

PRZEWÓŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (13) V wrzesień/październik 2010

ZMPD
Dwumiesięcznik

Przewoźnicy boją się e-myta
Nadzwyczajne posiedzenie
Komisji Infrastruktury s. 8

Samochód nie do zastąpienia s. 58

Nic o Was bez Was
– ankieta 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 VIG. Z korzyścią dla naszych Klientów i Partnerów biznesowych łączymy kompetencje polskiego zespołu z ekonomicznym potencjałem wielkiego europejskiego koncernu. Każdego roku tworzymy nowe rozwiązania ubezpieczeniowe, dzięki którym obejmujemy ochroną miliony Polaków.

www.interrisk.pl

Szanowni Czytelnicy,

Rząd szuka pieniędzy na budowę i modernizację dróg w kieszeniach przewoźników. Warto, żeby urzędnicy pamiętali, że nie są to kieszenie bez dna.

Krajowy System Poboru Opłat, czyli elektroniczne myto, ma ruszyć w połowie przyszłego roku, a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie rozstrzygnęła jeszcze przetargu na jego wykonawcę. Wygląda na to, że ludzie odpowiedzialni za polskie drogi są tak naprawdę nieodpowiedzialni. Nikt rzetelnie myślący nie wierzy, że można zbudować skomplikowaną, elektroniczną sieć w kilka miesięcy.

Już to pierwsze spostrzeżenie przekonuje mnie, że przewoźnicy powinni się nowego systemu bać, bo nie został on wymyślony przez ludzi przywiązanych do rzetelności.

Największym zagrożeniem, które niesie nowy system, jest wzrost kosztów przedsiębiorstw. Wiceminister Radosław Stępień, nie potrafi, albo nie chce, jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, o ile więcej zapłaci nasza branża po wprowadzeniu elektronicznego myta. Wygląda na to, że przewoźnikom, którzy poniosą przecież cały ciężar nowych rozwiązań, ministerstwo wyznaczyło rolę biernych, bezmyślnych płatników. Płać i nie wnikaj! Nie wnikaj, za jakie drogi zapłacisz, nie interesuj się, jak urzędnicy obliczyli stawki, które mają obowiązywać, nie dociekaj, jaki system zostanie w Polsce wprowadzony, nie pytaj, jak te pieniądze będą wykorzystane. Daj nam swoje pieniądze, a my sobie z nimi poradzimy.

To nie tak, Panowie urzędnicy! Polscy przewoźnicy są dziś w tarapatkach. Kryzys dotknął ich jako pierwszych i trzyma do końca. Opłacalność transportu w wymiarze całej branży legła w gruzach. Koszty przedsiębiorstw to dziś zmartwienie numer jeden. Wprowadzając nowy system poboru opłat trzeba o tym pamiętać. Opłaty, których branża nie udźwignie, będą ekonomicznym i politycznym grzechem, który przyjdzie kiedyś odpokutować. Obyśmy tylko przetrzymali te eksperymenty.

*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
rysard.galczynski@zmpd.pl
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk,
Anna Wrona

Współpracują:
Krystyna Bentkowska-Senator, Anna
Gawlik, Kacper Jeneralski, Zdzisław
Kordel, Jerzy Mikulski,
Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski,
Mirosław Siech, Barbara Szulak,
Jacek Wejman, Tadeusz Wilk

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:

Nic o Was bez Was	4
E-myto: spekulacje zamiast rzetelnej dyskusji	5
Przewoźnicy boją się e-myta	8
Trzeba dobrze wybrać i szybko zacząć	12
Chiny chcą dotrzeć do Europy z karnetem TIR	14
Będzie szybciej i taniej	16
Trudne rozmowy międzynarodowe o przewozach drogowych	18
Zapewnij transport ładunkom, zanim będzie za późno	21
III Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego ROTRA	22
Nie chcemy przeszkadzać	24
Szkolenie kierowców ważne dla całej gospodarki	26
Polski symulator	28
Symulator powinien odpowiadać potrzebom użytkownika	30
Wyjątkowe święto przewoźników z Ostrołęki	34
Mieliśmy wzloty i upadki	36
Wolność poczujesz na 500 metrach...	38
W TDT powstał Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej	41
Fakturowanie w przepisach i orzecznictwie	42
Rozłożenie ciężaru dowodu w przypadku szkód objętych CMR	48
Czy ubezpieczenia komunikacyjne to tylko OC i AC?	50
Yes, we can!	54
Samochód nie do zastąpienia	58
Demolka	60
Zasilanie finansowe małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce	64
Svempastyczna perła	68

Nic o Was bez Was

autor: Ryszard Gałczyński

Wprowadzenie elektronicznego poboru opłaty drogowej dla pojazdów ciężarowych (powyżej 3,5 tony dmc) i autobusów może spowodować drastyczny wzrost kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. W dalszej perspektywie te wyższe koszty przełożą się na cenę usługi przewozowej, co w rezultacie spowoduje wzrost cen detalicznych towarów. Grozi nam zatem nakręcenie trudnej do oszacowania spirali podwyżek, dotyczących całego społeczeństwa.

Wdrożenie w Polsce Systemu Elektronicznego Poboru Opłat wy-

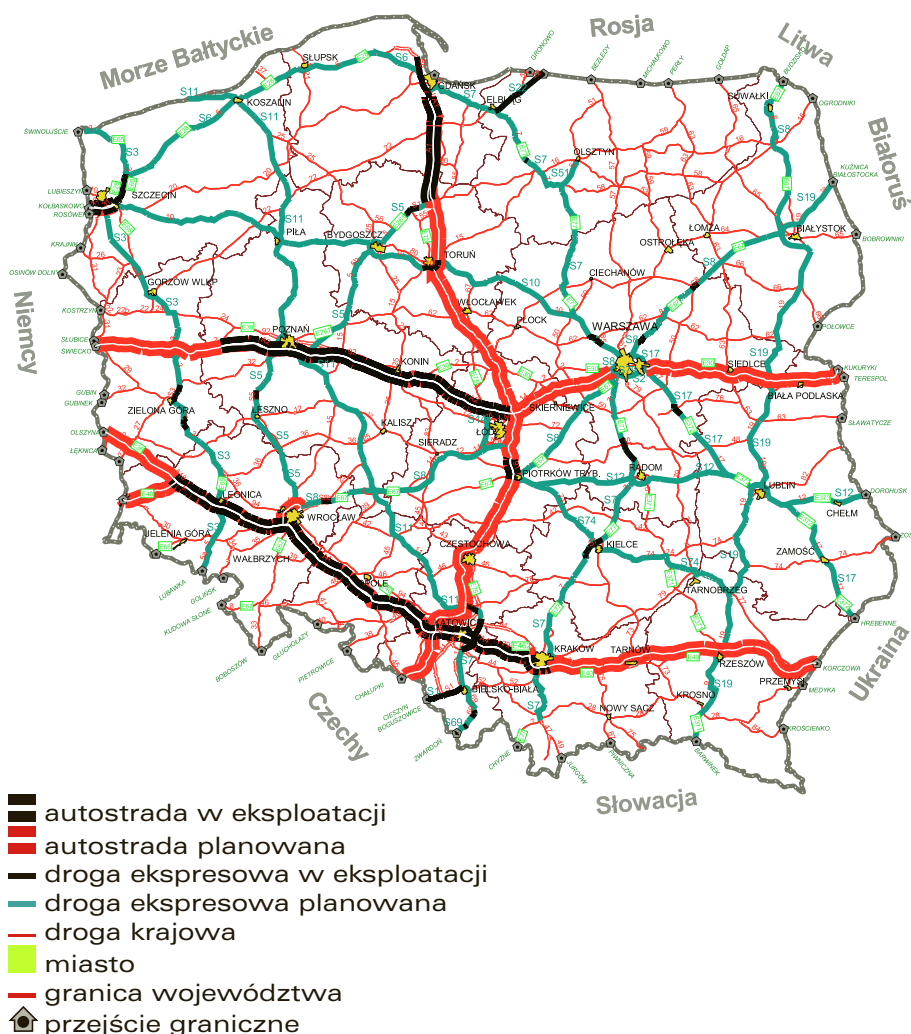
nika z wykonania dyrektywy UE z 2006 roku i związanej z nią nowelizacji ustawy o drogach publicznych w 2008 roku. Zgodnie z ustawą od 1 lipca 2012 roku winiety zostaną zastąpione opłatą elektroniczną. System będzie wdrażany w czterech etapach i ostatecznie w roku 2014 obejmie 4004 km dróg (bez autostrad koncesyjnych). W latach 2011-2012 (w pierwszym i drugim etapie) zostanie nim objętych ok. 2000 km dróg.

