĆ STACJI BENZYNOWYCH „ARIS” ZAPRASZA!



ARIS Polska Sp. z o.o. 61-371 Poznań, ul. Romana Maya 1, tel. +48618741025, fax +48618741026

Nasze główne zalety:

- dostępność na głównych magistralach od Chin po Portugalie;
- tankowanie samochodów ciężarowych oraz autobusów za pomocą kart w rozliczeniu bezgotówkowym na kredyt do 45 dni;
- szeroki system rabatowy indywidualny dla każdego klienta na sieci ulgowej składającej się z własnych stacji benzynowych „ARIS”;
- ceny nie wyższe niż wskazane na tablicy informacyjnej na stacjach w całej sieci „ARIS”;
- serwis pomocy klientom przez 24 h na dobę według schematu hot line (help line);
- Bezpłatny serwis internetowy, który gwarantuje dostęp do aktualnych danych o tankowaniach Waszego transportu, cenach i lokalizacjach stacji.

Zapraszamy do współpracy!

www.ariscard.com



ARIS Polska Sp. z o.o. 61-371 Poznań, ul. Romana Maya 1, tel. +48618741025; fax +48618741026

PRAWO CELNE UNII EUROPEJSKIEJ

Jerzy Chuderski

Międzynarodowa wymiana towarowa, ze względu na skutki ekonomiczne, społeczne i polityczne jest przedmiotem uregulowań zarówno krajowych jak i międzynarodowych, i z tego powodu jej istotą są unormowania wynikające z umów międzynarodowych oraz z polityki handlowej i celnej.

W przekonaniu podmiotów realizujących międzynarodową wymianę towarową, przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stanowi jedno z najważniejszych wydarzeń w naszej historii, a wolności związane ze swobodnym przepływem towarów, w ramach jednolitego Wspólnotowego rynku, obejmującego terytorium wszystkich 27 państw członkowskich, realizowane jest przeciwieństwo z naszym udziałem.

Przystąpienie do Wspólnoty to nie tylko uzyskanie, bez jakichkolwiek ograniczeń celnych, dostępu do prawie 500 milionowego rynku europejskiego, ale również zmiana warunków handlu i warunków świadczonych usług, w stosunkach z krajami trzecimi. Zwrócić w tym miejscu należy uwagę na to, że w dalszym ciągu, zarówno w ramach obrotu wewnątrz Wspólnoty jak w stosunkach z krajami trzecimi, obowiązują ograniczenia sanitarne, w szczególności fitosanitarne i weterynaryjne, ograniczenia wynikające z zasad i wymogów bezpieczeństwa danego wyrobu oraz ograniczenia związane z normami i standardami krajowymi, Wspólnotowymi i międzynarodowymi.

Unia Europejska z jednej strony dała szansę wszystkim firmom krajowym na wejście, z naszymi produktami i częścią usług, w tym z usługami transportowymi, bez jakichkolwiek ograniczeń celnych, wszystkie 26 rynków naszych partnerów wspólnotowych, z drugiej natomiast strony stanowi zetknięcie się z konkurencją z tych krajów i to nie tylko na jednolitym rynku europejskim, ale również na naszym rynku krajowym, to jednak istotą Unii jest wspólna polityka celna w stosunku do podmiotów z krajów trzecich realizowana przy pomocy Wspólnotowego Kodeksu Celnego (Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2913/92 z dnia 29 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny – Dz. U. Nr L 302 z 19.10.1992 r.), Przepisów Wykonawczych do Kodeksu celnego Unii Europejskiej (rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2454 z dnia 2 lipca 1993 r.), a ponadto przy pomocy prawa celnego krajowego: Prawo celne oraz przepisy wprowadzające ustawę Prawo celne (obie ustawy z dnia 19 marca 2004 r. – Dz. U. Nr 68, poz. 622 i 623).

Wspólnotowy Kodeks Celny stanowi jeden logicznie, merytorycznie, formalnie i materialnie związany akt najwyższej rangi, który reguluje wyłącznie sferę handlu zagranicznego Unii Europejskiej, ale również stanowi, dla wszystkich ośmiu procedur celnych, jednolitą regulację

takich aspektów jak zgłoszenie celne, decyzje administracyjne i zezwolenia.

Aby zachować spójność wspólnotowego prawa celnego z prawem krajowym, w szczególności z Ordynacją podatkową i Kodeksem postępowania administracyjnego, Polska wprowadziła Prawo celne i przepisy wprowadzające ustawę Prawo celne i dzięki temu rozwiązaniu uwzględniona została specyfika polskiej administracji celnej, jej organizacja, zakres kompetencji i możliwości doskonalenia realizacji zadań wynikających z unijnego prawa celnego.

Podstawowe zasady pobierania ceł nie zmieniły się na przestrzeni wieków, ale wraz z przystąpieniem do Wspólnoty, zmianie uległo wiele instytucji prawa celnego, co oznacza, że m. in. możliwe jest zwolnienie od cła określonych ruchów towarów (np. w ramach tranzytu i czasowego przywozu) i określonych transakcji (np. składowanie i przetwarzanie towarów), zaś podstawowym zadaniem administracji celnej nie jest „zdobywanie” pieniędzy dla budżetu, lecz przede wszystkim zapewnienie przestrzegania przepisów prawa dotyczących przywozu i wywozu towarów, w celu ochrony terytorium Wspólnoty przed tanim importem (zagrożeniu egzystencji określonych gałęzi przemysłu i rolnictwa), przed obrotem towarami szkodliwymi dla zdrowia i niebezpiecznymi dla życia ludzkiego, przed przywozem towarów podrobionych lub innych, naruszających prawa własności intelektualnej, przed przywozem, z krajów i wywozem do krajów naruszających reguły Wspólnoty międzynarodowej, towarów objętych embargiem, ochroną gatunków i ochroną warstwy ozonowej, wywozem broni i komponentów służących do produkcji broni (towary o podwójnym zastosowaniu) oraz dóbr kultury.

Ponieważ międzynarodowy obrót towarowy wykonywany jest z zastosowaniem różnych rodzajów transportu, w tym transportu lądowego – samochodowego i kolejowego, transportu rzeczno i morskiego, transportu drogą powietrzną oraz transportu mieszanego, specyfika tych różnych rodzajów transportu wymusza stosowanie różnych przepisów prawa, różnych dokumentów, a nawet wymusza różne sposoby postępowania przez osoby realizujące poszczególne rodzaje transportu.

Z uwagi na powyższe, nie sposób jest w jednym krótkim artykule omówić wszystkie nurtujące przewoźników, wykonujących usługi transportowe, aspekty prawa celnego.

Wiele problemów przewoźnicy napotykają na skutek niezajomości prawa, w tym prawa celnego zarówno Wspólnotowego jak i prawa celnego kraju na terenie, którego świadczą swoje usługi.

Niezależnie od tego wiele problemów nęci przewoźnikom świadome lub nieświadome naruszanie prawa.

Te problemy oraz wyjaśnianie i omawianie obowiązujących i nowelizowanych przepisów prawa celnego będą przedmiotem kolejnych artykułów, będą również omawiał sposoby ochrony przed naruszaniem prawa celnego oraz sposoby ochrony przed naruszaniem przepisów prawa celnego przez pracowników wykonujących usługi transportowe, ale czytelników zapraszam również do zadawania konkretnych pytań i stawiania problemów, na które będę starał się udzielić odpowiedzi i wyjaśnień.

RTC

Autoryzowany Koncesjoner Renault Trucks



PRZEDSIĘBIORSTWO
FAIR PLAY

**Al. Krakowska 51,
05-551 Mroków**

Dział Handlowy:

tel. 022 737 77 77

tel. kom. 605 980 201

Serwis:

tel. 022 737 76 22

tel. kom. 609 500 331

info@rtc.com.pl

www.rtc.com.pl



Pełna gama samochodów marki Renault

www.euro-truck.pl

EURO-TRUCK Sp. z o.o. 05-551 Mroków k./ Warszawa, Al. Krakowska 51



SPRZEDAŻ ★ SERWIS ★ WYNAJEM NACZEP
tel. 022/ 737 77 00
tel. kom. 0601 33 44 00
naczepy@euro-truck.pl

TRANSPORT ★ SPEDYCJA ★ LOGISTYKA
tel. 022/ 737 77 41 - 49
tel. kom. 0601 33 44 49
transport@euro-truck.pl

Mocowanie ładunków

Z FIZYKĄ NA BAKIER

Cezary Bednarski

Prawidłowe zabezpieczanie ładunków w transporcie jest niezwykle ważne ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a jednak lekceważone zarówno przez polskie prawo, jak i wiele podmiotów uczestniczących w łańcuchu transportowym - załadowców, przewoźników, kierowców. Niektórzy dopiero po szkodzie, czyli tragicznym w skutkach wypadku drogowym, dochodzą do przekonania, że jednak warto jest stabilnie zamocować ładunek, nawet na krótkiej trasie.

W policyjnych statystykach wypadków drogowych nie ma wśród przyczyn kategorii, która wskazywałaby jednoznacznie, że powodem był źle zabezpieczony ładunek. Zdarzenia, które były następstwem zlekceważenia reguł sztuki mocowania ładunków są najczęściej klasyfikowane do kategorii „niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze”. Można by zarzucić niekompetencję przedstawicielom służb kontrolnych opisującym poszczególne zdarzenia, gdyby nie to, że mają do dyspozycji zbyt mały zestaw „rubryk” i nie mogą właściwie klasyfikować przyczyn wypadków, nawet gdyby chcieli i wiedzieli.

