

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (12) IV lipiec/sierpień 2010

ZMPD
Dwumiesięcznik

FTD

**Sprzeciw przewoźników
wobec trybu wprowadzania
nowego systemu opłat drogowych** s. 21

Mercedes-Benz na targach Autostrada-Polska s. 70

Wielka woda s. 4

Ubezpieczenia dla Ciebie,
Twojej Rodziny i Biznesu

InterRisk 
VIENNA INSURANCE GROUP



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

www.interrisk.pl

Szanowni Czytelnicy,

Ostatnie miesiące ułożyły się w ciąg dramatycznych i trudnych do zrozumienia wydarzeń. Najpierw była powódź, która rozlała się na 14 województw naszego kraju, pochłaniając dorobek życia tysięcy mieszkańców. W odruchu ludzkiej solidarności przewoźnicy, mimo własnych poważnych problemów, bardzo aktywnie włączyli się w akcję pomocy dla powodzian, oferując swój transport. W takich okolicznościach Instytut Spraw Obywatelskich(?) ogłasza kampanię społeczną „Tiry na tory”. Nie można tu nawet prowadzić racjonalnej polemiki z organizatorami tej kampanii, ponieważ budując obraz przewoźników jako potencjalnych drogowych zabójców i niszczycieli odwołują się do emocji, a nie do rozumu. Czymś niesłychanym są stwierdzenia biorących udział w tym przedsięwzięciu specjalistów z PKP Cargo, dowodzących, że PKP jest zdolna realizować przewozy ciężarówek i że może to być opłacalne. Czyżby to ci sami specjaliści doradzali urzędnikom z Ministerstwa Infrastruktury, jaka ma być wysokość stawki za kilometr w elektronicznym systemie poboru opłaty drogowej... Wtedy rzeczywiście jedynym środkiem transportu w naszym kraju będzie pociąg. Tak czy inaczej perspektywa nowych opłat niepokoi i bulwersuje środowisko.

redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:

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

Współpracują:

Krystyna Bentkowska-Senator,
Leszek Gawryczuk, Kacper Jeneralski,
Zdzisław Kordel, Jerzy Kwaśniewski,
Krzysztof Matuszewski, Izabela
Mitraszewska, Witold Modzelewski,
Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski,

Anita Rusztecka, Mirosław Siech, Ewa
Suszyńska, Barbara Szulak

Ogłoszenia i reklamy:

Katarzyna Milczarek
e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl
Agnieszka Widlarz
e-mail: agnieszka.widlarz@zmpd.pl

Skład i łamanie: Robert Lisiecki

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

W numerze:

Wielka woda	4
Gorąca atmosfera na obradach przewoźników	6
Zmiany Statutu ZMPD	9
ISO dla ZMPD	12
Certyfikat ISO potwierdza markę organizacji	13
Ciężarówki na tory?	15
Elektroniczne opłaty – korzyść czy katastrofa?	19
FTD Sprzeciw przewoźników wobec trybu wprowadzania nowego systemu opłat drogowych	21
Elektroniczny system poboru opłat drogowych	24
Zebrania regionalne członków ZMPD I tura – czerwiec 2010	27
Audyt IRU W ZMPD	35
Unia Celna Białoruś – Rosja – Kazachstan, cd.	36
Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce ma już 65 lat!	38
XI Zjazd Przewoźników Polskich w Roskoszy	40
20 lat Trade Trans	42
Klucz do sukcesu: transport kombinowany	42
20 lat Tarpolu Unikam leasingu, biore kredyt	44
Długa droga do normalności, czy ożywienie gospodarcze?	46
Podatkowa Instrukcja Transportowa	50
Jak rozliczyć VAT z tytułu usług transportowych i spedycyjnych?	52
Dyplomy Honorowe IRU dla zawodowych kierowców	53
Obowiązek sprawdzenia przy przyjęciu towaru według Konwencji CMR	54
Diety kierowców – regulacje ustawowe i orzecznictwo	56
Zasada pełnego odszkodowania a odpowiedzialność OC	60
Zasilanie finansowe matych i średnich przedsiębiorstw w Polsce	64
Mercedes-Benz na targach Autostrada-Polska	70
Ekologiczne ciężarówki	72
Błoto wciąga, czyli zabawa w offroad	76

Wielka woda

autor: Ryszard Gałczyński

Fala powodziowa, jaka przetoczyła się przez nasz kraj, spowodowała wielkie straty w 14 województwach. Zniszczenia dotknęły przede wszystkim wsi i małych miasteczek, w niektórych regionach Polski pod wodą znalazły się całe gminy. Ich mieszkańcy w jednej chwili stracili dorobek całego życia. Zalane po dach domy, zabudowania zniszczone przez osuwiska i zniszczone uprawy. I chyba najbardziej dramatyczny obraz, jaki na długo pozostaje w pamięci – zmęczeni ludzie, którzy z rezygnacją relacjonują stan swoich strat.

Od samego początku do pomocy powodziom włączyli się przewoźnicy. W różny sposób: organizując w swoich stowarzyszeniach zbiórki

pieniędzy, płodów rolnych niezbędnych do utrzymania zalanych gospodarstw, oferując pomieszczenia magazynowe i warsztaty, ale przede wszystkim udostępniając swoje ciężarówki do transportu napływających z całego kraju darów. Z własnej inicjatywy podejmowali współpracę z lokalnymi samorządami. Czasem przywozili transporty także z zagranicy.

Wszyscy mamy świadomość, że sytuacja finansowa wielu firm transportowych nie jest łatwa. Tym bardziej na szacunek zasługuje ofiarność przewoźników, którzy już po pierwszych doniesieniach o powodzi samorzutnie organizowali pomoc. W rozmowach z redakcją wielokrot-

nie prosili o anonimowość. Podkreślali, że w tak trudnej sytuacji każdy powinien dotkniętych nieszczęściem ludzi wesprzeć.

ZMPD uruchomiło centrum koordynacyjne dla członków Zrzeszenia, którzy zgłosili akces do akcji pomocowej. Przewoźnicy najczęściej oferowali środki transportu, ale także materiały budowlane, powierzchnie magazynowe i ciężki sprzęt oraz zgłaszali chęć przyjęcia powodziom w swoich domach.

Powodziom pomoc jest w dalszym ciągu potrzebna. Niemniej to, co przewoźnicy już zrobili w naturalnym odruchu ludzkiej solidarności, warte jest podkreślenia i uznania.

Po lewej: firma INTERSET Andrzeja Szyszkowskiego przewożąca dary z Niemiec dla powodziom.
Po prawej: zbiórka darów przeprowadzona przez firmę CITRONEX w Zgorzelcu i dar 25 tysięcy butelek wody dla powodziom z Wilkowa.



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

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

Oddział Wyszków
ul. Sienkiewicza 26
07-200 Wyszków
internet: www.TB.eu
e-mail: a.marszal@TB.eu

DAF



10 powodów dla których warto wybrać TB

1. **Wiedza** techniczna potrzebna do pełnej diagnostyki i obsługi pojazdów DAF, pneumatyki WABCO, KNORR, HALDEX, elektryki, osi SAF, BPW, oraz systemów chłodniczych Carrier.
2. **Dostępność** ponad 3500 pozycji części zamiennych do pojazdów DAF, a także naczeł, agregatów chłodniczych oraz innych marek pojazdów. Właściwie dobrany asortyment zapewnia możliwość naprawy bez konieczności oczekiwania na części.
3. **Szybkość** powrotu na drogę dzięki właściwej diagnozie oraz naprawie, możliwej przez zastosowanie urządzeń diagnostycznych do pojazdów DAF oraz naczeł.
4. **Elastyczność** zarówno w podejściu do potrzeb klienta jak i w doborze właściwych rozwiązań dla danych typów pojazdów takich jak umowy serwisowe, ceny pakietowe, zarządzanie i administrowanie flotą pojazdów.
5. **Cena** gdyż jako część międzynarodowej grupy TB mamy możliwość negocjowania cen na części zamienne i dopasowywanie ich do specyfiki Polskiego rynku transportowego.
6. **Wyposażenie** serwisu w ponad 300 narzędzi specjalnych do napraw pojazdów DAF oraz naczeł, zapewni nawet najbardziej skomplikowaną naprawę każdego typu pojazdu DAF.
7. **Kompleksowość** czyli możliwość naprawy zarówno ciężkiego dalmalaj marki jak i naczeł a także podwozia z zabudową dzięki dostępności części z katalogu TRP do wszystkich marek pojazdów.
8. **Jakość** zapewniona przez wysoki wykwalifikowany personel obsługi technicznej. Trafna diagnoza i gwarancja naprawy za pierwszym razem, czyli skrócenie pobytu auta w serwisie do niezbędnego minimum.
9. **Bliskość** punktów serwisowych – jesteśmy w Warszawie, Łodzi oraz Wyszkowie. Prowadzimy sprzedaż części w Białej Podlaskiej.
10. **Pomoc** w razie awarii na drodze w ciągu 2 godzin gwarantujemy wyjazd do uszkodzonego pojazdu. Nasz serwis 24h jest do dyspozycji naszych klientów zarówno na terenie Polski jak i za granicą.

Załoga TB

Zapraszamy do nowego sklepu TB w Białej Podlaskiej

ul. Zamkowa 1a/3 paw. 28

OFERUJEMY:

- ✓ Oryginalne części DAF w atrakcyjnych cenach
- ✓ Części do naczeł oraz innych marek pojazdów
- ✓ Oleje i Akcesoria



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

Sprzedaz Części Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 82
tel. +48 661 917 290

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

Sprzedaz Części Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 02 (07)
tel. +48 695 579 000

Serwis Wyszków
tel. +48 (0) 29 643 09 90
fax. +48 (0) 29 643 09 95

Sprzedaz części Wyszków
tel. +48 (0) 29 643 09 91
fax. +48 (0) 29 643 09 95

Sprzedaz Części
Biała Podlaska
tel. +48 961 662 226

TB
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: www.TB.eu

ZAPRASZAMY!

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Gorąca atmosfera na obradach przewoźników

autor: Ryszard Gałczyński

Od lewej:
Aleksander Reisch, Wojciech Sienicki, Jan Buczek, Dionizy Woźny, Władysław Żero, Andrzej Szepietowski, Janusz Łacny, Bolesław Milewski



Na Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD do Jachranki przybyło 20 maja 160 delegatów, reprezentujących członków ZMPD.

Podjęli oni szereg uchwał istotnych dla bieżącego funkcjonowania Zrzeszenia, w tym zatwierdzili preliminarz budżetu na 2010 rok, zaakceptowali także większość proponowanych przez Komisję Statutową zmian w Statucie ZMPD. Nowelizacja Statutu dotyczy m.in. trybu zwoływania zebrań regionalnych członków ZMPD (o zwołanie będą mo-

gli wносить przewodniczący regionów według potrzeb) i kompetencji tych zebrań (kandydaci do organów ZMPD muszą uzyskać ich rekomendację). Dla członków ZMPD istotna jest też informacja o zmianie terminu wnoszenia składki członkowskiej (trzeba będzie to zrobić do końca marca każdego roku).

Zmiany dotyczą też funkcjonowania organów statutowych ZMPD, których kadencja będzie rozpoczynać się z dniem 1 stycznia (na wzór IRU). Ustalono też trochę inne reguły dotyczące liczebności: Zarząd

może liczyć od 3 do 7 osób, Komisja Rewizyjna – od 3 do 5 osób, Rada – do 11 osób.

Podczas głosowania nad ostatnią, 19. uchwałą, dotyczącą zmian w statucie, zgłoszono zastrzeżenie do prawidłowości głosowania wobec jednego z delegatów. Zarzut dotyczył podejrzenia o głosowanie na kilku terminalach. Mimo że zarzut nie został udowodniony, na wniosek Komisji Skrutacyjnej Zgromadzenie podjęło decyzję o powtórzeniu głosowania. Równocześnie Komisja Skrutacyjna stwierdziła, że w pozo-



Przyjęcie porządku obrad

stałych głosowaniach nie odnotowano żadnych nieprawidłowości i nie wniesiono zastrzeżeń.

Delegaci przychyliili się do wniosku Sławomira Kostjana o rozwiązanie Komisji Statutowej ZMPD w związku z wyczerpaniem misji oraz wynikami głosowań. Przy 100 głosach za rozwiązaniem, 36 przeciwko i 3 wstrzymujących się – Komisja Statutowa zakończyła swoją działalność.

Zgromadzenie przyjęło sprawozdanie organów ZMPD. Przedstawiając dotychczasową pracę Zarządu Zrzeszenia Jan Buczek stwierdził m.in., że najważniejszym zadaniem na przyszłość jest integrowanie środowiska wokół wspólnych problemów, dotyczących wszystkich przewoźników. Antagonizowanie branży i próby tworzenia sztucznych podziałów geograficznych, na „tych ze wschodu, zachodu, czy północy” są nieuzasadnione, bowiem nie istnieją między nimi realne konflikty interesów.

Wojciech Sienicki w imieniu Komisji Rewizyjnej przedstawił ocenę dotychczasowej działalności Zarządu ZMPD. Za najważniejsze dla członków ZMPD KR uznała: powołanie do życia (z inicjatywy ZMPD) Forum Transportu Drogowego i aktywny udział w FTD w celu bieżącego przeciwdziałania aktualnym problemom przewoźników; doprowadzenie do uchwalenia przez Sejm ustawy „antykryzysowej” dla transportu; starania o uzyskanie tegorocznej puli zezwoleń rosyjskich, prowadzone na różnych szczeblach administracji obydwu krajów i stowarzyszeń; uzyskanie przez biuro ZMPD certyfikatu ISO; sprawne działanie przedstawicielstwa w Moskwie, przy wzrastającym zapotrzebowaniu na interwencje w Rosji oraz aktywność w zakresie doradztwa i informacji. KR miała zastrzeżenia do tempa rozwoju Sekcji Serwisowej, niewykorzystania już istniejących możliwości Ośrodka



Jan Buczek,
prezes ZMPD



Aleksander
Reisch,
przewodniczący
Rady ZMPD



Wojciech Sienicki,
przewodniczący
Komisji Rewizyjnej



Od lewej: Andrzej Nowrotek, Bolesław Milewski, Artur Kamiński



Od lewej: Józefa Miozga, Tadeusz Gajownik, Kornelia Lewandowska

Szkoleń ZMPD oraz do zakresu wypracowywania konkretnych zapisów prawnych i dokonywania prób zmiany przepisów już istniejących.

Aleksander Reisch, składając sprawozdanie z prac Rady ZMPD, poinformował, że Komisja Etyki wspólnie z biurem ZMPD rozpoczęła prace nad Kodeksem Etyki Zawodowej Przewoźnika.

Delegaci w oddzielnych uchwałach udzielili absolutorium członkom Zarządu ZMPD: Janowi Buczkowi, Januszowi Łacnemu, Jarosławowi Jakoniukowi i Leszkowi Pieńkowskiemu. ZOD nie udzieliło absolutorium Bolesławowi Milewskiemu i Andrzejowi Nowrotkowi.



Od lewej: Stawomir Wasilewski, Piotr Długolecki, Andrzej Szyszkowski, Małgorzata Zdrodzowska, Mirosław Kaczorowski

Zmiany Statutu ZMPD

autor: Jerzy Kwaśniewski



Jerzy Kwaśniewski przedstawia założenia nowelizacji Statutu ZMPD

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD skwitowało 20 maja 2010 roku prace Komisji Statutowej ZMPD, powołanej uchwałą ZOD ZMPD sprzed trzech lat. Przyjęte zmiany Statutu ZMPD stanowią zwieńczenie kilkuletnich prac nad unowocześnieniem struktury organizacji i pozostają w ścisłym związku ze zmianami przyjętymi w latach 2005, 2006 i 2008.

Po przedstawieniu sprawozdania z prac Komisji Statutowej Zgromadzenie postanowiło, że stowarzyszenia branży transportowej pozostaną wciąż członkami ZMPD, zaś członkami organów ZMPD będą mogły zostać wyłącznie osoby rekomendowane przez zebrania regionalne członków ZMPD, zwoływane za pośrednictwem internetowego portalu ZMPD. Zwolniono z obowiązku uiszczania wpisowego osoby z kręgu najbliższej rodziny członka Zrzeszenia, który przeniósł na nich swą działalność.

Skład Komisji

Komisja Statutowa pracowała w składzie ustalonym przez Zgromadzenie Ogólne Delegatów z 2007 roku, które powołało w jej skład osoby znane z aktywności w organach ZMPD oraz członków Zrzeszenia przedstawiających różne wizje przyszłości organizacji. Przewodniczącym Komisji Statutowej został Aleksander Reisch (przewodniczący Rady Zrzeszenia i przewodniczący Regionu Warmińsko-Mazurskiego ZMPD), wiceprzewodniczącym Andrzej Olechnicki (delegat z Regionu Pomorskiego), członkami Komisji byli: Jan Buczek (prezes ZMPD), Adam Jędrych (przewodniczący Regionu Kujawsko-Pomorskiego ZMPD), Józefa Miozga (przewodnicząca Regionu Zachodniopomorskiego, członek Rady Zrzeszenia), Zygmunt Sieńko (członek Rady Zrzeszenia) oraz Andrzej Lenkiewicz, który ustąpił z Komisji pod koniec 2009 roku w związku z objęciem funkcji dyrektora Sekcji Ser-

wisowej ZMPD. W pracach Komisji z głosem doradczym uczestniczył również Dionizy Woźny (członek Komisji Rewizyjnej i przewodniczący Zgromadzenia Ogólnego Delegatów, które powołało Komisję).

Wcześniejsze zmiany Statutu

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD powierzyło powołanej w 2007 roku Komisji misję kontynuowania prac nad reformą Zrzeszenia, rozpoczętą utworzeniem instytucji Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD, które zastąpiło zbierające się corocznie Zgromadzenia Członków ZMPD. Wcześniejsze etapy reformy organizacji doprowadziły do ściślejszej współpracy organów Zrzeszenia z członkami ZMPD, poprzez powołanie osiemnastu regionów ZMPD i regularne przeprowadzanie zebrań regionalnych, oraz utworzenie funkcji Przewodniczącego Regionu, współdziałającego z Radą ZMPD.

Pierwsza część prac Komisji Statutowej została zakończona w 2008

roku, gdy Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD przyjęło wszystkie proponowane przez Komisję zmiany Statutu o charakterze systematyzującym zasady funkcjonowania organizacji. Po zakończeniu tej części prac Komisja przystąpiła do analizy bardziej fundamentalnych zmian postulowanych przez członków Zrzeszenia.

Przebieg prac

Komisja Statutowa obradowała na posiedzeniach, podczas których analizowano postulaty formułowane przez członków Zrzeszenia oraz poszczególne organy organizacji. Członkowie Komisji składali również liczne własne propozycje zmian. Ostatecznie prace zakończono po 10 posiedzeniach Komisji, w tym jednej telekonferencji, zwołanej w celu analizy uwag zgłoszonych ze strony organu nadzoru. Członkowie Komisji dwukrotnie prezentowali wyniki swych prac na połączonych posiedzeniach Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej ZMPD. Dyskusję nad propozycjami Komisji przeprowadzono podczas obrad Zgromadzeń Ogólnych Delegatów ZMPD w latach 2008 i 2009. Każda ze zmian, przed ostateczną redakcją uchwał, poddana została konsultacji z pracownikami Urzędu m.st. Warszawy, wykonującymi zadania nadzoru nad działalnością ZMPD. W pracach Komisji uczestniczyli prawnicy współpracujący z ZMPD, zaś poszczególni członkowie Komisji przedstawiali sporządzane na ich zlecenie opinie prawne dotyczące poszczególnych omawianych problemów. Owocem prac Komisji były projekty zmian Statutu ZMPD zebrane w pięć projektów uchwał.

Postulat Zgromadzenia

Ogólnego Delegatów w Słoku

21 maja 2009 r. podczas Zgromadzenia Ogólnego w Słoku 114 delegatów poparło skierowany do Komii

sji wniosek o ograniczenie prawa do nabycia członkostwa w Zrzeszeniu do przedsiębiorców wykonujących transport drogowy, co miało prowadzić do ograniczenia praw członkowskich stowarzyszeń zrzeszonych w ZMPD. Komisja, po szczegółowej analizie projektu, postawiła go jako pierwszą z uchwał oddanych pod decyzję Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD. Jednocześnie członkowie Komisji zgłosili liczne zastrzeżenia do sformułowania proponowanego zapisu, jak również podważali użyteczność tej zmiany dla organizacji. Zgromadzenie Ogólnych Delegatów ZMPD z 20.05.2010 r. odrzuciło zmianę w tym zakresie.

Zmiany przyjęte:

Zasady funkcjonowania organów ZMPD

Najistotniejsze zmiany objęły zasady wyłaniania członków organów ZMPD: Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej. Zgromadzenie Ogólnych Delegatów wyłaniać będzie od 3 do 7 członków Zarządu, od 3 do 5 członków Komisji Rewizyjnej oraz nie więcej niż 11 członków Rady Zrzeszenia. Wybór dokonywany będzie wyłącznie spośród osób, które uzyskały wcześniej rekomendację zebranych regionalnych ZMPD. Tym samym nie będzie już możliwe zgłaszanie nowych kandydatur podczas samego wyborczego zgromadzenia ogólnego. Zebrane wcześniej rekomendacje będą przesyłane delegatom w formie list wyborczych do organów Zrzeszenia, wraz z krótkimi notkami biograficznymi o kandydatkach. Komisja Statutowa korzystała przy opracowaniu tego rozwiązania z doświadczeń Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU), gdzie podobny system sprawdza się od wielu lat.

Zgromadzenie przyjęło również, że kadencje organów ZMPD rozpoczynają się będą z dniem 1 stycznia

roku następującego po dokonaniu wyboru. Jeżeli jednak wybory zostałyby przeprowadzone wcześniej niż na 60 dni przed końcem roku kalendarzowego, nowa kadencja rozpocznie się z upływem 60 dni od ich przeprowadzenia.

Sprecyzowano postanowienia Statutu w zakresie uczestnictwa członków organów ZMPD w Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów. Postanowiono, że członkowie organów ZMPD, którzy nie uzyskają mandatu delegata, będą mogli uczestniczyć w obradach Zgromadzenia wyłącznie z głosem doradczym.

Zgodnie z propozycją Komisji, Zgromadzenie dokonało również zmiany w sposobie działania i zwoływania zebrań regionalnych. Zebrania będą zwoływane w zależności od potrzeb, w tym zawsze w roku wyborczym. Dotychczasowy wymóg zwoływania corocznie każdego z 18 zebrań, wobec niskiej frekwencji członków, został uznany za zbyt rygorystyczny. Jednocześnie, na wypadek zaistnienia takiej potrzeby, oddano w ręce Przewodniczących Regionów inicjatywę w zakresie zwoływania zebrań poprzez wniosek złożony do Zarządu ZMPD. Zebrania regionalne będą zwoływane w nowej formie, to jest poprzez ogłoszenie zamieszczane na portalu internetowym ZMPD. Dotychczasowa pisemna forma zaproszenia zostanie utrzymana, jednak nie będzie już wymagane kierowanie zaproszeń przesyłkami poleconymi, których wielu członków nie podejmowało.

Postanowiono również rozszerzyć odpowiedzialność organizacyjną członków ZMPD na zdarzenia, za które bezpośrednią odpowiedzialność ponoszą upoważnieni przedstawiciele członków. Dotychczasowe zapisy Statutu nie pozwalały bowiem na pociągnięcie do odpowiedzialności organizacyjnej członków

ZMPD (spółki, stowarzyszenia) za działania ich przedstawiciele naruszające zasady koleżeństwa, sprzeczne z dobrymi obyczajami lub zasadami etyki zawodowej, jak również godzące z dobre imię Zrzeszenia.

Zgromadzenie otworzyło również na przyszłość możliwość uchwalenia stałych zasad wyznaczania upoważnionych przedstawicieli członków do działania w organach ZMPD.

Zmiany przyjęte: Limit kadencji

Wobec niejasności zapisów Statutu ZMPD postanowiono doprecyzować postanowienia Statutu dotyczące limitu kadencji pełnionych w organach ZMPD. Zgromadzenie opowiedziało się za utrzymaniem limitu w postaci dwóch kadencji pełnionych w jednym organie ZMPD. Jednocześnie, dla uniknięcia dalszych niejasności, przyjęto że kadencje rozpoczną się po najbliższych wybo-

rach do władz ZMPD będą pierwszymi liczącymi do tego limitu.

Zmiany przyjęte:

Następcy prawni bez wpisowego

„Następcy” członków o przynajmniej pięcioletnim stażu członkowskim uzyskali istotne ułatwienie w nabyciu członkostwa w Zrzeszeniu. Na podstawie nowego postanowienia Statutu ZMPD zwolnieni zostali z obowiązku uiszczania wpisowego oraz uzyskiwania poparcia dla swej kandydatury ze strony dwóch członków ZMPD lub Rady Zrzeszenia. Do „następców” Zgromadzenie zaliczyło przedstawicieli najbliższej rodziny, którzy nabyli przedsiębiorstwo członka ZMPD w drodze darowizny lub jako jego spadkobiercy.

Zmiany przyjęte:

Termin płatności składki

Zgromadzenie przyjęło zmianę terminu płatności składki człon-

kowskiej, ustalając go na 31 marca każdego roku.

Koniec prac Komisji Statutowej?

Wobec zrealizowania przez Komisję powierzonych jej zadań, Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD zakończyło jej działalność. Jak zwykle, dopiero upływ czasu sprawi, że przyjęte zmiany, w połączeniu z reformą systemową ZMPD prowadzoną systematycznie od kilku lat, staną się naturalnym sposobem funkcjonowania organizacji.

Już jednak podczas tegorocznego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów skierowano do Komisji Uchwał i Wniosków postulaty dalszych zmian w Statucie ZMPD. Podobnie na odbywających się w tym roku zebraniach regionalnych formułowane są dalsze wnioski, których realizacja wymaga analizy postanowień Statutu i prawdopodobnie przeprowadzenia dalszych jego zmian.



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 przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych i chłodniczych** w relacjach: **PL - EU - WNP - PL**

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe i chłodnicze
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KAŻDY** kilometr
oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobstrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
e-mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
www.dls-Deutschland.de

Andrzej Hische tel.: 0049/4107/333 140; fax: 0049/4107/333 159

VAN HOO L

nierdzewna perfekcja



kontakt w języku polskim
Maria M. Bakker
Van Hool Commercial Vehicles
Tel. +31 518 402 403
Fax +31 518 402 141
Mobile +31 653 62 8332
E-mail: mmbakker@transpontes.nl

Van Hool N.V.
Bernard Van Hoolstraat 58
B-2500 Lier Koningshooikt
www.vanhool.be



ISO dla ZMPD

autor: Ryszard Gałczyński



Od lewej:
Andrzej Kolasa,
Wojciech Sienicki,
Aleksander
Reisch, Jan
Buczek, Tadeusz
Kociuk, Wiesław
Starostka,
Adam Pieńczuk,
Katarzyna
Milczarek

Po wspólnym posiedzeniu Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej ZMPD 19 maja w Jachrance nastąpiło uroczyste wręczenie Certyfikatu PN-EN ISO 9001:2009 dla biura ZMPD. W imieniu Transportowego Dozoru Technicznego – jednostki certyfikującej – certyfikat przekazali Andrzej Kolasa i Adam Pieńczuk. Wręczając certyfikat przedstawiciel TDT stwierdził, że „to tylko formalne potwierdzenie, po-

nieważ system zarządzania jakością funkcjonował w biurze ZMPD już dużo wcześniej. Dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka poinformował, jakie ma to znaczenie dla biura ZMPD: „Wprowadzenie norm ISO doprowadziło do skodyfikowania obowiązujących dotychczas w biurze procedur. Stworzyliśmy i wdrożyliśmy część nowych. Zostały wykonane dwa audyty wewnętrzne i audyt certyfikujący. Wszystko

po to, aby się doskonalić i z każdym rokiem sprawniej funkcjonować. Tym samym dołączyliśmy do grona elitarnych firm, które legitymują się takim certyfikatem”. Dołączając się do gratulacji, Wojciech Sienicki przypomniał, że uchwała, która wprowadziła wymóg posiadania tego certyfikatu, wyszła z Komisji Rewizyjnej. Podkreślił przy tym rolę Tadeusza Kociuka w powstaniu tego projektu.

Certyfikat ISO potwierdza markę organizacji

Rozmowa z dyrektorem TDT Janem Urbanowiczem

Biuro ZMPD ma bardzo duże doświadczenie jako jednostka obsługująca 4500 firm członkowskich. Jak przebiegał proces certyfikacji systemu zarządzania jakością z perspektywy TDT?