Brak ze strony rządu informacji na temat prognozowanych stawek za przejazd w nowym systemie,

szacunków dotyczących wpływu nowych opłat na kondycję firm transportowych, a także całego systemu gospodarczego, budzi wielki niepokój branży. Dodatkowo coraz bardziej niepewnym do utrzymania, z powodu przedłużających się procedur przetargowych, jest termin uruchomienia systemu – 1 lipca 2011 r. Przy braku jakiegos planu alternatywnego przewoźnikom pozostanie konieczność korzystania z winiet krótkoterminowych, co de facto również spowoduje wzrost kosztów.

Nadzwyczajne posiedzenie Komisji Infrastruktury poświęcone wprowadzaniu systemu elektronicznego poboru opłat nie przyniosło konkretnych odpowiedzi na postawione kwestie. Projekty rozporządzeń pojawią się pod koniec września, po zakończeniu przetargu, który wyłoni wykonawcę i operatora systemu. One staną się dopiero podstawą do publicznej debaty.

Z powodu tych wszystkich nie wiadomych ZMPD wystąpiło z inicjatywą opracowania własnej analizy kosztów wynikających z wprowadzenia elektronicznego systemu opłat drogowych. Oddajemy w Państwa ręce **anonimową ankietę**, która pozwoli na takie wyliczenia i będzie konkretnym argumentem w rozmowach z rządem o wysokości stawek za przejazd. Szanowni Państwo, chodzi o Wasze pieniądze – jakie wydajecie na korzystanie z polskich dróg. Jako ci użytkownicy, którzy w największym stopniu dofinansowują infrastrukturę drogową w naszym kraju, macie pełne prawo w tej kwestii się wypowiedzieć.



E-myto: spekulacje zamiast rzetelnej dyskusji

autor: Ryszard Gałczyński

„Koncepcja wprowadzenia elektronicznej opłaty drogowej w Polsce ma już swoją historię. Była ona już przedmiotem dyskusji i myśmy w tej dyskusji brali udział, chociażby podczas zeszłorocznych Targów Infrastruktury w Warszawie, gdzie pan minister Cezary Grabarczyk osobiście mówił na temat elektronicznego systemu poboru myta.” W ten sposób podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stępień nawiązał do zarzutów środowiska transportowego o braku jakiegokolwiek publicznej debaty w najbardziej istotnych problemach branży.

Podczas tej targowej prezentacji wypowiedziano również informację o wysokości stawki opłaty elektronicznej – 46 groszy za kilometr. Jak obecnie twierdzą urzędnicy, jest to stawka bazowa, według której rząd przeprowadzał kalkulacje i analizy dotyczące przyszłych kosztów

prowadzenia działalności – mimo że nie znajduje żadnego potwierdzenia w oficjalnych dokumentach rządowych. Skąd i dlaczego taka kwota stała się podstawą kalkulacji – tego nie wiadomo. Żaden z urzędników nie chciał lub nie wiedział, jak odpowiedzieć na takie pytanie. Szacunkowe wyliczenie dokonane za pomocą zwykłego kalkulatora pozwala określić przyszły poziom kosztów własnych. Zakładając, że ciężarówka przejeżdża rocznie średnio około 50 tysięcy kilometrów po polskich drogach, przewoźnicy będą musieli wnieść 23 tysiące złotych opłaty w systemie elektronicznym. Przy cenie winiety rocznej – 3,5 tysiąca złotych – taki skok to już nie jest „tylko” podwyżka.

Należy przypomnieć, że przewoźnicy międzynarodowi nie są najliczniejszą grupą użytkowników polskich dróg, raczej przysłowiowym wierzchołkiem góry lodowej. Jak tak drakońskie opłaty zniosą przewoźnicy pasażerscy, czy wykonujący

przewozy dystrybucyjne (krajowe) powyżej 3,5 tony? Trudno sobie wyobrazić, by wszyscy zaczęli używać dróg alternatywnych – samorządowych, nie objętych opłatami. Rząd już pracuje, według zapewnień wiceministra Stępnia, nad programem zabezpieczenia dróg równoległych, jednakże żywi przekonanie: „że jakość i prędkość podróży dróg objętych elektronicznym mytem będzie powodem, dla którego przewoźnicy zdecydują się z nich korzystać”. Czy wiceminister sądzi, że dodatkowo zachęci przewoźników również stawka bazowa za przejazd...?

System Elektronicznego Poboru Opłat ma w latach 2011-2014 objąć około 4 tysiące kilometrów dróg. Problem jednak pogłębia fakt, że nie jest realizowany Rządowy Plan Budowy Dróg i Autostrad na lata 2008-2012, przyjęty uchwałą Rady Ministrów. Szacuje się, że nastąpią ponad dwuletnie opóźnienia z tego powodu. W związku z tym nie wiadomo, jaką naprawę sieć dróg obejmie i jak się



będzie rozwijał elektroniczny system opłat. Chyba że zgodnie z rządowymi założeniami będzie on obejmował również drogi nieistniejące.

Wiceminister Radosław Stępień na nadzwyczajnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury dokonał porównania stawek opłat elektronicznych w krajach, gdzie takie systemy funkcjonują dla kategorii pojazdów Euro 3: Austria – 1,50 zł/km, Niemcy – 0,83 zł/km, Słowacja – 0,72 zł/km, Czechy – 0,66 zł/km, skąd wywiódł wniosek, że stawka bazowa, którą polski rząd się posługuje, wcale nie jest taka restrykcyjna. Jest to porównanie zupełnie nieuprawnione, bo o wysokości tych stawek decyduje jakość, a przede wszystkim ilość dróg objętych mytem elektronicznym.

W Europie zasadniczo funkcjonują dwie technologie poboru opłaty elektronicznej – mikrofalowa i satelitarna. Rząd mając na uwadze kryterium funkcjonalności systemu od roku prowadzi procedurę przetargową. Z 16 firm, które wystarto-

wały do ostatniej fazy doszły dwie. 12 sierpnia oferty złożyły Kapsch – w technologii mikrofalowej i My Toll – w technologii satelitarnej. Do końca września ma zostać wyłoniony wykonawca i operator systemu.

Przewoźników interesuje wybór takiej technologii, która byłaby interoperacyjna z innymi, tzn. nie generowała ukrytych kosztów i poprzez wysokość stawki dodatkowo ich nie obciążała. Poza tym istotne jest, aby urządzenia rejestrujące były tanie i proste w obsłudze.