Sprawdzili na drogach

Pewne pojęcie o tym, jaka jest polska rzeczywistość w dziedzinie zabezpieczania ładunków w transporcie daje badanie, które przeprowadził Jarosław Kędzior, właściciel firmy Sedan z Wyrzyska (woj. wielkopolskie), zajmującej się fachowym doradztwem, organizacją szkoleń i sprzedażą systemów i akcesoriów do mocowania ładunków. Prowodzi on Akademię Mocowania, która zajmuje się edukacją kierowców i przewoźników.

Do badania wytypowano ciężarówki bądź zestawy ciągnik-naczepa zarejestrowane w naszym kraju, należące do polskich przewoźników. Było to 30 pojazdów losowo zatrzymanych do kontroli drogowej, w których sprawdzono m.in. stan techniczny ładowni (w tym burt i uchwytów), rodzaj, liczbę i stopień zużycia zastosowanych środków do mocowania, a także prawidłowość i skuteczność ich wykorzystania (czy wybrano właściwy sposób, a użyta siła była wystarczająca). Ocenie podlegało też wyposażenie elementów mocujących w cechy (etykiety).

Stworzono specjalną punktację, przy czym maksymalnie można było uzyskać 570 pkt. Wnioski trudno uznać za optymistyczne, bo tylko 2 pojazdy zdobyły maksymalną liczbę punktów. Oba pracowały w transporcie międzynarodowym i w chwili kontroli wracały z ładunkiem z zagranicy do odbiorców w Polsce. Trzeci w rankingu pojazd reprezentujący transport krajowy zdobył około 500 pkt. Oceny pozostałych wypadły znacznie gorzej. Tylko w 6 przypadkach (20%) uchybienia można było uznać za niewielkie, natomiast 15 pojazdów (50%) uzyskało ocenę niedostateczną (żaden nie przekroczył 300 pkt), a 6 ostatnich (20%), nie przekroczywszy 100 pkt., wypadło rażąco źle.

Jakie były przykładowe błędy i uchybienia? Niektóre wynikały ze złego stanu technicznego pojazdów i braku wyposażenia przestrzeni ładunkowej w punkty kotwiczenia pasów. Czasem niewłaściwie



Ładunek w postaci stalowych prętów leży płasko na podłodze, więc co się może zdarzyć? W czasie ostrego hamowania pręty mogą z dużą siłą naprzeć na przednią ścianę naczepy. Dlatego niezbędne jest spięcie ich pasami.



Stabilność ładunku zależy także od położenia jego środka ciężkości. Te wysokie role papieru o małej powierzchni podstawy nie mogą być przewożone bez zabezpieczenia. Wystarczyłby gwałtowny ruch kierownicą, np. w celu ominięcia przeszkody, żeby wypadły poza naczepę.

dobrano pojazd do przewożonego ładunku, np. studnie betonowe jechały na naczepie niskopodwoziowej przeznaczonej do transportu maszyn. Wiele środków zabezpieczających wykazywało nadmierne zużycie i liczne uszkodzenia, a także brakowało na nich cech pozwalających określić wytrzymałość. W kilku przypadkach wykryto zupełny brak mocowań - niektórzy kierowcy wyszli z założenia, że ładunki bardzo ciężkie, np. bloki granitowe, nie wymagają zabezpieczenia.

Luki w przepisach

Inspektorzy transportu drogowego i policjanci potwierdzają, że sztuka prawidłowego mocowania ładunków obca jest wielu naszym przewoźnikom i ich kierowcom, zwłaszcza najmniejszym firmom działającym w transporcie



Z pozoru wygląda to na płataninę pasów (użyto ich 7), ale w rzeczywistości stalowy walec został właściwie zabezpieczony do transportu. Zastosowano dwie metody. Pierwsza to owinięcie przy pomocy czterech pasów skierowanych poprzecznie do położenia walca, a druga to tzw. nałożenie czołowe przy użyciu trzech pasów zabezpieczających walec z przodu i z tyłu. Żadna siła go nie poruszy...



Poprzeczne opasanie to najpopularniejsza metoda unieruchamiania ładunków. Zabezpieczenie powstaje na skutek zwiększenia tarcia (pasy wytwarzają siłę, która do tego prowadzi). Aby ich działanie było skuteczniejsze i liczba ograniczona do niezbędnego minimum, należy pod ładunek podłożyć kawałki maty antypoślizgowej.

Z forum dyskusyjnego internetowego magazynu Etransport.pl

(wybór komentarzy do publikacji poświęconej mocowaniu ładunków)

Johan: - Jak np. założyć pas na dachówkę albo telewizory? Oczywiście mądry w mundurze, z łapskami w kieszeni, wyskoczy z tekstem, że na telewizory można dać palety i dopiero na nie pasy, ale skąd wziąć palety? Jasne, że trzeba założyć pasy, ale nie tyle, że z auta postawionego do góry nogami, ładunek by nie spadł. Najlepiej jeździć chłodnią lub izotermą i nie wozić ze sobą żadnych pasów itp. dziadostwa.

Manisław TGA: - Wożę głównie stal i blachę w kręgach, nieraz o masie jednego krążka 24 ton, i nie wyobrażam sobie tego nie zabezpieczyć. Widziałem zdjęcia z wypadków - po prostu masakra na drodze. U Niemca nie masz nawet po co wjeżdżać do huty bez muldy (naczepa ze specjalnie ukształtowaną podłogą, przystosowana do transportu ładunków w kształcie walca - przyp. red.), bo nikt cię nie załaduje. Ponadto musisz przy nim to zapiąć i razem się podpisać, bo inaczej nie wyda ci papierów. (...)

Zew: - 26 ton wody mineralnej i ani jednego pasa... I co? Firanka z połamanymi deskami bocznymi, powiązanymi izolacją... Tak się jeździ u Francuza w firmie zewnętrznej.

Młody: - Widziałem, jak Ukrainiec położył na rondzie cały zestaw, bo ładunek był słabo przymocowany. Na poboczu kilka dni leżał ogromny walec ze stali - jeden z tych, które przewoził. Całe szczęście, że jechał skrajnym prawym pasem i położył się na prawo. Aż strach pomyśleć, do jakiej tragedii mogło dojść.

Olek: - Nie każdy ładunek można spiąć. Po co to całe zamieszanie?

Ściema: - Ostatnio byłem w hucie i ładowałem się do Niemiec, a kierowcy z „krajówki” śmiali się ze mnie, że spinam stal pasami. Jestem za tym, żeby inspektorki się za to wzięły. Jesteście zawodowcami, czy nie? Jak zapniesz kilka pasów, to korona ci z głowy nie spadnie.

krajowym. Jest zatem źle i należy coś z tym zrobić. Niestety, nie będzie to łatwe dopóki nie zmieni się polskie prawo, które traktuje zagadnienie ogólnikowo. Właściwie tylko w ustawie Prawo o ruchu drogowym znajdujemy kilka przepisów dotyczących mocowania ładunków.

Art. 61.3 stanowi, że „ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu(...)”. Natomiast art. 61.4 dopowiada, że „urządzenia służące do mocowania ładunku powinny być zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy”. Nie ma w polskim prawie przepisów szczegółowych, które np. określałyby obowiązkowe elementy wyposażenia części ładunkowej pojazdów w punkty mocowania albo wskazywały, jaką technikę mocowania zastosować dla danego rodzaju transportu. Brak jest również przepisów umożliwiających skuteczne egzekwowanie właściwego zabezpieczania ładunków - ustawa o transporcie drogowym nie podejmuje tego tematu, nie ma też odpowiednich pozycji w taryfikatorze kar.

Problem ten zasygnalizował szef Akademii Mocowania w piśmie do Bogdana Oleksiaka, zastępcy dyrektora Departamentu Transportu Ministerstwa Infrastruktury. Wyczylił w nim skutki braku odpowiednich regulacji prawnych tego zagadnienia:

- powstawanie wypadków z poważnymi konsekwencjami w postaci utraty zdrowia, życia, strat w mieniu i środowisku naturalnym;
- brak możliwości jasnego rozstrzygnięcia w procesach karnych i cywilnych spraw dotyczących wypadków drogowych przed sądami powszechnymi;
- spory przy wypłatach należności z tytułu ubezpieczeń (komunikacyjnych, zdrowotnych) w związku z powstałymi wypadkami;
- brak wiedzy dotyczącej właściwego zabezpieczania ładunków, w konsekwencji stosowanie rozwiązań nieefektywnych, nie gwarantujących odpowiedniego zabezpieczenia, generujących zbędne koszty;
- narażenie na utratę autorytetu przedstawicieli instytucji kontrolujących ze względu na możliwość podważania ich rozstrzygnięć.

Zdaniem szefa Akademii Mocowania, brak jest w polskim porządku prawnym rozporządzenia, które w sposób szczegółowy regulowałoby zagadnienie mocowania ładunków. Wcześniej jednak posłowie powinni uchwalić poprawkę do ustawy o transporcie drogowym, która powinna zawierać tzw. delegację, czyli odsyłać po szczegółowe przepisy do wymienionego rozporządzenia. Zdaniem Jarosława Kędziora, warto by skorzystać z wzorów niemieckich, gdzie istnieje zbiór przepisów dotyczących przeciwdziałaniu wypadkom w różnych działach gospodarki. Jeden z jego rozdziałów szczegółowo opisuje wymagania wobec pojazdów, m.in. w zakresie zabezpieczania ładunków.

Fot. autor



Jarosław Kędzior, szef Akademii Mocowania:

- Jako były inspektor transportu drogowego z pięcioletnim doświadczeniem w pracy na drodze mogę z pełnym przekonaniem stwierdzić, że wiele wypadków, w których uczestniczyły samochody ciężarowe spowodowanych było niewłaściwym zamocowaniem ładunków. Mam zresztą bogatą dokumentację fotograficzną skutków takich zdarzeń.