Proces oceny zgodności systemu zarządzania z wymaganiami normy **PN-EN ISO 9001:2009**, Transportowy Dozór Techniczny przeprowadził w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zgodnie z programem certyfikacji **PRCs-01 Program certyfikacji systemów zarządzania jakością (QMS)**, akredytowanym przez Polskie Centrum Akredytacji.

Audyt certyfikujący system zarządzania jakością w ZMPD, Transportowy Dozór Techniczny przeprowadził zgodnie z międzynarodowymi wymaganiami IAF. Przeprowadzony on został w dwóch etapach w siedzibie ZMPD. Podczas pierwszego etapu zespół audytorów TDT dokonał m.in. oceny dokumentacji systemu zarządzania, ocenił lokalizację siedziby ZMPD, zebrał niezbędne informacje dotyczące zakresu certyfikacji. Pozytywny wynik pierwszego etapu umożliwił przeprowadzenie drugiego etapu. W trakcie trwania drugiego etapu oceny, zespół oceniający zweryfikował skuteczność wdrożenia systemu zarządzania jakością. Zespół audytujący pozytywnie ocenił wdrożenie oraz

funkcjonowanie systemu zarządzania jakością. Wniosek złożony przez audytora wiodącego w imieniu zespołu audytującego poparty pozytywną opinią Komitetu Technicznego ds. Certyfikacji Systemów Zarządzania w TDT był podstawą do udzielenia Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przez Transportowy Dozór Techniczny certyfikatu, który pozostaje ważny przez okres trzech lat.

Co daje firmie posiadanie certyfikatu PN-EN ISO 9001?

Wdrożenie systemu zarządzania jakością, zgodnego z wymaganiami normy PN-EN ISO 9001:2001, oraz poddanie go ocenie zgodności przez trzecią niezależną stroną (certyfikacja przez Transportowy Dozór Techniczny), w każdym przypadku daje organizacji korzyści w aspekcie wewnętrznym oraz zewnętrznym.

Korzyści wewnętrzne to m.in.:

- zmiana podejścia do jakości w organizacji – włączenie wszystkich pracowników w budowanie jakości i zaufania do organizacji;
- przejrzystość procesów funkcjonujących w organizacji, uporządkowanie całego obszaru zarządzania organizacją i uregulowanie granic zadań, kompetencji i odpowiedzialności pracowników;
- zmniejszenie kosztów poprzez zmniejszenie ilości niezgodności (w tym reklamacji) – rejestrowa-



Jan Urbanowicz
dyrektor
Transportowego
Dozoru
Technicznego

nie niezgodności i badanie przyczyn ich powstawania oraz wdrażanie działań korygujących;

- zmniejszenie kosztów poprzez możliwość wdrażania pomysłów racjonalizatorskich – wdrażania działań zapobiegawczych w celu wyeliminowania potencjalnych niezgodności.

Korzyści zewnętrzne to m.in.:

- uznanie u klientów (w tym członków Zrzeszenia) i wzrost ich zaufania do organizacji – podniesienie wartości organizacji w opinii klientów;

- obiektywne potwierdzenie marki organizacji przez niezależną jednostkę certyfikującą;
- obiektywny dowód dopełnienia najwyższej staranności organizacji w przypadkach odpowiedzialności cywilnej za świadczone usługi.

Biuro ZMPD ciągle się rozwija, powstają nowe komórki organizacyjne. Czy w przyszłości należy się spodziewać weryfikacji nadanego certyfikatu?

Tak. Taka weryfikacja ze strony Transportowego Dozoru Technicznego – zgodnie z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi – będzie przeprowadzana systematycznie podczas corocznych audytów nadzoru oraz co trzy lata podczas audytów ponownej certyfikacji. Zespół audytujący będzie oceniał spełnianie przez system zarządzania jakością organizacji wymagań normy PN-EN ISO 9001:2009, tak, aby można było utrzymać do niej zaufanie.

Rozmawiał Ryszard Gałęczyński

TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY JEDNOSTKA CERTYFIKUJĄCA (TDT - CERT)

Systemy zarządzania

PN-EN ISO 9001:2001 – system zarządzania jakością
PN-EN ISO 14001:2005 – system zarządzania środowiskowego
PN-N-18001:2004 – system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy
PN-EN ISO 22000:2006 – system zarządzania bezpieczeństwem żywności
PN-EN 12798:2007

Transportowy system jakości – Wymagania systemu jakości, uzupełniające EN ISO 9001 w zakresie bezpieczeństwa w transporcie materiałów niebezpiecznych.

⇒ wyroby – bezpieczny załadunek cystern ⇒ usługi ⇒ procesy ⇒ osoby

JEDNOSTKA NOTYFIKOWANA NR 1468 w szczególności:

97/23/WE – urządzenia ciśnieniowe
1999/36/WE – transportowe urządzenia ciśnieniowe
2009/105/WE – proste zbiorniki ciśnieniowe

JEDNOSTKA INSPEKCYJNA Certyfikat Akredytacji nr AK 005 dla Jednostki Inspekcyjnej Typu A, wydany przez Polskie Centrum Akredytacji potwierdzający, że jednostka spełnia wymagania normy PN-EN ISO/IEC 17020:2006 m. in. w zakresie przygotowania do produkcji, produkcji i eksploatacji

⇒ urządzeń ciśnieniowych i zbiorników ciśnieniowych, ⇒ zbiorników transportowych takich jak: cysterny w ruchu drogowym, kolejowym i żegludze śródlądowej do przewozu materiałów niebezpiecznych, opakowania do przewozu gazów oraz duże pojemniki do przewozu luzem materiałów niebezpiecznych (DPPL), ⇒ zbiorników do magazynowania materiałów niebezpiecznych oraz ⇒ urządzeń do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych.

LABORATORIUM TDT certyfikat Akredytacji PCA Nr AB 1141

- badania własności mechanicznych
- badania nieniszczące metodami: wizualną, ultradźwiękową, radiograficzną, magnetyczno-proszkową, penetracyjną
- badania materiałowe: makroskopowe, mikroskopowe, analiza składu chemicznego metali (stal, staliwo, żeliwo, aluminium, miedź)
- pomiary: grubości i ubytków korozyjnych elementów stalowych, grubości powłok
- badanie zaworów: badanie szczelności, badanie wytrzymałości, badanie trwałości
- badania płyt próbnych do uznania technologii spawania wg: PN EN 15614-1:2008, PN EN 15614-2:2008, PN EN 15614-7:2009, PN EN 15614-8:2005
- badania płyt próbnych do egzaminu spawacza wg: PN-EN 287-1:2007, PN-EN ISO 9606-2:2007

Transportowy Dozór Techniczny, ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa, www.tdt.pl


Kielce

20-22.10.2010



ROTRA

III Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

Współpraca:  Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



Targi Kielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Dyrektor Projektu:
Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 41 365 14 26
e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

Patronat medialny:

Gazeta
Transportowa

Traker

SPRZĘT I
TRANSPORT
LOGISTYKA

Truck

Logistics

TSLbiznes

www.rotra.targikielce.pl

Ciężarówki na tory?

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Odzywają głosy o konieczności przerwania tirów na tory. Branża transportowa uważa, że górnicze cele kłócą się z życiowymi realiami, a szermujący hasłem ekolodzy dezorientują opinię publiczną.

Tak zwani ekolodzy po raz kolejny podnieśli hasło przerwania ciężarówek na tory, wskazując, że drogi są przepełnione samochodami ciężarowymi, które nie tylko spowalniają ruch, ale są także niebezpieczne. Ekolodzy niemal oskarżają firmy transportowe i administrację pań-

stwową o konspirację i naumyślne hamowanie rzekomo atrakcyjnych przewozów kombinowanych.

Prawda o tego typu przewozach jest jednak banalna – są one wysoce nieopłacalne. Wymagają dużych dopłat z budżetu państwa lub samorządów i tylko dzięki nim funkcjonują w Austrii, Szwajcarii oraz Francji. Według wyliczeń Okombi, austriackiej firmy zajmującej się przewozem samochodów ciężarowych kolejami, ciężarówka jadąca przez Austrię zapłaci 78 euro myta i 31 euro za paliwo – razem

109 euro. Tymczasem bilet na pociąg kosztuje 89 euro – 20 euro mniej. Jednak rząd austriacki dopłaca 70 euro do każdej przewiezionej ciężarówce. Wysokie koszty przewozów wynikają z zastosowanej technologii, której słabe punkty wytyka konkurencja. – Używany przez Okombi system Rollende Landstrasse (ROLA) wykorzystuje wagony o małych kołach. Przy prędkości 100 km/h kółka obracają się tak szybko, jak koła normalnej wielkości w TGV jadącym 300 km/h. Nagrzewają się one znacznie szybciej od kół o normalnej średnicy, więc pociągi muszą jeździć wolniej niż 100 km/h i wymagają postojów dla schłodzenia kół oraz częstych i kosztownych remontów. Małe koła niszczą także rozjazdy – wylicza przedstawiciel konkurencyjnego systemu Modalohr Philippe Mengart. ROLA przewozi całe zestawy, więc niezbędne jest dołączenie do składu kuszetek, w których śpią kierowcy. Niechętnie wspomnianym przez operatora i władze Austrii problemem są nielegalne przejazdy kuszetkami... prostytu-

Wypadki drogowe spowodowane przez kierowców autobusów i ciężarówek w 2009 roku

Rodzaj pojazdu	Wypadki	Zabici	Ranni
Autobus komunikacji publicznej	272	19	368
Inny autobus	122	8	354
Samochód ciężarowy bez przyczepy	1 678	182	2 293
Samochód ciężarowy z przyczepą	817	98	1139
Razem	2889	307	4154

Źródło: KGP

Samochody ciężarowe, osobowo-ciężarowe i ciągniki siodłowe w Polsce [tys.]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Samochody ciężarowe i osobowo-ciężarowe	1879,1	1979,3	2162,6	2313,4	2391,6	2304,5	2392,7	2521,5	2709,7
Udział w całości parku	13,3	13,4	13,9	14,6	14,3	13,7	13,3	12,9	12,7

Źródło: GUS

tek. Mimo prób walki, problem od lat pozostaje nierozwiązany.

Modalohr przewozi tylko naczepy, korzysta z wagonów o normalnych kołach, więc nie ma wad systemu austriackiego. Mengart dodaje, że mimo wypełnienia pociągów dochodzącego do 90 procent (w Austrii wypełnienie średnio wynosi 80-85 procent) system jest deficytowy i wspomagany jest przez samorządy, które przerzucają w ten sposób ruch z dróg na tory. Przedstawiciel francuskiej firmy podkreśla, że system ma rację bytu na dystansach powyżej 500 km. Zakup Modalohr był badany m.in. przez CTL Logistics. Wprowadzenie systemu do Polski wiązało się z inwestycjami w terminale przeładunkowe. Całość okazała się zbyt kosztowna w polskich warunkach przy braku dofinansowania przez rząd.

Szwajcarski Hupac, podobnie jak Modalohr, przewozi wyłącznie naczepy, które ładowane są suwnicami na normalne wagony-platformy. Pociągi handlowo jeżdżą z prędkościami do 120 km/h, a operator przeprowadził testy przewozów 140 km/h. Aby system był opłacalny dla przewoźników samochodowych, niezbędne jest dofinansowanie.

Bez torów się nie da

W Polsce pojawia się także kolejne ograniczenie – zniszczona in-

Liczba przewiezionych ciężarówek przez Okombi Express [w tys. sztuk]

2005	200
2006	276
2007	290
2008	335
2010*	500

*prognoza
źródło: Okombi Express

Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych i ich udział we wszystkich wypadkach

Rok	Liczba wypadków	Odsetek wśród wszystkich wypadków
2001	4211	7,8
2002	4243	7,9
2003	4298	8,4
2004	4349	8,5
2005	3920	8,1
2006	4019	8,6
2007	3387	6,8
2008	3300	6,7
2009	2889	6,5

Źródło: KGP

frastruktura kolejowa. Po polskich torach pociągi towarowe jeżdżą ze średnią prędkością 25 km/h, a maksymalna nie przekracza 80 km/h. Dariusz Stefański, prezes specjalizującego się w przewozach kontenerowych PCC Intermodal

nie konkurować z ciężarówkami. – Pociąg z kontenerami z polskich portów na Śląsk jedzie 30 godzin, o dobę za długo – wylicza.

Pracownik naukowy Katedry Systemów i Polityki Transportowej Uniwersytetu Szczecińskiego Dariusz Milewski policzył w 2006 roku koszty dla przewozów systemem

Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych

	Z przyczepą	Z przyczepą	Z przyczepą	Bez przyczepy	Bez przyczepy	Bez przyczepy
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
2009	817	98	1139	1678	182	2293
2008	942	128	1274	1922	213	2541
2007	1070	153	1519	2317	230	3078
2006	1292	214	1792	2644	270	3500

Źródło: KGP

Czy Twoje samochody

pracują ?
tak jak powinny ?



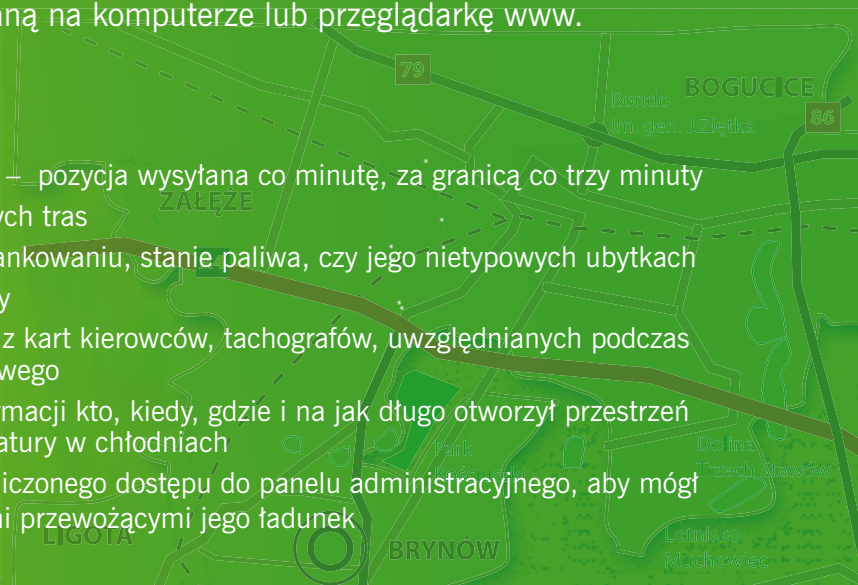
SATELITARNA
LOKALIZACJA
POJAZDÓW



System składa się z urządzenia GBOX - instalowanego w samochodzie - przesyłającego informacje z pojazdu do Klienta, który odczytuje je poprzez aplikację zainstalowaną na komputerze lub przeglądarkę www.

Co daje Ci GBOX:

- ↘ monitoring On-Line floty pojazdów – pozycja wysyłana co minutę, za granicą co trzy minuty
- ↘ możliwość analizowania archiwalnych tras
- ↘ informacja o aktualnej prędkości, tankowaniu, stanie paliwa, czy jego nietypowych ubytkach
- ↘ informacja o zalogowanym kierowcy
- ↘ pobieranie obowiązkowych danych z kart kierowców, tachografów, uwzględnianych podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego
- ↘ zabezpieczenie ładunku dzięki informacji kto, kiedy, gdzie i na jak długo otworzył przestrzeń ładunkową, monitorowanie temperatury w chłodniach
- ↘ udostępnianie Kontrahentowi ograniczonego dostępu do panelu administracyjnego, aby mógł śledzić co dzieje się z samochodami przewożącymi jego ładunek



www.gbox.pl

PC NET SERVICE[®]
SOFTWARE

ROLA na trasie Suwałki - Rzepin oraz dla systemu Modalohr przewozów pomiędzy Małaszewiczami i Rzepinem. Założył, że po każdej trasie przejeżdża jeden pociąg dziennie przez 330 dni w roku przy stawce 2,4 zł/km, przez 20 lat. Inwestycje w terminale wyniosły 2,35 mln zł dla ROLA i 23,28 mln zł dla Modalohr. Wagon ROLA kosztował 0,77 mln zł, natomiast tabor Modalohr był dwa razy droższy. Całkowite inwestycje sięgnęły 45,6 mln zł w przypadku ROLA i 85,9 mln zł dla Modalohr. Średnio rok działalności kończył się pięciomilionowym deficytem w przypadku ROLA i 9 mln zł przychodu w systemie Modalohr. Deficyt austriackiego systemu wynikał z dużych kosztów eksploatacji wagonów.

Także Milewski podkreślał, że utrudnieniem dla prowadzenia zyskowych przewozów są niewielkie prędkości handlowe pociągów jeżdzą-

cych po polskich torach. Przy większej szybkości byłoby możliwe uruchomienie dwóch pociągów dziennie i lepsze wykorzystanie kosztownych inwestycji w tabor i terminale.

Kto się rozpycha na drodze

Kolejnym argumentem mającym przemawiać za wstawieniem ciężarówek na tory jest bezpieczeństwo. Zwolennicy wyrzucenia ciężarówek z dróg argumentują, że ciężarówki są niebezpieczne. Rozpędzony samochód o masie dwudziestu-czterdziestu ton jest bardziej niebezpieczny od dwutonowej osobówki lub SUV-a.

Jednak statystyka pokazuje, że to nie kierowcy ciężarówek są zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a prowadzący auta osobowe. Ciężarówki stanowiły w 2008 roku (najnowsze dane, jakimi dysponuje GUS) 12,7 procent parku samochodów, natomiast odsetek wypadków spowodowanych w tym samym roku

przez kierowców ciężarówek wynosił 6,7 procent. Wynika z tego, że kierowcy ciężarówek jeżdżą dwa razy bezpieczniej. To wyliczenie ma jeden słaby punkt, mianowicie zakłada, że samochody są obiektami statycznymi. Jeżeli uwzględnimy przebiegi pojazdów okaże się, że kierowcy ciężarówek powodują wypadki co najmniej cztery razy rzadziej niż kierowcy aut osobowych. Jeżeli ekologowie choć w minimalnym stopniu zwracają uwagę na fakty, powinni apelować o przeniesienie na tory ruchu osobowego.

Wyimki

- Rząd austriacki dopłaca 70 euro do każdej ciężarówki przewiezionej koleją.
- Jeżeli uwzględnimy przebiegi pojazdów okaże się, że kierowcy ciężarówek powodują wypadki co najmniej cztery razy rzadziej niż kierowcy aut osobowych.



Spółka WAG jest dystrybutorem paliwa i usługodawcą rozwiązań płatniczych zaprojektowanych specjalnie dla branży transportowej w Europie. Spółka WAG prowadzi sieć stacji dla TIR'ów i oferuje kartę paliwową EUROWAG jako środek płatniczy za paliwo i opłaty autostradowe w całej Europie.

O karcie EUROWAG, którą używa codziennie ponad 30 000 pojazdów, uzyskaliśmy znakomitą opinię. Naszym klientom oferujemy innowacyjne rozwiązania pod względem kontroli kosztów, dogodne warunki używania karty. Podwyższa ona bezpieczeństwo, ciągłość tankowania i kontrolę kierowców.

Z kartą EUROWAG uzyskują Państwo następujące korzyści:

- Konkurencyjne ceny paliwa. Ceny są podawane z wyprzedzeniem, co ułatwia menedżerom floty samochodowej podejmować najlepsze decyzje pod względem zakupu paliwa i umożliwić minimalizowanie kosztów.
- Tankowanie w 14 krajach w głównych ciągach komunikacyjnych.
- Opłaty autostradowe w Austrii, Republice Czeskiej, Francji, Niemczech, Włoszech, Republice Słowackiej i Hiszpanii.
- Najszybszy zwrotu VAT na rynku
- Fakturowanie netto.
- Bezpieczne transakcje:
 - Indywidualnie ustalone limity na dzień, na kartę i na klienta, w celu utrzymania wydatków pod ścisłą kontrolą.
 - Kontrola za pomocą PIN i autoryzacji on-line – do każdej transakcji zakupu paliwa zapewniając maksymalne bezpieczeństwo.
- Najszybsza blokada karty na rynku w przypadku kradzieży lub zgubienia dokonana w ciągu godziny.
- Indywidualnie ustalany limit kredytowy dla firmy.
- Zarządzanie kartami on-line, lista transakcji, ostrzeżenia oraz elektroniczne fakturowanie w celu oszczędzenia czasu i uproszczenia pracy administracyjnej.
- Bezpłatne infolinia dla kierowców, którzy służą pomocą całą dobę.
- Najbardziej zaawansowany na rynku menedżer on-line dla klientów, którego zadaniem jest usprawnienie Państwa pracy związanej z zakupem paliwa i zarządzaniem flotą.
- Nieustannie szukamy innowacyjnych rozwiązań we współpracy z Państwem w celu podnoszenia konkurencyjności Naszej oferty.

ZAMÓW TERAZ na stronie www.EUROWAG.com

Elektroniczne opłaty – korzyść czy katastrofa?

autor: Anna Wrona

Taką tezę rozpatrywano podczas konferencji poświęconej społecznym i ekonomicznym konsekwencjom wprowadzenia nowego, elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd drogami krajowymi, zorganizowanej 23 czerwca przez Polski Kongres Drogowy. Czy interes budżetu państwa, które chce przenieść koszty utrzymania dróg na „wybraną” grupę użytkowników, czyli posiadaczy pojazdów powyżej 3,5 tony, zrównoważy skutki ekonomiczne i społeczne – to pytanie dziś jeszcze bez jednoznacznej odpowiedzi, zwłaszcza wobec braku ustalonej stawki za przejazd 1 kilometra.

Wycenienia, które można nadal opierać jedynie na przeciekach, wskazują, że koszty transportu w Polsce wzrosną wielokrotnie, niezależnie od przyjęcia stawki minimalnej 46 groszy czy maksymalnej 1-2 złote. Tymczasem najdroższa winieta roczna dziś kosztuje 2 782 zł. I takie właśnie opinie przekazali podczas konferencji przedstawiciele Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego oraz Izabella Mitraszewska z Instytutu Transportu Samochodowego. Wzrost kosztów poruszania się po drogach skutkować będzie taką podwyżką kosztów transportu, która doprowadzi albo do masowych

bankructw przedsiębiorstw transportowych, albo do poważnej podwyżki cen towarów, co jednak – jak wskazuje doświadczenie – jest mniej prawdopodobne.

Nie mogą więc dziwić oświadczenia przedstawicieli transportowców: **bez wiedzy o stawkach nie można planować działalności przewozowej, a nierealistycznie wysoka stawka zniszczy konkurencyjność polskich firm** (Tadeusz Wilk – ZMPD) oraz: **zbankrutujemy albo pojedziemy drogami alternatywnymi** (Bolesław Milewski – OZPTD). Zdaniem I. Mitraszewskiej dokładanie nowych kosztów firmom transportowym spowoduje falę bankructw, a negatywne skutki odczuje cała gospodarka. Trudno więc będzie uzyskać społeczną akceptację dla planowanych zmian, a na taką konieczność wskazywał Zbigniew Kotlarek, prezes PKD.

Spojrzenie z drugiej strony zaprezentowali przedstawiciele zarządców dróg lokalnych, Tomasz Pabis z Wydziału Inżynierii Ruchu Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie oraz Leszek Śmigas, dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Starachowicach. **Kto zadba o drogi lokalne** – pytał T. Pabis, a L. Śmigas już zapowiedział: **przyskro i niebezpieczne zjawiska na drogach powiatowych i gminnych**. Mirosław Maksimiuk

INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO MOTOR TRANSPORT INSTITUTE				
Analiza porównawcza EETS				
	Austria [1]	Czechy [2]	Niemcy [3]	Francja [4]
Data wdrożenia	1.01.2004	1.01.2007	1.01.2005	1.01.2009
Koszt systemu (kontrakt)	750 mln €	780 mln €	1240 mln €	
Sieć dróg (2010)	2178 km	1150 km	12 800 km	12 500 km
DMC	> 3,5 t	> 3,5 t	> 12 t	> 3,5 t
Technologia	DSRC	DSRC	GPS/GSM	DSRC
Średnia taryfa/km 2008/2010	0,26 € 0,237 €	0,124 € 0,196 €/0,151 €	0,17 € 0,20 €	0,21 € 0,19 €
Przychód (2008)	1,062 bln €	236 mln €	3,5 bln €	
Przychód (2009)	926 mln €	213 mln €	4,002 bln €	
Koszty oper/kontrola	12 %	10 %	11,2 % (10 T)	15 %

[1] ASFRAG Data, 30 May - 2 June 2010; Friedrich Schwarz-Merle, Austrian Federal Ministry for Transport, Innovation & Technology (BMVT)
 [2] Václav Řečný, Transport Ministry of Czech Republic
 [3] German Ministry of Transport, Construction and Urban Development: www.bmvts.de
 [4] Ministry for Ecology, Energy, Sustainable Development & Regional Planning (MEEED&P), General Department for Infrastructure, Transport and The Sea (DGITM), 2008

www.its.waw.pl

Fragment prezentacji G. Nowackiego – ITS

z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zadeklarował, że ITD jest w pełni przygotowana do kontroli kierowców już od lipca 2011 r. Aby sprostac temu zadaniu ITD chce zatrudnić 513 inspektorów.

Podczas spotkania informacje o już działających systemach elektronicznego poboru opłat przekazała eksperci z firm biorących udział w przetargu na budowę elektronicznego systemu opłat: Stalexport Autostrady, MyToll, KapschTraffic-Com i Alcatel Lucent-Sanef-Egis.

Prof. Wojciech Suchorzewski, uznany ekspert od spraw drogownictwa, jest zdania, że za korzystanie z dróg płacić powinni wszyscy użytkownicy – nie tylko posiadacze aut ciężarowych, ale także osobowych. Ten dalekosiężny cel już dziś powinien być uwzględniony w założeniach nowego systemu, nie tylko w zakresie ekonomicznym, ale także technicznym. Postulował też

ITS INSTYTUT TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
ROAD TRANSPORT INSTITUTE

Przewidywane skutki zmian dla transportu drogowego

Wysoka stawka opłaty za przejazd po drogach i niski upust abonamentowy:

- Spowoduje dodatkowy wzrost kosztów transportu – przy założeniu płatnego przebiegu 50000 km i średniej opłacie 1 zł/km wyniesie 50000 zł, podczas gdy obecnie koszt najdroższej winiety nie przekracza 3000 zł.

www.its.waw.pl

Fragment prezentacji I. Mitraszewskiej – ITS

zmniejszenie stawek opłat, co będzie służyć zarówno ochronie dróg alternatywnych, jak i zwiększy ruch pojazdów na drogach objętych nowym systemem.

Obecni na konferencji posłowie – zastępcy przewodniczącego Komisji

Infrastruktury, Andrzej Adamczyk i Wiesław Szczepański zapowiedzieli zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia KI w tej sprawie i zadeklarowali zamiar przesunięcia wejścia w życie nowych zasad o jeden rok.



BIOAGRA-OIL S.A. – polski lider w produkcji biopaliw i biokomponentów do pojazdów z silnikiem diesla.

Oferujemy ekologiczne paliwo **B100**, które jest produkowane z olejów roślinnych. Dzięki swojej wysokiej smarności wydłuża żywotność silnika, zabezpiecza aparaturę wtryskową przed nadmiernym zużyciem oraz zmniejsza emisję gazów cieplarnianych do powietrza.

BIOAGRA-OIL paliwa bliskie natury



BIOAGRA-OIL S.A. w 2010 r. uruchomiła w Tychach nowoczesny zakład produkcyjny biopaliw i biokomponentów o potencjale wyórczym na poziomie 200 000 ton rocznie. Proces technologiczny, oparty na licencji włoskiej firmy CM Bernardini, zapewnia najwyższą światową jakość produktów, które spełniają wszelkie wymagania polskiej i unijnej normy PN-EN 14214.