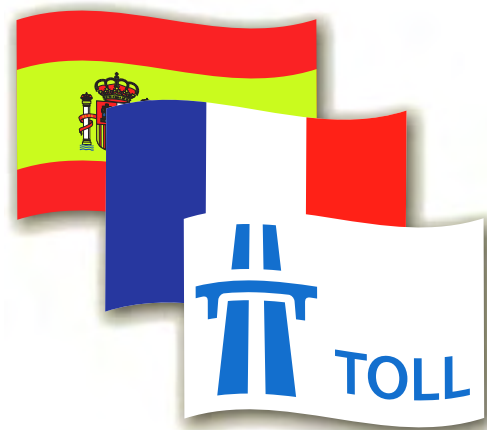
W powszechnej opinii termin uruchomienia systemu 1 lipca 2011 w miarę upływu czasu, spowodowanego przedłużającą się procedurą przetargową, jest nierealny. Taką opinię formułuje się na podstawie doświadczeń krajów, które już taki system wprowadziły. Jak na ironię Magdalena Jaworska z GDDKiA stwierdza, że realizacja tego zadania jest możliwa w przeciągu 8 miesięcy, co również wynika z doświadczeń krajów, które ten system wprowadziły.

Takie nieodpowiedzialne traktowanie terminów wskazuje na to, że nie ma (jeszcze) planu alternatywnego dla sytuacji, gdy 1 lipca 2011 system nie ruszy. Taki plan miałby precyzyjnie określać sposób uiszczania opłaty drogowej w okresie przejściowym. Sytuacja, w której, jak w Niemczech, nie pobierano by opłaty drogowej za czas opóźnienia związanego z uruchomieniem systemu – jest w Polsce niemożliwa.

Wokół elektronicznego systemu pobierania opłat dyskusja zacznie się dopiero po zamknięciu przetargu. Tu rodzi się pytanie (kolejna niepewność), czy po wyborze konkretnego wykonawcy i podpisaniu umów przestrzeń debaty nie ulegnie znacznemu zawężeniu. Niesłychana jest również beztroska urzędników Ministerstwa Infrastruktury, którzy rozważają wysokość opłaty na tak absurdalnym poziomie, jak stawka bazowa 46 groszy za kilometr. Obciążą jej kosztami całe społeczeństwo w skali, którą trudno przewidzieć.



Cały park samochodowy pod jednym dachem



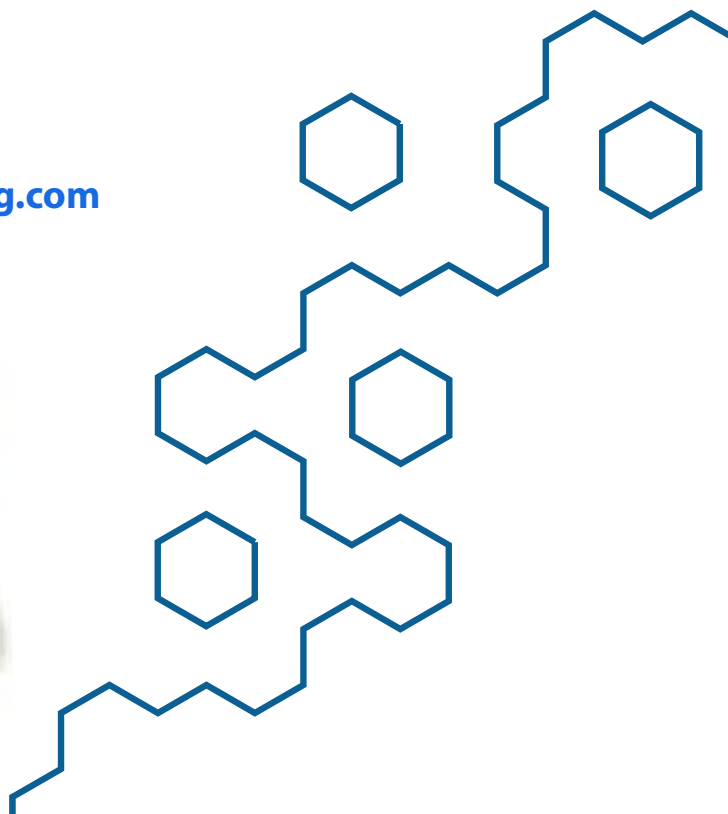
Korzystne uiszczanie opłat drogowych dla pojazdów powyżej 3,5t przy pomocy jednego urządzenia we Francji i Hiszpanii.

- **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.**



Przewoźnicy boją się e-myta

autor: Ryszard Gałczyński

Taką konkluzją można podsumować nadzwyczajne posiedzenie Komisji Infrastruktury, poświęcone planom wprowadzenia Systemu Elektronicznego Poboru Opłat.

Do spodziewanej debaty na temat skutków, jakie ze sobą niesie – nie doszło. Zasadnicze pytania, które padły w trakcie posiedzenia, pozostały bez odpowiedzi. Przedstawiciele administracji państwowej – Ra-

dosław Stępień, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Magdalena Jaworska, zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, odpowiedzialni za wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat, skupili się wyłącznie na aspektach prawnych z tym związanych. Brak jakichkolwiek konkretnych informacji dotyczących systemu minister tłumaczył trwającym przetargiem. Kiedy zostanie wyłoniony wykonawca i operator, co nastąpi najpóźniej do końca września, pojawią się projekty rozporządzeń, które dokładnie określą stawkę opłaty za kilometr. Jednocześnie Władysław Stępień przypomniał, że podstawą do kalkulacji i szacunków, jakie prowadził resort infrastruktury, jest 46 groszy za 1 km. Stawka



Radosław
Stępień



od lewej:
Wiesław
Szczepański,
Andrzej
Rynasiewicz,
Krzysztof
Tchóchewski,
Andrzej
Adamczyk

ta znana jest od roku i została ogłoszona przez ministra infrastruktury na prezentacji podczas targów infrastruktury w Warszawie. Nie ma jej w żadnych oficjalnych dokumentach rządowych.

Odpowiadając na wątpliwości dotyczące możliwości utrzymania ustawowego terminu uruchomienia systemu opłat Magdalena Jaworska stwierdziła, że prace nad przetargiem idą zgodnie z założeniami, a z doświadczeń krajów, które taki system wprowadziły, wynika, że jego wykonanie jest możliwe w ciągu 8 miesięcy. W związku z prowadzonym przetargiem okazało się również, że do czasu jego zakończenia nie mogą być prowadzone negocjacje z koncesjonariuszami autostrad, ponieważ wszystkie spółki koncesyjne do niego przystąpiły. Tak więc jakiegokolwiek rozmowy groziłoby jego unieważnieniem. Potwierdziło się również przypuszczenie, że w roku 2011 może nastąpić znaczne zwiększenie liczebności ITD, która będzie kontrolować przestrzegania elektronicznego systemu opłat. Całość wyposażenia kontrolnego GITD, łącznie z kosztami paliwa, została przewidziana w postępowaniu przetargowym.



od lewej:
Tadeusz Wilk,
Jan Buczek,
Aleksander
Reisch



od lewej:
Krzysztof
Tchóchewski,
Andrzej
Adamczyk





**Andrzej Adamczyk,
zastępca przewodniczącego KI:**

Środowisko polskich transportowców nie dostało żadnych konkretnych danych, potrzebnych do określenia strategii finansowej dla swoich przedsiębiorstw. Nieznana jest wysokość nowych opłat. Szacuje się, że w skali roku oznacza to koszt w granicach 35-50 tys. zł na jeden samochód ciężarowy.