Dionizy Woźny prezes Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych:

- Różne bywa podejście do zagadnień mocowania ładunków wśród przedsiębiorców. Wiele zależy od tego, jakie kierunki transportowe obsługują. Firmy zadomowione na rynku niemieckim od dawna wyposażają swoich kierowców w wiedzę i sprzęt niezbędny do unieruchamiania ładunków, bo wiedzą, jakie mogą być konsekwencje - zatrzymanie samochodu i dotkliwa kara pieniężna. Oburzenie tych przedsiębiorców budzi jednak drobiazgowość kontroli niemieckich służb, które często szukają dziury w całym. Znaczenie dla poziomu świadomości przewoźników ma również to, czy są zrzeszeni, a jeśli tak, czy aktywnie uczestniczą w życiu swojego stowarzyszenia. Nasza organizacja dostrzega wagę problemu i myślę, że wielu przedsiębiorcom uświadomiła konsekwencje lekceważenia zasad zabezpieczania ładunków.



Tomasz Rejek

prezes Pomorskiego Stowarzyszenia
Przewoźników Drogowych w Gdyni:

- Zainteresowanie tematem zabezpieczania ładunków wśród przewoźników z Wybrzeża jest ostatnio bardzo duże. Specjalistyczny poradnik dotyczący tego tematu, wydany przez bydgoską Akademię Transportu, był tak rozchwytywany przez naszych przedsiębiorców, że musiałem zamówić kolejną partię. Przedsiębiorcy chcą wiedzieć, jak to robić, żeby pojazd bezpiecznie dojechał do miejsca przeznaczenia, a kontrolerzy nie mieli się do czego przyczepić. W dużej mierze - jak sądzę - to zainteresowanie wzięło się stąd, że kilku naszych przewoźników zapłaciło w Niemczech solidne kary za brak odpowiednich zabezpieczeń ładunku, co nie pozostało bez echa w środowisku.



Mirosław Dobrzyński

kierowca testowy bydgoskiej firmy Maktronik
(28-letni staż w transporcie):

- Z pewnym kierowcą francuskim ładowaliśmy w tym samym miejscu papier w rolach. Patrzył na mnie z uśmiechem, gdy mocowałem ten wysoki ładunek. Później jechaliśmy razem niemiecką autostradą, gdzie niespodziewanie napotkaliśmy zwężenie jezdnii. Ja przejechałem, a zestawem Francuza bujnęło tak mocno, że ładunek wysypał się na zewnątrz trasując przejazd. Na szczęście nikt nie zginął, ale zrobił się gigantyczny korek. Wniosek jest oczywisty - zamocowanie ładunku to nie strata czasu, a zapewnienie sobie i innym spokojnej, bezpiecznej jazdy.

W DROGĘ BEZ GOTÓWKI

OPERATOR SYSTEMU

BERLIO

CARD

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



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

POMOC PRAWNA DLA CZŁONKÓW ZMPD

Biuro ZMPD - wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników - podjęło współpracę z wyspecjalizowaną w zagadnieniach transportowych kancelarią prawną z Warszawy. Kancelaria w szczególności specjalizuje się w sprawach kar pieniężnych nakładanych przez ITD i inne służby kontrolne.

Radca prawny Paweł Smoręda z kancelarii JMRS Radcowie Prawni w Warszawie uzyskał rekomendację Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i rozpoczął już świadczenie usług prawnych na rzecz członków ZMPD. Mec. Smoręda posiada wieloletnie doświadczenie w świadczeniu pomocy prawnej w sprawach związanych w transportem drogowym, jest też autorem publikacji z zakresu prawa transportowego.

Pomoc prawna świadczona jest odpłatnie po cenach konkurencyjnych wynegocjowanych na podstawie porozumienia podpisanego przez ZMPD z Kancelarią JRMS.

Zainteresowani uzyskaniem pomocy prawnej więcej informacji
na ten temat znajdą na stronie internetowej ZMPD: www.zmpd.pl
i pod numerem tel. **0 22 536 10 56**



Pod patronatem ZMPD

IV Międzynarodowy Złot Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK

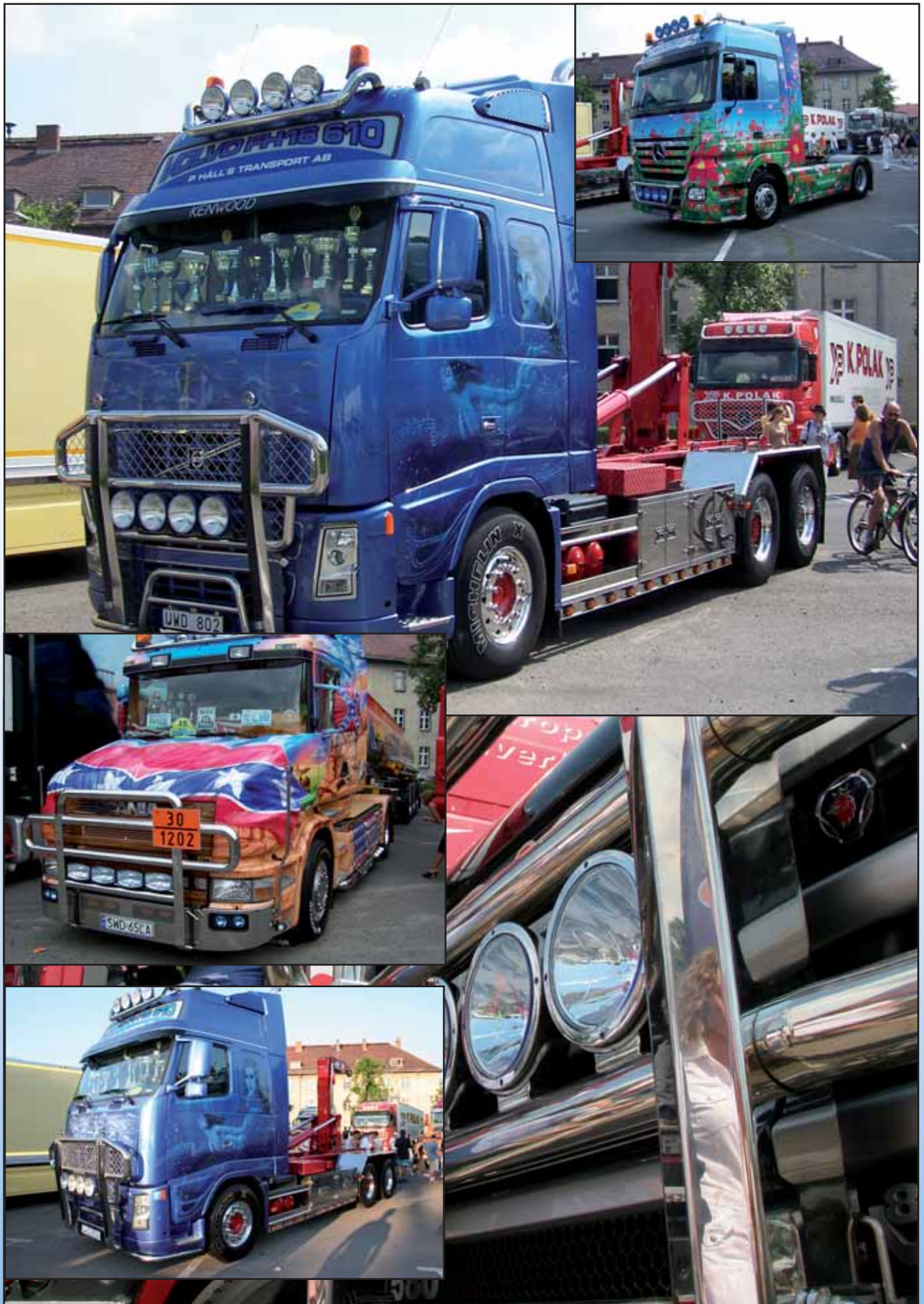
19-20 lipca 2008, Opole

Aleksandra Donocik

Ciężarówka dla niektórych jest czymś więcej niż środkiem transportu. Stanowi obiekt niemalże kultu, któremu poświęca się czas i pieniądze. Bywa odzwierciedleniem duszy właściciela – jego pragnień i pasji. Ponad setkę takich osobliwych eksponatów Z CAŁEJ Europy będzie można już wkrótce obejrzeć w Opolu podczas IV Międzynarodowego Złota Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych MASTER TRUCK. ZMPD objęło imprezę honorowym patronatem.