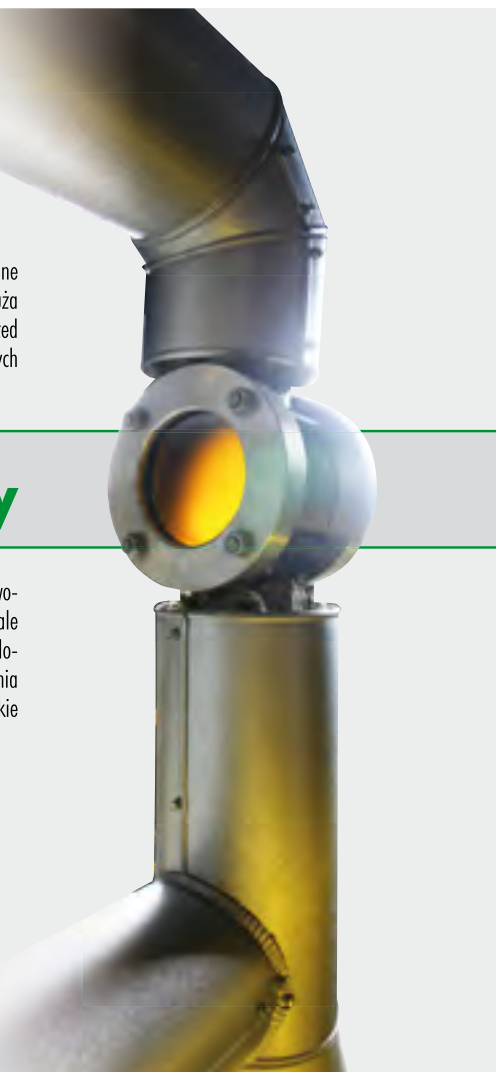
Bioagra-Oil.

W trosce o środowisko i Twoją flotę.

BIOAGRA-OIL S.A., info@bioagra-oil.pl, tel. 022 532 99 60

www.bioagra-oil.pl

Zapraszamy do współpracy!



Forum Transportu Drogowego Sprzeciw przewoźników wobec trybu wprowadzania nowego systemu opłat drogowych

autor: Ryszard Gałczyński

Głównym tematem posiedzenia Forum Transportu Drogowego z 30 czerwca było wprowadzenie od 1 lipca przyszłego roku elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Brak wiarygodnej i rzetelnej informacji ze strony administracji rządowej, dotyczącej konkretnej wysokości opłat, sposobu wprowadzenia nowego systemu, a także czasu, w jakim zostanie on uruchomiony, budzi uzasadniony niepokój i obawy środowiska przewoźników. Wszystko wskazuje na to, że przewidziany ustawą termin wdrożenia systemu nie będzie możliwy do dotrzymania. Sześć konsorcjów wyłonionych w pierwszym etapie przetargu ma do 2 sierpnia złożyć swoje oferty, co – zgodnie z obowiązującymi procedu-

rami i rozpatrzeniem ewentualnego protestu – umożliwi wyłonienie wykonawcy tego systemu dopiero pod koniec bieżącego roku. W żadnym z krajów, gdzie już funkcjonuje system elektronicznego poboru opłaty drogowej, nie udało się go zbudować i uruchomić w przeciągu sześciu miesięcy. Tymczasem z dniem 1 lipca 2010 proces demontażu systemu winietowego już się rozpoczął. FTD wystosowało w tej sprawie petycję do rządu, wyrażając swój sprzeciw wobec trybu wprowadzania nowego systemu.

„Forum Transportu Drogowego wyraża stanowczy sprzeciw wobec trybu wprowadzania Krajowego Systemu Opłat Drogowych, powodującego szereg negatywnych skut-

ków odczuwanych przez polskich przewoźników, które w nieunikniony sposób przekładają się na całe społeczeństwo w postaci wzrostu cen towarów.

W porozumieniu zawartym 2 czerwca 2009 roku pomiędzy przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, Komisji Infrastruktury Sejmu RP oraz Forum Transportu Drogowego - środowisko przewoźników otrzymało zapewnienie, że do czasu wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych koszty korzystania z infrastruktury drogowej pozostaną bez zmian. Obecnie rząd łamie to zobowiązanie. Likwidacja, z dniem 30 czerwca 2010, winiet rocznych zmusza przewoźników do korzystania z droższych winiet



Od lewej: Andrzej Bogdanowicz, Jan Buczek, Janusz Piechociński

krótkoterminowych a to oznacza „dziką”, niekonsultowaną z nikim i niezapowiedzianą podwyżkę. Forum Transportu Drogowego protestuje przeciwko przerzucaniu na przewoźników skutków nieprześlanych działań podejmowanych przez administrację rządową.

Do końca bieżącego roku pozostało 6 miesięcy, a rząd nie przedstawia przewoźnikom informacji na temat wysokości opłat, które będą obowiązywały po wprowadzeniu systemu elektronicznego. Jedyna znana nam wielkość to 2 złote za kilometr, zapisane w ustawie jako kwota maksymalna. Wywołuje to skrajny niepokój wśród przedsiębiorców. 2 złote to kwota całkowicie oderwana od realiów, w których działają nie tylko polscy, ale również europejscy przewoźnicy.

Nieznajomość podstawowego kosztu, jakim są opłaty drogowe, to czynnik paraliżujący przedsiębiorstwa, uniemożliwiający planowanie biznesu w kolejnych okresach. Dodatkowo skrajne zdziwienie budzi fakt, że w momencie, w którym rozstrzygany jest przetarg, nie rozmawia się o najważniejszym, czyli o wysokości opłat. Forum Transportu Drogowego nie rozumie i nie ak-

ceptuje takiego stanu rzeczy.

Wychodząc od zastrzeżeń sformułowanych powyżej Forum Transportu Drogowego kieruje do Pana Premiera następujące, stanowcze żądania:

- Domagamy się podjęcia przez rząd natychmiastowych działań chroniących przewoźników przed podwyżką opłat, wynikającą z likwidacji winiet rocznych.
- Wzywamy do pilnego podjęcia konsultacji z Forum Transportu Drogowego na temat wysokości opłat, które będą obowiązywały w systemie elektronicznym.
- Żądamy takich rozstrzygnięć związanych z wprowadzeniem Krajowego Systemu Opłat Drogowych, które nie zwiększą kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, bądź rekompensat w przypadku jakichkolwiek podwyżek opłat.

Forum Transportu Drogowego wyraża nadzieję, że rząd wykaże zainteresowanie takim rozwiązaniem omawianych spraw, które wyznaczy zdrowy kompromis między interesami państwa a możliwościami reprezentowanych przez nas przedsiębiorców.”

Zaproszony na posiedzenie FTD wiceminister infrastruktury Rado-

ław Słepień „po prostu” nie przyszedł. Dlatego FTD złożyło skargę do premiera Donalda Tuska na lekceważące zachowanie wysokiego urzędnika administracji państwowej.

„Forum Transportu Drogowego wyraża dezaprobatę wobec nieobecności podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosława Słepnia na posiedzeniu w dniu 30 czerwca 2010 roku, poświęconym negatywnym skutkom wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych, odczuwanym przez polskich przedsiębiorców transportu drogowego.

Termin posiedzenia FTD został ustalony w porozumieniu z sekretariatem pana wiceministra Radosława Słepnia. Ze strony FTD uczestniczyło w nim trzydziestu prezesów stowarzyszeń skupiających przewoźników drogowych z terenu całej Polski. Tematem posiedzenia były kluczowe kwestie, nurtujące środowisko. O absencji wiceministra dowiedzieliśmy się w przeddzień spotkania, kiedy zmiana jego terminu nie była już możliwa.

Taka postawa przedstawiciela administracji rządowej wobec środowiska, którego dotyczą planowane przez rząd zmiany, jest nie



do przyjęcia. Unikanie kontaktów i dialogu rodzi wrażenie, że administracja istnieje sama dla siebie, że nie interesują jej problemy oraz opinie przedsiębiorców, w interesie i na rzecz których zobowiązana jest pracować.

Forum transportu drogowego rozumie ograniczenia, którym podlegają urzędnicy w związku z toczącym się postępowaniem przetargowym na wykonawcę Krajowego Systemu Poboru Opłat Drogowych. Ograniczenie te nie mogą jednak oznaczać braku dialogu ze środowiskiem. Postawę pana wiceministra Radosława Stępnia zmuszeni jesteśmy określić mianem lekceważącej wielką grupę polskich przedsiębiorców. Forum Transportu Drogowego stanowczo domaga się zmiany tej nagannej postawy i niezwłocznego podjęcia rozmów.”

W rezultacie stronę rządową reprezentował podczas posiedzenia FTD Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury. Obecny był również poseł Janusz Piechociński, wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury. Wstępem do dyskusji o elektronicznym systemie poboru opłaty drogowej było wystąpienie Izabelli Mitraszewskiej z Instytutu Transportu Samochodowego na temat konsekwencji związanych z jego wprowadzeniem. W jej opinii wzrost opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej może być nawet kilkunastokrotny w stosunku do obecnie obowiązującego, co przełoży się na wzrost cen towarów i usług. W związku z tym jego skutki dotkną nie tylko branżę transportową, ale całe społeczeństwo. Stąd obawy i niepokoje związane z wprowadzeniem nowego systemu uznała za w pełni uzasadnione.

W opinii Janusza Piechocińskiego taka postawa wynika z braku



Izabella Mitraszewska

właściwej polityki informacyjnej rządu. Na 21 lipca planowane jest nadzwyczajne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, poświęcone wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Dyrektor Andrzej Bogdanowicz stwierdził, że w czasie trwania procesu przetargowego na wykonawcę systemu rozmowa o wysokości opłat jest niemożliwa – stąd taka polityka informacyjna rządu. Nie odniósł się również do pytania, co stanie się w okresie przejściowym.

Drugą część posiedzenia poświęcono dyskusji i próbie uzgodnienia stanowiska w sprawie likwidacji

Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego i przekazania jego zadań Inspekcji Transportu Drogowego. Ten projekt jest przez środowisko przewoźników powszechnie krytykowany, niemniej Forum nie udało się w tej kwestii uzyskać jednomyślności. Przedstawiciele trzech organizacji (Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Galicja, Okręgowego Stowarzyszenia Drogowych Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów „Wybrzeże” oraz OZPTD) odmówili podpisania petycji wyrażającej dezaprobatę środowiska wobec takiego rozwiązania.



Elektroniczny system poboru opłat drogowych

Funkcje, cele i skutki wdrożenia w Polsce

autor: Izabela Mitraszewska

Wdrożenie w Polsce Systemu Elektronicznego Poboru Opłat (SEPO) jest konsekwencją wykonania przepisów Dyrektywy PE i Rady z 2006 r. W związku z tym wymaganiem w 2008 roku dokonano zmian w ustawie o drogach publicznych.

Wprowadza ona szereg zapisów związanych z systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce. Zgodnie z ustawą – od dnia 1 lipca 2011 r. korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat m.in. za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 t. Opłata ta, zwana „opłatą elektroniczną”, będzie pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach. Zastąpi funkcjonującą obecnie ryczałtową opłatę za przejazd po drogach krajowych (tzw. system winietowy).

W projekcie rozporządzenia, zawierającego wykaz dróg objętych opłatą, przewiduje się wdrożenie systemu w 4 etapach. W pierwszym etapie (od lipca 2011 roku) opłatami objętych będzie ok. 630 km autostrad, ok. 570 km dróg ekspresowych oraz ok. 400 km dróg krajowych dwujezdniowych oraz dróg równoległych zarządzanych przez GDDKiA. W drugim etapie, od stycznia 2012 r., planowane jest objęcie systemem ok. 400 km autostrad i dróg

ekspresowych, w trzecim – od stycznia 2013 r. – ok. 1800 km, a w czwartym – od 2014 r. – 600 km dróg ekspresowych. Łącznie w 2014 r. system obejmie ok. 4400 km dróg (bez autostrad koncesyjnych).

Jednocześnie do systemu mogą być włączane wybrane równoległe odcinki dróg krajowych, które wymagać będą szczególnego zabezpieczenia z uwagi na nadmierny ruch ciężarowy.

Docelowo opłatami elektronicznymi zostaną objęte wszystkie odcinki autostrad, dróg ekspresowych, dwujezdniowych dróg krajowych, które nie będą przebudowywane, oraz wybrane odcinki dróg krajowych równoległych.

Przytoczone terminy zakładają uruchomienie systemu w ustawowym terminie, co w mojej opinii jest nierealne. Choć Dyrektywa weszła w życie w 2006 r., polską ustawę zmieniono w grudniu 2008 r., a konkretne działania podjęto w końcu 2009 r., czyli co najmniej o 2 lata za późno. Aktualnie trwa drugi etap przetargu na budowę systemu, do którego zakwalifikowano sześć konsorcjów. Termin składania ofert upływa 2 sierpnia br., a wybór dostawcy potrwa kilka miesięcy. W jaki sposób GDDKiA chce dotrzymać ustawowego terminu – jest dla mnie niezrozumiałe – na ten temat brak jakichkolwiek infor-

macji. Nie wiadomo również, w jakiej technologii będzie realizowany system – DSRC (mikrofalowy), czy GPS/GSM – oparty na pozycjonowaniu satelitarnym. W tabeli dokonano porównania tych dwóch rozwiązań technicznych w aspekcie wymagań infrastrukturalnych i kosztów.

Należy jeszcze dodać, że system GPS/GSM jest tańszy do utrzymania w porównaniu z systemem DSRC wówczas, gdy długość tras objętych opłatami przekracza 1000 km. Fakt, że w pierwszym etapie planuje się objąć opłatami 1600 km dróg, nie wymaga komentarza co do wyboru technologii.

Na drogach krajowych w Polsce, których długość wynosi ponad 18000 km, wykonuje się niemal 50% pracy przewozowej. Docelowo minimum 4400 km będzie płatnych (liczba ta nie obejmuje autostrad koncesjonowanych i dróg alternatywnych). Jakie przyniesie to korzyści dla budżetu państwa?

- Zniesienie bieżących rekompensat z KFD dla spółek koncesyjnych – wg danych GDDKiA w 2008 r. rekompensaty dla koncesjonariuszy przewyższyły wpływy z winiet o ok. 200 mln zł.
- Przeniesienie kosztów budowy i utrzymania autostrad na użytkownika – czyli głównie na przewoźników.



Twój sukces jest dla nas najważniejszy

Stawiamy sobie za cel osiągnięcie najwyższych standardów, które przekładają się na zadowolenie naszych klientów. Tylko w 2009 roku MAN zainwestował 130 milionów euro w rozwój i modernizację swojej sieci usług w całej Europie. Wkrótce otwieramy w Polsce dwa kolejne MAN Truck & Bus Center w Gdańsku i Wrocławiu. Więcej informacji znajdą Państwo na naszej stronie internetowej. Serdecznie zapraszamy.

MAN Truck & Bus Center Gdańsk
ul. Lubowidzka 43
80-174 Gdańsk

MAN Truck & Bus Center Wrocław
ul. Józefa Wymysłowskiego 9
Nowa Wieś Wroclawska, 55-080 Kąty Wrocławskie

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Al. Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn
www.man-mn.pl

MAN Service vMobile24 +49 180 53 53 53 338 / +48 22 22 99 000
(obsługa w języku polskim)

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ 



- Stworzenie stabilnego źródła pokrycia wydatków na utrzymanie sieci dróg – w tym początkowo na dopłaty dla koncesjonariuszy.
- Zharmonizowanie systemu opłat z systemem Wspólnoty Europejskiej (interoperacyjność).
- Skuteczniejsza kontrola ruchu na autostradach i drogach krajowych.
- Bardziej sprawiedliwy system pokrywania kosztów eksploatacji dróg przez użytkowników – płać za efektywnie przejechane kilometry, a nie za okres korzystania – tylko ile płać?
- Możliwość wpływania na natężenie ruchu na określonych odcinkach dróg (poprzez zmiany ceny przejazdu za 1 km) – czytaj: i w zależności od rozmiarów „dziury w budżecie”.
- Elastyczność w rozszerzaniu poboru opłat elektronicznych na dowolnie wybrane odcinki infrastruktury drogowej – daje możliwość zwiększania wpływów z tego tytułu.

Reasumując, wdrożenie systemu będzie miało pozytywny wpływ na sektor finansów publicznych. Milczeniem pomija się korzyści dla użytkownika. Funkcjonowanie systemu (jak napisano w ocenie skutków regulacji) „wymusi zrationali-

zowanie kosztów przez wszystkie podmioty, które korzystają z dróg publicznych, wykorzystujące pojazdy o dmc pow. 3,5 t”. Czy jest to realne, osądźcie Państwo sami.

Niepokój budzi ustalona w ustawie o drogach publicznych maksymalna stawka za 1 km – 2 zł – oraz brak informacji na temat ich planowanej realnej wysokości. Przy średnim przebiegu samochodu ciężarowego – 100 000 km rocznie – opłaty mogą wzrosnąć nawet dziesięciokrotnie w porównaniu z systemem winietowym. Od lipca zniesiono winiety roczne, co już skutkuje wzrostem opłat za przejazd. Nie wiadomo, jakie działania będą podjęte w przypadku niedotrzymania terminu wdrożenia systemu. W jaki sposób racjonalnie planować koszty i negocjować umowy przewozowe bez takiej wiedzy?

Transport drogowy przechodzi obecnie trudny okres, a wdrożenie systemu i innych przepisów UE może spowodować zwiększenie zagrożeń poprzez:

- dalszy wzrost kosztów pracy, skutkujący zmniejszeniem konkurencyjności polskich przewoźników – nowe wymagania dla kierowców,

- narastający brak kierowców zawodowych – wysoka średnia wieku i trudniejszy dostęp do zawodu,
- postępujące zagrożenie dla polskich przewoźników na polskim rynku usług transportowych przez konkurencję z krajów wysoko rozwiniętych oraz własną nieuczciwą konkurencję,
- zmianę zasad opłat za korzystanie z dróg i autostrad, niekorzystną dla przewoźników ze względu na znaczny wzrost kosztów,
- bankructwa przede wszystkim małych firm przewozowych,
- spadek sprzedaży nowego taboru ciężarowego,
- stopniowe przejmowanie rynku przewozów samochodowych przez zagraniczne firmy.

Wzrost kosztów transportu może mieć negatywne skutki w sferze ekonomicznej kraju, głównie poprzez wzrost cen towarów i usług, postępującą inflację (co już jest widoczne), bankructwa firm z innych sektorów gospodarki (np. firm motoryzacyjnych) oraz spadek wpływów z podatków.

Niekorzystna sytuacja w transporcie drogowym może mieć negatywne skutki również w sferze społecznej, między innymi poprzez wzrost bezrobocia, rozwój „szarej strefy”, wzrost ubóstwa, a w ślad za tym wzrost patologii społecznych.

Celem zapobieżenia możliwym, czy nawet bardzo realnym, skutkom pogorszenia sytuacji na rynku transportu drogowego niezbędne są doraźne i długookresowe działania zapobiegawcze. Jednym z takich działań doraźnych może być zmiana terminu wdrożenia SEPO do końca 2012 r., utrzymanie dotychczasowego systemu i przede wszystkim poinformowanie o tym wszystkich zainteresowanych. Taka decyzja nie niesie za sobą żadnych konsekwencji ze strony UE, ponieważ taki jest ostateczny termin wdrożenia zawarty w Dyrektywie.

SEPO – wymagania	
DSRC	GPS/GSM
Łączność przewodowa z centralą	Łączność bezprzewodowa z centralą
Wymagana jednostka pokładowa (OBU) w pojeździe	Wymagana jednostka pokładowa (OBU) w pojeździe
Niezbędne bramki kontrolne	Zbędne bramki kontrolne
Czasem konieczne jest zmniejszenie prędkości	Nie jest wymagane zmniejszenie prędkości
SEPO – koszty	
Wymaga rozbudowy infrastruktury drogowej (bramka na początku i końcu trasy objętej opłatą, okablowanie)	Nie wymaga rozbudowy infrastruktury (zbędne bramki do naliczania opłat, aparatura kontrolna możliwa do zainstalowania na istniejących elementach)
Mała elastyczność systemu, dodatkowe koszty budowy i utrzymania infrastruktury	Duża elastyczność systemu, brak dodatkowych kosztów budowy i utrzymania infrastruktury

Zebrania regionalne członków ZMPD

I tura – czerwiec 2010

autor: Ryszard Gałczyński

Na zebraniach regionalnych członków ZMPD, których pierwsza część odbyła się w czerwcu, przeprowadzono wybory delegatów, którzy będą reprezentować członków Zrzeszenia na zgromadzeniach delegatów ZMPD. Zgodnie z zapisami znowelizowanego Statutu – zebrania regionalne udzielały również rekomendacji członkom ZMPD do poszczególnych organów Zrzeszenia: Zarządu, Rady oraz Komisji Rewizyjnej. Jak każde takie spotkanie, były okazją do dyskusji o bieżących problemach przewoźników. Na wszystkich czerwcowych zebraniach najwięcej emocji wzbudzały trzy sprawy:

1. Planowana zmiana sposobu opłat na drogi przez wprowadzenie elektronicznego systemu opłaty drogowej. Brak informacji o konkretnej wysokości stawek za kilometr i obawa przed chaosem okresu przejściowego wywołują uzasadniony sprzeciw. Niezadowolone przewoźników wynika również z faktu, że projektowane zmiany mogą przynieść bardzo duży wzrost kosztów funkcjonowania firm, który zakończy się falą bankructw.
2. Znaczny wzrost ceny paliwa (25% w stosunku do ubiegłego roku). Środowisko postuluje w związku z tym podjęcie działań prawnych, umożliwiających zwrot chociaż części akcyzy od paliwa używanego do celów komercyjnych.
3. Koncepcja włączenia Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego w struktury Inspekcji Transportu Drogowego. Przewoźnicy domagali się konsultacji

społecznych w tej sprawie i stworzenia alternatywy dla tego rozwiązania.

Inne problemy i propozycje ich rozwiązań przedstawiane w różnych regionach:

Region: ZACHODNIOPOMORSKI

- Podjęcie działań mających na celu utrzymanie winiet rocznych.
- Zahamowanie podwyżek stawek ubezpieczeniowych.
- Ustanowienie stawek minimalnych w przewozach.
- Wprowadzenie elektronicznego rejestru kierowców.
- Jednoznaczne rozdzielenie odpowiedzialności kierowcy i pracodawcy.

Regiony: KUJAWSKO-POMORSKI, POMORSKI, WARMIŃSKO-MAZURSKI

- Propozycja określenia stawki za przejazd polskimi autostradami w zależności od ekologiczności pojazdów.
- Podjęcie systemowych działań prawnych, mających na celu zlikwidowanie wtórnego obrotu paliwem i paletami.

Region: MAZOWIECKI I

- Skrócenie terminów załatwiania wiz rosyjskich.
- Doprowadzenie do zwrotu całości lub części akcyzy za paliwo zakupione do wykonania przewozów.
- Jednoznaczne rozwiązanie problemu wwozu paliwa w zbiornikach samochodów użytkowych – do pełnej pojemności zbiornika fabrycznego.

Regiony: LUBUSKIE, WIELKOPOLSKIE

- Rozpatrzenie możliwości utworzenia własnego towarzystwa ubezpieczeniowego.

Regiony: DOLNOŚLĄSKIE, OPOLSKIE

- Rozliczanie podatku VAT z chwilą zapłaty faktury.
- Ustanowienie cen minimalnych na przewozy.
- Wystąpienie z protestem w sprawie przejęcia gospodarstwa pomocniczego BOTM przez ITD.
- Wstrzymanie wydawania nowych licencji z uwagi na trudną sytuację w transporcie drogowym.
- Możliwość zakupu winiet rocznych po 30 czerwca 2010 r.
- Obowiązek pokrycia kosztów opłat drogowych przez zleceniodawcę lub właściciela towaru.

Region: ŚLĄSKI

- Wykorzystanie funduszy unijnych dla dofinansowania firm transportowych przy zakupie taboru.
- Możliwość zwrotu części akcyzy zawartej w cenie paliwa lub wprowadzenie tzw. paliwa profesjonalnego.
- Ograniczenie wzrostu stawek za ubezpieczenia pojazdów.

Region: ŁÓDZKI

- Wystąpienie z protestem w sprawie przejęcia gospodarstwa pomocniczego BOTM przez ITD.
- Zróżnicowanie wysokości kar dla małych i dużych firm.
- Podjęcie akcji protestacyjnej w sprawie sposobu wprowadzenia elektronicznych opłat drogowych.
- Utworzenie banku informacji o kierowcach.
- Organizacja szkoleń przez ZMPD w regionach.
- Ograniczenie terytorialne zasięgu zaświadczeń na przewozy na potrzeby własne.
- Wprowadzenie tzw. paliwa profesjonalnego dla firm transportowych.

NOWE BIELICE

KOŁO KOSZALINA 01.06.2010



**WYBRANI DELEGACI:
REGION ZACHODNIOPOMORSKI**

1. CHRZANOWSKI Stanisław
2. KOBYLARZ Marcin
3. SZMYT Romuald
4. ŻAL Zdzisław

SPONSORZY SPOTKANIA:



Mercedes-Benz



GNIEW 10.06.2010

WYBRANI DELEGACI:

REGION WARMIŃSKO-MAZURSKI

1. BRACHUN Władysław
2. CHEŁSTOWSKI Czesław
3. KAMIŃSKI Bogusław
4. KULECKI Ignacy
5. PIETRZAK Robert
6. REISCH Aleksander
7. SULKOWSKI Feliks
8. WOJSZ Waldemar

SPONSORZY SPOTKANIA:



ROSNEFT



INSTYTUT
STUDIÓW
PODATKOWYCH
MODZELEWSKI I WSPÓLNICY



REGION POMORSKI

1. ERON Marek
2. FROLIKOW Wiesław
3. KOPCZYŃSKI Piotr
4. ŁACNY Janusz
5. ORNOWSKI Zbigniew
6. REJEK Tomasz

REGION KUJAWSKO-POMORSKI

1. CADER Mirosław
2. GRZELAK Tadeusz
3. JAKUBOWSKI Mariusz
4. JĘDRYCH Adam
5. KOWALSKI Zdzisław
6. WOŹNY Dionizy



MORY

KOŁO WARSZAWY 11.06.2010

WYBRANI DELEGACI:

REGION MAZOWIECKI

1. BUCZEK Jan
2. FELCZAK Stanisław
3. GASZEWSKI Witold
4. GRUSZECKI Mirosław
5. JANKOWSKI Lech

6. JARZYŃSKI Andrzej
7. KACZOROWSKI Mirosław
8. KALISIAK Tomasz
9. KAMIŃSKI Artur
10. KOZŁOWSKI Sylwester
11. NAGŁOWSKI Tomasz
12. NOWAK Krystyna

13. PASTUSZKO Bogdan
14. SIENICKI Wojciech
15. SOBCZUK Barbara
16. TARGASZEWSKI Leszek
17. WYLOT Wojciech
18. ZATORSKA Barbara
19. ZIMNY Bogusław



SPONSORZY SPOTKANIA:



INSTYTUT
STUDIÓW
PODATKOWYCH
"KRUSZAR" SP. z o.o.



DYMACZEWO 15.06.2010

WYBRANI DELEGACI:

REGION LUBUSKI

1. MIŁKOWSKI Roman
2. ZAGÓRSKI Zdzisław

REGION WIELKOPOLSKI

1. ANDRZEJEWSKI Włodzimierz
2. DOBRASZ Tadeusz
3. DUTKIEWICZ Jan
4. KĄKOL Mariusz
5. MICHALSKI Walerian
6. MILEWSKI Arkadiusz
7. MILEWSKI Bolesław
8. WÓJCIK Mirosław

SPONSORZY SPOTKANIA:



Mercedes-Benz



WROCLAW 16.06.2010



**WYBRANI DELEGACI:
REGION DOLNOŚLĄSKI**

1. SIENKO Zygmunt
2. WIECZOREK Grzegorz
3. ZŁOTKOWSKI Wojciech

REGION OPOLSKI

1. CEBULA Klaudiusz
2. GIZIŃSKI Wojciech
3. STELMACHOWSKI Józef

SPONSORZY SPOTKANIA:



Mercedes-Benz



MIKOŁÓW

KOŁO KATOWIC 22.06.2010

WYBRANI DELEGACI:

REGION ŚLĄSKI

1. DOMAGAŁA Jadwiga
2. FOLWACZNY Jerzy
3. GAMOŃ Norbert
4. KRZYŻANOWSKI Henryk
5. LEGAWIEC Jan
6. LEWANDOWSKA Kornelia
7. NIERYCHŁO Rajmund
8. NOWROTEK Andrzej
9. OZIMEK Piotr

SPONSORZY SPOTKANIA:



Mercedes-Benz



DOBIESZKÓW

KOŁO ŁODZI 23.06.2010



WYBRANI DELEGACI:

REGION ŁÓDZKI

1. DEPCZYŃSKI Jacek
2. FIGAT Krzysztof
3. HELBIK Dariusz
4. KACZMARCZYK Gerard
5. KALINOWSKA Jolanta
6. KARPIŃSKI Ryszard
7. PRZYGODZKI Artur
8. REMBACZ Janusz
9. STOPA Bogusław
10. SZEWCZYK Eugeniusz
11. TADEUSIAK Dariusz
12. ZIÓŁKOWSKI Marek

SPONSORZY SPOTKANIA:



Audyt IRU W ZMPD

Procedura TIR w ZMPD uznana za wzorcową

autor: Ewa Suszyńska

Po ponad dziesięciu latach od poprzedniego został przeprowadzony w ZMPD audyt IRU. Odbył się on w dniach 7-9 czerwca. Przedmiotem kontroli było stosowanie przez ZMPD zasad i regulacji w zakresie procedury TIR, a w szczególności:

- dopuszczenie do procedury TIR oraz wykluczenie z niej posiadaczy karnetów TIR,
- gwarancje,
- kontrola karnetów TIR (quota – czyli liczba karnetów, jaka może być wydana danemu przewoźnikowi, wydawanie, zwroty, magazyn, przeterminowane karnety, itd.),
- procedury reklamacyjne.