**Radosław Stępień,
podsekretarz stanu w MI:**

Trzy projekty podstawowych rozporządzeń chcemy przedłożyć jednocześnie. Początkowo mieliśmy zamiar zrobić to w kolejności, ale uwagi ministra finansów – które uznaliśmy za zasadne – żeby zobaczyć całość zagadnienia: sieć, metodę naliczania stawek i ich wielkość, skłoniły nas do tego, byśmy je złożyli jednorazowo. Tak, aby można było określić wszystkie konsekwencje wprowadzenia elektronicznej opłaty istotne dla ministra finansów.



**Janusz Piechociński,
zastępca przewodniczącego KI:**

Oczekuję, że rząd ma plan awaryjny na wypadek, gdyby 1 lipca nie uruchomiono systemu. Zrobiliśmy błąd, rozpoczynając przetarg bez wskazania technologii, co doprowadziło do opóźnień już w czasie samej procedury. Skaże nas to na wybór uzależniony wyłącznie od ceny i terminu wykonania, bez uwzględnienia konsekwencji, które później nastąpią.



**Wiesław Szczepański,
zastępca przewodniczącego KI:**

Na jakim etapie są rozmowy z koncesjonariuszami autostrad odnośnie wprowadzenia elektronicznego systemu opłat i odstąpienia od ich pobierania dla ciężarówek – co będzie, jak oni się nie zgodzą?



**Jan Buczek,
prezes ZMPD:**

Uważam, że dyskusja o tak ważnych sprawach przy okazji jakiś targów, to naprawdę niewystarczająca konsultacja społeczna. Stawka 46 gr za kilometr prezentowana w fazie projektu, jest absolutnie nie do zaakceptowania przez naszą branżę. Oczekujemy od rządu rzeczowej dyskusji na temat stawek, oczywiście popartych analizami i szacunkami dotyczących skutków, jakie wywoła wprowadzenie tego systemu. Od tego dyskusję rozpoczniemy.



**Bolesław Milewski,
przewodniczący OZPTD:**

Na podstawie czego została naliczona ta stawka 46 gr za kilometr, z czego ona wynika? W Europie wnosi się elektroniczną opłatę za korzystanie z dróg najwyższej jakości.



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





Elektroniczne myto w Polsce

Trzeba dobrze wybrać i szybko zacząć

autor: prof. Jerzy Mikulski
Polskie Stowarzyszenie Telematyki Transportu

W ostatnich dniach ukazało się wiele artykułów prasowych na temat elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Jednak zamiast artykułów wyjaśniających znaczenie systemu poboru opłat dla kraju i dla transportu drogowego, prasa koncentruje się tylko na finansowych aspektach ofert, nie wspominając o najważniejszym – jak taki system ma działać i dlaczego należy go wdrożyć.

Polska planuje wdrożenie ogólnokrajowego systemu poboru opłat drogowych od wielu lat. Zarządzenie wykonawcze do ustawy o drogach publicznych, wprowadzające elektroniczny system poboru opłat od dnia 1 lipca 2011 roku, zostało zatwierdzone pod koniec 2008 roku. Władze opracowały specyfikację przetargową, korzystając z doświadczeń innych krajów Unii Europejskiej. Teraz, po wielu latach przygotowań, przetarg, który powinien pomóc w wyborze dostawcy i operatora systemu, przeszedł w fazę końcową. Zgodnie z oświadczeniem Ge-

neralnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oferty winny zostać ocenione w ciągu miesiąca.

Obecnie jedyną sensowną rzeczą jest dokonanie wyboru właściwego systemu poboru opłat i jak najszybsze rozpoczęcie jego wdrożenia. W przeciwnym razie dotrzymanie określonego ustawowo terminu nie będzie możliwe. Dla Polski sprawą istotną jest przejście z obecnie obowiązującego systemu winiet na system elektroniczny, który jest uważany za bardziej skuteczny i bardziej sprawiedliwy dla użytkowników dróg. System winiet opiera się bowiem na opłacie zryczałtowanej, a opłata za przejazd powinna odpowiadać ilości faktycznie przebytych kilometrów, zgodnie z zasadą „użytkownik jedzie i płaci”. Wysokość opłaty przy elektronicznym poborze lepiej będzie odpowiadać kosztom budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej. Ponadto elektroniczny system poboru opłat zapewni lepszą skuteczność fiskalną niż tradycyjny system oparty na winietach. Dlatego elektroniczne

systemy poboru opłat są lepsze, zarówno z punktu widzenia użytkownika, ale również z punktu widzenia państwa jako poborcy opłat.

Nagłówki gazet wskazujące na konieczność dodatkowego finansowania są nadmiernie dramatyczne. W tym kontekście bardziej istotną wydaje się kwestia wyboru technologii. Dobrze, że GDDKiA udało się uruchomić proces przetargowy bez ograniczania technologii, co przyniesie państwu możliwie najwięcej korzyści. Poszczególni oferenci mieli możliwość zaproponowania własnych technologii i przedstawienia realnych prognoz ekonomicznych dla poparcia swoich propozycji. Wiadomo, że w grę wchodzi dwie technologie: mikrofalowa i satelitarna, ewentualnie połączenie obu. Większość krajów, które wdrożyły elektroniczny pobór opłat, wybrało technologię mikrofalową. Sprawdza się ona tam, choć akurat są kraje, które poszerzając sieć płatnych dróg, testują także technologię satelitarną.

Oferty finansowe oferentów, publikowane w prasie, wskazują

wyraźnie, że system oparty na technologii łączności mikrofalowej DSRC (Dedicated Short-Range Communications) będzie tańszy. System po uruchomieniu obejmie główną sieć drogową (650 km autostrad oraz około 1000 km dróg szybkiego ruchu i dróg krajowych). Plany poszerzenia tego systemu w przyszłości nie są jeszcze gotowe, ale szacuje się, że zostanie nim objętych prawie 5.000 km do 2013 roku, a później nawet 9000 km dróg.

Technologia DSRC została wypróbowana w wielu krajach. W tym kontekście w Polsce można się spodziewać wzrostu kosztów system poboru opłat (można było zaobserwować to ostatnio np. na Słowacji). Wiąże się to z koniecznością rozbudowy infrastruktury drogowej (bramki z czujnikami w punktach najbardziej istotnych dla skutecznego poboru opłat, co może generować nakłady. Na autostradach wzięły się co kilkanaście kilometrów, ale już na drogach szybkiego ruchu i drogach krajowych możliwości wjazdu i zjazdu z trasy jest bardzo dużo).

Mimo tego system DSRC wydaje się być per saldo bardziej opłacalny (łączność DSRC jest bezpłatna, niskie są koszty urządzeń pokładowych i relatywnie długi jest czas ich pracy, łatwe są też systemy ich dystrybucji). W technologii satelitarnej mniej kosztuje wprowadzenie infrastruktury przydrożnej, ale pojazdy trzeba wyposażyć w droższe urządzenia pokładowe (wymagają niezależnego zasilania). A i koszty transmisji są w tym przypadku nie bez znaczenia. Technologia DSRC jest niezależna, podczas gdy właścicielami łączności GPS i GSM są „obcy” operatorzy.

Niezawodność systemu i łatwość jego działania należą do najbardziej istotnych cech, przemawiających na korzyść systemu DSRC, co zostało

docenione w wielu krajach europejskich, gdzie taki system już działa. Wykazano tam bardzo wysoką skuteczność systemu, przy niskich kosztach operacyjnych.