KRONIKA – 50 LAT

Okres do 1970 roku – Początki międzynarodowego transportu samochodowego w Polsce

Robert Przybylski
Rzeczpospolita

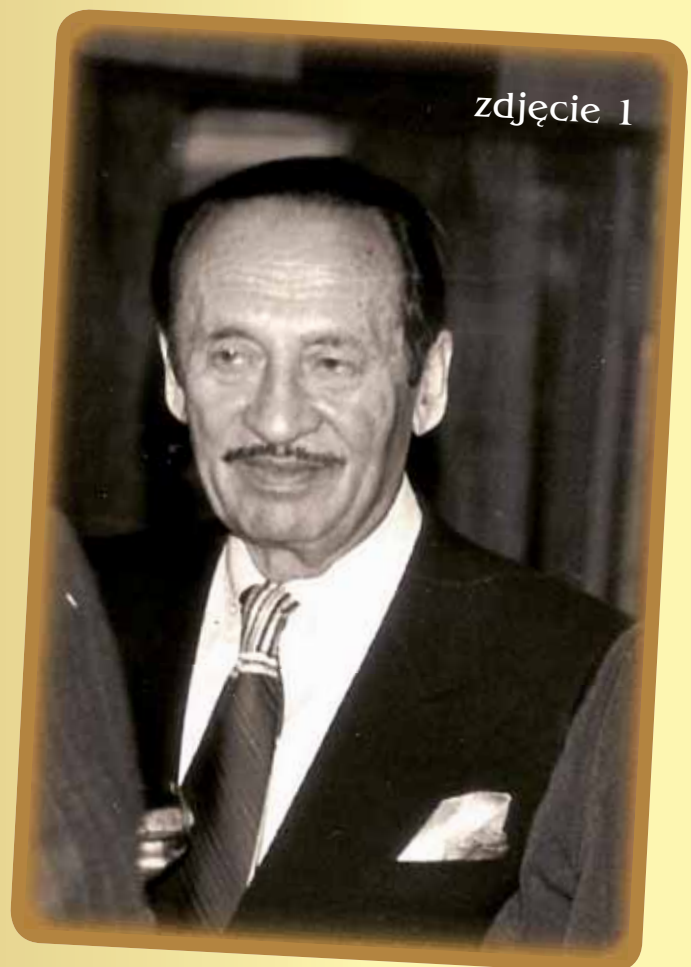
Polskie ciężarówki ruszyły na międzynarodowe trasy w listopadzie 1956 roku, wioząc pomoc humanitarną dla uczestników powstania węgierskiego. Były to auta Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS). Inicjatorem przejazdu, uważanego za zagraniczny debiut polskich przewoźników, był przedwojenny spedytor Jan Morocznik, pełniący funkcję naczelnika wydziału zagranicznego w Centralnym Zarządzie PKS. Ten znany w Europie specjalista od przewozów drobnicowych był tak zapalony do pomysłu uruchomienia międzynarodowych przewozów samochodowych, że przekonał dyrekcję CZ PKS do podjęcia ryzyka ich organizacji. Zbigniew Pawłowski, dyrektor CZ PKS, na wielu długich spotkaniach w Ministerstwie Transportu Drogowego i Lotniczego (MTDiL) oraz w Ministerstwie Finansów (MF) przedstawiał informacje o rozwoju tych przewozów na świecie i korzyściach, jakie z ich uruchomienia może odnieść Polska. Jego sukcesem było zdobycie przyzwolenia sterującej gospodarką Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego na próbne jazdy, co zostało zapisane w postaci uchwały. Jeden z jej fragmentów brzmiał: „uznano za gospodarczo uzasadnione podjęcie przez Państwową Komunikację Samochodową ciężarowych przewozów zagranicznych”.

Powodzenie całego planu było jedną wielką niewiadomą. Nie istniały żadne doświadczenia w drogowym transporcie międzynarodowym. Przed wojną w polskiej i europejskiej gospodarce przewozy samochodowe miały drugorzędne znaczenie. Strategiczna rola kolei, zarówno dla rozwoju gospodarczego jak i obronności, była niekwestionowana. Polska nie miała nawet dróg odpowiadających potrzebom motoryzacji – w kwietniu 1938 roku, na 15 tys. km dróg krajowych, zaledwie 2600 km miało ulepszoną nawierzchnię, a tylko 940 km pokryto asfaltem. W tym samym roku po Polsce jeździło 6 840 ciężarówek, ale szybki wzrost gospodarczy, wynoszący pod koniec lat trzydziestych ok. 8 procent rocznie, powodował zauważalne powiększenie się parku samochodowego – w lipcu 1939 roku w Polsce było już zarejestrowanych ponad 9 500 ciężarówek. Żadna jednak nie służyła do transportu międzynarodowego, a nawet transport na większe odległości należał do rzadkości, chociaż zdarzały się przewozy na dystansach powyżej 500 km. Wszystkie ciężarówki wykonały w 1938 roku nie więcej niż 5 mln tonokilometrów pracy przewozowej, podczas gdy koleje 72 mln tkm.

Od towarowej lepiej rozwijała się komunikacja autobusowa. W 1938 roku niespełna tysiąc autobusów obsługiwało 29 tys. km regularnych linii. Najpoważniejszym przewoźni-

kiem była Komunikacja Samochodowa Polskich Kolei Państwowych (KS PKP). Na koniec 1938 roku miała ona 151 autobusów, które przewiozły 4 mln pasażerów na trzydziestu dziewięciu liniach, o łącznej długości 3 tys. km. Konkurencyjne Polskie Linie Samochodowe, chociaż mniejsze od KS PKP, zainaugurowały przewozy międzynarodowe. W 1936 roku autokary tej firmy przewiozły 140-osobową wycieczkę na Wystawę Paryską. Pasażerowie byli zadowoleni z wyprawy i przedsiębiorstwo w kolejnych latach zorganizowało podobne wyjazdy, jednak takie usługi były wyjątkiem, bo większość podróżnych wybierających się za granicę korzystała z kolei. Na rok przed wojną wszystkich autobusów w Polsce było 1734 i ta liczba wzrosła w lipcu 1939 roku do 2 207. W pierwszych miesiącach okupacji właśnie autobusy i ciężarówki stanowiły jedyny środek transportu dla Polaków, gdyż koleje obsługiwały wyłącznie niemieckie i rosyjskie transporty wojskowe.

Nie było także doświadczeń powojennych, chociaż nawet w Polsce transport samochodowy szybko zwiększał swoje znaczenie. W 1948 roku ciężarówki przewiozły prawie 3 proc. wszystkich ładunków, ale już w 1954 roku nastąpiło wyrównanie liczby przewiezionych ton transportem samochodowym i kolejowym. Brakowało wręcz samochodów, szczególnie o dużej ładowności. Ciężarówki okazały się na tyle niezawodne i przydatne, że można było wykorzystać je do dalekobieżnych przewozów międzynarodowych.



zdjęcie 1

Narodziny międzynarodowego transportu drogowego

Żelazna kurtyna przepuszczała jedynie okrucy informacji z wolnego świata, a one pozwalały tylko oszacować, jak szybko rozwija się i jak dochodowy jest rodzący się właśnie w Europie międzynarodowy transport samochodowy. Jego pojawienie się było skutkiem całkowitej zmiany polityki światowej, w której samowystarczalność, jako jedna z przyczyn drugiej wojny światowej, została zastąpiona przez międzynarodowy handel i współpracę. Zrujnowane wojną koleje nie dawały sobie rady z masą przewozów i spedytorzy

musieli korzystać z ciężarówek. W RFN w 1949 roku przewiozły one dla handlu zagranicznego 460 tys. ton ładunków, a w 1954 już blisko 3,3 mln ton. Transport międzynarodowy rozwijał się zarówno pod auspicjami powstałej w 1947 roku Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, jak i tworzących się porozumień międzynarodowych zrzeszeń przewoźników. W lutym 1948 roku narodowe organizacje przewoźników z Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii, Szwecji i Wielkiej Brytanii powołały Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (International Road Transport Union, IRU). Przewoźnicy stworzyli ją przy pomocy prawników Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC), na wzór Międzynarodowej Unii Kolei (UIC). Uroczyste podpisanie porozumienia tworzącego IRU miało miejsce w Genewie w marcu 1948 roku, w obecności reprezentantów EKG ONZ, rządu Szwajcarii oraz przedstawicieli kilkunastu międzynarodowych organizacji, w tym Międzynarodowego Instytutu Unifikacji Prawa Cywilnego (Unidroit) oraz ICC.

Nie było jasne, jak władze celne mają traktować międzynarodowe przewozy. Czy pobierać opłaty celne już na granicy, jak zabezpieczyć należności skarbu państwa, szczególnie w przypadku tranzytu, a wreszcie w jaki sposób wprowadzić bezpieczne standardy przewozów. Prace nad tym prowadził Komitet Transportu Wewnętrznego EKG ONZ wspólnie z ICC oraz IRU. Francuska administracja celna chciała przede wszystkim zlikwidować coraz dłuższe kolejki ciężarówek odprawianych na granicach. Zaproponowała odprawy wewnątrz krajów, podczas nadania i odbioru towarów, a należności celne byłyby gwarantowane – podobnie jak w przypadku aut osobowych – przez organizacje pozarządowe.

Przedstawiciele EKG ONZ przygotowali projekt konwencji dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR, który został zaaprobowany w czerwcu 1949 roku. Przedstawiciele EKG ONZ nie byli pewni, czy ich propozycje nie idą zbyt daleko, więc konwencja TIR funkcjonowała w kolejnych

latach jako projekt. Tymczasowo, wzorem okresu przedwojennego, wobec ciężarówek stosowano Carnet de passages en douane (CPD) i tzw. tryptyki, wymyślone dla turystryki samochodowej. Podstawowe założenia Projektu Konwencji

zdjęcie 2



TIR, wpisane wkrótce do Konwencji Celnej, zawierały rewolucyjne rozwiązania dotyczące przewozu towarów: miały być one transportowane w nadających się do zamknięcia celnego nadwoziach, dzięki czemu formalności celne mogły być prowadzone w miejscu nadania i odbioru ładunku, a nie na granicy.

Za tym krokiem poszły następne zmiany. Europejska Konferencja Ministrów Transportu (EKMT lub CEMT) zwołana w październiku 1953 roku zajęła się koordynacją polityki transportowej, taryf, inwestycji, definiowaniem standardów dokumentów i wymagań technicznych stawianych przewoźnikom.

Także podstawowa dla funkcjonowania przewozów drogowych konwencja CMR - Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route/Convention On The Contract For The International Carriage of Goods By Road - została opracowana w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych przez Unidroit i wprowadzona w życie dzięki staraniom EKG ONZ, przy współpracy reprezentantów przewoźników. Prace nad nią rozpoczęto w 1948 roku, równoległe z konwencją dotyczącą znaków drogowych, zagadnieniami opodatkowania i sprawami celnymi. Konwencja CMR stworzyła podstawy prawne samochodowych przewozów międzynarodowych, ujednoliciła relacje i odpowiedzialność przewoźnika oraz nadawcy, które wcześniej były regulowane w różny sposób przez prawodawstwo narodowe. Przedstawiciele Austrii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, Niemiec Zachodnich, Polski, Szwajcarii a także Szwecji przedstawili ją do ratyfikacji 19 maja 1956 roku i weszła ona w życie 2 lipca 1961 roku.