Komisja IRU, w skład której wchodził: Julian Guenkov – dyrektor audytu i dostępu do systemu TIR (IAC) oraz Svetlana di Giorgio z departamentu spraw spornych, z zadowoleniem przyjęła do wiadomości fakt uzyskania przez ZMPD certyfikatu ISO. Przeprowadzona przez nich kontrola potwierdziła w pełni, że procedura TIR jest „realizowana bardzo dobrze, profesjonalnie i może być wzorcem, według którego powinny postępować wszystkie stowarzyszenia w krajach stronach Konwencji TIR”.

Przedstawiciele IAC skontrolowali wrywkowo akta posiadaczy karnetów TIR i ocenili, że warunki i wymagania zostały spełnione

w sposób zadowalający, a dokumenty z tym związane przechowywane są w doskonałym porządku w aktach poszczególnych firm członkowskich. Pozytywnie oceniono również system zabezpieczeń i gwarancji składanych przez firmy transportowe w związku z używaniem karnetów TIR.

Kontrolujący zwrócili uwagę na szkolenia organizowane przez ZMPD w zakresie procedury TIR. Uznali za niewystarczające przeprowadzanie tylko szkolenia podstawowego, przed przystąpieniem do ww. procedury. Oznacza to konieczność przygotowania dodatkowych szkoleń – doszkalających i specjalistycznych – dla wszystkich firm, korzystających z karnetów TIR.

Bardzo szczegółowej kontroli poddano ewidencję karnetów wydawanych poszczególnym firmom. Jakkolwiek utrzymywany jest limit trzech karnetów TIR na jeden wypis, to jednak zakwestionowano nieuwzględnianie liczby karnetów niezwróconych. Okazało się bowiem, że wiele firm nieterminowo zwraca już wykorzystane karnety, co powoduje przekroczenie ww. limitu na wypis. Taka sytuacja nie może być nadal akceptowana przez ZMPD i niezbędne będzie wdrożenie odpowiednich procedur, które zmobilizują użytkowników karnetów do prze-

strzegania terminowości zwrotów oraz zapobiegają zwrotom karnetów niewykorzystanych.

Komisja IRU oceniła jako bardzo dobrą procedurę wydawania i zwrotu karnetów, którą można przedstawić następująco:

- karnety mogą być zwracane, a nowe wydawane osobie będącej upoważnionym przedstawicielem posiadacza karnetu TIR;
- zwracane karnety podlegają fizycznej kontroli pod względem poprawności wypełnienia, pieczęci celnych; uznano, że kontrola przeprowadzana przez pracowników biura ZMPD jest wzorowa;
- zwracane karnety wprowadzane są do systemu komputerowego ZMPD i sprawdzane w systemie SafeTIR. Jeśli brakuje potwierdzenia zamknięcia karnetu w SafeTIR, karnety są przekazywane do dalszej kontroli przez osobę odpowiedzialną za system SafeTIR;
- stosowane są środki zapobiegające ewentualnym próbom nadużyć w systemie TIR przy wydawaniu karnetów. Polegają one m.in. na porównaniu przez pracowników ZMPD podpisu osoby na zamówieniu na karnety z podpisem na upoważnieniu, przechowywanym w teczkach z zamówieniami i fakturami.

Duże uznanie IAC wywołało stwierdzenie – po przeprowadzeniu kontroli magazynu karnetów TIR –

że stan magazynowy sporządzany jest codziennie. Stwierdzono, że taka procedura powinna być wdrożona również w innych stowarzyszeniach. Przeliczenie liczby karnetów znajdujących się w magazynie oraz porównanie z wydrukiem komputerowym wykazało 100-procentową zgodność.

Prowadzenie spraw związanych z reklamacjami w procedurze TIR w biurze ZMPD zostało również wysoko ocenione przez IRU. Przekazywane przez ZMPD polskie dokumenty są tłumaczone na język angielski, co w dużym stopniu ułatwia i przyspiesza procedury. Działania ZMPD – mające na celu wyeliminowanie lub ograniczenie spraw spornych – uznano za właściwe i skuteczne. Przykładem może być opublikowanie w czasopiśmie „Przewoźnik” (marzec 2010) specjalnego artykułu, poświęconego problemowi fałszywych pieczętek na Ukrainie, w którym przedstawiono przykłady fałszywych pieczęci na karnetach TIR.

Przy okazji audytu IRU odbyło się spotkanie z przedstawicielami polskich władz celnych. Wzięli w nim udział: dyrektor Departamentu Polityki Celnej Ministerstwa Finansów Tomasz Michalak oraz Anna Dubielak – naczelnik wydziału tranzytu. Podczas spotkania omawiano współpracę pomiędzy IRU, ZMPD i Ministerstwem Finansów. Przedstawiciele IRU podziękowali polskiej administracji celnej i ZMPD za bardzo dobrą współpracę, czego efektem jest m.in. sprawne wdrożenie systemu TIR-EPD, czyli elektronicznego zgłoszenia TIR do NCTS i SafeTIR.

Z przyjemnością możemy poinformować, że ZMPD jest postrzegane przez IRU jako wręcz wzorcowe dla innych stowarzyszeń w zakresie funkcjonowania procedury TIR, czego wyrazem jest wynik przeprowadzonego audytu.

Unia Celna Białoruś – Rosja – Kazachstan, cd.

opr. Anita Rusztecka

W nawiązaniu do artykułu, zamieszczonego w poprzednim numerze Przewoźnika, dotyczącego Unii Celnej pomiędzy trzema krajami: Białorusią, Rosją i Kazachstanem, podajemy kolejne informacje dotyczące realizacji transportów w procedurze TIR do tych krajów.

Jak informuje IRU w Genewie, ogólnie można stwierdzić, że zasady wykonywania transportu towarów pod osłoną karnetów TIR zasadniczo nie ulegną zmianie.

Jednakże należy pamiętać, że:

- obszar celny tych krajów będzie traktowany jako jedno terytorium, szczególnie dla procedury TIR. Nie przewiduje się wprowadzenia zmian odnośnie procedur czy dokumentów dla transportów do/z tych krajów.
- wykorzystane będą tylko dwa wolety z karnetu TIR przy takich transportach: jeden przy przekraczaniu granicy Unii Celnej, drugi w miejscu docelowym lub przy wyjeździe, jeśli jest to jedynie tranzyt przez kraje Unii Celnej (wyjątek stanowi kilka urzędów

docelowych lub wyjściowych). Tak więc, przy transporcie np. z Polski do Kazachstanu (jeden urząd celny wyjściowy i jeden docelowy) wystarczy nam karnet 4-woletowy.

- poziom gwarancji w procedurze TIR pozostaje niezmienny do czasu innych uzgodnień, tzn. na Białorusi i w Rosji pozostaje 60 000 euro, a w Kazachstanie 50 000 USD,
- wykluczenie posiadacza, zgodnie z art. 38 Konwencji TIR, dokonane przez władze celne jednego z państw Unii Celnej, będzie obowiązywać na obszarze wszystkich Krajów Członkowskich.
- przepisy odnośnie konwojowania będą nadal obowiązywały, zgodnie z art. 23 Konwencji TIR. Jednakże kryteria, warunki oraz taryfikator za przeprowadzenie konwoju są jeszcze opracowywane.

Przewidywany dzień wejścia w życie przepisów Unii Celnej BY – FR – Kaz to 1 lipca 2010 r., jednakże nie ma jeszcze oficjalnego potwierdzenia tej daty.

PRZEPRAWY PROMOWE

O R G A N I Z A C J A



Wielka Brytania
Irlandia
Szwecja
Dania
Finlandia

ERONTRANS

TRANSPORT • LOGISTYKA

83-000 Pruszcz Gdański

ul. Grunwaldzka 64

tel. (058) 773 93 16, (058) 773 93 94

fax (058) 773 93 33, kom. 0502 785 810

e-mail: ferry@erontrans.pl

PROFESJONALNY
S E R W I S



Piękny jubileusz

Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce ma już 65 lat!

autor: Ryszard Gałczyński

Karta z księgi wpisów Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług

W 1984 roku wyodrębnił się ze struktury Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług samodzielny podmiot – Zrzeszenie Transportu Prywatnego. Obecna nazwa Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce przyjęło w roku 2007. Pierwszy wpis w księdze Zrzeszenia Prywatnego Handlu i Usług został dokonany 1 lutego 1945 roku. Nim skończyła się II wojna światowa w Ostrołęce zaczęli organizować się ludzie zajmujący się prywatną inicjatywą. Ówczesne Zrzeszenie skupiało szereg działalności o różnym profilu. Pierwszy wpis, jeżeli chodzi o transport, pojawił się 1947 roku – Jan Modzelan, transport towarowy konny. Później, już w latach 50., zaczęły pojawiać się taksówki osobowe, najwcześniej w 1954, w pobliskiej Ostrowii Mazowieckiej.

Historia Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce to również historia rozwoju prywatnej przedsiębiorczości w okresie PRL lub bardziej adekwatnego dla tamtych czasów określenia – prywatnej inicjatywy. Każdy obywatel, który chciał prowadzić choćby najdrobniejszą działalność, musiał być gdzieś zrzeszony – zarejestrowany. Z drugiej strony zrzeszenie dystrybuowało dobra niezbędne do prowadzenia własnej działalności. Lata 1970-80 były w związku z tym czasem jego dynamicznego rozwoju. W czasach powszechnej niedostępności wszystkiego członkowie zrzeszenia mogli za jego pośrednictwem kupić części zamienne, opony, a nawet akumulatory. W 1991 roku na skutek zmian ustrojowych skończył się obowiązek przynależności. Wolność gospodarcza zmieniła sposób podejścia do samej organizacji i idei zrzeszania się. Potrzeba swobody działania, wolności sprawiła, że nie odczuwano już konieczności przynależności do większych organizacji. Odpływ członków trwał do końca lat 90. W tym czasie powstało Zrzeszenie Przewoźników w Ostrowii Mazowieckiej, naturalny konkurent Ostrołęki. Przez ostatnie lata Zrzeszenie (poprzez swoich przedstawicieli) zabierało głos w debatach publicznych jako

reprezentant branży i na tym przede wszystkim skupiała się jego działalność. W chwili obecnej liczy około 80 członków.

Nowy prezes Mirosław Szczepankowski twierdzi, że teraz, kiedy prowadzenie firmy transportowej jest tak czasochłonne i skomplikowane, zrzeszenie powinno rozwijać usługi, które ułatwiają tę pracę. A więc powinno odciążać przewoźników pośrednicząc w załatwianiu wiz, zezwoleń, karnetów TIR i ofert ubezpieczeniowych. Może rozwijać też inne działania na rzecz swoich członków; w tej chwili np. zrzeszenie jest na etapie podpisywania umowy w zakresie szkoleń kierowców i przedsiębiorców z Ośrodkiem Szkoleń ZMPD. Ale przede wszystkim musi to być miejsce spotkań lokalnych przedsiębiorców, służące wymianie doświadczeń, informacji i tworzeniu więzi wewnątrzśrodowiskowych. W tym upatruje jego przyszłość.

23 lipca – w święto patrona kierowców św. Krzysztofa, odbędą się uroczystości 65-lecia Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Najważniejszym momentem obchodów będzie uroczysta msza święta koncelebrowana przez biskupa łomżyńskiego, podczas której odbędzie się poświęcenie i przekazanie sztandaru dla zrzeszenia.

Sztandar Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce który ma zostać przekazany podczas uroczystości 65-lecia



Twoja flota w sieci LOTOS

BIZNES



LOTOS BIZNES to oferta dla firm i instytucji posiadających samochody osobowe, dostawcze ciężarowe oraz inne środki transportu. Przy użyciu kart mikroprocesorowych Klient może dokonywać **zakupów bezgotówkowych** na stacjach sieci 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
- ▶ dostęp do nowoczesnej i dynamicznie rozwijającej się sieci stacji paliw
- ▶ indywidualne ustalone warunki handlowe
- ▶ pełna kontrola wydatków

INFOLINIA 0 801 234 678

www.lotosbiznes.pl

LOTOS Paliwa Sp. z o.o.

Dział Sprzedaży Flotowej

ul. Elbląska 135

89-718 Gdańsk

fax +48 58 326 43 80

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

XI Zjazd Przewoźników Polskich w Roskoszy

autor: Ryszard Gałczyński



Jarosław Jakoniuk wita gości zjazdu



Tadeusz Jarmuziewicz i Jan Buczek



Zaproszeni przedstawiciele Służby Celnej

Po raz jedenasty odbył się w Roskoszy Zjazd Przewoźników Polskich, zorganizowany przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Na Rzecz Obrony Przewoźników wspólnie z ZMPD. Tematem zjazdu było „Funkcjonowanie polskiego międzynarodowego transportu drogowego w warunkach silnej konkurencji oraz utrudnień administracyjno – prawnych”. Jarosław Jakoniuk otwierając spotkanie dziękował za to, co już wspólnymi siłami administracji państwowej i Parlamentu udało się załatwić, jednakże wskazał na niepokojące zjawiska, które w dłuższej perspektywie mogą bardzo poważnie zachwiać kondycją firm transportowych.

„Za poważny mankament w funkcjonowaniu naszych firm uważamy stałe nękanie nas wieloma kontrolami. Czujemy się osaczeni, a wielu z nas uważa, że celem takich działań jest doprowadzenie naszych firm do upadku. Ewidentnym przykładem narastania fali kontroli jest porozumienie służb w sprawie czasu pracy kierowców. Poza ITD czas pracy kontroluje policja, Służba Celna, Straż Graniczna, Inspekcja Pracy. Budzi nasz niepokój sprawa projektu przekazania zagadnień licencyjnych oraz wydawania pozwoleń zagranicznych do organu kontroli, jakim jest ITD. Powstaje pytanie, czy prawidłowe jest, aby w przyszłości organ, który wydaje licencję, miał także prawo do jej cofania. Tematem tabu pozostaje również kwestia stawek opłat za drogi od 1 lipca 2011 r., wynikająca z wprowadzenia elektronicznego systemu opłaty drogowej.”

Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz uspokajał, twierdząc, że zasady funkcjonowania Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego pozostaną niezmienione i nie ma żadnego zagrożenia w tym względzie. Komisja społeczna ds. podziału zezwoleń będzie działała na takich samych zasadach, jak dotychczas. W kwestii nowego systemu opłaty drogowej poinformował, że kwota 2 zł za km jest tylko górną granicą w projekcie rozporządzenia, a nie realnie zakładaną stawką. Minister nie zgodził się również z bardzo krytyczną oceną pracy Inspekcji Transportu Drogowego, prezentowaną podczas debaty przez przewoźników, ponieważ do jego resortu nie wpływają żadne skargi z ich strony. Połączenie BOTM i ITD uznał za dobry pomysł i optymalne rozwiązanie.

W zjeździe uczestniczyli m.in. przedstawiciele Parlamentu, rządu, administracji państwowej i samorządowej, Służby Celnej, Straży Granicznej, WITD oraz przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników.

Jednym z punktów zjazdu było także podsumowanie III ogólnopolskiej olimpiady „Transport – Spedycja – Cło” i wyróżnienie jej finalistów.

Integralną częścią zjazdu było seminarium na temat „Przygotowanie do zawodu kierowcy w Polsce na tle Unii Europejskiej”. Uczestnicy mieli okazję do zapoznania się z systemem szkolenia kierowców we Francji i Holandii dzięki wystąpieniom zagranicznych gości. To porównanie pokazało, w jaki sposób kraje o ugruntowanym systemie szkolnictwa zawodowego stosują się do prawa Unii Europejskiej. Przede wszystkim dostosowują je do własnych potrzeb i możliwości, dbając jednocześnie o zapewnienie źródła finansowania edukacji zawodowej.

Polskie rozwiązania prawne pokazują, że jesteśmy dopiero na począt-

ku drogi do stworzenia stabilnego systemu edukacji zawodowej. W opinii Sławomira Kostjana: „Kwalifikacja wstępna i szkolenia okresowe są w dalszym ciągu bardzo kosztowne i odstraszały kandydatów na kierowców. Obserwujemy w związku z tym gwałtowny spadek zainteresowania zawodem. Rodzi to negatywne zjawiska: dużą migrację pracowników

z firmy do firmy, niedobór właściwie przygotowanych i przeszkolonych ludzi, znaczne obniżenie etyki zawodowej w tym zawodzie. Nowe szkolenia kładą nacisk na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ekologię, ale zupełnie pomijają przygotowanie tych ludzi do pracy w przedsiębiorstwie, które powinno wyrażać się dbałością o sprzęt i dobro firmy”.



Od lewej:
Izabella Mitraszewska,
Jarosław Jakoniuk,
Jan Buczek,
Sławomir Kostjan



prof. Zdzisław Kordel
i prof. Jacek Brdulak



Goście zagraniczni seminarium (od prawej):
Daniel Vandenberghe,
tłumacz,
Hans Konings,
Philippe Gaumet

20 lat Trade Trans

Klucz do sukcesu: transport kombinowany

opracowanie: Ryszard Gałczyński



Od lewej:

Prezes Zbigniew Janicki, Karl Meglitsch - członek Zarządu, Krystyna Nowak - wiceprezes, Andrzej Górnikiewicz - członek Zarządu



Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans świętuje w tym roku dwudziestolecie istnienia. Z tej okazji w dniach 13 i 14 maja firma zorganizowała spotkania dla swoich klientów i pracowników.

Obchody 20-lecia rozpoczęły się 13 maja uroczystą galą w auli Gmachu Fizyki Politechniki Warszawskiej. Ceremonię w stylu dworskim uświetnili swoją obecnością posłowie, ministrowie oraz prezesi i menadżerowie współpracujących firm. W uroczystości wzięło udział ponad 150 gości. Jubileusz otworzył pokaz filmu, zawierający wypowiedzi założycieli firmy: Jana Tymoszuca i Dietera Kaasa oraz najważniejsze momenty w historii firmy. Na scenie pojawili się właściciele PS Trade Trans, którzy w swych wypowiedziach podkreślali dynamikę rozwoju przedsiębiorstwa oraz sukcesy, jakie odniosło w ostatnich latach.

Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Spółka z o.o. powstało w 1990 roku jako spółka prawa handlowego typu joint venture z udziałem Polskich Kolei Państwowych i austriackiej firmy spedycyjnej Trade Trans. Obecnie udziałowcami są Spółki Grupy PKP oraz Trade Trans Invest z Bratysławy. Przedmiotem działalności spółki są kompleksowe usługi spedycyjne i logistyczne w zakresie przewozów krajowych i międzynarodowych, obejmujące transport kolejowy, samochodowy i morski, z możliwością składowania towarów, konfekcjonowania oraz dystrybucji.

Zdaniem Zbigniewa Janickiego, prezesa Trade Trans, kluczem do sukcesu firmy jest to, iż od początku istnienia Trade Trans stosuje politykę uzupełnienia transportu kolejowego przewozami samochodowymi.

W opinii Krystyny Nowak – wiceprezesa zarządu Trade Trans: „Rozdzielne przedsiębiorstwa transportowe świadczą usługi na wysokim poziomie, są terminowe i zapewniają przewozy zgodnie ze wszystkimi obowiązującymi przepisami. I choć jako spedитор międzynarodowy możemy korzystać z usług firm zagranicznych – to jednak z mojego doświadczenia wynika, że najlepsze rezultaty przynosi współpraca z przewoźnikami polskimi”.

Z okazji jubileuszu ZMPD uhonorowało Trade Trans pamiątkową statuetką za wspieranie i rozwój polskich firm transportu międzynarodowego. Zdaniem Jana Buczka, prezesa ZMPD: „Trade Trans jest znakomitym przykładem współpracy kapitału państwowego i prywatnego. Pokazuje, jaki efekt daje skuteczne i profesjonalne zarządzanie. Od lat Trade Trans jest jednym z liderów w dziedzinie transportu kolejowego i drogowego w naszym kraju i w Europie”.

Świętowanie jubileuszu w szerokim gronie pracowników i klientów firmy odbyło się w piątek, 14 maja, na torze wyścigów konnych na Służewcu. Piknik pod nazwą „Wielka TradeTransowska” przyciągnęła ponad 1000 gości pomimo niesprzyjającej pogody.

NAJTAŃSZE PROMY DO ANGLII I NIE TYLKO...

- » Oferty wszystkich wiodących przewoźników promowych w Europie: Wielka Brytania, Skandynawia i Morze Śródziemne
- » Użyteczne w Twojej pracy narzędzia:
 - interaktywna mapa połączeń promowych
 - podgląd „na żywo” z obsługiwanych portów
 - mapa nawigacyjna, dająca ci możliwość obserwacji ruchu jednostek w czasie rzeczywistym
- » Gwarancja oszczędności Twoich kosztów
- » Brak ukrytych opłat dodatkowych
- » Najświeższe fakty i informacje o zmianach w ruchu promowym
- » Doradztwo w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych i ponadgabarytów
- » I wiele innych opcji...

Informacje o przeprawach:

- » **Wielka Brytania i Irlandia**
58 76 99 993, 58 76 99 940, 58 76 99 921
- » **Skandynawia i Morze Śródziemne**
58 76 99 903, 58 76 99 872, 58 76 99 958
- » **fax:** 58 76 99 933
- » **e-mail:** promy@promy24.com
osobowe@promy24.com



Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów
PKS Gdańsk Oliwa S.A.
ul. Kołobrzeska 28
80-394 Gdańsk

Poszukujemy przewoźników do stałej współpracy
w zakresie transportu krajowego i międzynarodowego.
Także holowanie naczep.

Oferujemy atrakcyjne możliwości współpracy.

Istnieje możliwość wymiany ciągników wyprodukowanych
przed rokiem 1999 na nowsze.



PKS GDAŃSK - OLIVA SA



www.pks-sa.com

Kontakt:
tel. 58 76 99 944, tel. kom. 507 105 114
e-mail: marketing@pks-sa.com.pl

20 lat Tarpolu Unikam leasingu, biorę kredyt

Rozmowa z Władysławem Żero, właścicielem firmy Tarpol



Od czego Pan zaczął?

Po odbyciu służby wojskowej przez 7 lat pracowałem w PKS w Bielsku Podlaskim. W roku 1987 uznałem, że nadszedł czas na zmianę, bo świat dookoła mnie zaczął się zmieniać. Na początku za pośred-

nictwem spółdzielni rolniczej kupiłem swój pierwszy samochód ciężarowy – Stara 200, który służy do dnia dzisiejszego. 3 maja 1989 roku założyłem firmę i uzyskałem pozwolenie na wykonywanie działalności gospodarczej. Pracowałem w swoim rejonie i świadczyłem usługi transportowe na potrzeby firm budujących drogi. W 1991 roku kupiłem swoje pierwsze Volvo. Dziś trudno sobie wyobrazić, jakie trudności trzeba było pokonać, żeby taką transakcję doprowadzić do końca. Wykupiłem koncesję na transport międzynarodowy i zająłem się przewożeniem różnych ładunków po całej Europie. Od tego momentu z roku na rok zwiększałem liczebność swojego taboru i w 1997 roku doszedłem do 7 zestawów. W międzyczasie prowadziłem także inną działalność; zainteresowała mnie inwestycja w przetwórstwo drewna. Wtedy wiedziałem już, że w działalności transportowej czasami bardzo ważne okazuje się posiadanie dodatkowego źródła utrzymania i postanowiłem otworzyć własny zakład. Przetwórstwo i obróbkę drewna rozpocząłem się od prostego przerabiania kłody na deski budowlane. Jednak zapotrzebowanie rynku spowodowało wzrost asortymentu i technologii produkcji. Rozbudowałem park maszynowy, który pozwala mi obecnie na produkcję

kompletnych domów letniskowych i całorocznych typu kanadyjskiego, altan ogrodowych, mebli ogrodowych, szalówki różnego rodzaju, podłógówki, więźb dachowych, sztachet ogrodzeniowych, desek budowlanych, kontrłat i łat. Jednocześnie zapewniłem sobie możliwość transportowania własnej produkcji. Jako pierwszy zainteresowanie moimi wyrobami wykazali Włosi, podpisałem z nimi kontrakt i właśnie do Włoch woziłem swoim transportem zamówione elementy. Następni kontrahenci pochodzili z Niemiec i Belgii. **Jakim taborom dysponuje Pan obecnie?**

Mam 12 ciężarówek.

I to Panu wystarcza?

Dla obsługi mojego rynku – w zupełności. Muszę dbać o opłacalność. W Polsce odnotowujemy obecnie ogromną nadpodaż usług transportowych wynikającą z wielkiej ilości taboru w ruchu międzynarodowym, co powoduje spadek cen za przewozy. Konkurencja na rynku objawia się u nas w postaci proponowania coraz niższych stawek frachtowych. Wiadomo, że kosztem tego rezygnuje się często z właściwej eksploatacji pojazdów, np. zamiast zmienić ogumienie – robi się jeszcze jedną trasę na starym. Ja uważam, że 12-15 ciężarówek – to ilość, nad którą jestem w stanie spokojnie zapanować i wiem co dzieje się z każdym samochodem.

Większa ilość taboru wymaga już posiadania specjalistycznego zaplecza technicznego i ludzi do obsługi, a to generuje dodatkowe koszty. Serwisuję swój sprzęt: naczepy i samochody w warsztatach marek, z którymi mam podpisane umowy.

Rozwijał się Pan bardzo prężnie i doszedł do wniosku, że nie ma sensu inwestowanie w tabor?

Zacząłem dostrzegać, że u nas na wschodzie jest coraz trudniej o pracę dla ciężarówek. Nie chciałem korzystać z usług firm spedycyjnych rozproszonych po całej Polsce, ponieważ terminy ich płatności nie zapewniłyby mi bezpiecznego funkcjonowania. W związku z tym pomyślałem, że jeśli będę sam produkował i rozwodził swoje wyroby oraz obsługiwał jakiś kontrakt, da mi to wentyl bezpieczeństwa. To wyznacza sposób i wielkość inwestowania w mojej firmie. Inwestycje w tabor to inwestycje w jakość, a nie w liczebność. Obecnie dysponuję wyłącznie pojazdami Euro 4 i Euro 5.

Jakie kierunki Pan obsługuje?

Przeważnie Niemcy, Szwajcarię, Belgię i Holandię, ale także inne kraje dla potrzeb indywidualnych klientów

Nie jeździ Pan do Rosji?

Nie, nigdy. Ewentualnie biorę ładunki powrotne na Litwę. To mój najdalszy kierunek na wschód.

Jest Pan przewoźnikiem ze wschodu. Czy jest jakaś specyfika tego regionu?

Specyfika przede wszystkim polega na tym, że część przewoźników jeździ na wschód. Obsługują ten kierunek od wielu lat i wypracowali system współpracy. Jesteśmy na tym odcinku ściany wschodniej, który leży na środku dróg tranzytowych pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją. Wielu kolegów jeździ pomiędzy Francją, Belgią a Moskwą. Tu, w naszym

regionie, mogą nie tylko odpocząć przed dalszą drogą, ale także uzupełnić potrzebne dokumenty, itp. Kontakty wypracowane przez nich w ciągu wielu lat, a także świetna znajomość realiów rynku zachodniego i wschodniego sprawia, że są to znakomici fachowcy.

Na pewno spotkał się Pan w środowisku z podziałem na przewoźników ze wschodu i zachodu Polski. Co Pan o tym sądzi?