Należy również zauważyć, że system ułatwia proces zarządzania drogami. Przetwarzanie informacji gromadzonych podczas pobierania opłat (mimo może niższej rozdzielczości pozycjonowania, co ma głównie znaczenie przy śledzeniu

pojazdów) pozwala na oszacowanie natężenia ruchu drogowego na poszczególnych odcinkach dróg oraz określenie liczby pojazdów i ich struktury rodzajowej, itp. Zatem system dostarcza niezbędnych informacji do modelowania ruchu pojazdów. System poboru opłat DSRC może również współpracować z innymi systemami poboru opłat, np. z systemem poboru opłat za wjazd do centrum miast.

ZEBRANIA REGIONALNE CZŁONKÓW ZMPD W ROKU 2010

WRZESIEŃ

13.09.2010 r.

**Otwock - godz. 11.30, w Ośrodku Doskonalenia Zawodowego
Kadr Celnych i Skarbowych**

adres: ul. Kolorowa 13, 05-402 Otwock
dla członków ZMPD z regionu mazowieckiego III

16.09.2010 r.

**Niemce k/Lublina - godz. 11.30, w Europejskim Ośrodku
Integracyjnym**

adres: ul. Lubelska 160, 21-025 Niemce k/Lublina
dla członków ZMPD z regionu lubelskiego

22.09.2010 r.

Rzeszów - godz. 11.30, w Hotelu Hetman

adres: ul. Langiewicza 29a, 35-085 Rzeszów
dla członków ZMPD z regionu podkarpackiego

23.09.2010 r.

Kraków - godz. 11.30, w Hotelu RT Galicya

adres: ul. Rzemieślnicza 4, 30-403 Kraków
dla członków ZMPD z regionu małopolskiego

24.09.2010 r.

Kielce - godz. 11.30, w Hotelu ECHO

adres: Hotel ECHO w Cedzynie
– Ośrodek Rehabilitacyjno-Wypoczynkowy, 25-900 Kielce
dla członków ZMPD z regionu świętokrzyskiego

30.09.2010 r.

Grabowo - godz. 11.30, w Zajeździe Hubus

adres: Grabowo k/Ostrołęki, ul. Warszawska 48,
07-415 Olszewo-Borki
dla członków ZMPD z regionów: podlaskiego i mazowieckiego II

Chiny chcą dotrzeć do Europy z karnetem TIR

autor: Ryszard Gałczyński



Liu Hongbo,
Marek Retelski,
Ewa Suszyńska

W dniach 26 i 27 sierpnia w biurze ZMPD gościł Liu Hongbo, dyrektor Departamentu Kontroli Celnej w Generalnej Administracji Celnej Chin oraz Marek Retelski, dyrektor Departamentu TIR w IRU. Gospodarzem spotkania była Ewa Suszyńska, dyrektor Departamentu TIR w ZMPD. Celem tej roboczej wizyty przedstawiciela chińskiej administracji było zapoznanie się z praktyką stosowania procedury TIR w krajowym zrzeczeniu przewoźników.

Władze chińskie już w roku 2006 podjęły prace zmierzające do przystąpienia do Konwencji TIR. Jednym z etapów przygotowań do wprowadzenia Konwencji TIR w Chinach była obecność Liu Hongbo w biurze ZMPD.

IRU, które bezpośrednio współpracuje z chińską administracją w tym zakresie, nieprzypadkowo wybrało polskie zrzeczenie. Wewnętrzny audyt przeprowadzony w czerwcu br. przez IRU wykazał, że ZMPD jest wzorcowym zrzeczeniem dla innych w zakresie funkcjonowania procedury TIR.

Biuro ZMPD wydaje rocznie 240 tysięcy karnetów TIR – najwięcej spośród krajów Unii Europejskiej, a przy tym notuje niewielką ilość reklamacji. Znakomita jest rów-



Goście i Anita
Rusztecka

niez współpraca zrzeczenia z polską administracją celną, co ma niebagatelne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania systemu.

Liu Hongbo miał okazję obserwować codzienną pracę Departamentu TIR ZMPD. Dyr. Ewa Suszyńska i Anita Rusztecka (specjalista w Departamencie TIR) prezentowały – krok po kroku – konkretne rozwiązania zastosowane w poszczególnych jednostkach Departamentu, wynikające z przestrzegania procedur systemu TIR. Drugiego dnia gość z Chin w Błoniu pod Warszawą zapoznał się z funkcjonowaniem urzędu celnego i zakresem formalności związanych z odprawą towarów przewożonych pod osłoną karnetu TIR.



Jan Buczek – prezes ZMPD

Sygnali o tym, że jesteśmy liderami, jeżeli chodzi o precyzję obsługi systemu TIR, docierały do nas z Genewy, siedziby IRU, już od kilku lat. Ostatni audyt, przeprowadzony przez wewnętrzną jednostkę certyfikującą IRU, potwierdził to w 100 procentach. Z wielką satysfakcją mogę stwierdzić, że pod względem nadzoru i zarządzania tym systemem jesteśmy najlepsi

w Europie. Dyrektor Departamentu Kontroli Celnej z ChRL przyjechał do Polski, żeby przyrzeć się, jak działa system TIR po stronie gwaranta, czyli stowarzyszenia narodowego. Chińczycy badają go wnikliwie, bowiem już od paru lat pracują nad przystąpieniem do Konwencji TIR. Ma to również związek z działaniami środowisk transportowych, które od dawna próbują niejako wyprzedzić zdarzenia. Monitorują sytuację prawną w państwach tranzytowych Dalekiego Wschodu i dążą do likwidacji istniejących barier po to, żeby proces przewozu drogą lądową – czyli praktycznie reaktywacja Jedwabnego Szlaku – mógł zostać wykorzystany przez naszych przewoźników. Przystąpienie Chin do Konwencji TIR byłoby znaczącym krokiem w tym kierunku.

Z pracownikami
Departamentu
TIR



Będzie szybciej i taniej

Rozmowa z Liu Hongbo, dyrektorem Departamentu Kontroli Celnej i Inspekcji w Generalnej Administracji Celnej Chin (General Administration of Customs)



Dlaczego Chiny chcą przystąpić do konwencji TIR?

Generalnie z dwóch powodów – harmonizacja przepisów spowoduje ułatwienie procedur celnych, a co za tym idzie – przyspieszenie odpraw i obniżenie ich kosztów. W Chinach swoje zakłady przemysłowe ma 500 największych światowych koncernów. Przystąpienie do systemu TIR znacznie ułatwiłoby transport produkowanych tam towarów do Unii Europejskiej. Będzie szybciej i taniej, co ma niebagatelne znaczenie dla chińskiego eksportu.

Czy przystąpienie do konwencji TIR oznacza rozwój międzynarodowego transportu drogowego pomiędzy krajami sąsiadującymi i UE?

Priorytetem jest wykorzystanie procedury TIR do transportu towa-

rów drogą morską z Chin do UE. Plany rozwoju lądowych szlaków wymiany towarowej między Europą a Chinami wymagają wielkich inwestycji w infrastrukturę drogową. Obecnie w Chinach jest już 90 000 kilometrów dróg ekspresowych. W tym momencie jesteśmy pod tym względem drugim krajem po Stanach Zjednoczonych. W roku 2012 będziemy mieć 110 tysięcy km – więcej niż w USA. To są jednak inwestycje tylko w infrastrukturę drogową Chin. Do Europy pozostaje jeszcze wielka odległość poprzez kraje tranzytowe. Dlatego w mojej opinii największą szansę, jeżeli chodzi o rozwój takich połączeń, ma transport kombinowany. Poza tym konwencja TIR nie rozwiąże wszystkich naszych problemów związanych z międzynarodowym

transportem drogowym. Przede wszystkim dotyczą one wymiany zezwoleń i bariery językowej.