Standaryzowano przewóz towarów w chłodniach (Transfrigoroute z 1955 roku), i – w 1956 roku – towarów niebezpiecznych ADR (European Agreement concerning International Carriage of Dangerous Goods). Równolegle opracowano w Barcelonie konwencję przewozu osób CVR (Contract for the International Carriage of Passengers), która jednak nie weszła w życie.

Gdy dwie pierwsze ciężarówki z karnetem TIR, jedna jadąca z Francji do Szwajcarii i druga w przeciwnym kierunku, przejeżdżały granicę w Ferney-Voltaire, wiele osób miało wątpliwości czy nowy system będzie szczelny. Jednak Sekretarz Generalny EKG ONZ, Gunnar Myrdal, który w styczniu 1952 roku odprawił te samochody, był pełen wiary w skuteczność nowych rozwiązań i nie pomylił się. W 1952 roku wydano 3243 karnetów TIR, a cztery lata później już 25 385. Ciężarówki okazały się bardzo atrakcyjnym środkiem transportu i z powodzeniem wspomagały handel zagraniczny.

Polska włącza się do międzynarodowych przewozów

Działający w Centralnym Zarządzie PKS przedwojenni fachowcy uważali, że Polska nie może beczynnym przyglądać się, jak rośnie nowy przemysł transportowy. Przekonali ministerstwo i Państwową Komisję Planowania Gospodarczego (PKPG), aby zezwoliły na kilka próbnych przejazdów autobusowych. Przy ich okazji nawiązano pierwsze kontakty zarówno z IRU, jak i zagranicznymi kontrahentami, którzy mieli znajdować ładunki powrotne dla samochodów PKS. Podczas pobytu polskiej delegacji w Austrii, jej członkowie z zaskoczeniem zauważyli spore ilości autobusów z Holandii, Wielkiej Brytanii, Jugosławii, Czechosłowacji. Jan Morocznik, spisując raport z wyprawy podał, że z Wiednia wyruszało 170 regularnych linii ciężarowych i jeszcze więcej przewozów nieregularnych. Stwierdził też, że dużą aktywność w Austrii przejawiali przewoźnicy z Węgier i Rumunii.

Dwukrotnie za granicę wyjechały polskie Stary. W zimowych warunkach Stary 20 przejechały przez Czechosłowację, Węgry, Jugosławię, Grecję, skąd promem dopłynęły do odbiorcy w Syrii. Druga ekipa, jadąca ciągnikami siodłowymi Star C60 z naczepami, zawiozła do Bułgarii wypo-

żenie polskich lotników wykonujących opryski lasów, a z powrotem przywiozła ładunki zamówione przez centrale handlu zagranicznego.

W połowie lat pięćdziesiątych sytuacja finansowa kraju wyglądała źle. Ogromne wydatki na wojsko i brojenia spowodowały kryzys i państwo usilnie poszukiwało pomysłu na zdobycie

dewiz. Drogowy transport międzynarodowy pozwalał nie tylko zmniejszyć wydatki dewizowe, ale i zwielfokrotnie eksport, przede wszystkim żywności. Jan Morocznik sugerował też, że pierwsze transporty powinny odbywać się do i ze Szwajcarii, gdzie gru-



zdjęcie 3

powano by towary z Włoch i Francji. Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, odpowiadające za szczegóły przygotowania tych przewozów, wyliczało, że koszt pozyskania dolara wynosiłby od 12 do 15 zł, były więc bardzo atrakcyjny w stosunku do eksportu niektórych surowców i kursu czarnorynkowego, który dochodził do 100 zł. W styczniu 1956 roku Ministerstwo Finansów, w osobach min. Lesza i dyrektora generalnego MF Kotlickiego, zgodziło się z argumentacją MTDiL oraz CZ PKS, że przewozy międzynarodowe mogą być opłacalne. Podobną opinię wyraziło także Ministerstwo Handlu Zagranicznego, w piśmie podpisanym przez wiceministra Bajera.

Pierwsze akty prawne

Zanim pierwsze ciężarówki wyjechały na międzynarodowe trasy, do wykonania pozostawało jednak sporo pracy. Trzeba było zorganizować przedsiębiorstwo i przede wszystkim stworzyć prawo, zezwalające na podjęcie przewozów międzynarodowych samochodami. W 1956 roku, podczas Nadzwyczajnej Sesji Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ, polscy delegaci z Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego pod przewodnictwem Jerzego Koszyka, podpisali 19 maja w imieniu rządu PRL następującą konwencję:

- celną, w sprawie czasowego przywozu handlowych pojazdów drogowych,
- celną, dotyczącą czasowego wwozu dla celów handlowych pojemników (kontenerów),

- o sposobie opodatkowania pojazdów drogowych użytku prywatnego w komunikacji międzynarodowej,
- o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Tym samym polski rząd uznał najważniejsze europejskie akty dotyczące samochodowego transportu międzynarodowego. Pozostało przygotować prawo krajowe i stworzyć odpowiednią organizację umożliwiającą uruchomienie międzynarodowych przewozów drogowych.

W Ministerstwie Komunikacji, które powstało w kwietniu 1957 roku z połączenia Ministerstwa Kolei oraz Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego, przygotowano tekst rozporządzenia Rady Ministrów o wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego autobusami i samochodami ciężarowymi. Prace szły początkowo bardzo wolno, bo jak wspominał dyrektor Departamentu Zagranicznego MK Stefan Batkowski, połączenie resortów wywołało sporo zamieszania, a zanim nowi pracownicy poznali siebie nawzajem oraz problemy, które mieli rozwiązywać, upłynęło trochę czasu. W pracach nad rozporządzeniem poza Stefanem Batkowskim brali udział wspomniani wcześniej dyrektor Departamentu Samochodowego MK Jerzy Koszyk oraz Zbigniew Pawłowski z CZ PKS. Rozporządzenie wydano z datą 12 grudnia 1958 roku,

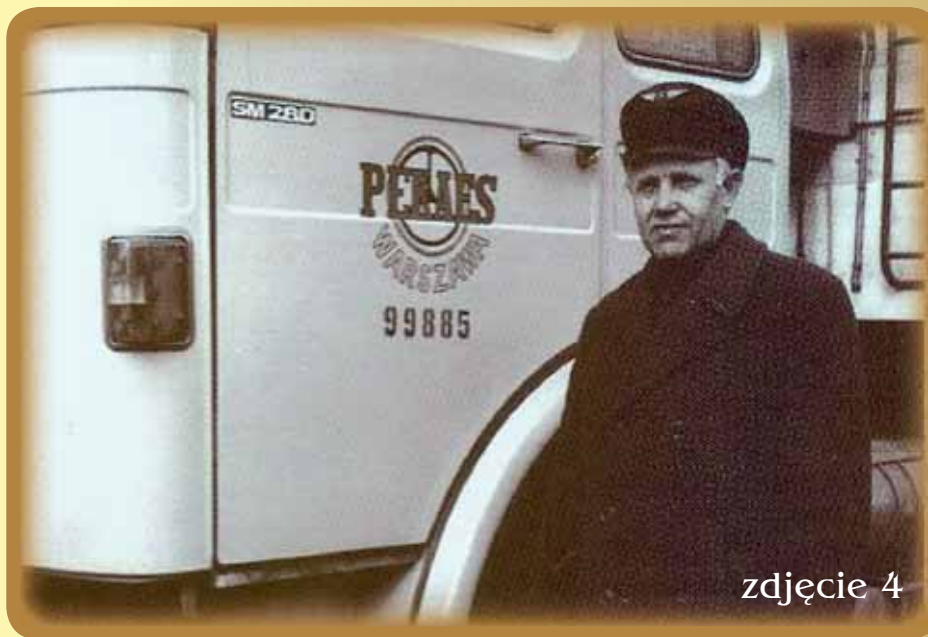
Powstanie ZMPD

Równoległe w MK i CZ PKS przygotowywano organizację reprezentującą polskich przewoźników na forum międzynarodowym w IRU. Taka organizacja była konieczna, bo MK nie było w stanie zająć się badaniami technicznymi pojazdów spełniających wymogi konwencji TIR, czuwaniem nad przestrzeganiem norm tej konwencji oraz kontrolować wiarygodność firm składających podania o zezwolenie na wykonywanie przewozów międzynarodowych. Organizacja miała też wydawać karnety TIR, być polskim gwarantem tego systemu oraz zbierać informacje statystyczne o drogowym transporcie międzynarodowym, co było niezbędne przy rozmowach bilateralnych na temat zezwoleń na przewozy. Pierwotnie MK chciało, aby do IRU należał CZ PKS, na co nie godziła się zarówno administracja IRU, jak i członkowie

tej organizacji. Wobec tego z początkiem 1957 roku rozpoczęto tworzyć organizację zrzeszającą przewoźników samochodowych, która w powyższych sprawach wyręczyłaby administrację państwową. Posiedzenie członków-założycieli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych miało miejsce 13 czerwca 1957 roku. Członkami-założycielami zostało dziewiętnaście ekspozytur PKS. W imieniu ekspozytur: Warszawa-Towarowa, Warszawa-Osobowa i Warszawa-Spedycyjna podpis złożył Aleksander Cwetschek. Władysław Iliński reprezentował ekspozyturę Kraków-Towarowa i Kraków-Osobowa. Położone na Wybrzeżu ekspozytury Szczecin-Towarowo-Osobowa, Gdynia-Towarowa i Gdańsk Towarowo-Osobowa reprezentował Ryszard Cackowski, a ekspozytury Wrocław-Osobowa i Wrocław-Towarowa Mieczysław Falender. W imieniu ekspozytur Poznań-Osobowa, Poznań-Towarowa i Zielona Góra-Towarowo-Osobowa podpis złożył Wiktor Stiller. Józef Potoc-

ki podpisał się w imieniu ekspozytur Katowice-Osobowa, Opole-Towarowo-Osobowa, Gliwice-Towarowo-Osobowa, Bytom-Towarowa i Częstochowa-Towarowa. Na założycielskim dokumencie widniały także podpisy Zbigniewa Pawłowskiego i Jana Moroczniaka.