Myślę że to sztuczny podział. Koszty transportu wszędzie w Polsce są takie same, a najważniejszy jest koszt paliwa. Wyolbrzymia się kwestie związane z możliwością wwozu tańszego paliwa z Rosji przy okazji powrotnych kursów stamtąd. Wszystkich obowiązuje ograniczenie do 600 litrów, a powołane do tego służby kontrolują ilość wwozonego paliwa. Poza tym urzędy skarbowe sprawdzają, czy ilość paliwa zakupionego za granicą jest proporcjonalna do przejechanych tam kilometrów. Jest tak, że niektórzy handlują rosyjskim paliwem i to bardzo trudno zlikwidować. Wwożą pełne zbiorniki na własne ryzyko – albo ich skontrolują i złapią, albo się uda. Zresztą, w opinii moich kolegów, którzy jeżdżą na wschód, to tańsze (rosyjskie) paliwo jest gorszej jakości i w związku z tym następuje szybsze zużycie pojazdu. Do tego dochodzi jeszcze stan rosyjskich dróg. Dlatego uważam, że opinie jakoby przewoźnicy, którzy realizują transport do krajów UE mają wyższe koszty i przez to są mniej konkurencyjni niż koledzy jeżdżący do Rosji są przesadzone. Prawda leży gdzieś pośrodku.

Każdy ma swoją receptę na sukces. W jaki sposób Pan prowadził firmę, by doczekać jej dwudziestolecia?

Na to nie ma recepty. Jeżeli chodzi o jakieś konkretne rozwiązania i doświadczenia, to ja unikam le-

asingu. Samochód wzięty w leasing nie jest mój, przy dobrej koniunkturze wszystko jest w porządku – spłaty idą na bieżąco, ale kiedy firma traci płynność finansową zostaje się bez środków. Ciężarówki są zabierane przez firmy leasingowe. Biorę samochody zawsze na kredyt. Staram się mieć jakieś zabezpieczenie w postaci kwoty obrotowej, która pozwoli przetrwać gorszy okres. Ja obsługuję swój lokalny rynek. Znam jego zapotrzebowanie, wiem ilu ludzi mogę zatrudnić i ilu ciężarówek potrzebuję. Podstawa – to wywiązywanie się z terminów płatności. Jeśli komuś coś obiecuję, to staram się tego dotrzymywać. Ważna jest po prostu solidność i wiarygodność w oczach współpracowników i kontrahentów.

Jak wygląda rynek frachtów?

Z firmą, z którą współpracuję już od 10 lat, ustalę stawkę frachtową według rynkowej ceny paliwa. W razie wzrostu cen paliwa mam możliwość renegotjacji stawek. Z drugiej strony mogą liczyć na moją solidność, ponieważ realizuję dostawy zgodnie z reżimem czasowym. Oni doskonale wiedzą, że dobry kierowca, dobrze utrzymany samochód – to jest koszt, jaki muszę ponieść, aby świadczyć usługę na wysokim poziomie.

Wiarygodność firmy pracodawca buduje także na wiarygodności swoich pracowników. Jak długo pracują u Pana kierowcy?

Są tacy, którzy jeżdżą od początku istnienia firmy. Większość mojej załogi ma ponad piętnastoletni staż. Bardzo rzadko zmieniam kierowców. Poza tym nie stwierdziłem faktu okradania mnie z paliwa odkad prowadzę Tarpol, czyli od 20 lat. U mnie w firmie kierowcy doskonale wiedzą, że za dobrą pracę mają dobrą płacę.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Podatkowa Instrukcja Transportowa

Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy

13 maja 2010 r. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce podpisało umowę licencyjną z Instytutem Studiów Podatkowych, zapewniającą członkom Zrzeszenia możliwość nabywania, na preferencyjnych warunkach, **Transportowej Instrukcji Podatkowej**. Instrukcja ta jest nowoczesnym i skutecznym, ale przede wszystkim tanim narzędziem zarządzania podatkami w firmie, zapewniającym bezpieczeństwo prawne i ograniczenie ryzyka karnoskarbowego właścicieli i osób zarządzających firmami transportowymi i spedycyjnymi.

Celem Instrukcji jest omówienie zasad dokumentowania, ewidencjonowania i rozliczania podatku od towarów i usług z tytułu świadczenia usług transportu osób i towarów na terenie kraju, usługi transportu wewnątrzspółnotowego, a także usługi transportu międzynarodowego, usługi kabotażowej oraz usług pomocniczych do usług transportowych, w tym usługi pośrednictwa i usług spedycyjnych oraz pozostałych usług związanych z transportem towarów.

Instrukcja ta, będąca utworem opracowanym przez Instytut, udo-

stępniata jest członkom Zrzeszenia na podstawie sublicencji, co radykalnie zmniejsza koszty tej licencji.

Na mocy umowy licencyjnej Instytut zobowiązuje się do każdorazowego opracowania zaktualizowanej wersji Instrukcji w ciągu 10 dni od dnia wejścia w życie każdej kolejnej zmiany w przepisach prawa, mającej bezpośredni wpływ na treść Instrukcji. Jest to bardzo praktyczna i wygodna forma, z której korzysta wiele firm, odciążając się od konieczności śledzenia bieżących zmian przepisów oraz ich interpretacji, a tym samym ponoszenia dodatkowych kosztów zakupu kolejnych źródeł informacji i doradztwa podatkowego. Instytut bierze na siebie obowiązek śledzenia zmian w przepisach prawa i dostarczania aktualnego dokumentu, odpowiadając za jego treść merytoryczną.

Instrukcja Podatkowa jest jedną z gwarancji bezpieczeństwa rozliczeń podatkowych.

Przyjęcie tego typu instrukcji przez właściciela firmy czy członków zarządu jest jedną z podstawowych przesłanek zapewnienia bezpieczeństwa prawnego i ograniczenia ryzyka karnoskarbowego osób peł-

niących te funkcje. Na uwagę w tym zakresie zasługuje następująca opinia prof. Witolda Modzelewskiego: *Pogłębiający się kryzys dochodów budżetowych powoduje, że prawie co tydzień spotykamy się z nowym „wynałazkiem interpretacyjnym”, mającym doraźnie zwiększyć dochody budżetowe lub składowe. W ten sposób potraktowano niedawno zakłady pracy chronionej, niektóre uczelnie oraz firmy transportowe. Nikt z nas o zdrowych zmysłach nie był w stanie przewidzieć, że w 2005 roku, po czterech czy pięciu latach władza, w tym również sądy administracyjne, wymyślą interpretację całkowicie sprzeczną nie tylko ze zdrowym rozsądkiem, lecz nawet z treścią przepisów. Nie jesteśmy jaśnowidzami: za brak tej umiejętności nie powinniśmy być karani. Ale na kary się zanoszą, bo przecież po wydaniu odkrywczych interpretacji pójdą kontrole, będą wydane decyzje, a potem kary, w tym zwłaszcza KKS wobec osób odpowiedzialnych za rozliczenia podatkowe. Jest to typowy scenariusz, znany również z przeszłości. Co więc można zrobić, aby – przegrywając spór interpretacyjny – nie zostać ukaranym? Jest na to jeden sposób: trzeba wydać*

wszystkim osobom odpowiedzialnym za rozliczenia podatkowe stosowne polecenie prawidłowego, czyli zgodnego z prawem działania, będące wyrazem należytej staranności w wykonywaniu funkcji osoby nadzorującej rozliczenia podatkowe. Treść tego polecenia musi być zgodna z przepisami prawa i tu przede wszystkim należy kierować się wykładnią gramatyczną, czyli odczytać to, co tam jest napisane. Jeżeli później okaże się, że władza publiczna inaczej interpretuje ten przepis, to nasz spór toczyć się będzie (jak zwykle u nas) tylko o interpretację, a nie o brak nadzoru, czyli o popełnienie czynu zabronionego z winy umyślnej. To polecenie powinno przyjąć formę dojrzałą, np. regulaminu lub instrukcji podatkowej. Jest to dziś jedna z najważniejszych gwarancji bezpieczeństwa w tych niepewnych czasach.

Umowy zawarte z uprawnionymi podmiotami na prowadzenie ksiąg podatkowych nie zwalniają podatnika z odpowiedzialności za zobowiązania podatkowe.

Uprawniony podmiot, prowadzący księgi podatkowe przedsiębiorcy, nie ponosi odpowiedzialności za zobowiązania podatkowe podatnika. Niezależnie od konstrukcji zawartej umowy – to podatnik odpowiada za prawidłowość obliczenia zobowiązań podatkowych. Podmiot prowadzący księgi podatkowe odpowiedzialny jest za rzetelne i niewadliwe prowadzenie ksiąg, wypełnianie deklaracji oraz zeznań podatkowych i będzie odpowiedzialny w przypadku uchybienia tym tylko obowiązkom.

W związku z powyższym rada – do zawartych umów na prowadzenie ksiąg podatkowych należy dodać aneks zobowiązujący usługodawcę do przyjęcia i korzystania z Podatkowej Instrukcji Transportowej.

Udostępnienie Transportowej Instrukcji Podatkowej odbywa się na następujących zasadach: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przekazuje zainteresowanemu podmiotowi, sublicencjobiorcy, tekst umowy (wzór do pobrania na stronie internetowej ZMPD), który po jej podpisaniu sublicencjobiorca, czyli firma transportowa (w 3 egz.) przesyła na adres Instytutu Studiów Podatkowych Modzelewski i Wspólnicy (ul. Kalańska 8, 04-367 Warszawa). Po ich otrzymaniu Instytut odsyła podpisane umowy wraz z Instrukcją i fakturą za wykonane zlecenie.

Zachęcamy Państwa do skorzystania z tej propozycji.

PRZEWOŹNIK

Leasing to nie galery



Take it leasy!

Nie męcz firmy. Leasing z nami to przyjemność. Świetna znajomość rynku, procedur i rozwiązań legislacyjnych, obsługa na najwyższym poziomie i bezpieczeństwo finansowe gwarantowane przez największą Grupę Leasingową w Europie. Tak rozumiemy leasing w nowoczesnym wydaniu dla Twojej firmy.

 **SG**
Equipment Finance

SOCIETE GENERALE GROUP

We support. You succeed.

www.sgef.pl

Jak rozliczyć VAT z tytułu usług transportowych i spedycyjnych?

autor: prof. dr hab. Witold Modzelewski, Instytut Studiów Podatkowych



Jeszcze nigdy nie mieliśmy okazji przeżywać tylu miesięcy tak głębokiego stanu chaosu interpretacyjnego wokół podatku od towarów i usług. Zdominowani i uspokajani przez publiczne wypowiedzi, łączące wielką admirację do prawa wspólnotowego z niewielką znajomością podatków jako takich, nie docenialiśmy często skali problemu. Bo usługodawcom i usługobiorcom zmieniło się prawie wszystko: dziś wożąc towary na zlecenie innych firm w ogóle nie musimy przejmować się, gdzie fizycznie usługa została wykonana. Ważne jest tylko to, kto jest zlecającym, a dokładnie gdzie ma siedzibę (stałe miejsce zamieszkania) albo stałe miejsce prowadzenia działalności, jeżeli na rzecz tego miejsca świadczona jest usługa. W niniejszym artykule postaram się ustosunkować do kilku najważniejszych problemów praktycznych, które najczęściej sygnalizowane są przez osoby zajmujące się rozliczaniem usług transportowych i spedycyjnych.

Zacznijmy od tego, czy o miejscu świadczenia decyduje siedziba tego co zleca, czy tego kto płaci. To przecież nie to samo: bywa tak, że zlecenie przychodzi od firmy z siedzibą w Polsce, natomiast płatność następuje

z rachunku podmiotu zagranicznego. To bądź tu mądry: czy należy wystawić fakturę z VAT-em krajowym, czy fakturę netto na czynność niepodlegającą opodatkowaniu. Moim zdaniem rozstrzyga **status usługobiorcy**, a jest nim podmiot, na rzecz którego świadczymy usługę: miejsce świadczenia wyznacza siedziba (stałe miejsce zamieszkania) podatnika, który zgodnie ze zleceniem (umową) jest usługobiorcą.

Drugim zagadnieniem jest dokument, który rozstrzyga o siedzibie usługobiorcy. Taki dokument musimy otrzymać od zlecającego i w dodatku jego treść nie może budzić wątpliwości. Przede wszystkim sam usługobiorca musi oświadczyć (w formie odrębnego pisma czy w treści zlecenia), że jego siedzibą jest np. Słowacja i musi nam podać numer VAT, który nadano mu w tym kraju. Podanie samego numeru nic nie wnosi, bowiem nasz kontrahent może mieć dowolną ilość rejestracji VAT, które nie decydują o miejscu świadczenia. Przecież nasz usługobiorca może mieć nawet polską rejestrację i polski NIP: nie ma to jednak jakiegokolwiek znaczenia, bo rozstrzyga miejsce siedziby i ono jest istotne. Ale wskazanie tego miejsca musi wynikać z jego oświadczenia.

Trzecim problemem jest to, czy my sami musimy pytać naszego zagranicznego usługobiorcę, czy ma w Polsce tzw. stałe miejsce prowadzenia działalności, na rzecz którego będziemy wykonywać usługi, czy to on ma nam to potwierdzić. Oczywiście przepisy wspólnotowe pisane przez „ekspertów” (a może lobbystów?) są jeszcze bardziej mętne niż nasze, ale tu trzeba wypracować jednoznaczne

stanowisko. Sądę, że w przypadku, gdy usługobiorca oświadczy, że ma siedzibę w innym kraju, to jest to wystarczającą przesłanką, aby wystawić mu fakturę na czynność niepodlegającą opodatkowaniu (pole 21 i ewentualnie 22 deklaracji VAT-7). Jeżeli podmiot ten ma w Polsce stałe miejsce prowadzenia działalności i uważa, że usługa jest świadczona dla tego stałego miejsca, to musi to nam napisać, a my wystawimy mu fakturę VAT.

Czwartym problemem jest problem „refakturowania” usługi obcej, której sami bezpośrednio nie wykonywaliśmy; czy miejsce świadczenia podąża za fakturą, czy zmienia się – ze względu na siedzibę kontrahenta – w przypadku refakturowania. Oczywiście „refakturą” jest faktura, a czynność ta jest świadczeniem usługi, jeżeli podmiot refakturowujący „uczestniczy” w tym świadczeniu w imieniu własnym (art. 28 dyrektywy 2006/112/WE). Oznacza to, że miejsce świadczenia wyznacza w tym przypadku siedziba usługobiorcy, na którego jest wystawiony ten dokument. Czyli np. nabywając usługę transportu od polskiej firmy otrzymamy fakturę VAT, która w przypadku refakturowania tej usługi na firmę czeską staje się już fakturą netto.

Piątym problemem jest forma faktury netto na czynności niepodlegające opodatkowaniu. Tu sam usługodawca musi wymyślić jej wzór, bo przepisy niczego co do formy nie narzucają. Proponujemy, aby rozróżniać faktury wystawione na podatnika Unii (faktury U) oraz na podatnika z państw trzecich (faktury T). Dzięki temu będziemy mogli lepiej prowadzić rejestry i sporządzać deklaracje.



Dyplomy Honorowe IRU dla zawodowych kierowców – zgłoszenia do końca sierpnia

opracowanie: Krzysztof Matuszewski

Przypominamy – tylko do 31 sierpnia można składać kandydatury do tego cenionego wyróżnienia kierowców. Link z kwestionariuszem oraz regulamin znajduje się na stronie www.zmpd.pl. Propozycje zgłoszone z firm członków ZMPD są automatycznie przesyłane bezpośrednio do IRU w Genewie, która w porozumieniu z ZMPD dokonuje ostatecznego wyboru kandydatów. Po przyznaniu odznaczenia Sekretariat Generalny IRU przekazuje zrzeszeniom krajowym dyplomy

honorowe IRU podczas rocznej sesji Zgromadzenia Ogólnego, a zrzeszenia członkowskie przekazują je wyróżnionym kierowcom.

Dyplom Honorowy IRU to prestiżowe odznaczenie przyznawane najlepszym kierowcom pojazdów ciężarowych i autobusów w międzynarodowym transporcie drogowym.

Wyróżnienie „Dyplom Honorowy IRU” polega na przyznaniu dyplomu i odznaki IRU każdemu kierowcy, który:

- wykonuje regularnie i nieprzerwanie zawód kierowcy przez co najmniej 20 lat, ku pełnemu zadowo-

leniu swego pracodawcy,

- pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,
- przejechał jako kierowca zawodowy minimum 1 000 000 km w ruchu krajowym lub międzynarodowym,
- z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 20 lat,
- nie popełnił, w ciągu ostatnich 5 lat, poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

ZATRUDNIMY PRZEWOŹNIKÓW DO STAŁEJ WSPÓŁPRACY W TRANSPORCIE KRAJOWYM I MIĘDZYNARODOWYM

Zapewniamy:

- sprawną organizację transportów
- atrakcyjne terminy płatności

Lokalizacje biur spedycyjnych Rhenus Contract Logistics S.A.

Teresin

transport.teresin@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 723 970 321, tel. 046 8640 032

Błonie

transport.blonie@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 723 970 366, tel. 022 4639 526

Poznań

transport.poznan@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 601 973 348, tel. 061 8961 433

Łódź

transport.lodz@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 691 473 723, tel. 042 2529 926

Wrocław

transport.wroclaw@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 723 970 341, tel. 071 7105 362

Dąbrowa Górnicza

transport.dabrowa@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 691 473 711, tel. 032 6610 525

Rzeszów

transport.rzeszow@pl.rhenus.com
tel. kom. 0 609 345 018, tel. 017 8536 061

The logo for Rhenus Logistics, featuring a stylized 'R' in a square followed by the text 'RHENUS LOGISTICS'.



OBOWIĄZEK SPRAWDZENIA PRZY PRZYJĘCIU TOWARU WEDŁUG KONWENCJI CMR

Art. 8 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) stanowi, iż przewoźnik przy przyjęciu towaru ma obowiązek sprawdzenia dokładności danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk jak również ich cech i numerów oraz widocznego stanu towaru i jego opakowania. Stosownie do art. 51 (3) CMR za wiążącą uważana jest jedynie angielska i francuska wersja CMR, w której nie występuje pojęcie „obowiązany”, lecz (w tłumaczeniu) „powinien”. Z tego względu postanowienie art. 8 (1) CMR nie konstytuuje faktycznego zobowiązania, lecz pociąga za sobą jedynie powstanie określonej „powinności”, przy czym niedochowanie tej „powinności” może pociągać za sobą negatywne dla przewoźnika konsekwencje.

Art. 8 (2) CMR stanowi, iż w przypadku, gdy przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych przewidzianych w liście przewozowym, dotyczących ilości sztuk przewożonego towaru oraz ich cech i numerów, a także widocznego stanu towaru i jego opakowania, wówczas wpisuje do listu przewozowego swe zastrzeżenia wraz z uzasadnieniem. Ponadto Przewoźnik powinien uzasadnić zastrzeżenia co do widocznego stanu towaru i opakowania. Zastrzeżenia te nie są jednak wiążące dla nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

Ponadto nadawca ma prawo zażądać stosownie do ust. 3 wyżej wymienionego artykułu sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto lub inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także zażądać sprawdzenia wartości sztuk przesyłki. W tym przypadku przewoźnik może jednakże domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.

Jeżeli Przewoźnik nie spełni opisanych powyżej i przewidzianych w umowie przewozu „powinności” (przy czym nie chodzi tutaj o „obowiązek”, jak wskazano powyżej), wówczas traci on korzyści, które mogłyby przysługiwać mu w przypadku sprawdzenia towaru. Skutek ten przewidziany jest jednoznacznie w art. 9 (2) CMR, który konstytuuje domniemanie dowodowe listu przewozowego, istniejące tylko w przypadku braku uzasadnionych zastrzeżeń. Przewoźnik traci tym samym możliwość przemawiającego na jego korzyść domniemania dowodowego z listu przewozowego, gdy nie sprawdzi towaru lub nie dokona wpisu swych uzasadnionych zastrzeżeń do listu przewozowego. Przewoźnik powinien na przykład, w razie widocznych zewnętrznych wad towaru, szczegółowo udowodnić, iż istniały one już w chwili przyjęcia towaru. Brak wpisu zastrzeżeń do listu przewozowego może pociągać za sobą również naruszenie roszczeń odszkodowawczych przewoźnika stosownie do art. 10 CMR, zgodnie z którym nadawca ponosi odpowiedzialność wobec przewoźnika za wszelkie szkody, wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty spowodowane wadliwym opakowaniem towaru, chyba że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wniósł zastrzeżeń w tym przedmiocie. Przewoźnik powinien porównać dane zawarte w liście przewozowym z towarem, a nie dokonywać kontroli samego towaru.

Szczególnie ważne jest wpisanie zastrzeżeń, na przykład gdy ze względu na dużą ilość sztuk towaru objętego załadunkiem lub z uwagi na zbyt duży nakład pracy niezbędnego personelu nie jest możliwe policzenie towaru. Gdy przewoźnik dokona wpisu odpowiednich zastrzeżeń do listu przewozowego,

musi uzasadnić je, tj. wskazać, z jakich przyczyn nie dysponował środkami umożliwiającymi sprawdzenie towaru. Istnieją tutaj różne możliwości. Na przykład można nadmienić, iż kierowca nie został wpuszczony do hali nadawcy, a towar został załadowany przez pracowników nadawcy na pojazd podstawiony pod rampę załadowniczą nadawcy, a następnie przez nich zaplombowany. Jeżeli nadawca przekaże towar zebrany w kontenerach lub podobnych pojemnikach lub na zafoliowanych paletach, wówczas jednostka zbiorcza (pojemnik lub opakowana paleta) każdorazowo stanowi jedną sztukę towaru, a zawarte w niej pojedyncze egzemplarze nie są przedmiotem sprawdzenia.

Odnośnie sprawdzenia widocznego stanu ładunku i jego opakowania, należy stwierdzić, iż chodzi tutaj o zewnętrznie widoczny możliwy do stwierdzenia przy użyciu dostępnych przewoźnikowi środków, stan towaru i opakowania. Rodzaj opakowania jest wyłączną sprawą nadawcy i nie podlega sprawdzeniu przez przewoźnika.

List przewozowy, aż do momentu przeprowadzenia przeciwdowodu, stanowi dowód na okoliczność zawarcia umowy przewozu, zgodnej z jego treścią, oraz na okoliczność przyjęcia towaru przez przewoźnika. Art. 9 (2) CMR stanowi jednakże, iż na wypadek, gdyby list przewozowy nie zawierał uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, domniemywa się, o ile nie przedstawiono przeciwdowodu, iż towar i jego opakowanie przy jego przyjęciu przez przewoźnika znajdował się w dobrym stanie zewnętrznym i że ilość sztuk towaru oraz jego oznaczenie i numery zgadzały się z danymi zawartymi w liście przewozowym.

Jak wynika z powyższego, sytuacja dowodowa w przypadku wystąpienia szkody może doprowadzić do poważnych sporów prawnych. Z tego względu istotne jest, aby likwidacją szkód objętych ubezpieczeniem transportowym, spedycyjnym i komunikacyjnym zajął się kompetentny makler ubezpieczeniowy. Lutz Assekuranz pozostaje do Państwa usług w tym zakresie.

LUTZ Assekuran Maklerges.m.b.H

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

al. Jana Pawła II 78
00-175 Warszawa
telefon: (022) 536 10 84
fax: (022) 536 10 85
e-mail: lutz@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

Biuro w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51-53
1120 Wien

Dział likwidacji szkód:

telefon: +43 1 817557321, +43 1 817557316
fax: +43 1 817557323, +43 1 817557322
e-mail: siech@lutz-assekuranz.at,
chiang@lutz-assekuranz.at

www.lutz-assekuranz.pl
office@lutz-assekuranz.pl



Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KABOTAŻ - MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z sumą ubezpieczeniową 1.000.000 € na każde zdarzenie dla ubezpieczenia OCP i kabotażu
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG
- Zakres terytorialny OCP Kabotażu; cała Unia Europejska
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „adwokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, elektroniki ubezpieczone są standardowo
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczania” przez spedycję
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Telefon: (022) 5361084
Telefaks: (022) 5361085
E-mail: lutz@zmpd.pl
(Partnerzy Bionosowi) www.zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstr. 51-53
Dystrybucja polis: +43 1 8175573 21
Likwidacja szkód: +43 1 8175573 16
Telefaks: +43 1 8175573 22
office@lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Diety kierowców – regulacje ustawowe i orzecznictwo

autor: Anna Piotrkiewicz

Ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw – w art. 4 tej ustawy – od 3 kwietnia 2010 r. wprowadzone zostały nowe regulacje prawne w zakresie podróży służbowych odbywanych przez kierowców.

Jednocześnie w art. 7 tej ustawy zawarto regulacje odnoszące się do okresu poprzedzającego jej wejście w życie we wszystkich przypadkach, gdy uprawnienia do diet, zasady ich wypłaty lub korzystanie ze zwolnienia w podatku dochodowym od osób fizycznych wypłaconych diet przez pracodawców były kwestionowane w postępowaniu administracyjnym przez różne organy.

Ustawa ta jest specyficznym aktem prawnym w tym zakresie. Reguluje bowiem problem świadczeń z tytułu podróży służbowych wyłącznie dla jednej grupy zawodowej, tj. kierowców objętych przepisami ustawy o czasie pracy kierowców, zatrudnionych na umowę o pracę w rozumieniu przepisów Kodeksu Pracy. Dodatkowo wprowadza definicję podróży służbowej wyłącznie dla tej grupy zawodowej. Z takiej definicji nie może korzystać żadna inna grupa zawodowa w Polsce poza kierowcami, jak też i kierowcy mający zarejestrowaną działalność gospodarczą w zakresie obsługi pojazdów mechanicznych lub usługowego kierowania pojazdami.

W efekcie wejście w życie 3 kwietnia 2010 r. tych przepisów spowodowało, że pracodawca powinien inną podstawę prawną stosować przy rozliczaniu świadczeń z tytułu podróży służbowych kierowców, a inną dla pozostałych pracowników wyjeżdżających w delegacje służbowe. Dla kierowców będą to przepisy ustawy o czasie pracy kierowców zawierające definicję podróży służbowej, a dla pozostałych pracowników przepisy art. 77/5 kodeksu pracy nie zawierające takiej definicji.

W przypadku kierowców zatrudnionych na umowę o pracę podróżą służbową jest każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy:

- przewozu drogowego poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy
- wyjazdu poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy w celu wykonania przewozu drogowego.

Podróżą służbową kierowcy jest więc wyjazd ładowny z miejscowości siedziby pracodawcy lub wyjazd pod załadunek z miejscowości siedziby pracodawcy.

Tym samym każde zlecenie przewozowe przekazane kierowcy przez pracodawcę, wymagające wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, będzie generowało po stronie pracodawcy obowiązki z tytułu podróży służbowych. Każdy wyjazd kierowcy wymaga więc odrębnej analizy pod kątem nabycia uprawnień do

świadczeń z tytułu odbytej podróży służbowej. Takie zapisy ustawowe jednoznacznie wykluczają możliwość stosowania ryczałtowych form przyznawania świadczeń z tytułu podróży służbowych.

Kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3-5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks Pracy. Przepisy te brzmią następująco:

Art. 77⁵. § 1. Pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową.

§ 2. Minister właściwy do spraw pracy określi, w drodze rozporządzenia, wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju – walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg

w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków.

§ 3. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.

§ 4. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2.

§ 5. W przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2.

Wypłacone kierowcom świadczenia do wysokości wynikającej z wymienionych wyżej przepisów Kodeksu Pracy korzystają ze zwolnienia z opodatkowania podatkiem dochodowym od osób fizycznych stosownie do przepisów ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. Zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 16) tej ustawy wolne od podatku dochodowego są diety i inne należności za czas:

- a) podróży służbowej pracownika,
- b) podróży osoby niebędącej pracownikiem

■ **do wysokości określonej w odrębnych ustawach** lub w przepisach wydanych przez ministra

właściwego do spraw pracy w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju.

Jednocześnie zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 15 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (ZUS) **podstawy wymiaru składek nie stanowią następujące przychody:**

- diety i inne należności z tytułu podróży służbowej pracownika – do wysokości określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju.

W świetle przytoczonych wyżej regulacji prawnych, każda złotówka przeznaczona przez pracodawcę na opłacenie świadczeń z tytułu podróży służbowych kierowcy trafia do kierowcy bez żadnych potrąceń z tytułu podatku, jak i ZUS-u.

Jak zatem praktycznie rozwiązać problem określenia wysokości świadczeń z tytułu podróży służbowych przysługujących kierowcom.