Kiedy Chiny przystąpią do konwencji TIR?

Prace nad przystąpieniem do konwencji TIR rozpoczęto w 2006 roku. Powstał wtedy zespół złożony z przedstawicieli Generalnej Administracji Celnej, Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Bezpieczeństwa, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Kontroli Jakości i krajowego stowarzyszenia przewoźników (odpowiednik ZMPD w Polsce). Całość tych prac koordynuje Generalna Administracja Celna, ale decyzje o przystąpieniu do konwencji muszą podjąć wszyscy ministrowie. Obecnie kończy się ostatni etap badania i uzgadniania prawa krajowego z przepisami konwencji TIR. Jednakże biorąc pod uwagę niewielkie rozbieżności, minister ds. cel już podjął decyzję o gotowości do przystąpienia do konwencji TIR. Z przyczyn proceduralnych, o których wspominałem, pozostaje tylko jej potwierdzenie przez szefów pozostałych resortów. Trudno jest mi określić jednoznacznie jakąś konkretną datę – wykracza to poza zakres moich kompetencji. W mojej opinii nie ma żadnych formalnych przeciwwskazań, aby ten cały proces decyzyjny jeszcze się przedłużył. Nieoficjalnie mogę stwierdzić, z dużym prawdopodobieństwem, że już w roku 2011 Chiny zostaną włączone do systemu TIR.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński

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



Zapraszamy do TB

Wolica

- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis naczep
- ✓ Sprzedaż części

Rzgów

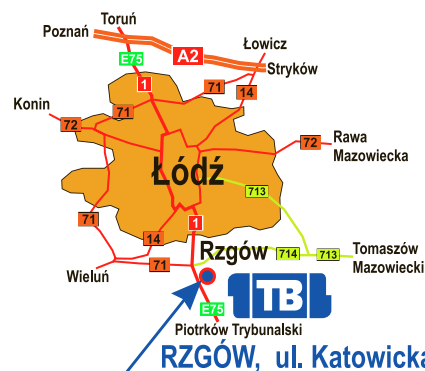
- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis naczep
- ✓ Serwis agregatów Carrier
- ✓ Sprzedaż części

Wyszków

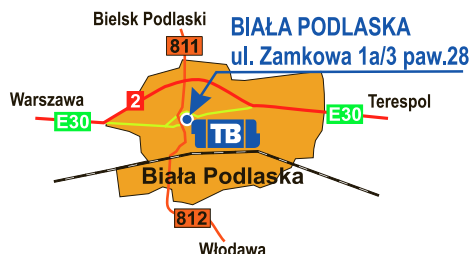
- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF, inne marki
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis naczep
- ✓ Naprawy agregatów chłodni
- ✓ Sprzedaż części

Biała Podlaska

- ✓ Sprzedaż części DAF
- ✓ Części do naczep, inne marki



WYSZKÓW, ul. Sienkiewicza 26



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

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

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

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

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

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

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

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™





Trudne rozmowy międzynarodowe o przewozach drogowych

autorzy: Anna Gawlik, Tadeusz Wilk, ZMPD

W ostatnim czasie delegacja polskiego Ministerstwa Infrastruktury brała udział w szeregu spotkań niezmiernie istotnych dla polskich międzynarodowych przewoźników drogowych. We wszystkich tych spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele ZMPD, prezentując stanowisko i opinię środowiska polskiego transportu drogowego.

Współpraca polsko-niemiecka

W Berlinie pod koniec maja rozmawiano o następujących zagadnieniach:

- Rozwoju dwustronnej wymiany handlowej i przewozów drogowych rzeczy.
- Rozwoju systemu zezwoleń EKMT.
- Wdrożeniu rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE tworzących tzw. pakiet drogowy.
- Współpracy w zakresie kontroli transportu drogowego.

W sprawach różnych poruszono również bardzo istotny z punktu widzenia polskich przewoźników problem kontroli drogowych przeprowadzanych przez niemiecką policję oraz niemiecką Inspekcję Transportu (BAG).

Strona niemiecka poinformowała, że udział przewoźników niemieckich w obsłudze dwustronnej wymiany handlowej z Polską wynosi obecnie jedynie 2%. Przed wstąpieniem Polski do UE udział ten wynosił ponad 8%. Oznacza to dominację polskich przewoźników na rynku niemieckim. Delegacje uznały, że w aktualnej sytuacji dla przewoźników obu stron istotny jest rozwój aktywności przewozowej na rynkach krajów trzecich.

Delegacje wymieniły się poglądami na temat pracy grupy ds. transportu drogowego ITF. Zgodzono się, że – z uwagi na rozbieżne poglądy poszczególnych państw członkowskich – system znajduje się w sytuacji kryzysowej. Dodatkowo problem ten potęguje twarde stanowisko niektórych państw, w tym Rosji, która zmierza do dokonania niekorzystnych dla dużej grupy państw zmian w funkcjonowaniu zezwoleń EKMT.

Delegacje wymieniły opinie na temat zakresu prac oraz przewidywanych rozwiązań związanych z przyjęciem do przepisów krajowych w Polsce i w Niemczech rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady UE, ustanawiających zasady dostępu do zawodu przewoźnika

drogowego oraz rynku transportu drogowego we Wspólnocie, tworzące tzw. pakiet drogowy

Delegacje omówiły przypadki kontroli przewoźników przez służby obu krajów, w kontekście zgłaszanych przez przedsiębiorców wątpliwości dotyczących prawidłowości stosowania przepisów lub procedur. Długa dyskusja w tej sprawie wykazała, że każda ze stron jest w stanie podać przykłady negatywnych zachowań służb kontrolnych w stosunku do przewoźników. Uznano, że wskazana jest stała, bieżąca współpraca służb kontrolnych w kierunku podnoszenia jakości „dobrej praktyki” w dziedzinie kontroli transportu drogowego. Postanowiono kontynuować rozmowy na ten temat podczas najbliższego spotkania, które powinno odbyć się jesienią 2010 r. w Polsce.

W Paryżu o EKMT

W dniach 27-28 kwietnia i 24-25 sierpnia obradowała w Paryżu specjalna podgrupa robocza, powołana dla przygotowania rozwiązań w zakresie dalszego funkcjonowania systemu zezwoleń EKMT na lata 2011-2015. Propozycje te miałyby być zatwierdzone przez Grupę ds. transportu drogowego ITF (Inter-

national Transport Forum – Międzynarodowe Forum Transportu). Grupa ds. transportu zebrała się w Paryżu w dniach 5-6 lipca. Niestety, zarówno prace specjalnej podgrupy, jak i prace Grupy ds. transportu nie przyniosły konsensusu.

W posiedzeniach specjalnej podgrupy udział biorą przedstawiciele Niemiec, Włoch, Łotwy, Polski, Rosji, Szwajcarii, Turcji, Ukrainy, Bułgarii i Portugalii. Wszyscy uczestnicy zgodzili się, aby uprościć system i w związku z tym odejść od bonusów, a pozostawić jedynie przeliczniki;

■ Szwajcarzy i Niemcy optowali za tym, aby były tylko 3 kategorie pojazdów w każdym roku (kiedy wejdzie do systemu EURO 6, to usunie się z systemu EURO 3). Ale ponieważ większość krajów (w tym Polska) była za jak najdłuższym pozostawieniem w systemie pojazdów EURO 3, między innymi z powodu kryzysu ekonomicznego, podgrupa zgodziła się na wprowadzenie okresu przejściowego.