19 czerwca świeżo powołane ZMPD poprosiło Ministerstwo Komunikacji o wyrażenie zgody na przystąpienie do IRU, do sekcji drugiej, obejmującej transport towarowy. Trzy dni później odbyło się pierwsze w historii Zrzeszenia zgromadzenie ogólne i odczytano projekt statutu. Przewidywał on powołanie Rady Nadzorczej, składającej się z siedmiu członków, z których czterech wybierało zgromadzenie ogólne, a trzech powoływało MK. Zgromadzenie wybrało do Rady Nadzorczej Zdzisława Krajewskiego, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Katowice, Aleksandra Cwetschka, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Warszawa i Mieczysława Falendera, dyrektora Zarządu Okręgu PKS Wrocław. Przewodniczącym zarządu wybrano Zbigniewa Pawłowskiego, dyrektora Centralnego Zarządu PKS, zastępcą został Jan Moroczniak, naczelnik Wydziału Przewoźców Zagranicznych PKS, zaś skarbnikiem Juliusz Kowalik, główny księgowy CZ PKS. 27 czerwca 1957 roku Ministerstwo Komunikacji zaprobowało statut i na przewodniczącego Rady Nadzorczej wyznaczyło Stefana Batkowskiego. ZMPD rozpoczęło działalność w 1957 roku i otrzymało skromne biura w budynku



zdjęcie 4

przy ul. Grójeckiej 17, w którym urzędowało Zjednoczenie PKS. Zrzeszenie zostało przyjęte do IRU podczas wiosennej sesji, 23 kwietnia 1958 roku, a członkostwo Sekcji II, zajmującej się publicznym przewozem towarów, uzyskało sześć miesięcy później, 27 października. Wcześniej, bo 1 lipca 1958 roku sekretarzem generalnym Zrzeszenia został Zygmunt Dembiński, na czym zakończono formowanie składu osobowego organizacji.

Nieoczekiwanie pojawiły się kłopoty z rejestracją ZMPD. MK uznało statut ZMPD na podstawie Prawa Przemysłowego z 1927 roku. Przeoczyło jednak, że nie dotyczy ono przedsiębiorstw przewozu osób i towarów pojazdami po drogach publicznych. Prawnicy Prezydium Rady Ministrów wskazali, że działalność ZMPD odpowiada definicji Prawa o Stowarzyszeniach z 1932 roku, bo jest ono zrzeszeniem dobrowolnym, o celu nie zarobkowym, łączy osoby prawne, więc zgodnie z obowiązującym prawem powinno być zarejestrowane. Ustawa o Stowarzyszeniach była w kompetencji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Stefan Batkowski wspominał, że MSW odmówiło uzgodnienia statutu Zrzeszenia, gdyż „nie mieścił się” on w ówczesnych przepisach i wymagał nowelizacji ustawy. Z kolei dla pojedynczego przypadku, MSW nie chciało podjąć się zmiany ustawy, więc nastąpił pat. MK nie mogło z kolei czekać kilku lat na rejestrację Zrzeszenia, bo oznaczałoby to poważne utrudnienie dla uruchomienia potencjalnie zyskownych przewozów międzynarodowych. Brak formalnej rejestracji Zrzeszenia skłonił MK do przekazania kompetencji ZMPD Zjednoczeniu PKS, co nastąpiło 8 marca 1961 roku. MK nakazało w korespondencji wewnętrznej z ministerstwem używać dokumentów z nagłówkiem Zjednoczenia, natomiast w kontaktach zewnętrznych i zagranicznych posługiwać się dokumentami firmowymi ZMPD. Ministerstwo doszło do wniosku, że w tych warunkach etat sekretarza generalnego nie jest potrzebny i został zlikwidowany w sierpniu 1961 roku.

Cło i rejestracja

Powołanie ZMPD nie oznaczało zakończenia prac nad stroną prawną transportu międzynarodowego. Rada Państwa musiała ratyfikować projekt konwencji celnej o międzynarodowym przewozie towarów z zastosowaniem karnetów TIR, w skrócie zwaną konwencją TIR, co nastąpiło 15 stycznia 1959 roku, po długich dyskusjach pomiędzy Centralnym Zarządem Ceł, Państwowym Zakładem Ubezpieczeń i Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Dopiero 14 kwietnia 1959 roku zarządzeniem Nr 31 Ministra Handlu Zagranicznego, ZMPD uzyskało uprawnienia do wydawania karnetów TIR i podpisało z IRU stosowne umowy 20 kwietnia, stając się gwarantem projektu konwencji TIR.

Zrzeszenie i Państwowy Zakład Ubezpieczeń solidarnie gwarantowały Centralnemu Zarządowi Ceł wszelkie należności celne i inne, które przypadałyby Skarbowi Państwa od towarów przywożonych, wywożonych i przewożonych (tranzyt) przez polski obszar celny na podstawie karnetów TIR, wydawanych zarówno przez Zrzeszenie, jak i też zrzeszenia zagraniczne należące do IRU. Ważna rola Zrzeszenia

uwidoczniła się już na samym początku działalności, gdy podpisanie przez Polskę porozumienia z NRD umożliwiło przejazdy tranzytowe polskich ciężarówek przez ten kraj, który do wczesnych lat sześćdziesiątych nie podpisał konwencji TIR.

ZMPD zostało uprawnione przez MK pismem z 25 stycznia 1960 roku do występowania w imieniu przewoźników zagranicznych do ministerstwa z wnioskami o wydanie zezwoleń na wykonywanie międzynarodowych przewozów drogowych po Polsce. Na mocy ustawy o transporcie drogowym z 27 listopada 1961 roku, zezwolenia wydawało ZMPD w ścisłym porozumieniu z PMPS Pekaes.

Uchwalona 27 listopada 1961 roku Ustawa o transporcie drogowym i spedycji krajowej przewidywała w art. 19 istnienie „organizacji zrzeszającej krajowych przewoźników prowadzących międzynarodowy transport drogowy”. Dlatego też 30 czerwca 1962 roku MK zalegalizowało wznowioną działalność ZMPD na podstawie decyzji Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy. Siódmego marca 1964 roku Aleksander Cwetschek z PKS Warszawa, Juliusz Kowalik z PMPS Pekaes, Zdzisław Krajewski z PKS Katowice, Wiktor Stiller z PKS Poznań i Franciszek Dominik z PKS Szczecin złożyli do Wydziału Społeczno-Administracyjnego Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy wniosek o rejestrację Zrzeszenia. 29 sierpnia 1964 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wpisano do Rejestru Stowarzyszeń i Związków Urzędu Spraw Wewnętrznych Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy pod numerem 823. Sekretarzem generalnym odrodzonego Zrzeszenia został Mieczysław Budziszewski.

Udany biznes

Pierwszego stycznia 1958 roku powołano w warszawskim oddziale PKS Ekspozyturę Towarowo-Osobową dla Samochodowych Przewozów Międzynarodowych „Pekaes”, z Janem Morocznikiem jako dyrektorem. Jej zadaniem była organizacja i wykonywanie międzynarodowych przewozów samochodowych. Wybrano i przeszkolono pierwszych dwudziestu kierowców, którym wcześniej milicja zgodziła się wydać służbowe paszporty. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych początkowo nie wiedziało nawet, czy kierowcom można wydawać paszporty prywatne czy służbowe. Z pomocą dyrektora technicznego CZ PKS Wawrzyńca Topolskiego zakupiono dziesięć samochodów Magirus-Deutz Jupiter. Nie czekając na dokończenie wszystkich formalności związanych z tworzeniem prawa regulującego transport międzynarodowy, pierwsze dostawy mączki ziemniaczanej i cynku z Polski do Szwajcarii ruszyły w maju 1958 roku. 22 grudnia minister transportu podpisał rozporządzenie powołujące od 1 stycznia 1959 roku Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych „Pekaes”.

Zaledwie po roku funkcjonowania PMPS Pekaes było jasne, że powołanie firmy okazało się udanym posunięciem, bo państwo wydawało na transport mniej dewiz, na czym bardzo zależało Ministerstwu Finansów. Samochody amortyzowały się po dwóch latach, co w sprawozdaniach dla CZ PKS podkreślał z zadowoleniem Morocznik. Centrale

Handlu Zagranicznego powoli przekonywały się do nowego przewoźnika i coraz chętniej korzystały z usług Pekaes, bo samochody przewoziły towar w ciągu kilku dni, natomiast kolej w kilka tygodni. Animex mógł rozpocząć eksport polskiej żywności, do Szwajcarii ruszył eksport polskich leków.

W połowie 1959 roku przedsiębiorstwo miało już 16 samochodów, w tym 5 chłodzi, które nawet na Zachodzie nie miały zbyt częstych okazji jeździć po dopiero budowanych autostradach. Europa przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych stanowiła jeszcze podzielony granicami kontynent. Nie było sieci autostrad, a przejścia graniczne w małych miastach były z reguły puste i senne, przypominając XIX-wieczne punkty poboru myta. Nie było nawet wiadomo jaką ciężarówkę zamówić, bo w każdym kraju obowiązywały inne regulacje mas i długości samochodów ciężarowych. Niemcy dopuszczali do ruchu samochody o ładowności zestawu do 15 ton, gdy coraz popularniejszym „europejskim” standardem było 21 ton. Szwajcarzy wpuszczali na swoje drogi auta o szerokości całkowitej 2,3 m, gdy w Europie maksymalna wynosiła 2,5 m. Dopiero w połowie 1960 roku kraje Europy Zachodniej ujednoliciły wymiary i dopuszczalne masy samochodów ciężarowych.