1. Jeżeli pracodawca nie zamierza zmieniać zasad przyznawania kierowcom świadczeń z tytułu podróży służbowych w stosunku do określonych przez Ministra Pracy i Polityki Socjalnej, nie musi przyjmować żadnych regulacji wewnętrznych w tym zakresie. W oparciu o art. 77/5 par. 5 Kodeksu Pracy u pracodawcy

W związku z dużym zainteresowaniem otwieramy dodatkową możliwość prenumeraty "Przewoźnika".

Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

- gwarantujemy stałą cenę w trakcie trwania prenumeraty
- pokrywamy koszty przesyłki krajowej pocztowej zwykłej
- prenumeratę można rozpocząć od dowolnego wskazanego numeru (najkrótszy okres, na który można złożyć zamówienie to 6 miesięcy (3 numery))

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

www.przewoznik.zmpd.pl

Zapraszamy

obowiązują wtedy przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej:

- 1) na obszarze kraju (Dz.U. nr 236, poz. 1990, z 2004 r. nr 271, poz. 2686, z 2005 r. nr 186, nr 1554 oraz z 2006 r. nr 227, poz. 1661);
- 2) poza granicami kraju (Dz.U. nr 236, poz. 1991, z 2003 r. nr 199,

poz. 1951, z 2004 r. nr 271, nr 2687 oraz z 2005 r. nr 186, poz. 1555). Aktualnie prowadzone są prace nad zastąpieniem tych rozporządzeń jednym rozporządzeniem określającym świadczenia zarówno w zakresie podróży krajowych, jak i zagranicznych. Być może w momencie publikacji tego artykułu będą obowiązywały już nowe przepisy. Tekst projektu tego rozporządzenia jest dostępny na stronie internetowej www.mpips.gov.pl

2. Jeżeli pracodawca chce dostosować wysokość świadczeń z tytułu podróży służbowych do potrzeb występujących w prowadzonej działalności, jak i możliwości finansowych firmy, może w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę określić ich wysokość stosownie do potrzeb. Warto tu zwrócić uwagę na niektóre orzecznictwo w tym zakresie.

Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r. III PK 90/06 – dieta z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju przyjęta w regulaminie wynagradzania obowiązującym u prywatnego pracodawcy może być równa diecie z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju ustalonej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw pracy dla pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej.

Aktualnie wysokość diety krajowej wynosi 23 zł za dobę, przy czym w projekcie nowego rozporządzenia zakłada się jej wysokość w kwocie 30 zł za dobę.

Przy ustalaniu regulacji wewnętrznych warto byłoby także zwrócić uwagę na:

- **pismo Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 17 lutego 2009 r. IPPB2/415-1573/08-6/MK**

dotyczące zwolnienia z opodatkowania ryczałtu za nocleg pracowników podróżujących promem. Pracownikom podróżującym promem w porze nocnej nie przysługuje ryczałt za nocleg z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, zatem świadczenie wypłacone z tego tytułu nie jest zwolnione od opodatkowania.

- **wyrok WSA w Gliwicach z dnia 2009-06-01 I- SA/GI 1071/08.**

Kierowca przebywający w podróży służbowej i niekorzystający z noclegów w hotelach, musi korzystać w trakcie tej podróży z sanitariatów i toalet. Odpłatność polega najczęściej na wrzuceniu monet o odpowiedniej wartości do wrzutnika na drzwiach lub kabinie prysznicowej. Pracownik nie ma więc żadnej możliwości udokumentowania poniesionego wydatku. Trudno też oczekiwać od niego, iż każdorazowo po skorzystaniu z wyżej wymienionego urządzenia pracownik sporządzi pisemne oświadczenie o dokonany wydatku i przyczynach braku jego udokumentowania. Dlatego zasadnym rozwiązaniem jest przyznanie pracownikowi – kierowcy zwrotu poniesionych kosztów w wysokości ryczałtowej. Ryczałt w walucie obcej, przyznany na pokrycie kosztów noclegów, nie może być traktowany jako składnik pracowniczego wynagrodzenia za pracę. W związku z tym korzysta ze zwolnienia od podatku dochodowego na podstawie art. 21 ust. 1 pkt 16 lit. a ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

W sprawach administracyjnych, postępowań podatkowych, o wykroczenia, karnych lub w karno skarbowych wszczętych i niezakończonych przed dniem 3 kwietnia 2010 r. w związku z przepisem art. 775 § 1 ustawy – Kodeks Pracy stosuje się przepisy ustawy o czasie pracy kierowców obowiązujące od 3 kwietnia 2010 r. Przepis ten daje podstawę do umorzenia postępowań wszczętych

i niezakończonych do tej daty, jak też zmiany rozstrzygnięć postępowań zakończonych wydaniem decyzji niezgodnych z tymi przepisami.

NSA i minister finansów o dietach osób – właścicieli firm prowadzących działalność transportową.

Z uwagi na to, że nowe regulacje w ustawie o czasie pracy kierowców nie obejmują bezpośrednio kierowców niezatrudnionych na umowę o pracę, poniżej przywołana została sentencja jednego z wyroków kasacyjnych NSA oraz odesłanie do pisma Ministra Finansów w tym zakresie.

Wyrok NSA II FSK 1936/07 z 2009 r.

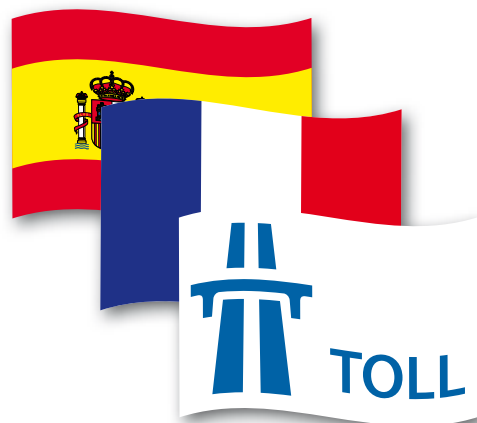
W myśl art. 23 ust. 1 pkt 52 ustawy z 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych – osoby prowadzące działalność gospodarczą, której przedmiotem jest świadczenie usług transportowych, mogą zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów wartość diet z tytułu podróży służbowych w ramach określonego limitu, tj. w części nieprzekraczającej diet przysługujących pracownikom, określonych w odrębnych przepisach wydanych przez właściwego ministra.

Pismo ministra finansów

Minister finansów – uwzględniając orzecznictwo sądów – wydał w dniu 15 lutego 2010 r. interpretację ogólną nr DD2/033/259/PMN/09/1113, stwierdzając, że okoliczność, iż istotą prowadzonej działalności gospodarczej jest wykonywanie usług transportowych, nie wyklucza możliwości zaliczenia do kosztów podatkowych wartości diet stanowiących ekwiwalent pieniężny przeznaczony na pokrycie zwiększonych kosztów żywienia w czasie podróży służbowej, tak na obszarze kraju, jak i poza jego granicami.

Catý

park samochodowy pod jednym dachem



Korzystne uiszczanie opłat drogowych dla pojazdów powyżej 3,5t przy pomocy jednego urządzenia we Francji i Hiszpanii.

- **Rabaty na francuskich autostradach do 13%, a w Hiszpanii nawet do 50%.**
- Zintegrowane urządzenie OBU = jedno rozwiązanie dla francuskich i hiszpańskich autostrad.
- Wspólne rozliczanie = skrócenie czasu administracji.
- Szczegółowe zestawienia „on-line” z meldunkami ostrzegawczymi = pełna kontrola kosztów dla wszystkich pojazdów.
- 7 strzeżonych parkingów we Francji.

Więcej informacji znajdziesz na www.eurowag.com

PROMOCJA przedłużona do dnia 30. 09. 2010!

Zarejestruj się na www.eurowag.com a otrzymasz ustawienie urządzenia OBU oraz jego wynajem przez pierwsze 3 miesiące **GRATIS.**



Zasada pełnego odszkodowania a odpowiedzialność za szkody w mieniu z ubezpieczenia OC

Barbara Szulak,
dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Komunikacyjnych Aon Polska Sp. z o.o.



Powszechnie przekonanie o tym, że w przypadku szkody z odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego poszkodowany otrzyma odszkodowanie „dosłownie za wszystko, co tylko możliwe”, jest dość popularną legendą. Niewątpliwie nie jest to zgodne ze stanem prawnym i faktycznym, ale trzymając się blisko „opowieści” można powiedzieć, że coś w tym jest, a jak jest w istocie, o tym w dalszej części.

Co daje nam ubezpieczenie OC?

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych nie tylko zapewnia pokrycie szkód poniesionych przez poszkodowanych w zdarzeniach, ale **również chroni majątek ubezpieczonych**. Warto też dodać, że wysokość sumy gwarancyjnej, jak i zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdu, wynikająca z Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (z późniejszymi zmianami), jest równie ważna dla ubezpieczonego, jak i poszkodowanego.

Wyobraźmy sobie sytuację, w której pojazd będący naszą własnością powoduje karambol na autostradzie w Niemczech. Na skutek przytoczonego zdarzenia uszkodzonych zostaje kilkadziesiąt pojazdów, są osoby ranne, są ofiary śmiertelne, co w efekcie powoduje, że suma gwarancyjna wynikająca z naszej polisy OC nie wystarcza na pokrycie szkód i wówczas będziemy musieli zaspokoić roszczenia powyżej limitu. Taka sytuacja w mniejszym lub większym stopniu niewątpliwie wpłynie na nasz status materialny, a w sytuacjach skrajnych może spowodować daleko idące konsekwencje, łącznie z koniecznością ogłoszenia upadłości prowadzonej przez nas spółki.

Kiedy zaczyna działać polisa OC?

Obowiązek ubezpieczyciela do naprawienia szkody powstaje wówczas, gdy posiadacz pojazdu lub kierujący są zobowiązani do pokrycia szkody wyrządzonej ubezpieczonym pojazdem, czyli:

- wystąpiła szkoda polegająca np. na uszkodzeniu pojazdów na skutek kolizji,
- szkoda wynika ze zdarzenia wskazanego w Ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (z późniejszymi zmianami) i wiąże się z obowiązkiem jej naprawienia,
- pomiędzy zaistniałym zdarzeniem (kolizją), z którym ustawa wiąże obowiązek naprawienia szkody, a szkodą zachodzi zależność określana jako adekwatny związek przyczynowy.

Co oznacza pojęcie „szkoda”?

Termin „szkoda” ujmowany jest dość szeroko, określane jako uszczerbek w dobrach prawnie chronionych, np. uszkodzenie pojazdu, uszczerbek na zdrowiu, itp. Należy podkreślić, że szkoda musi powstać w wyniku zdarzenia, z którym łączy się obowiązek jej naprawienia, wynikający z przywoływanej wcześniej ustawy. W doktrynie uznaje się, że szkoda to każdy uszczerbek na majątku lub osobie, których poszkodowany doznał

wbrew własnej woli, o charakterze majątkowym (np. totalne uszkodzenie pojazdu) lub niemajątkowym – naruszone zostały dobra osobiste poszkodowanego, np. w przypadku uszkodzenia ciała nastąpiło oszpezcenie twarzy.

Co oznacza pojęcie „odszkodowanie”?

Odszkodowanie to świadczenie pieniężne mające na celu wyrównanie uszczerbku, jakiego doznała osoba na skutek tego, że jej prawnie chronione dobra i interesy zostały naruszone. W polskim ustawodawstwie i orzecznictwie pojęcie „odszkodowania” zwykle się łączy z naprawieniem uszczerbku majątkowego (np. zwrot kosztów naprawy uszkodzonego pojazdu), natomiast naprawienie uszczerbku niemajątkowego określone jest mianem zadośćuczynienia za krzywdę.

Co oznacza zasada pełnego odszkodowania?

Zasada pełnego odszkodowania ma istotne znaczenie dla określenia zakresu odpowiedzialności posiadacza pojazdu mechanicznego i kierowcy. Sformułowana w Kodeksie Cywilnym w art. 361 § 2 brzmi „(...) naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono.” Zgodnie z przytoczonym zapisem poszkodowany uprawniony jest do odszkodowania w pełni pokrywają-

cego wyrządzoną mu szkodę ruchem pojazdu mechanicznego. Wyrównaniu podlega szkoda wyrządzona w mieniu, np. uszkodzenie pojazdu przytaczane w niniejszym materiale, na osobie, np. koszty leczenia na skutek rozstroju zdrowia, zadośćuczynienie za doznaną krzywdę na skutek uszkodzenia ciała.

Trzeba również dodać, że odszkodowanie należy się w granicach normalnego związku przyczynowego, wyrażonego w art. 361 § 1 „Zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła”. Zasada pełnego odszkodowania wynika z całokształtu przepisów obowiązujących w dziedzinie odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę w omawianym przypadku z Ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (z późniejszymi zmianami). Zobowiązany do naprawienia szkody, czyli zakład ubezpieczeń, w którym wykupiono polisę OC posiadacza pojazdu, powinien przywrócić taki stan, jaki by istniał, gdyby do zdarzenia nie doszło. Generalnie zasada pełnego odszkodowania jest stosunkowo prosta, jeżeli chodzi o szkodę na mieniu. Wysokość świadczenia powinna odpowiadać wysokości szkody w mieniu. Odszkodowanie nie może być ani wyższe ani niższe od

poniesionej szkody. Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej, wynikającej z umowy, jest zobowiązany do wypłaty świadczenia pieniężnego, o czym mówi ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Jakie szkody w mieniu podlegają kompensacji, co to oznacza?

Uszkodzenie pojazdu/szkoda częściowa

O szkodzie częściowej mówimy wówczas, gdy koszt naprawy uszkodzonego pojazdu na skutek kolizji nie jest wyższy od jego wartości przed uszkodzeniem. Ubezpieczyciel – w ramach umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych – zobowiązany jest do wypłaty odszkodowania pozwalającego na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed wypadku powodującego powstanie szkody. Zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do pokrycia kosztów naprawy. Odszkodowanie należy się niezależnie od tego, czy naprawa została już dokonana i czy poszkodowany w ogóle zamierza naprawić pojazd.

W praktyce naprawienie szkody częściowej w pojeździe może nastąpić przez:

- rozliczenie na podstawie faktur – naprawę w warsztacie wybranym przez poszkodowanego, czy też współpracującym z zakładem ubezpieczeń i rozliczenie szkody z ubezpieczycielem na podstawie faktur.



▪ rozliczenie kosztorysowe – wyce-
na przewidywanych kosztów na-
prawy według ogólnie przyjętych
systemów eksperckich (na dzisiaj
najpopularniejsze systemy do wy-
ceny to Audatex lub Eurotax).

Zniszczenie pojazdu/szkoda całkowita

Szkoda całkowita występuje
wówczas, gdy koszt naprawy uszko-
dzonego pojazdu na skutek kolizji
jest wyższy od jego wartości przed
wypadkiem. Kwotę odszkodowania
według metody rozliczenia szkody
całkowitej stanowi różnica warto-
ści samochodu przed wypadkiem
i po wypadku. Fakt, iż koszt napra-
wy przekracza wartość rynkową po-
jazdu przed szkodą nie wyklucza, że
poszkodowany zdecyduje się na na-
prawę pojazdu, lecz dokonany przez
niego wybór pozostaje bez wpływu
na sposób wyliczenia odszkodowa-
nia przez zakład ubezpieczeń. Od-
szkodowanie wypłacone przez ubez-
pieczyciela oraz kwota ze sprzeda-
ży „wraku” powinny umożliwić po-
szkodowanemu zakup porównywal-
nego samochodu, który posiadał
przed zdarzeniem. Większość ubez-
pieczycieli oferuje pomoc w sprzeda-
ży „wraków”, co daje gwarancję po-
szkodowanemu, że sprzeda „pozo-
stałość po szkodzie” i odbędzie się
to dość szybko i sprawnie.

Koszty holowania uszkodzonego pojazdu

W myśl zasady pełnego odszko-
dowania zakład ubezpieczeń po-
kryje również **uzasadnione i udo-
kumentowane** koszty holowania
pojazdu. Zwracam uwagę na słowa
uzasadnione koszty, czyli takie,
które poszkodowany w następstwie
zdarzenia i na skutek okoliczności
musiał ponieść, np. koszt holowania
pojazdu do siedziby poszkodowanego
lub do wybranego zakładu napraw-
czego. Należy również pamiętać, że

koszt ten powinien być udokumen-
towany, najlepiej fakturą.

Koszty parkowania pojazdu

Zasada pełnego odszkodowania
daje również podstawę do roszcze-
nia o zwrot **uzasadnionych i udo-
kumentowanych** kosztów parko-
wania pojazdu. Takim przykładem
może być sytuacja, gdy poszkodo-
wany odholuje pojazd do zakładu
naprawczego z zamiarem naprawy,
jednak po ocenie technicznej doko-
nanej przez rzeczoznawcę zakładu
ubezpieczeń będzie zachodziła wą-
pliwość, czy jest to szkoda części-
wa czy całkowita i w postępowaniu
szkodowym ubezpieczyciel wyda
stanowisko o kwalifikacji szkody
jako całkowitej. Jeżeli poszkodo-
wany będzie zobligowany do zapła-
ty za parkowanie pojazdu, koszt
ten będzie uzasadnionym kosztem
w związku z powstałą szkodą, który
należy udokumentować fakturą.

Koszt wynajęcia pojazdu zastępczego

W razie utraty możliwości korzy-
stania z pojazdu obejmuje z reguły
koszt wynajęcia pojazdu równo-
rzednego (tej samej klasy). Trzeba
pamiętać, że przestój pojazdu nie
może być zawiniony przez samego
poszkodowanego. Postulat pełne-
go odszkodowania przemawia za
tzw. wydatkami koniecznymi, czyli
oznacza wydatek niezbędny dla ko-
rzystania z innego pojazdu w takim
samym zakresie, w jakim poszkodo-
wany korzystałby z własnego pojaz-
du, gdyby nie uległ on uszkodzeniu
na skutek szkody. Trzeba podkre-
ślić, że poszkodowany ma obowią-
zek podjąć działania zmierzające
do ograniczania wysokości szkody.
Jeżeli mniejszym kosztem będzie
wynajęcie pojazdu zastępczego niż
przerwanie działalności w związku
z brakiem możliwości korzystania
z pojazdu przez poszkodowanego,

jest on zobowiązany podjąć takie
działania. Zwrot kosztu wynajęcia
pojazdu zastępczego należy się nie
tylko w przypadku uszkodzenia
pojazdu, ale również i w razie szko-
dy całkowitej. W praktyce zakła-
dy ubezpieczeń często odmawiają
zwrotu kosztów wynajmu pojazdu
zastępczego osobom fizycznym nie-
prowadzącym działalności gospo-
darczej.

Utracone korzyści

Pełne odszkodowanie powinno
obejmować również utracone korzy-
ści majątkowe. Polskie prawo prze-
widuje obowiązek zwrotu utracono-
nych korzyści, ale nie definiuje tego
pojęcia. Przyjmuje się, że utracone
korzyści to te, których osiągnię-
cie byłoby wysoce prawdopodobne
zgodnie z doświadczeniem życio-
wym, jak również na podstawie
okoliczności, które wystąpiły już po
okresie spodziewanych korzyści. Do
utraconych korzyści można zaliczyć
np. utracone zarobki, utracony zysk
z prowadzonej działalności gospo-
darczej, istnienie długu, który mógł
wygasnąć lub zmniejszyć się. W tym
miejscu z całą mocą trzeba podkre-
ślić, że utrata korzyści musi być
przez roszczonego o odszkodowanie
udowodniona w myśl art. 6 k.c.

Koszty przejazdów

W następstwie zaistnienia szko-
dy celowe i udokumentowane koszty
przejazdu do zakładu naprawczego,
czy też po zakup części, mają swoją
podstawę prawną w zasadzie pełne-
go odszkodowania do wystąpienia
o ich zwrot.

Koszty opinii biegłych co do zakresu uszkodzeń

Sąd Najwyższy w uchwale stwier-
dził, że – w zależności od okoliczności
sprawy – odszkodowanie przysługu-
jące z umowy ubezpieczenia OC po-
jazdów mechanicznych może obejmo-

wać także koszty ekspertyzy wykonanej na zlecenie poszkodowanego.

Koszt dodatkowego badania technicznego

Zgodnie z zapisami ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych – odszkodowanie z ubezpieczenia OC obejmuje również koszt dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w ustawie Prawo o ruchu drogowym, zapisem art. 81 ust. 11 pkt. 5 przedmiotowego aktu prawnego.

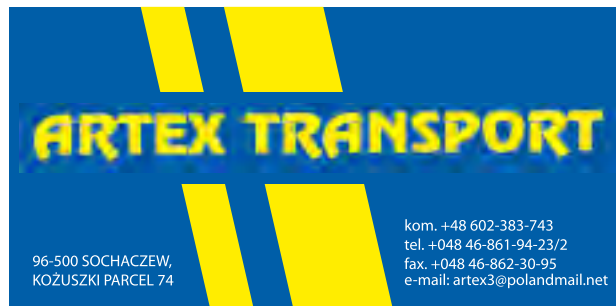
Utrata wartości handlowej („sprzedażnej”)

Podstawą do dochodzenia roszczeń jest zaprezentowana wcześniej i przywoływana w niniejszym tekście zasada pełnego odszkodowania. W tej materii wypowiedział się również Sąd Najwyższy, uznając, że „odszkodowanie za uszkodzenie samochodu może obejmować oprócz

kosztów jego naprawy także zapłatę sumy pieniężnej, odpowiadającej różnicy między wartością tego samochodu przed uszkodzeniem i po naprawie”. W tej materii zakłady ubezpieczeń kierują się przyjętą praktyką rynkową opartą o „Instrukcję określania rynkowego ubytku wartości pojazdów”, wydaną przez Stowarzyszenie Rzeczników Samochodowych – EKSPERTMOT. Zawiera ona zasady kwalifikowania i metodę obliczenia powstałego ubytku wartości handlowej, np. ubytek wartości handlowej powstaje w pojeździe nie starszym niż 6 lat i dotychczas bezwypadkowym.

Zakres odpowiedzialności z tytułu OC posiadaczy pojaz-

dów mechanicznych rzeczywiście jest szeroki i możliwe, że na tej kanwie ukuto „opowiadanie”, że „jak likwidacja szkody to tylko z OC, gdyż za wszystko zakład ubezpieczeń płaci”. Wchodząc na płaszczyznę realiów poszkodowany składający roszczenie na skutek szkody wyrządzonej pojazdem mechanicznym musi pamiętać, że nikt i nic nie zwolni go z właściwego udokumentowania składanych roszczeń oraz, że współpraca z towarzystwem ubezpieczeniowym w postępowaniu likwidacyjnym jest w jego jak najlepiej pojętym interesie.



Partner ZMPD w Europie

- tankowanie na 1700 autohofach w UE na trasach TIR
- opłaty drogowe • zwrot VAT w całej UE • tunele • promy • strzeżone parkingi...
- całodobowa pomoc truck assistance na terenie 24 krajów EU
- **M-OIL 3** różne karty **Flota, Preloaded, Prepaid 3** systemy – różniące się od siebie w działaniu
- nadużycia kart wykluczone, również w razie kradzieży, płynne limitowanie paliw na każdą kartę



- maksymalne rabaty lub ceny hurtowe, bez względu na wielkość firmy (**już od 1 pojazdu!**)
- rozwiązanie problemu zabezpieczeń płatności.
- wydajemy karty bez zamrażania gotówki na kaucje, gwarancje (**M-OIL Preloaded-Prepaid**)

Nie pobieramy opłat pobieranych przez konkurencję (od 1,5% od 3% wielkości obrotów karty!)
Porównaj nas z innymi w relacji oferta – cena. Nie przepłacaj! Zapraszamy!



kontakt:
Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
tel. 022 536 10 16, fax 022 536 10 88
e-mail: kartypaliwowe@zmpd.pl

Zasilanie finansowe małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce

autorzy: Krystyna Bentkowska-Senator, Zdzisław Kordel
– pracownicy Instytutu Transportu Samochodowego

Strategia wykorzystania środków finansowych przed- i poakcesyjnych

W okresie przedakcesyjnym polityka państwa polskiego w stosunku do małych i średnich przedsiębiorstw miała na celu kształtowanie warunków dla tworzenia i wykorzystania ich potencjału rozwojowego. Tak określone zadania zostały ujęte w dokumencie „Kierunki polityki Rządu wobec małych i średnich przedsiębiorstw”, który został przyjęty przez Radę Ministrów 11 maja 1999 roku. W ramach tego programu zostały uruchomione różnorodne formy wsparcia, z których mali i średni przedsiębiorcy mogli korzystać drogą pośrednią poprzez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP). Instytucja ta powstała w styczniu 2001 roku¹ w miejsce Polskiej Fundacji Promocji i Rozwoju MŚP. Jako agencja rządowa koordynuje ona działania na rzecz podniesienia konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw oraz realizuje programy ich rozwoju w oparciu o środki finansowe, głównie wspólnotowe.

Z inicjatywy Fundacji Promocji i Rozwoju MŚP został utworzony Krajowy System Usług (KSU) dla Małych i Średnich Przedsiębiorstw, działający od 1996 roku. Jest to sieć 181 niekomercyjnych organizacji i instytucji, których zadaniem jest pomoc małym i średnim przedsiębiorstwom w podnoszeniu ich kon-

kurencyjności. Ośrodki KSU: centra wspierania biznesu, inkubatory przedsiębiorczości, ośrodki innowacji i technologii świadczą usługi doradcze, informacyjne, szkoleniowe i finansowe na poziomie krajowym. Na poziomie regionalnym działa 16 Regionalnych Instytucji Finansujących (RIF), współpracujących z PARP przy wdrażaniu polityki sektorowej adresowanej do MŚP.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 maja 2001 (Dz. Urz. nr 57 poz. 598) w sprawie warunków i trybu udzielania dotacji przez PARP, Agencja rozpoczęła realizację programów pomocowych z dotacji budżetu państwa. Wsparciem objęto²:

- uzyskanie certyfikatu: z zakresu systemów zarządzania jakością, środowiskiem, bhp,
- przygotowanie do uczestnictwa w rynku kapitałowym, w formie usług doradczych,
- szkolenia z zakresu zarządzania, marketingu, finansowania,
- usługi informacyjno – doradcze w Punktach Konsultacyjno – Doradczych (PKD)³ z zakresu zarządzania przedsiębiorstwem (prawo, marketing, finanse).

Ograniczenia, dostępnych w okresie przedakcesyjnym, środków budżetowych przeznaczonych na rozwój regionalny spowodowały pewne zmiany w dysponowaniu nimi. Większość środków przeznaczono na współfinansowanie tych projek-

tów inwestycyjnych, które uzyskały wsparcie z funduszy przedakcesyjnych UE.

Zgodnie z Memorandum Finansowym pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Komisją Europejską, podpisanym w grudniu 2004, uruchomiony został Fundusz Dotacji Inwestycyjnych⁴ w ramach programu PHARE 2000 „Spójność Społeczna i Gospodarcza. Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw”. Nazwa programu określiła zarazem jego cel strategiczny w odniesieniu do regionów. Cele bezpośrednie programu adresowano do MŚP działających w sektorze usług i produkcji w wybranych województwach. W ramach programu PHARE 2000 Fundusz Dotacji Inwestycyjnych otrzymał najwięcej środków finansowych: 35,0 mln euro (w tym 26 mln euro ze środków UE i 9 mln euro z polskich środków publicznych).

Przyjęto, że działania objęte finansowaniem w ramach projektów inwestycyjnych dotyczą, ogólnie biorąc, zakupu nowych maszyn i urządzeń oraz ich instalacji i uruchomienia. Jednostką wdrażającą programy pomocowe UE została PARP.

W ramach edycji programu PHARE 2000, przeznaczonej dla małych i średnich przedsiębiorstw, znalazły się zadania realizowane w 2002 roku⁵ przez PARP, takie jak:

- przygotowanie do działania na

rynku unijnym,

- przygotowanie i wdrażanie rozwiązań inwestycyjnych i nowych technologii,
- przygotowywanie do zarządzania jakością (uzyskanie certyfikatu jakości oraz zarządzanie po jego uzyskaniu).