■ Dyskusja skoncentrowała się na zagadnieniu rozdziału zezwoleń, a w szczególności na propozycji Federacji Rosyjskiej. Podstawowe żądania Rosji to utrzymanie ilości zezwoleń w kontyngencie bazowym na poziomie 6090 szt., zlikwidowanie rankingu (szeregowania krajów w grupach), zlikwidowanie „praw nabytych” dla wszystkich krajów.

■ Rozmowy były bardzo trudne, zdominowane przez stronę rosyjską,

która chciała, aby podgrupa przyjęła rosyjską propozycję. Rosjanom chodzi o to, aby proponowane przez nich rozwiązania były już uwzględnione przy kalkulacjach na rok 2011 i dla dalszych lat. Rosjanie ponownie zwracali uwagę, że z powodu zmian geopolitycznych oraz faktu, że w ramach UE transport jest zliberalizowany, kontyngent bazowy dla krajów unijnych powinien być zmniejszony o 36%.

Lipcowe posiedzenie Grupy ds. transportu, która miała podjąć decyzje dotyczące kontyngentów zezwoleń EKMT na lata 2011-2015, zakończyło się niestety bez efektów pozytywnych. Rozbieżności, jakie miały miejsce podczas prac podgrupy, przeniosły się na posiedzenie Grupy ds. transportu. Rozmowy były bardzo trudne, przede wszystkim z uwagi na żądania strony rosyjskiej i zastrzeżenia wnoszone przez Grecję, Włochy i Austrię. Te trzy ostatnie kraje tradycyjnie zamierzają ograniczać liczbę zezwoleń ważnych na ich terytoriach, mimo przedstawiania im wielu argumentów wskazujących na liberalną politykę Unii Europejskiej w zakresie transportu. Jednakże najważniejsze są zastrzeżenia strony rosyjskiej. Strona rosyjska uważa – ze względu na fakt, że według statystyk rosyjskich znaczna część (około 50%) przewozów wykonywanych na zezwoleniach EKMT kończy się w Federacji Rosyjskiej – niezbędne

jest znaczne zwiększenie kwoty bazowych zezwoleń dla strony rosyjskiej. Optuje również za zmniejszeniem kwot bazowych dla większości krajów – członków systemu EKMT. W przypadku niespełnienia wniosków strony rosyjskiej zamierza ona ograniczyć liczbę zezwoleń ważnych na terytorium Federacji Rosyjskiej do 67 sztuk. Grupa postanowiła, że odbędzie się jeszcze jedno posiedzenie specjalnej podgrupy, która będzie próbowała znaleźć kompromisowe rozwiązanie problemu.

Posiedzenie sierpniowe (24-25.08.) nie napawa optymizmem. Wyżej przedstawione rozbieżności pozostają w zasadzie aktualne. Propozycje różnych krajów w zakresie określenia kontyngentu bazowego zezwoleń EKMT są bardzo rozbieżne. Planowane na pierwsze dni września kolejne posiedzenie Grupy ds. transportu będzie miało „trudny orzech do zgryzienia”. Na posiedzeniu podgrupy padły nawet opinie, aby utrzymać moratorium na wielkość kontyngentu z roku bieżącego na rok 2011 i dalej dyskutować nad skutecznym rozwiązaniem tego zagadnienia na dalsze lata.

Można się spodziewać, że rozmowy w sprawie kontyngentu zezwoleń EKMT mogą się przeciągnąć i decyzje zostaną – podobnie jak w roku ubiegłym – podjęte dopiero pod koniec roku. O postępie prac będziemy informować zarówno przez stronę internetową www.zmpd.pl, jak również na łamach Przewoźnika.

AdBlue®

Blue Sky
Your All-In-One System Solution

Rowerowa pielgrzymka

Od sześciu lat na początku sierpnia z Ostrołęki i Ostrowi Mazowieckiej wyrusza rowerowa pielgrzymka na Jasną Górę. W organizacji tegorocznej miało swój udział również ZMPD, które ufundowało pielgrzymom koszulki. Pielgrzymka trwała 6 dni (dla grup z Ostrołęki – 8) i przebiega malowniczymi drogami Jury Krakowsko-częstochowskiej. Szefem i ojcem duchowym przedsięwzięcia jest ks. Waldemar Grzeszczuk.



TimoCom Za pomocą TC eBid® przetargi transportowe nabierają sensu

Zapewnij transport ładunkom, zanim będzie za późno

Düsseldorf 2010.07.26 – Już od kilku tygodni na europejskim rynku transportowym znajduje się znacznie więcej ofert ładunków niż wolnych przestrzeni ładunkowych, i to w sytuacji, gdy wzrost gospodarczy dopiero nabiera rozpędu. W najbliższej przyszłości zapowiada się powiększenie się tej przepaści. Dlatego już od teraz warto zatroszczyć się o zapewnienie sobie możliwości na przyszłość. TC eBid®, platforma online dla europejskich przetargów transportowych z TimoCom, jest idealnym środkiem do realizacji tego celu.

W następstwie kryzysu gospodarczego wielu usługodawców transportowych zostało zmuszonych do drastycznego zmniejszenia swojego taboru. Obecnie zaczyna być odczuwalny brak tych samochodów. Nawet jeśli w dniu dzisiejszym sytuacja nie przedstawia się tak ekstremalnie – inteligentny załadowca patrzy dalej w przyszłość i dostrzega,

że gdy ponownie nadejdzie hossa, co raz trudniej będzie znaleźć środki, by wywieźć ładunki z magazynów. Z tego powodu załadownicy z sektora przemysłu i handlu czy też dokonujący załadunków spedytorzy, którzy nie chcą pozostać z przysłowiową „ręką w nocniku” już teraz powinni zacząć organizować przetargi na transport swoich ładunków poprzez TC eBid®.

Już dziś zacząć myśleć o jutrze

Za pomocą platformy przetargowej – TCeBid firmy TimoCom zgodnie z powiedzeniem „dobry plan to połowa sukcesu”, można łatwo i efektywnie zabezpieczyć sobie możliwości załadunkowe na przyszłość. Zlecenie transportowe ustawione dziś można bowiem uruchomić w dowolnym momencie w przyszłości. W ten sposób zlecniodawcy otrzymują maksymalne bezpieczeństwo przy planowaniu. Niezależnie od tego, jak

bardzo skurczy się dostępna przestrzeń ładunkowa – klienci TimoCom zapewnili ją sobie już dawno.

Po prostu pewnie i skutecznie

Proces przetargu jest nie tylko prosty, jest również praktyczny: wszystkim stronom oszczędza się skomplikowanych tabel, nieaktualnych spisów adresowych czy przeciągających się rozmów telefonicznych. Kompletny proces rejestrowany jest elektronicznie i dokumentowany w przejrzysty i intuicyjny sposób. TC eBid® jest przy tym niezwykle efektywny: każdym przetargiem można dotrzeć potencjalnie do 30.000 usługodawców transportu – w całej Europie. W powiązaniu z przetargiem można uzyskiwać miarodajne wyniki oceny i współczynniki. Stanowi niebywałą pomoc przy rozeznaniu się wśród cen rynkowych i tworzy dobrą podstawę decyzyjną przy doborze usługodawców.

+ + + od 2010-09-23 do 2010-09-30 + + + IAA Nutzfahrzeuge w Hannoverze/Niemcy + + + Hala 13 | Stoisko C19 + + + od 2010-09-23 do 2010-09-30 + + + IAA Nu

TimoCom



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 na transport 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.