W tym okresie międzynarodowy transport drogowy stracił eksperymentalny, pionierski charakter. Wypracowano wiele praktycznych rozwiązań dotyczących prawnej strony transportu i w 1959 roku grupa celna Komitetu Transportu Wewnętrznego EKG ONZ oraz IRU opracowały Konwencję TIR, która weszła w życie w 1960 roku, zastępując używany od ośmiu lat projekt. W tym samym roku wydano 80 250 karnetów TIR, a sześć lat później aż 436 725. Głównymi

spotkania w Pradze w 1965 roku stworzenie własnego systemu gwarancyjnego dla przewozów pomiędzy krajami bloku. Zaczął on działać od 28 lipca 1966 roku. Manifesty AGT wykorzystywano także w Polsce i to w większej ilości niż karnety TIR. System rozpadł się wraz z upadkiem ZSRR w 1992 roku.

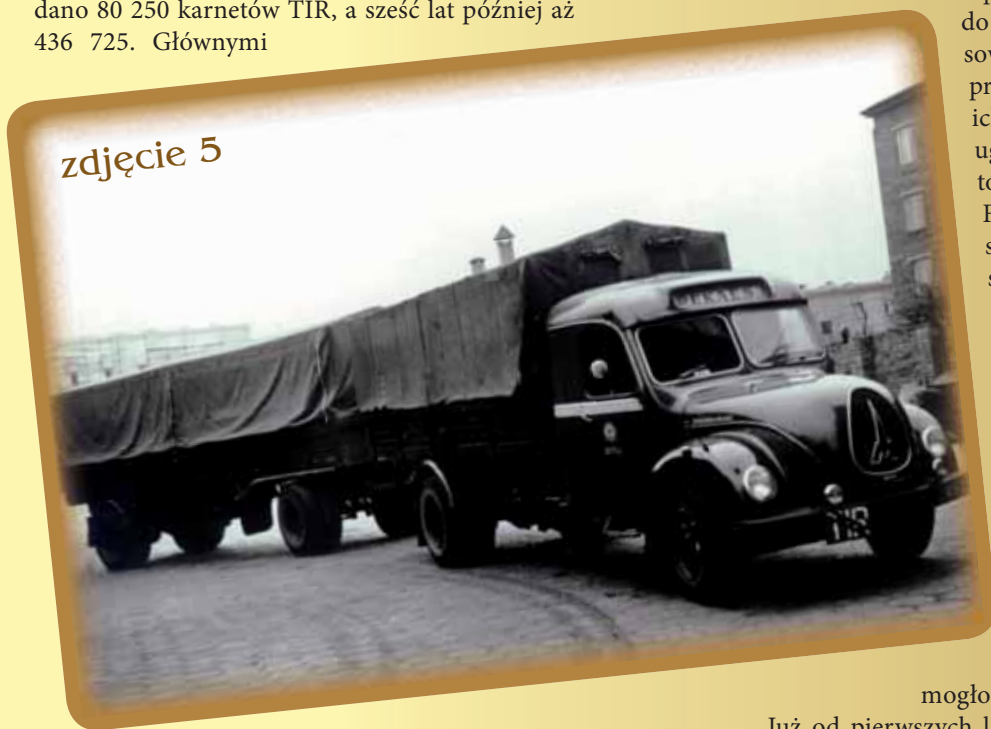
W 1966 roku ZMPD wspólnie m.in. z właśnie utworzonym czeskosłowackim stowarzyszeniem Cesmad zainicjowały w Snagow umowę zrzeszeń krajów wschodnioeuropejskich, której oficjalnym celem było uzgadnianie stanowisk i kandydatur do władz IRU przed posiedzeniami Unii. – wspominał wieloletni dyrektor biura ZMPD, Waldemar Czapski.

Autobusy i patronat

Po odwilży lat pięćdziesiątych pojawiły się w ofercie wyjazdy na zagraniczne wakacje. Aby uniknąć płacenia dewiz za bilety kolejowe, do transportu wykorzystywano zarejestrowane w Polsce autobusy. PMPS zakupiła w 1958 roku dziesięć Leylandów Worldmaster, w tym samym roku cztery Fiaty 682 RN2 i w kolejnym jeszcze pięć takich Fiatów. W 1961 roku Anglo-Polish Enterprise z Londynu zamówiły w Pekaes 7 przejazdów na trasie Poznań-Ostenda. Dwa lata później polski przewoźnik wykupił jeszcze 13 jazd i wtedy Belgowie, powołując się na zasadę wzajemności, zażądali wspólnej obsługi linii. W 1964 roku każda ze stron wykonała po 30 kursów. Jednak przewozy liniowe były znikome – najpopularniejsze pozostawały turystyczne. Autokary Pekaesu w 1963 roku przewiozły blisko 17 tys. wycieczkowiczów, z których niecałe 3 tysiące odwiedziło kraje kapitalistyczne. W przeciwieństwie do przewozów towarowych, autobusowe generowały spory zysk i wiele przedsiębiorstw było chętnych do ich wykonywania. Ostatecznie MK ugięło się pod naporem argumentów Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki i w nowym statucie ZMPD, zatwierdzonym 29 sierpnia 1964 roku, umożliwiono przyjęcie do Zrzeszenia nowych członków, którymi zostały biura turystyczne: Orbis, Gromada, Turysta i Sport-Turist. Oznaczało to, że te przedsiębiorstwa uruchomią własne przewozy i nie będą musiały zlecać ich Pekaesowi. W 1966 roku PMPS Pekaes przewiózł 66 tys. osób, a na koniec dekady zaledwie 26 tys. – wczasy zagraniczne w tamtym okresie były luksusem, na który mogło pozwolić sobie niewiele osób.

Już od pierwszych lat działalności Pekaesu, przewoźnikowi brakowało samochodów ciężarowych, szczególnie w okresie jesiennym, gdy odbiorcy zagraniczni zamawiali wyjątkowo dużo owoców i warzyw. Dlatego rozporządzeniem MK Nr 312 z 4 grudnia 1962 roku Pekaes mógł wykorzystywać ciężarówki wojewódzkich przedsiębiorstw PKS (WPKS) do transportu międzynarodowego na zasadzie

zdjęcie 5



państwami korzystającymi z systemu TIR były Francja (98 250 karnetów), RFN (84 300) i Włochy (71 000). Kraje socjalistyczne zużyły 13 100 karnetów, to jest 3 procent wszystkich, jednak ambicje tych państw były znacznie większe. Aby nie wydawać dewiz na karnety TIR, kraje RWPG uzgodniły podczas

patronatu. PMPS Pekaes zbierał zlecenia, przygotowywał komplet dokumentów oraz zapewniał diety kierowców. W 1963 roku 43 ciężarówki Pekaesu były wspomagane dwudziestoma dwoma samochodami należącymi do wojewódzkich PKS, a w jesiennym szczycie owocowym dodatkowo dziesięcioma Starami, które woziły towar do przygranicznych odbiorców. Przewozy patronackie rozwijały się także w transporcie osób, w których wykorzystywano wycofane z Pekaesu stare Leylandy i Fiaty oraz nowe Skody RTO.

Głównym zadaniem pozostawał jednak transport towarów. W połowie lat 60-tych Pekaes przewiózł 35 900 t ładunków na średnią odległość 1152 km. W 1970 roku przedsiębiorstwo miało 121 ciężarówek i kilkadziesiąt do dyspozycji w WPKS dla przewozów patronackich, którymi obsługiwano jedynie klientów w krajach socjalistycznych.

IRU, ZMPD i Pekaes kładły duży nacisk na podniesienie bezpieczeństwa przewozów i nadanie jak najwyższej rangi trudnej pracy kierowcy międzynarodowego. Na dziesiątym Światowym Kongresie IRU, który odbył się w 1966 roku w Londynie, prezydent IRU Kenneth Turner ogłosił decyzję o stworzeniu nagrody dla zawodowych kierowców, którzy wyróżnią się bohaterskim czynem i przyczynią do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego. Pierwszym w historii IRU nagrodzonym kierowcą był Przemysław Osiński, pracownik Pekaesu, który wyniósł z płonącego samochodu nieprzytomnego kierowcę. Kandydaturę Przemysława Osińskiego, zgłoszoną przez ZMPD, wybrało spośród trzech wytypowanych międzynarodowe jury złożone z pięciu osób. Wśród nich byli reprezentanci EKG ONZ i Międzynarodowego Biura Pracy (ILO). Podczas jedenastego kongresu IRU w Budapeszcie w 1968 roku, Przemysław Osiński odebrał Grand Prix IRU.

ZMPD wyjeżdża w świat

Po kilkunastu latach działalności w IRU, ZMPD – jak wspominał Waldemar Czapski – miało doskonałe stosunki z najważniejszymi zrzeszeniami Europy Wschodniej i Zachodniej oraz Sekretariatem Generalnym IRU, w tym z hr. Adamem Tarnowskim, który w IRU pracował od 1964 roku i był zastępcą sekretarza generalnego. Formalnym potwierdzeniem wysokiej pozycji Zrzeszenia w Unii był wybór jesienią 1970 roku Mieczysława Budziszewskiego (sekretarza generalnego ZMPD) na wiceprzewodniczącego Sekcji II IRU w kadencji 1971-1972, a następnie przedłużenie jej o kolejne dwa lata.