Dla każdego z powyższych zadań przeznaczono 1,3 mln euro, z czego 1 mln euro za środków UE i 0,3 mln euro z budżetu, zgodnie z zasadą współfinansowania. W następnych latach uruchomione zostały nowe środki z funduszu PHARE: odpowiednio PHARE 2001 i 2002. Była to kontynuacja założeń przyjętych dla pierwszej edycji programu. Różnice dotyczyły rozszerzenia programu o nowe zadania, niezbędne dla zwiększenia konkurencyjności i efektywności sektora MŚP na rynku, jak też ogólnej wielkości przyznanych środków finansowych. Działania wspierające w programach PHARE miały zasięg krajowy i regionalny (wybrane województwa).

Z punktu widzenia przedsiębiorstw transportowych niezwykle istotne było to, że program PHARE 2001 przewidywał możliwości finansowania zakupu środków transportu do 1 maja 2004 r. w wysokości maksymalnej do 50 tys. euro. Dotacja nie mogła przekroczyć 25% całkowitych kosztów kwalifikowanych. O wsparcie mogły się ubiegać małe i średnie przedsiębiorstwa realizujące projekty inwestycyjne na terenie województw: warmińskiego – mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego i śląskiego.

Realizacja programu PHARE 2002 „Regionalny Program Wsparcia MŚP – Fundusz Dotacji Inwestycyjnych” odbywała się już z zachowaniem przepisów UE, według których przedsiębiorca, którego podstawową formą prowadzonej działalności gospodarczej jest sektor transportowy, nie może ubiegać się o dotację na zakup środków transportu i urządzeń transportowych⁶. Zasada ta, sformułowana

w Rozporządzeniu KE nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE⁷, obowiązywała przy realizacji wszystkich następnych programów PHARE.

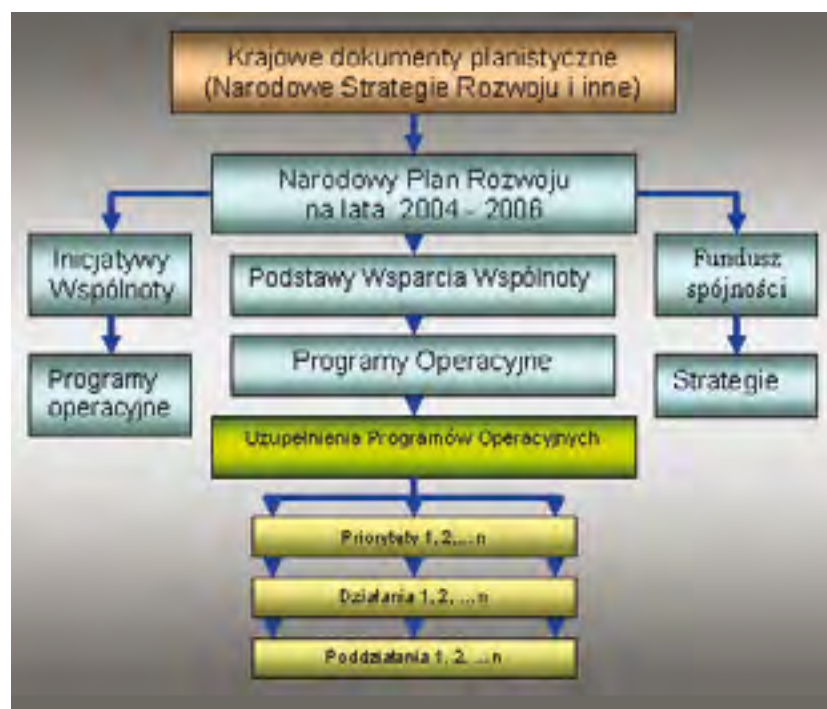
W czerwcu 2005 roku została uruchomiona ostatnia już edycja tego programu przedakcesyjnego: PHARE 2003 – jako kontynuacja poprzedniej edycji. Była realizowana na obszarze całego kraju, a w zakresie poszczególnych programów tylko w wybranych województwach.

Pomoc w programie o zasięgu krajowym została ukierunkowana na inwestycje i usługi doradcze. Programy bezpośrednie objęły takie działania, jak: rozwój i modernizacja przedsiębiorstw w oparciu o nowe technologie czy ścieżka od innowacji do biznesu. Wsparcie miało formę dotacji lub pożyczki. Ogólna wysokość środków finansowych dla pomocy krajowej wyniosła 18,7 mln euro.

Pomoc o zasięgu regionalnym miała być realizowana w formie dotacji również na usługi doradcze oraz inwestycje i wyniosła 17,3 mln euro⁸. Udział środków z budżetu państwa w programie krajowym i regionalnym PHARE wyniósł około 23% ogółu środków.

Od 1 maja 2004 roku Polska stała się beneficjentem pomocy finansowej udzielanej w ramach regionalnej polityki wspólnotowej. Ogólne zasady obowiązujące w procesie prognozowania i wdrażania środków wspólnotowych zostały zdefiniowane w Rozporządzeniu Rady WE nr 1260/1999⁹. Jedną z nich jest zasada programowania, która dotyczy przygotowania dokumentów umożliwiających wdrażanie programów działania w okresach wieloletnich. Standardowy pakiet tych dokumentów obejmuje: Narodowy Plan Rozwoju, Programy Operacyjne oraz Uzupełnienia Programów

Rys 1. Współzależności między dokumentami na lata 2004-2006



Źródło: opracowanie własne na podstawie NPR na lata 2004-2006 przyjętego przez RM w dniu 14 stycznia 2003 r.

Operacyjnych.

Narodowy Plan Rozwoju – NPR jest dokumentem o charakterze kompleksowym, gdyż określa zbiorowo zasadnicze kierunki rozwoju każdego kraju członkowskiego na tle analizy sytuacji społeczno – ekonomicznej całego kraju i jego regionów. Uwzględniane są działania zmierzające do osiągnięcia spójności z krajami Wspólnoty oraz strategia wykorzystania Funduszy Strukturalnych. NPR Polski został opracowany na lata 2004-2006¹⁰. Nawiązuje on do kierunków strategicznych, sformułowanych w innych dokumentach rządowych i programach planistycznych, stanowiących podstawę polityki rządu.

Podstawowe cele przedstawione w NPR mają być zrealizowane poprzez działania prawne, fiskalne i instytucjonalne. Ich wdrożenie przeprowadza się zgodnie z dokumentem pt. „Podstawy Wsparcia Wspólnoty” (PWW)¹¹, przygotowanym przez Komisję Europejską w porozumieniu z państwem członkowskim na bazie NPR. W PWW określa się, jakie obszary społeczno-gospodarcze zostaną dofinansowane ze środków pochodzących z funduszy strukturalnych oraz wysokość tej pomocy.

Dokumentami, które w sposób bardziej precyzyjny opisują cele i zasady przyznawania środków finansowych z Funduszy Strukturalnych są Programy Operacyjne, które zawierają cele strategii, inaczej priorytety, które z kolei składają się z dwóch lub więcej działań, realizowanych dzięki określonym środkom finansowym.

Priorytety i działania (czasami występują też poddziałania) stanowią zestawy dokumentów określanych jako Uzupełnienia Programów Operacyjnych. Współzależności między poszczególnymi dokumentami zostały przedstawione na rys. 1.

Z Funduszy Strukturalnych finansowane są ponadto programy, które mają na celu rozwiązywanie problemów całej UE. Były one określone jako Inicjatywy Wspólnoty (IW). Wytyczne dla tych programów zostały przygotowane przez KE, a wdrażanie przeprowadzane zostało przez państwa członkowskie.

Zgodnie z zapisami NPR na lata 2004-2006 Polska otrzymała 11,36 miliarda euro ze źródeł wspólnotowych przeznaczonych na wdrożenie polityki regionalnej w kraju. Z tej kwoty 7,32 mld euro jest przeznaczony na realizację zapisów „Podstaw Wsparcia Wspólnoty”, a 0,31 mld euro na programy Inicjatyw Wspólnotowych, co oznacza, że dotacje z Funduszy Strukturalnych stanowiły razem 7,63 mld euro. Pozostałe 3,73 mld euro stanowiło Fundusz Spójności¹².

Udział poszczególnych funduszy strukturalnych w łącznej kwocie 7,63 mld euro przedstawiał się następująco:

- Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR): 4,65 miliarda euro (60,9%);
- Europejski Fundusz Społeczny (EFS): 1,75 miliarda euro (22,9%);
- Europejski Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOGR): 1,05 miliarda euro (13,8%);

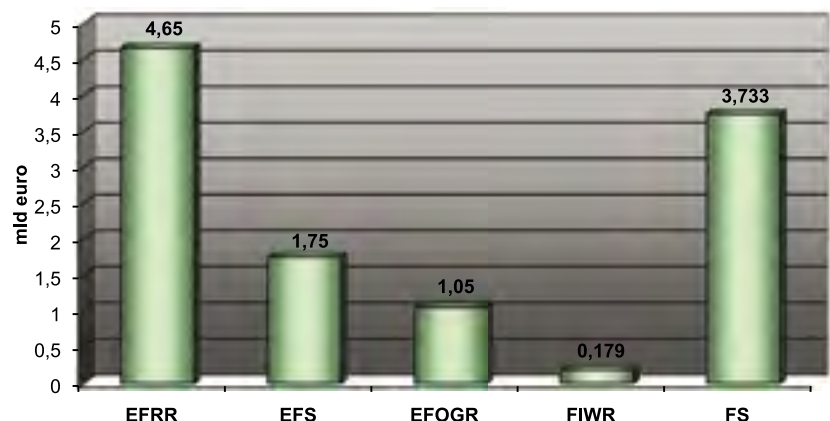
- Finansowy Instrument Wspierania Rybołówstwa(FIWR): 0,179 mld euro (2,4%)
- oraz Fundusz spójności (FS) – 3,73 mld euro.

Ilustrację graficzną powyższych funduszy podano na rys. 2.

Środki finansowe z Funduszy Strukturalnych udostępnione Polsce na wdrożenie zapisów Podstaw Wsparcia Wspólnoty były wykorzystywane¹³ poprzez realizację siedmiu programów operacyjnych (PO). Były to¹⁴:

- Zintegrowany PO Rozwoju Regionalnego – ZPORR (z funduszy EFRR i EFS) – 2,87 mld euro.
- Sektorowy PO Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw (z funduszu EFRR) – 1,3 mld euro.
- Sektorowy PO Rozwój Zasobów Ludzkich (z funduszu EFS) – 1,27 mld euro.
- Sektorowy PO Restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego i Rozwój obszarów wiejskich (z funduszu EFOGR) – 1,05 mld euro.
- Sektorowy PO Transport (z funduszu EFRR) – 0,627 mld euro.
- Sektorowy PO Rybołówstwo i Przetwórstwo Ryb (z funduszu FIWR) – 0,179 mld euro
- PO Pomoc Techniczna (z funduszu EFRR) – 0,02 mld euro.

Rys. 2. Fundusze strukturalne i Fundusz Spójności w Polsce – lata 2004-2006



Źródło: Narodowy Plan Rozwoju lata 2004-2006, przyjęty przez RM w dniu 14 stycznia 2003 r.

Ilustrację graficzną w/w Programów Operacyjnych podano na rys. 3.

Cel strategiczny programu SPO „Wzrost Konkurencyjności Przedsiębiorstw” (SPO WKP) zawarty jest w jego nazwie. Na program ten składały się dwa priorytety:

- Priorytet 1. „Rozwój przedsiębiorczości i wzrost innowacyjności poprzez wzmacnianie instytucji otoczenia biznesu”,
- Priorytet 2. „Bezpośrednie wsparcie przedsiębiorstw”

Z punktu widzenia małych i średnich przedsiębiorstw, w tym transportowych, w ramach Priorytetu 1. miała znaczenie realizacja Działania 1.2 „Poprawa dostępu do zewnętrznego finansowania inwestycji przedsiębiorstw”. Takie określenie działania oznacza, że jego celem było ułatwienie przedsiębiorcom możliwości korzystania z poza-

bankowych źródeł finansowania.

Beneficjentami ostatecznymi¹⁵ działania 1.2. były instytucje wspierania przedsiębiorczości funduszami wymienionymi w tym działaniu. Sektor MŚP stał się beneficjentem pośrednim takiego działania.

Sprecyzowanie przedmiotu działania 1.2 nastąpiło przez wyodrębnienie trzech poddziałań:

- 1.2.1. Dokapitalizowanie funduszy pożyczkowych,
- 1.2.2. Dokapitalizowanie funduszy poręczeniowych,
- 1.2.3. Wspieranie powstawania funduszy kapitału załazkowego.

Poddziałanie 1.2.3. dotyczyło akcji lub udziałów sektora MŚP, które znajdują się we wczesnej fazie rozwoju. Przewidywano, że największa liczba firm będzie zainteresowana poddziałaniem 1.2.1.

W ramach priorytetu 2. sformułowano cztery działania:

- 2.1. Wzrost konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw poprzez doradztwo,
- 2.2. Wsparcie konkurencyjności produktowej i technologicznej przedsiębiorstw,
- 2.3. Wzrost konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw poprzez inwestycje,
- 2.4. Wsparcie dla przedsiębiorstw w zakresie dostosowania przedsiębiorstw do wymogów ochrony środowiska.

Beneficjentami ostatecznymi tych działań były przedsiębiorstwa, ze szczególnym uwzględnieniem małych i średnich w przypadku działań 2.1. i 2.3. Cel działania 2.1. polegał na przyznaniu dotacji na pokrycie części kosztów usług doradczych, w zakresie: zasad prowadzenia firmy w warunkach Jednolitego Rynku, wdrażania strategii rozwoju oraz łączenia się przedsiębiorstw.

TWÓJ SUKCES NASZA LOGISTYKA



Droga od producenta do zadowolonego klienta jest długa – my ją skracamy.

Skorzystaj z naszej wiedzy oraz centrów logistycznych, terminali przeladunkowych, magazynów i składów celnych.

www.tradetrans.pl

Zgodnie z Rozporządzeniem KE nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001.¹⁶ o wsparcie w ramach działania 2.1. mogli ubiegać się wyłącznie mali i średni przedsiębiorcy. Wydatki poniesione na zakup usług doradczych nie kwalifikują się bowiem do objęcia wsparciem, jeśli stanowią element stałej lub okresowej działalności przedsiębiorcy.

Szczególnie istotne dla Wnioskodawców było zastrzeżenie, że wsparcie w zakresie doradztwa nie może być udzielone mikroprzedsiębiorcy wykonującemu działalność gospodarczą opartą na wykorzystaniu zaawansowanych technologii o znaczącym potencjale rynkowym w zakresie usług transportowych¹⁷.

Cel Działania 2.2. został sprecyzowany w poddziałaniu 2.2.1. jako „Wsparcie dla przedsiębiorców dokonujących nowych inwestycji”. Zgodnie z Ustawą z 20 marca 2002 r. o finansowym wspieraniu inwestycji (Dz. U. nr 41, poz. 363 z późniejszymi zmianami) pomoc finansowa w tym przypadku skierowana była do wszystkich przedsiębiorców (a zatem i dużych), podejmujących nowe inwestycje, jak też tworzących nowe miejsca pracy, związane z tymi inwestycjami.

W myśl Rozporządzenia KE nr 70/2001¹⁸ wydatki zakwalifikowane do objęcia wsparciem nie mogły dotyczyć zakupu lub leasingu środków transportu, jeśli działalność transportowa jest główną działalnością podmiotu. Przedsiębiorstwa transportowe mogły natomiast uzyskać wsparcie finansowe na inne rodzaje inwestycji¹⁹. Wydatki na zakup lub leasing środków transportu, dokonane przez podmiot niewykonyjący działalności transportowej jako głównej, mogą być kwalifikowane do wsparcia, gdy stanowią niezbędny element projektu²⁰.

Cel działania 2.3. dotyczy wzrostu konkurencyjności małych

i średnich przedsiębiorstw poprzez unowocześnienie ich oferty produktowej i technologicznej. Wsparcie będzie dostępne na terenie całej Polski. Założono, że działaniem będą objęte projekty, które ułatwią firmom modernizację ich majątków w drodze inwestycji w nowoczesne środki trwałe, oraz w zakupy nowych technologii lub innowacji. Do finansowania udzielane jest mikro, małym i średnim przedsiębiorcom. Przedsiębiorstwa mikro mogą być wspierane, jeśli prowadzą działalność o znaczącym potencjale rynkowym co najmniej od 3 lat w oparciu o wykorzystanie zaawansowanych technologii²¹. Inwestowanie w środki trwałe może być związane z tworzeniem nowego przedsiębiorstwa, rozbudową już istniejącego, wprowadzeniem zmian w procesie produkcyjnym

ZPO Rozwoju Regionalnego (ZPORR) miało charakter uzupełniający w stosunku do pozostałych SPO. Jego zadaniem było niwelowanie różnic społeczno – gospodarczych między poszczególnymi województwami. ZPORR był programem wielofunduszowym, współfinansowanym z EFS i z EFRR. Zarządza-

nie tym programem odbywało się na poziomie krajowym, a wdrażanie – w systemie zdecentralizowanym – na poziomie województw.

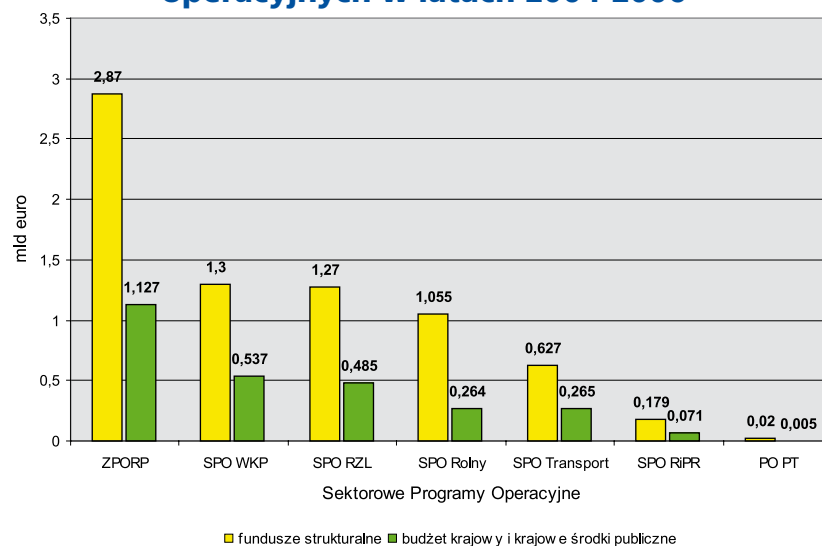
Podstawowe cele ZPORR ujęte zostały w trzech priorytetach a mianowicie:

- Priorytet 1. „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów”,
- Priorytet 2. „Wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich w regionach”,
- Priorytet 3. „Rozwój lokalny”.

Możliwość uzyskania wsparcia finansowego dla mikroprzedsiębiorstw przewidziana została w działaniu 2.5 „Promocja przedsiębiorczości. W ramach tego działania świadczone usługi doradcze i szkoleniowe w zakresie zakładania i prowadzenia działalności gospodarczej, jak też metod rozwoju firmy.

W ramach działania 3.4. „Mikroprzedsiębiorstwa” możliwe było pozyskanie środków finansowych na specjalistyczne usługi doradcze oraz dotacje inwestycyjne dla mikroprzedsiębiorstw²². Doradztwo specjalistyczne dotyczyło wprowadzania w przedsiębiorstwie innowacji, która mogły zwiększyć jego konkurencyjność.

Rys. 3. Źródła finansowania programów operacyjnych w latach 2004-2006



Źródło: Przewodnik po funduszach strukturalnych dla przedsiębiorców oraz instytucji wspierających firmy PARP, Warszawa 2004

kurencyjność (np. znajomość zasad w zakresie zdobycia nowego rynku zbytu). Wsparcie projektów inwestycyjnych w ramach ZPORR dotyczyło rozbudowy lub tworzenia nowego przedsiębiorstwa, rozszerzania zakresu jego działalności, modernizacji wyposażenia.

SPO „Transport” (SPOT) odnosił się do projektów z zakresu inwestycji infrastrukturalnych oraz poprawy bezpieczeństwa. Przedsiębiorstwa transportowe stały się beneficjentami ostatecznymi tego programu, np. w odniesieniu do budowy i przebudowy dróg krajowych, czy wdrażania i monitoringu środków poprawy bezpieczeństwa ruchu samochodowego. Sektorowy program „Pomoc techniczna” o charakterze pomocniczym dla każdego z programów operacyjnych miał na celu organizowanie systemu informacji, wsparcie informatyczne itp.

Przedsiębiorstwa sektora MŚP finansowały swoją działalność bieżącą i inwestycyjną w około 50% środkami własnymi, w około 30% kredytami bankowymi i w około 20% ze źródeł pozabankowych. W tej ostatniej grupie najczęściej występował leasing i pożyczki²³.

Zakładano, że przystąpienie do UE zwiększy możliwości pozyskiwania wsparcia finansowego z Funduszy Strukturalnych w porównaniu ze środkami przedakcesyjnymi (PHARE). Z badań przeprowadzonych w sektorze MŚP wynikało, że ponad 1/4 firm zgłosiła w 2005 r. przystąpienie do aplikacji o zasilenie z Funduszy Strukturalnych²⁴.

Największe zainteresowanie przedsiębiorców dotyczyło dotacji na bezpośrednie wsparcie inwestycji w ramach działania 2.3. SPO – „Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw”.

Praktyka wykazała jednak znaczne utrudnienia w uzyskaniu pomocy strukturalnej. Przyczynami tego były m.in.:

- nadmierna liczba rozporządzeń, wytycznych, instrukcji,
- konieczność korzystania z pomocy konsultantów z zewnątrz w pracach związanych z przygotowaniem wniosków,
- warunek dobrej kondycji finansowej firmy, której „standing” gwarantuje przetrwanie w okresie realizacji inwestycji,
- terminy składania wniosków,
- stała kontrola realizacji inwestycji ze strony instytucji odpowiedzialnych za jej wdrożenie.

Dużo mniejsze wymagania stawiano beneficjentom funduszy przedakcesyjnych, nie dziwi więc, że uruchomiona w lipcu 2005 r. kolejna edycja PHARE 2003 wywołała tak szeroki odzew wśród firm z sektora MŚP.

- 1 Ustawa z dnia 9 listopada 2000 r. o utworzeniu PARP – (Dz. U. nr 109, poz. 1158 z późniejszymi zmianami).
- 2 Czyż P. Krajowe i unijne metody wsparcia małych i średnich przedsiębiorstw [w:] konferencja PTE „Jak przezwyciężyć bariery rozwoju firmy” Warszawa listopad 2002 r.
- 3 PKD – punkty podsięci KSU, w których można uzyskać bezpłatnie porady i informacje.
- 4 Rozwój MŚP – Fundusz Dotacji Inwestycyjnych, Wytyczne dla Wnioskodawców; PARP – 2003 r.
- 5 Zgodnie z regułą n+2, co oznacza, że zobowiązania finansowe WE na rzecz kraju

beneficjenta na dany rok powinny zostać zrealizowane w tym roku i w dwóch kolejnych latach.

- 6 Odpowiedź z dnia 31 maja 2004 r. dyrektora Zespołu Instrumentów Inwestycyjnych PARP dla wnioskodawców prowadzących działalność transportową, a ubiegających się o dotacje z w/w funduszu.
- 7 op. cit.
- 8 PARP „PHARE 2003 dla małych i średnich przedsiębiorstw” – oraz „Rzeczpospolita” – „Dobra firma” 17 czerwca 2005 r.
- 9 op. cit.
- 10 Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 roku o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. nr 116 poz. 1206)
- 11 Decyzja KE dnia 22 czerwca 2004 r. zatwierdzająca PPW dla pomocy strukturalnej w regionach spełniających kryteria celu 1. w Polsce
- 12 Praca zbiorowa: „Fundusze Pomocowe dla Polski po akcesji” PARP, Warszawa, 2004 r.
- 13 Zgodnie z zasadą n+2; całość rozliczeń finansowych powinna być zrealizowana do końca 2008 r.
- 14 Fundusze pomocowe ... op. cit
- 15 Zgodnie ze słownikiem w „Przewodniku po funduszach strukturalnych dla przedsiębiorstw oraz instytucji wspierających firmy” PARP Warszawa 2004: Beneficjent – wnioskodawca, z którym Instytucja Wdrażająca podpisała umowę o udzielaniu wsparcia na realizację projektu, Beneficjent końcowy – Instytucja Wdrażająca wskazana przez rząd i odpowiedzialna za wdrażanie programu np. PARP, Ministerstwo Finansów Beneficjent ostateczny – osoby, instytucje lub grupy społeczne bezpośrednio korzystające z wdrożonej pomocy np. przedsiębiorstwa
- 16 op.cit.
- 17 Poradnik dla przedsiębiorców „Wsparcie doradcze” Unia dla przedsiębiorczych, Program Konkurencyjność, MGIP, Warszawa 2004
- 18 op. cit
- 19 opis uwarunkowań otrzymania wsparcia [w]: Poradnik dla przedsiębiorców „Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw” Unia dla przedsiębiorczych, Program Konkurencyjności, MGIP, Warszawa, 2004 r.
- 20 tamże
- 21 tamże
- 22 Tarnawa A. Wsparcie dla najmniejszych „Euroinfo” nr 4, 2005r.
- 23 Polska w UE – doświadczenia pierwszego roku członkostwa, UKIE, Warszawa 2005
- 24 tamże.



Remo-Car 
 Autoryzowany Dystrybutor i Serwis **SCHWARZMÜLLER**
 tel: 022 722 97 21 w. 193
 pojazdy@remo-car.pl
 www.remo-car.pl



Chłodnie
 Nowe • Używane • W rozliczeniu 

Mercedes-Benz na Targach Autostrada-Polska

Od 11 do 14 maja Mercedes-Benz Polska zaprezentował najnowsze samochody budowlane na kieleckich Targach Autostrada-Polska, które cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem zwiedzających



Zetros

W siedzibie KH-Kipper uczestnikom pikniku zaprezentowano m.in. Zetosa z żurawiem

Już po raz szesnasty Kielce gościły największych producentów maszyn budowlanych na Międzynarodowych Targach Budownictwa Drogowego Autostrada-Polska. Wśród ponad siedmiuset wystawców z całego świata, związanych z budownictwem drogowym, nie zabrakło firmy Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o. Jej stoisko, liczące 100 mkw. powierzchni, zlokalizowano w reprezentacyjnym miejscu, tuż przy wejściu na targi. Mercedes-Benz wystawił dwa podwozia budowlane Actros 4141 AK. Firma specjalizuje się w produkcji pojazdów budowlanych i znana jest m.in. z modeli czteroosiowych z napędem na wszystkie koła, przeznaczonych do pracy w najtrudniejszych warunkach terenowych. Wystawione ciężarówki miały zabudowy samowyladowcze firmy Gervasi Polska. Były to: tylnozsypowa wywrotka typu half-pipe oraz wywrotka trójstronna z hydroburtą. Odpowiedzialny za sprzedaż samochodów budowlanych w Mercedes-Benz Polska Tomasz Chyłkiewicz wyjaśnia, że firma jest otwarta na współpracę z różnymi producentami i oferuje swoje podwozia budowlane nie tylko z zabudowami liderów rynku polskiego. – Gervasi Polska sprawnie i solidnie wykonał zabudowy i jesteśmy z tej współpracy zadowoleni – przyznaje Tomasz Chyłkiewicz. Dodaje, że na targach wiele firm wystawia swoje zabudowy na podwoziach Mercedes-Benz. – Można je było zobaczyć m.in. na stoiskach KH-Kipper, Skibickiego, Elbo, Schwing Stetter i Bicco, gdzie prezentowały czasem bardzo specjalistyczne i pomysłowe nadwozia.

Na stoisku byli obecni przedstawiciele Mercedes-Benz Polska oraz sprzedawcy z sieci handlowej Diesel Truck, Mercedes-Benz Warszawa, Mercedes-Benz Sosnowiec, Sobiesław Zasada Rzeszów, Lenartowicz oraz Sobiesław Zasada Kraków. – Przygotowaliśmy dla handlowców grafik dyżurów, aby klienci



Actros na wejściu

Odwiedzający kieleckie targi mogli obejrzeć m.in. dwie wywrotki na podwoziu Mercedes-Benz Actros 4141 AK



Gospodarz stoiska

Tomasz Chyłkiewicz przedstawia jeden z wystawianych pojazdów

z każdego regionu mogli spotkać się ze swoimi partnerami – mówi Tomasz Chyłkiewicz. Organizatorzy targów oceniają, że w ciągu czterech dni ekspozycję odwiedziło ponad 20 tys. osób. – W tym roku klienci dopisali. Nasze stoisko już pierwszego dnia, we wtorek, do wieczora odwiedziło wielu potencjalnych odbiorców. Wśród przedstawicieli branży budowlanej panuje lepsza niż w ubiegłym roku atmosfera – zauważa reprezentant Mercedes-Benz.