ZMPD nawiązywało kontakty z podobnymi zrzeszeniami działającymi w innych krajach. Stanowiło to wstęp do podpisania na szczeblu rządowym dwustronnych umów, wzajemnie zezwalających na wykonywanie przez samochody drugiej strony przewozów międzynarodowych. Zasady i tryb ich udzielania regulowało wydane w połowie 1961 roku rozporządzenie Ministra Komunikacji. Pozwalało ono na wydawanie zezwoleń przez województwa nadgraniczne, ale ten system okazał się niedopasowany do potrzeb. Od 1 stycznia 1970 zgodę wydawało wyłącznie MK, w ścisłym porozumieniu z ZMPD. Wprowadzono także wygodniejsze od jednorazowych zezwoleń wielokrotne i stałe (dla przewozów regularnych). Do połowy 1970 roku zawarto umowy z piętnastoma krajami. Dzięki tym porozumieniom

ciężarówki Pekaes – jedyne polskiego przedsiębiorstwa mogącego prowadzić przewozy międzynarodowe – woziły w latach sześćdziesiątych towary m.in. do i z Austrii, Belgii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Niemiec, Szwajcarii oraz Włoch. Przewozy towarowe zwiększyły się z 16 tys. t w 1960 roku, do 71 tys. t dziewięć lat później. Pomimo dobrych wyników, ten rodzaj transportu dopiero rozwijał się. Np. w 1968 roku do Polski wjechało: 8 600 ciężarówek z krajów socjalistycznych (o 100 procent więcej niż w poprzednim roku), w tym z NRD 2 400, z Czechosłowacji 2000, z Węgier 1400 i z ZSRR 1200. Natomiast z krajów kapitalistycznych wjechało 3 300 samochodów – tylko o 10 procent więcej niż w 1967 roku, w tym z RFN 1100, z Austrii 1000 i z Włoch 500. Polskie ciężarówki i autobusy z kolei rzadko były spotykane na międzynarodowych szlakach. Intensywność przewozów towarowych łatwo ocenić po liczbie sprzedawanych każdego roku karnetów TIR. W Polsce w 1969 roku wydano ich zaledwie 6500, natomiast na Węgrzech blisko dwa razy więcej (11 850), w Rumunii 9550, Czechosłowacji – 7 270. Polska wyprzedziła m.in. Bułgarię (4800 karnetów) i Danię (4200). Jednak potencjał przewozów drogowych był doskonale widoczny w przewozach firm francuskich (194 450 wydanych karnetów), niemieckich (140 270) i holenderskich (119 675).

W 1971 roku zaledwie 0,3 procent towarów polskiego handlu zagranicznego przewiozły samochody ciężarowe. Jednak w nadchodzących latach ten odsetek miał znacznie wzrosnąć i zbliżyć się do spotykanego w innych państwach, np. na Węgrzech wynosił 1,2 procent, we Francji 14,4 procent, w NRF 20, Austrii 23 i Szwajcarii 27 procent.

Zdjęcie 1.

Jan Morocznik, znany spedytor, jest uważany za twórcę polskich międzynarodowych przewozów drogowych (Ryszard Szczęsny)

Zdjęcie 2.

Pekaes kupił w 1958 roku pierwsze dziesięć ciężarówek Magirus dla przewozów międzynarodowych (Pekaes)

Zdjęcie 3.

Eksport żywności miał wielkie znaczenie dla polskiego handlu zagranicznego, a chłodniczy transport drogowy znacznie ułatwił i przyspieszył przewozy towarów spożywczych (Pekaes)

Zdjęcie 4

Pierwszym kierowcą w historii IRU, który otrzymał Grand Prix d'Honneur, był Przemysław Osiński z Pekaesu, który nagrodę odebrał w 1968 roku (Ryszard Szczęsny)

Zdjęcie 5.

Ciężarówki polskiego przewoźnika jak ten Pegaso, można było spotkać na drogach dwudziestu krajów. ZMPD z każdym z nich musiało podpisać porozumienie i wymieniało się zezwoleniami na wykonywanie przewozów międzynarodowych (Pekaes)

SYSTEMY MONITOROWANIA GPS I KONTROLI PALIWA



www.atrom-d.pl

SZCZECIN

tel. 695 140 175

WARSZAWA

tel. 693 334 447

GLIWICE

tel. 691 820 350

ATROM DYSTRYBUCJA

Zajmujemy się sprzedażą profesjonalnych systemów monitorowania pojazdów i kontroli paliwa. Nasza technologia oparta jest na satelitarnym systemie lokalizacji GPS i transmisji danych GPRS.

MONITOROWANIE POJAZDÓW

Nasz system umożliwia monitorowanie pojazdów w trybie on-line na terenie całej Europy oraz na analizie tras archiwalnych. Rozbudowany system raportowy pozwala na precyzyjną analizę pracy monitorowanych pojazdów, dzięki czemu zarządzanie flotą transportu międzynarodowego jest efektywniejsze.

KONTROLA PALIWA

System kontroli paliwa oparty jest na sondzie zamontowanej w zbiorniku pojazdu. Sonda mierzy stan paliwa w zbiorniku, momenty tankowania, zlania paliwa oraz wylicza średnie jego zużycie. Naszą sondę paliwową nazwaliśmy Analizatorem paliwa ANP 3000, ponieważ jako jedyna na polskim rynku umożliwia pomiar ilościowy i jakościowy.



Analizator Paliwa
ANP 3000



Co wiecie o swoich wydatkach na paliwo?

Paliwo – jedna z podstawowych pozycji w wydatkach każdej firmy transportowej. Odpowiedzcie sobie sami na następujące pytania.

- Posługują się Państwo kartą paliwową?
- Czy Państwa kierowca posiada surowy zakaz kupowania paliwa za gotówkę, skoro posiada on kartę?
- Czy uzgadnacie z kierowcą trasę przed jego wyjazdem z dokładnym wskazaniem na jakich stacjach i ile paliwa powinien tankować?
- Czy istnieją w Państwa firmie normy wydatkowania paliwa uwzględniające właściwości samochodu, ładunku, trasę, warunki pogodowe itd.?
- Czy kierowca po powrocie zdaje dokładny raport? Na ile dokładnie i regularnie oraz przez kogo jest ten raport sprawdzany?
- Czy kierowca ponosi odpowiedzialność, w tym i finansową, za nie stosowanie się do instrukcji oraz przekroczenie planowego zużycia paliwa?
- Czy sprzedają Państwo bankowi walutę, aby opłacić fakturę? Ile pieniędzy regularnie Państwo tracą na wymianę waluty?



Główna Wschodnia
Karta Paliwowa

Oszczędzanie pieniędzy jest o wiele łatwiejsze, niż ich zarabianie!

www.e100.eu

Mocny...
mocniejszy...
najmocniejszy...



MAN - STAR TRUCKS Sp. z o.o. - Członek Grupy MAN Nutzfahrzeuge

Nowy TGX V8 o mocy 680 KM/500 kW. Siła Trucknology®.

Najmocniejsza ciężarówka Europy - nowy model TGX V8 - jak żaden inny pojazd łączy dynamikę z emocjami: nowy silnik o pojemności 16,2 litra i maksymalnym momencie obrotowym 3.000 Nm oferuje nie tylko najwyższą moc w oparciu o niepowtarzalną kulturę pracy, ale także wyjątkowy prestiż i komfort jazdy. Silnik to tylko jedna z wielu

nowości tego modelu. Wzornictwo łączy ergonomię z ekskluzywnymi rozwiązaniami, a wyposażenie to połączenie perfekcji i komfortu. Siadając w klimatyzowanym skórzanym fotelu i uruchamiając pojazd przekonasz się, że nowy model TGX V8 nie ma sobie równych. Zapraszamy na stronę: www.man-mn.pl

MAN - STAR TRUCKS Sp. z o.o.: Truck & Bus Center Warszawa: Wolica 16 C, 05-830 Nadarzyn, tel. +48 22 738 69 00; Truck & Bus Center Poznań: ul. Poznańska 4 A, 62-080 Tarnowo Podgórne, tel. +48 61 816 75 00; Truck & Bus Center Katowice: ul. Handlowa 1, 41-250 Czeladź, tel. +48 32 296 09 00; Truck & Bus Service Starachowice: ul. Ostrowiecka 21, 27-200 Starachowice, tel. +48 41 273 56 22-27

Transport worldwide. Powered by MAN.



One Europe. One route network.



Ze Stena Line Freight masz dostęp do pan-europejskiej sieci 18 połączeń promowych, na której operuje flota nowoczesnych statków o dużej ładowności i dużej częstotliwości przeplynieć. Możesz także skorzystać z wielu dogodnych możliwości bukowania powierzchni na każdym odpłynięciu, na każdej z tras promowych.

Co równie ważne – współpracując ze Stena Line Freight masz do swojej dyspozycji naszych doświadczonych ekspertów, których zadaniem jest pomoc w najlepszym wykorzystaniu naszej sieci połączeń. Skontaktuj się z nami już dziś, by dowiedzieć się jak skorzystać na współpracy z nami. Stena Line Freight – europejska sieć połączeń promowych.



Diners Club Road Account

WYBIERZ LEPSZĄ DROGĘ!

bezpłatnie
bezpiecznie
szybko



Karta płatnicza z wysokim limitem wydatków przeznaczona do płatności post-pay za użytkowanie płatnych dróg i autostrad.



Diners Club Polska Sp. z o.o.
ul. Senatorska 12
00-082 Warszawa

tel.: +48 22 826 07 66
fax: +48 22 826 07 68
e-mail: dzial.handlowy@dinersclub.pl

 **Diners Club
International**



Zalecamy oleje **Mobil**

Mercedes-Benz

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

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

optymalnej aerodynamiczności efektywność pojazdu znacząco wzrosła.

Mercedes-Benz. Od kierowców dla kierowców. Szczegóły pod numerem 00 800 17 777 777 oraz na www.mercedes-benz.pl/nowyactros