Wpływ na rozwój branży budowlanej mają inwestycje drogowe. Wszyscy oczekują, że przez najbliższe 4-5 lat będą one szły pełną parą. – Właśnie pod kątem budownictwa drogowego wybraliśmy zarówno samochody, jak i zabudowy – wyjaśnia Tomasz Chyłkiewicz. – Podwozie z napędem na wszystkie koła jest uniwersalne i może być stosowane zarówno w budownictwie drogowym, jak i ogólnym. Natomiast zabudowy są typowe dla prac drogowych, gdzie ich specjalizacja pozwala na zwiększenie efektywności wykorzystania sprzętu – ocenia Tomasz Chyłkiewicz. Zaznacza jednak, że pomimo optymistycznej atmosfery, przedsiębiorstwa budowlane ostrożnie podchodzą do zakupów. – Wskazują, że stawki dla wykonawców są mniejsze niż w poprzednich latach i bardzo rozważnie podejmują decyzje o nabyciu taboru – mówi. Szef sprzedaży samochodów ciężarowych w Mercedes-Benz Polska Sławomir Kwiatkowski także zauważa powściągli-

wość w zakupach. – Dotychczasowa sprzedaż utrzymuje się na niskim poziomie. Nie zmienił tego nawet maj, w którym przyjęliśmy zamówienia na dostawy rekordowej liczby samochodów – więcej niż w jakimkolwiek miesiącu 2007 i 2008 roku. W kolejnych kwartałach poziom zamówień powróci do niskiego stanu – przewiduje.

Podczas targów Mercedes-Benz przypomniał, że doskonałym narzędziem do zarządzania flotą jest FleetBoard. – Klienci coraz częściej dostrzegają zalety systemu FleetBoard. Pomaga on nie tylko obniżyć i kontrolować spalanie samochodów, bo zdefiniowanie średniego zużycia paliwa to nie wszystko. Przede wszystkim zapewnia wgląd w całościową kontrolę kosztów eksploatacji ciężarówek, w tym styl jazdy kierowcy, z czego na końcu wynikają wymierne oszczędności – tłumaczy Tomasz Chyłkiewicz.

Podczas pikniku w podkieleckiej siedzibie KH-Kipper, tuż obok firmowego biurowca, prezentowany był także najnowszy terenowy model Mercedes-Benz Zetros z zabudową skrzyniową i żurawiem. KH-Kipper jest jednym z wiodących w Polsce producentów zabudów i wiele z nich montuje na podwoziach Mercedes-Benz. Dlatego uczestnicy pikniku mogli zobaczyć też ciężarówki Mercedes-Benz Atego i Actros. Piknik organizowany jest od ponad ośmiu lat. W tym roku wzięło w nim udział prawie trzysta osób z branży.



Dowolna zabudowa

Dzięki swej niezawodności Mercedesy są bardzo popularne na budowach. Uniwersalne podwozie pozwala na zamontowanie każdej zabudowy, nawet koparki ssącej



Ekologiczne ciężarówki

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Czym zastąpić olej napędowy?

Na to pytanie próbowali odpowiedzieć politycy, przemysłowcy i ludzie nauki, którzy zebrali się w Rio de Janeiro podczas tegorocznego Challenge Bibendum. Według wielu specjalistów, najwyższy czas znaleźć nowe paliwa i technologie, które pozwolą uniezależnić transport drogowy od ropy naftowej

Analitycy nie pozostawiają najmniejszych wątpliwości – w nadchodzących latach paliwa mineralne będą coraz droższe. Powodem jest gwałtownie rosnąca liczba samochodów – jest ich ponad 800 mln, a za czterdzieści lat będzie co najmniej 3 razy więcej. W 2050 roku zużycie ropy naftowej przez transport zrówna się z maksymalną produkcją

i sięgnie 100 mln baryłek dziennie, przewidują specjaliści z International Energy Agency. Jak zatem pogodzić rosnący popyt na transport samochodowy z ograniczonymi zasobami naturalnymi? Przedstawiciele koncernów samochodowych przekonują, że co najmniej do 2030 roku pozycja silnika wewnętrznego spalania jest niezagrażona. Nawet Toyota – lider w produkcji hybrydowych aut – przyznaje, że w transporcie dobrze znany silnik tłokowy ma przed sobą jeszcze wiele lat. Jak zatem zmniejszyć zależność transportu od ropy naftowej?

Biopaliwo w baku

Najprostszym rozwiązaniem wydają się być paliwa alternatywne.

Dobrym przykładem uniezależnienia kraju od paliw mineralnych jest Brazylia. W 2008 roku kierowcy w tym kraju kupili tyle samo bioalkoholu z trzciny cukrowej co benzyny. Co ciekawe, brazylijskie firmy transportowe nie używają autobusów lub ciężarówek z silnikami na alkohol. Z tego rozwiązania korzystają przede wszystkim Szwedzi. W innych krajach dla ciężarówek i autobusów rozwiązaniem jest biodiesel. – Nasze samochody są przystosowane do spalania biodiesla – oświadczył podczas Challenge Bibendum szef Mercedes-Benz Trucks Hubertus Troska. W Europie zawartość biokomponentów w ON dochodzi do siedmiu procent, w Polsce to maksymalnie



Biopaliwo czasami jest o połowę tańsze od benzyny

Równoważniki energetyczne

Nośnik energii	Jednostka wielkości	Ekwiwalent w litrach benzyny
Benzyna	Litr	1,00
ON	Litr	1,13
LPG	Litr	0,727
Gaz ziemny	metr sześcienny	1,17
Skroplony gaz ziemny	Litr	0,76
Wodór	Kg	3,78
Metanol	Litr	0,494
Alkohol etylowy	Litr	0,658
Prąd elektryczny	kWh	0,112

Źródło: Michelin

5 procent. Brazylia, która ma tak dobrze rozwinięte gorzelnictwo, jest krok za Europą pod względem biodiesla. B5 (ON z 5-procentową zawartością estrów) dopiero wchodzi do sprzedaży. Troska mówi, że przy stężeniach estrów w ON powyżej 10 procent, konieczne jest wprowadzenie paliw drugiej generacji. Według Brazylijskiego Stowarzyszenia Producentów Cukru Unica – udział biopaliw drugiej generacji w bilansie paliwowym Bra-

zylia w 2020 roku może sięgnąć 20 procent. – Mają one jednolitą jakość i są wytwarzane z najróżniejszych biologicznych materiałów – stwierdził specjalista od emisji i jakości Unica, Alfred Szwarz. Mercedes finansuje powstawanie w Indiach plantacji jatrofy – oleistej rośliny – która ma być w przyszłości surowcem dla biodiesla. Przewoźnicy jednak zapatrują się sceptycznie na czyste biopaliwo. Wymaga ono częstszych zmian oleju silnikowego

niż ON z surowca mineralnego, co jest kosztowne i zabiera czas.

Prąd dla miejskich samochodów

Nie jest wykluczone, że w przyszłości autobusy miejskie i ciężarówki komunalne będą pojazdami hybrydowymi. Prowadzone na małą skalę testy takich pojazdów na razie wykazują, że cena zakupu jest zbyt wysoka w stosunku do oszczędności wynikających z działania hybrydy. Według wyliczeń Strasburga, który testuje 18-metrowego, hybrydowego Solarisa, spalanie jest mniejsze o 16-20 procent w stosunku do wersji wyposażonej tylko w silnik wysokoprężny. Cena zakupu jest o 30 procent większa. Mimo to miasta kupują coraz nowsze generacje spalinowo-elektrycznych autobusów. Solaris buduje już trzecią generację takich pojazdów. Mercedes i siostrzane Mitsubishi, Volvo oraz Renault, Toyota i Hino przygotowały hybrydowe pojazdy komunalne i dystrybucyjne. Mitsubishi sprzedało w Japonii 800 hybrydowych



Tankowanie wodoru jest podobne do napełniania zbiornika LPG



Pržnońska stacja paliwa alkoholowego

Canterów, jednak klienci w Europie zażądali testów przed podjęciem ostatecznej decyzji. Barię jest wysoka cena akumulatorów i zarządzającej rozbudowanym układem napędowym elektroniki. Specjaliści od pojazdów elektrycznych prognozują, że najatrakcyjniejsze dla koncernów samochodowych akumulatory litowo-jonowe będą tanieć. Tylko w Chinach w 2011 roku moce produkcyjne fabryk nowoczesnych akumulatorów samochodowych powinny sięgnąć 1 mld amperogodzin,

co pozwoli na roczną produkcję miliona elektrycznych aut. Rząd chiński przygotował ponad miliard euro na dopłaty dla nabywców elektrycznych samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, bo chce, aby 5 procent sprzedanych w 2011 roku samochodów (ponad pół mln) miało napęd hybrydowy lub elektryczny.

Lekki jak wodór

Niektóre miasta (m.in. Barcelona, Londyn) testują elektryczne autobusy, w których prąd wytwa-

rza ogniwo paliwowe. Wodór łączy się w ogniwie z tlenem z powietrza. Wytwarza się wtedy prąd i woda. Honda, Toyota i Daimler planują wprowadzić pierwsze auta napędzane ogniwami paliwowymi w latach 2016-2017. Konkurencja ostrożnie wskazuje na 2020 lub nieco później. Przeszkodami w popularyzacji tego typu napędu są: wysoka cena instalacji do przechowywania wodoru, kosztowne ogniwa paliwowe i brak sieci sprzedaży wodoru. W Europie jest 40 stacji sprzedających wodór. Dyrektor rozwoju Air Liquide Xavier Drago podkreśla, że nie wiadomo, w jaki sposób, tanio i bez ekologicznych szkód, produkować wodór. Jest on wytwarzany z gazu ziemnego traktowanego parą wodną. W rezultacie otrzymuje się wodór i... dwutlenek węgla. Elektroliza jest trzy razy droższa. Wodór ma także zalety. Zapewnia duży zasięg i ma atrakcyjną cenę. Kilogram wodoru kosztuje ok. 2 euro i za tyle można przejechać sto km. W przypadku benzyny za pokonanie takiego dystansu trzeba zapłacić 8-10 euro.



Wodór jest nawet bezpieczniejszy od LPG, bo bardzo szybko ulatuje

NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD – PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH ZWROTU PODATKU VAT

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

- **Atrakcyjna opłata prowizyjna** - stawka prowizji jest mniejsza, niż w przypadku korzystania z możliwości zwrotu podatku VAT oferowanego przez firmy będące operatorami kart paliwowych,
- **Niska stawka minimalnej opłaty prowizyjnej** - prefinansowanie opłaca się nawet przy mniejszych kwotach zwrotu podatku VAT,
- **Gwarantowana wypłata wartości podatku VAT w ciągu 14 dni** od złożenia kompletu dokumentów dotyczących zwrotu podatku VAT,
- **Fachowa pomoc w kwestiach spomych.**

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów:

Austria, Belgia, Francja, Niemcy, Słowenia, Dania, Irlandia, Luxemburg, Holandia

Usługą prefinansowania mogą być objęte
tylko i wyłącznie oryginały regularnych faktur VAT
z ww. krajów

dotyczące zakupu oleju napędowego lub przejazdów autostradami.

Szczegółowe informacje na temat naszej nowej usługi prefinansowania (zwrot VAT) dostępne są na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD www.uslugi.zmpd.pl

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

Tel. 022 536 10 61, Faks: 022 536 10 66

zwrotvat@zmpd.pl

Błoto wciąga, czyli zabawa w offroad

autor: Kacper Jeneralski



Zwykło się mówić, że brudne dziecko – to szczęśliwe dziecko. Ta reguła dotyczy też niektórych dużych chłopców. Mowa o miłośnikach offroadu, których od pewnego czasu jest coraz więcej.

Offroad to specyficzna dyscyplina sportu motorowego, której się raczej nie ogląda, znacznie łatwiej jest ją uprawiać. Jest tak między

innymi dlatego, że to, co najciekawsze, rozgrywa się w miejscach, do których nie da się dojść suchą stopą. Poza tym, żeby unurzać się po pachy w błocie, niepotrzebny jest wcale wybujały budżet. Dla większości offroadowców zabawa w terenie, to przede wszystkim sposób na spędzenie wolnego czasu, z niewielkim tylko dodatkiem zdrowej rywalizacji.

Bez samochodu się nie da

Żeby pojechać w teren, potrzebny jest odpowiedni samochód. Nie bez przyczyny większość samochodów spotykanych w terenie to auta 10- i 20-letnie, albo i lepiej. Wywoskowanej nowiutkiej terenówce zazwyczaj błoto nie służy, woda szkodzi, a gałęzie szorujące o błyszczący lakier psują zabawę jej właścicielowi. Do offroadu najczęściej wybierane



są samochody z lat 90' i 80'. Mają prostą konstrukcję, a co się z tym łączy - są teoretycznie mniej awaryjne. Zazwyczaj pozbawione są też zbędnej elektroniki i oczywiście są tańsze.

Prawdziwa terenówka musi mieć odpowiednią konstrukcję. Rama to praktycznie obowiązek, o napędzie na cztery koła nawet nie trzeba wspominać. Ważny jest też reduktor, a mile widziane są wszelkiego rodzaju blokady mechanizmów różnicowych. Lista aut jest długa, najbardziej popularne są takie modele jak Nissan Patrol, Suzuki Samurai, Jeep Cherokee, Jeep Wrangler, Nissan Terrano, Suzuki Vitara, Mitsubishi Pajero, wszelkiego rodzaju Land Rovers, Toyoty Land Cruiser, czy legendarne Mercedesy klasy G. To tylko część samochodów, które są bardzo różne - tak samo jak różne są ich ceny. Zabawę w błocie można zacząć już za około 10 000 zł, tyle trzeba zapłacić na przykład za dobrze utrzymanego Samuraja. To celowo wybrany przykład, bo Samurai to kultowe auto, które z powodzeniem konkuruje ze znacznie droższymi i większymi terenówkami. Górnej granicy nie ma, budżety polskich wyczynowców startujących

w najtrudniejszych rajdach przeprawowych wynoszą po kilkaset tysięcy złotych. Jest tak głównie dlatego, że apetyt rośnie w miarę jedzenia, a najdroższe okazują się wszelkiego rodzaju przeróbki.

Od bulwarówki do terenowej maszyny

Bulwarówka to określenie auta, które wygląda na terenowe, a nadaje się głównie do jazdy po asfalcie. Decydując się na zakup samochodu terenowego trzeba sobie zostawić fundusze na przeróbki, bez których nie ma zabawy. Absolutnym minimum są odpowiednie opony. Szosowe gumy w terenie nie dają nam żadnych szans. Dla osób, które mimo wszystko więcej czasu chcą spędzać na asfalcie, przeznaczone są opony typu AT (all terrain). Ich bieżnik jest nieco bardziej agresywny od szosówek, ale zapewnia przyzwoitą trakcję, zarówno w lekkim terenie, jak i na „twardym”. Przewoźnicy półśrodków wybierają opony błotne typu MT (mud terrain). Tu mamy do czynienia ze znacznie ostrzejszym i głębszym bieżnikiem o świetnych właściwościach terenowych. Jednak jazda na takich oponach po asfalcie do komfortowych

nie należy. Nie nadają się one do szybkiej jazdy, a ich przyczepność na asfalcie jest mocno ograniczona. Warto też wspomnieć, że zazwyczaj montuje się koła o szerokości i średnicy większej od oryginału - czasem znacznie większej.

„Lift”

„Lift” to z angielskiego „podnosić”. W gwarze offroadowców oznacza podwyższanie zawieszenia lub samej karoserii względem ramy. Operacja zazwyczaj i w uproszczeniu polega na wymianie sprężyn, resorów, amortyzatorów, a czasem wahaczy i innych drobniejszych elementów. Wszelkiego rodzaju „lifty” mają dwie zalety - umożliwiają zamontowanie większych kół i zwiększają prześwit auta. W obu przypadkach właściwości terenowe polepszają się.

Inne przeróbki

Tu lista obejmuje dokładnie wszystkie elementy auta. Właściciele samochodów terenowych w ferworze wyścigu zbrojeń stopniowo modyfikują według własnych potrzeb niemal każdą część. Nie należy jednak inwestować we wszystko od razu. Kupionym samochodem



trzeba po prostu jeździć w terenie, a zdobyte doświadczenia pokażą nam, w co warto zainwestować.

Najbardziej popularne akcesoria, które można zamontować w swoim aucie, to wszelkiego rodzaju dodatkowe oświetlenie, zarówno przednie, jak i tylne. Urządzeniem, które może okazać się wyjątkowo cenne, jest wyciągarka. Poza tym warto pomyśleć o mocnych stalowych zde-rzakach, poszerzeniach na nadkola, wszelkiego rodzaju osłonach, bagażnikach dachowych, czy blokadach mechanizmów różnicowych. Bardzo charakterystycznym offroadowym gadżetem jest też „snorkel”, przez laików zwany kominem. Snorkel to element doprowadzający powietrze do silnika. Bez niego podczas przejazdów przez wodę i brodzenia woda może dostać się do filtra powietrza, a potem do cylindrów silnika obra-cając go w ruinę.

„Szpej”

To kolejne słowo z terenowego żargonu. Dotyczy szeroko rozumianego wyposażenia dodatkowego, czyli tego, co w aucie znaleźć się powinno. Podstawowym elementem jest popularny „kinetyk”, czyli gruba elastyczna lina, która jest przydatnym narzędziem do wyciągania auta uwięzionego w błocie czy piachu. UWAGA: „Kinetyk” jest pomocny, ale źle używany może okazać się wyjątkowo niebezpieczny. Zerwana lina sieje spustoszenie, a jeśli urwie się z kawałkiem zardzewiałego auta, działa jak pocisk, który niszczy wszystko na swojej drodze. Niedopuszczalne jest zaczepianie liny o hak holowniczy (może się zsunąć). Sama lina musi być wyposażona w solidne szekle i utrzymana w dobrym stanie, a podczas jej używania należy zachować szczególne środki ostrożności.

Poza linami, pasami i szeklami w aucie wybierającym się na bezdroża





powinna znaleźć się łopata, solidne rękawice, podstawowe narzędzia, latarki, kalosze lub spodnio-buty. To wszystko w ramach podstawowego osprzętu. Poza nim jedynym ograniczeniem jest waga i pakowność naszego auta. Przydaje się wszelkiego rodzaju sprzęt biwakowy, zbiorniki na wodę, zbiorniki z dodatkowym paliwem, podnośniki... słowem: czego dusza zapagnie.

No to w teren

Weekendowy wypad za miasto odpowiednio wyposażonym i co najważniejsze – sprawnym autem, to czysta przyjemność. Jeśli uda nam się dodatkowo przekonać towarzyszkę życia, że błotne okłady służą urodzie, to nasze nowe hobby nie zaburzy przy okazji życia rodzinnego. Podczas spontanicznych wypadów w teren najlepszym planem jest brak planu, ciekawe miejsca można znaleźć praktycznie wszędzie. Trzeba tylko pamiętać, że ryjący glebę terenowy potwór nie wszędzie jest mile widziany. Jazda po polach uprawnych to czysty wandalizm, straż leśna też nie chciałaby nas wszędzie widzieć. Dlatego trzeba zachować rozsądek i nie narażać się otoczeniu, tak, żeby przez jedną czarną owcę nie ucierpiało całe środowisko.

Bardzo dobrym sposobem na zdobywanie doświadczenia i jazdę po przygotowanych trasach jest udział we wszelkiego rodzaju rajdach. Tego typu imprezy gwarantują świetną zabawę, odpowiednie trasy i elementy rywalizacji. Amatorskie rajdy organizowane są praktycznie co tydzień. W różnych miejscach Polski odbywa się czasem kilka rajdów jednocześnie. Startując w takich imprezach ryzykujemy tylko jedno. Możemy przekonać się, jak prawdziwe jest porzekadło offroadowców „błoto wciąga” – zarówno dosłownie, jak i w przenośni.



Dysponowanie bez granic

TimoCom otwiera swoim klientom szeroko drzwi do Europy



Obecna w 44 europejskich krajach i dla 75 000 użytkowników dostępna w 24 ojczystych językach giełda ofert transportowych TC Truck&Cargo® stała się furtką do Europy dla polskich klientów. **85% użytkowników stanowią bowiem zagraniczne firmy**, co otwiera możliwości dla naszych rodzimych przedsiębiorstw na **bardziej zyskowne zlecenia od średnich oferentów**.



Rynek spot stanowi zaledwie 15-20% całego rynku transportowego z tego względu firma TimoCom postanowiła otworzyć się również na rynek kontraktowy wprowadzając jesienią 2009 roku TC eBid® – Europejską Platformę Przetargową. Program ten ułatwia długoterminowe kontakty biznesowe między załadawcami, a usługodawcami transportowymi w zakresie transportu częściowych i kompletnych ładunków oraz sprawia, że stają się one bardziej ekonomiczne. Korzystają na tym obydwie grupy użytkowników: załadawcy z całej Europy otrzymują profesjonalne narzędzie do ogłaszania przetargów na usługi transportowe wśród 30 000 sprawdzonych usługodawców będących klientami TC Truck&Cargo®, ci z kolei mają możliwość bezpłatnego zgłaszania swoich ofert do pojawiających się na platformie europejskich przetargów na transport.

Dodatkowo oferty składane przez poszczególnych usługodawców (przewoźników lub spedytorów) nie są widoczne dla innych podmiotów, co zapobiega licytowaniu, kto zaoferuje niższą cenę. Jak podkreśla Magdalena Folda Manager ds. Marketingu: *Zamierzamy dzięki ogólnoeuropejskiej dostępności naszych produktów „otworzyć szeroko drzwi do Europy” również na rynku kontraktowym zarówno „małym” jak i „dużym” przewoźnikom.*

Europejska Platforma Przetargowa TC eBid®, tak jak giełda ofert transportowych TC Truck&Cargo®, opiera się na najnowszej technologii, jest łatwa w użytkowaniu, dostępna w 24 językach i powiązana z siecią bezpieczeństwa TimoCom.

Rozszerzając spektrum działalności na rynek kontraktowy TimoCom umożliwił również polskim przewoźnikom udział w ogólnoeuropejskich przetargach, do których dotychczas nie mieli dostępu, dzięki czemu otrzymują większe możliwości biznesowe oraz więcej nowych, sprawdzonych partnerów z całej Europy. Teraz każda firma niezależnie od wielkości może otworzyć sobie furtkę do europejskiego rynku transportowego – wystarczy odwiedzić stronę www.timocom.pl lub skontaktować się z przedstawicielstwem w Polsce osiagalnym pod numerem telefonu: **67 352 15 01**.



Wydajność dla wszystkich!

Niezależnie czy na rynku spot czy na rynku kontraktowym z TimoCom optymalizujecie Państwo swoją działalność transportową. Szybko, wydajnie, online. Wykorzystajcie liczne oferty znajdujące się na naszej giełdzie ofert transportowych TC Truck & Cargo®, bądź też zyskajcie dzięki Europejskiej Platformie Przetargowej TC eBid®. Możecie tutaj zlecić długoterminowe kontrakty lub też - jako klient TC Truck & Cargo® - złożyć na nie bezpłatnie swoją ofertę.

Aby uzyskać więcej informacji, odwiedź stronę www.timocom.com lub zadzwoń: +48 67 352 59 99.

Rynek kontraktowy

Rynek Spot



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

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

Oddział Wyszaków
ul. Sienkiewicza 26
07-200 Wyszaków
internet: www.TB.eu
e-mail: a.marszal@TB.eu

DAF

„... a mój DAF FTXF105 460 KM SSC

pali 28 litrów na 100 km...”



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

Sprzedział Części Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 82
tel. +48 661 917 250

Serwis Łódź
tel. +48 (0) 42 205 22 22
fax. +48 (0) 42 209 22 04

Sprzedział Części Łódź
tel. +48 (0) 42 205 22 02 (07)
tel. +48 695 570 000

Serwis Wyszaków
tel. +48 (0) 29 643 09 99
fax. +48 (0) 29 643 09 95

Sprzedział części Wyszaków
tel. +48 (0) 29 643 09 91
fax. +48 (0) 29 643 09 95

Sprzedział Części
Biła Podlaska
tel. +48 661 602 226

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: www.TB.eu

ZAPRASZAMY !

TBL
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA



TC TRUCK & CARGO – Europejski Lider wśród giełd transportowych.

- Dostęp do 230 tys. aktualnych ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych,
- 75 tys. użytkowników z 44 krajów Europy,
- atrakcyjna oferta dla członków ZMPD-użytkowników aktywnych Kart VIP



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

Szczegółowe informacje o wybranej ofercie dostępne na stronie internetowej www.uslugi.zmpd.pl tylko dla aktywnych użytkowników kart programu „Razem w przyszłość”. W przypadku zainteresowania wybraną ofertą, należy zalogować się na ww. stronie, następnie nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany” znajdujący się w „szczegółowych informacjach o ofercie”.

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

**Oferta firmy
Transpass.**

Dpłaty autostradowe i tunelowe z rabatami, rezerwacje pociągów i promów, zwrot podatku VAT i akcyzy.



map&guide

Map & Guide to lider na rynku transportowym w dziedzinie oprogramowania do planowania i kalkulacji zadań przewozowych, dystrybucyjnych, zarówno dla transportu ciężkiego jak i dostawczego.

Oferta firmy Map & Guide

intrum justitia

Skuteczna windykacja należności zagranicznych i krajowych w 24 krajach Europy (UE). Dla firm członkowskich ZMPD przygotowana jest specjalna oferta stawek windykacyjnych.

Oferta Intrum Justitia

Continental

Markowe opony w niskiej cenie.

Wystarczy wskazać na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD www.uslugi.zmpd.pl „Markowe opony taniej”, typ ogumienia oraz ilość i nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany”.

Opony Continental



OCRK

Oferta firmy PC Net Service. Analiza i rozliczanie czasu pracy, dostarczanie gotowych wniosków, raportów i zaświadczeń.

Rabat dla wszystkich firm członkowskich ZMPD.

OCRK - analiza czasu pracy kierowców

Reflexite

Reflexite jest jednym z liderów w produkcji folii odbłaskowych stosowanych do oznakowania ECE 104.

Oferta firmy Reflexite



Daje możliwość bezgotówkowego zakupu paliwa w 15 krajach na 1400 stacjach, uzyskania linii kredytowej: atrakcyjne ceny paliw, fakturowanie bez VAT-u, brak opłat serwisowych.

Kontakt: tel. 022- 5361016
e-mail: karty paliwowe@zmpd.pl

Karta paliwowa M-Oil

Ośrodek akredytowany przez AKADEMIE IRU w GENEWIE oferujący PRESTIŻOWE DYPLOMY IRU

ZAPRASZA NA SZKOLENIA

- Kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego CPC
- Z zakresu kwalifikacji wstępnej kierowców
- Okresowe kierowców
- Czas pracy kierowców i obsługi tachografów
- Zasad rozmieszczania i mocowania ładunków
- Doradców do spraw bezpieczeństwa (DGSA)

Organizuje szkolenia o wybranej tematyce transportowej wg indywidualnych potrzeb klientów.

ZAPRASZA DO WSPÓŁPRACY

zainteresowanych prowadzeniem szkoleń kierowców zawodowych.

POSZUKUJE

instruktorów, partnerów dysponujących pojazdami szkoleniowymi i placem manewrowym.

ZAPEWNIAM

programy, podręczniki i materiały dla wykładowców opracowane przez ATP



Szkolenia odbywają się w siedzibie ZMPD,
ośrodkach partnerskich lub w siedzibie klienta.

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69

tel. + 48 22 536 10 63

faks: + 48 22 536 10 70

e-mail: szkolenia@zmpd.pl

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





Od dawien dawna ludzie ufają gwiazdom. I słusznie.

Actros. Jego siłą jest niezawodność.



Marka Daimler AG

Mercedes-Benz

W trudnej branży transportowej o sukcesie decyduje niezawodność. To fakt jasno przemawiający za Actrosem. Jest on dowodem naszego bezkompromisowego dążenia do perfekcji. Wiele jego elementów konstrukcyjnych wciąż udoskonalaliśmy. Rezultat: wysoka trwałość i duże odstępny pomiędzy przeglądami technicznymi – a więc samochód ciężarowy,

który robi to, co do niego należy: jeździ i zarabia pieniądze. Robimy wszystko, aby nasze pojazdy były tak niezawodne. www.mercedes-benz.pl/actros

Trucks you can trust