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

III Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego ROTRA

20-22 października 2010

Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego RO-TRA, które w tym roku odbędą się w Targach Kielce po raz trzeci, organizowane są z myślą o producentach pojazdów użytkowych oraz potrzebach ich klientów. Podczas tej imprezy prezentowane są samochody ciężarowe i dostawcze, naczepy, przyczepy, lawety, ciągniki siodłowe, zabudowy wywrotcze, kombi, vany, pojazdy specjalne oraz ich niezbędne wyposażenie. Centra logistyczne i spedycyjne ze swoimi usługami

zapoznają zwiedzających, którzy będą mogli również skorzystać z doradztwa technicznego i porad serwisowych związanych między innymi z diagnostyką.

Druga edycja ROTRY odbyła się w ubiegłym roku z debiutującymi targami LOG-EXPO i przyciągnęła do Targów Kielce około 2 tys. zwiedzających. Obydwie imprezy ściągnęły do Kielc blisko 80 wystawców z Włoch, Niemiec, Szwecji, Austrii, Belgii, Estonii, Hiszpanii i Polski.



TWÓJ SUKCES NASZA LOGISTYKA



trade trans

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

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

www.tradetrans.pl



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

U W A G A N O W E S T A W K I !



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 plankowych i chłodniczych
w relacjach: PL - EU - PL

Oferujemy bezpłatnie naczepy plankowe i chłodnicze
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KĄDZY** 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

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



Nie chcemy przeszkadzać

Rozmowa z Tadeuszem Janem Zającem, Głównym Inspektorem Pracy



Orzeczenie siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego w sprawie rozliczania diet kierowców stało w opozycji do powszechnej praktyki stosowanej przez przedsiębiorców transportowych. Państwowa Inspekcja Pracy zachowała wówczas ostrożność w związku z tym orzeczeniem.

Musimy stać na gruncie obowiązującego prawa. Rzeczywiście orzeczenie SN w tym zakresie spowodowało bardzo wiele zamieszania. Wydałem wtedy dyspozycje, żeby zorientować się, jak zostało ocenione przez pracodawców. Jednocześnie śledziliśmy tendencje legislacyjne w tym zakresie. Z ulgą przyjęliśmy

ostatnią nowelizację ustawy o transporcie drogowym, która jednoznacznie rozstrzygnęła kwestię diet. My, jako Państwowa Inspekcja Pracy, nie chcemy przeszkadzać w prowadzeniu działalności gospodarczej, ale mamy obowiązek stać na straży przestrzegania przepisów. Trudność polega na wielości interpretacji prawa, często nawzajem się wykluczających. To stanowi problem zarówno dla PIP, jak pracodawców oraz pracowników.

Państwowa Inspekcja Pracy od roku ma uprawnienia do kontroli czasu pracy kierowców. Jak PIP poradziła sobie z tym zadaniem?

Wymagało ono przygotowania inspektorów pracy, przede wszystkim w zakresie ewidencjonowania czasu pracy kierowców. Musieli oni przejść specjalistyczne szkolenia, aby uzyskać nowe kwalifikacje na wysokim poziomie. Staraliśmy się, by inspektorzy pracy stali się partnerami dla pracodawców i osób prowadzących ewidencję czasu pracy i by mogli prawidłowo ocenić stan faktyczny w zakresie przestrzegania obowiązujących przepisów.

Przewoźnicy narzekają na wielość instytucji kontrolujących ich działalność. Jedną z nich jest ITD. Czy nie tworzy to sytuacji, w której ten sam aspekt działalności firmy jest kontrolowany dwa razy przez różne organy?

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

Kompetencje ITD są daleko szersze od naszych. My przeprowadzamy kontrole wyłącznie w firmach. Blisko współpracujemy z ITD i koordynujemy nasze działania, do rzadkości należą przypadki, by kontrole się nakładały. Co ważne – nie ma między nami różnic interpretacyjnych dotyczących przepisów. Nasze starania zmierzają w kierunku zmiany podejścia pracodawców do kwestii ewidencjonowania czasu pracy kierowców. Chcemy prewencyjnie uświadomić walor, jaki niesie ze sobą przestrzeganie norm czasu pracy i jego ewidencjonowanie. Niestety w dalszym ciągu zdarza się, że pracodawcy traktują ten obowiązek jako zbędną formalność. Chodzi przecież o bardzo ważną kwestię bezpieczeństwa na drogach. Przewoźnicy skupiają swoją uwagę na przestrzeganiu regulacji dotyczących prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Nie wszyscy natomiast tworzą globalne rozkłady czasu pracy dla swoich kierowców. I to jest pole do współpracy pomiędzy zrzeszeniem przewoźników a PIP. Stoję na stanowisku, że indywidualny czas pracy kierowców powinien stanowić strategiczny element w planowaniu działań firmy.

Poza tym nierzetelność ewidencji powoduje nieporozumienia i skargi. Zastanawiamy się, i to również jest obszar do dyskusji, jak pokazać przykłady dobrych praktyk. Są przedsiębiorstwa transportowe, które rzeczywiście przestrzegając przepisów o czasie pracy realizują swoje zadania, mimo że też mają różnego rodzaju kłopoty. I to również wyzwanie dla PIP, by nasi wysoko wykwalifikowani specjaliści jak najlepiej poznali specyfikę branży, bo wtedy będą mogli bardziej obiektywnie – a nie tylko mechanicznie, zgodnie z taryfikatorem – oceniać stan faktyczny.

Dziewiątego maja złożyli Państwo przed Komisją Infrastruktury raport dotyczący przeprowadzonych kontroli czasu pracy kierowców. Bardzo krytycznie wypowiedzieli się Państwo na temat przepisów w tym zakresie. Padła sugestia, że konieczna jest nowelizacja ustawy.

Podtrzymujemy nasze sugestie. Wszystkie zastrzeżenia zostały skierowane do Komisji Trójstronnej. Wystosowałem również pismo do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, w którym wskazuję problemy dotyczące niespójności obowiązującego prawa w kontekście przeprowadzonych kontroli PIP. Najtrudniejszym z nich jest – o czym wcześniej wspomniałem – interpretacja przepisów. Na potrzeby PIP zarządziłem, aby Komisja Prawna przy Głównym Inspektorze Pracy przygotowała obowiązujące i wspólne dla wszystkich inspektorów stanowiska w podobnych sprawach budzących wątpliwości co do interpretacji. Niemniej jednak jest to rozwiązanie doraźne. Potrzebne są jednoznaczne uregulowania prawne.

Przewoźnicy bardziej obawiali się kontroli PIP niż ITD. Jak Pan sądzi, z czego to mogło wynikać?

Być może brało się to z przeświadczenia, że kontrola dokumentacji firmy jest zupełnie czym innym niż kontrola na drodze. Nie docierały do mnie sygnały, aby inspektorzy PIP zapisali się niechlubnie podczas swojej pracy. Poza tym proszę pamiętać, że dla nas też jest to nowa sytuacja. Narzucono nam limity liczby kontrolowanych przedsiębiorstw oraz zastosowanie nowej procedury orzekania, zgodnie z którą musimy stosować taryfikator naruszeń. Dotychczas działając zgodnie z Kodeksem Pracy inspektor miał możliwość swobody orzekania wysokości kary do 2 tysięcy

zł, a przy recydywie – 5 tysięcy zł. W przypadku kontroli czasu pracy kierowców nie ma takiej swobody, każde nawet najdrobniejsze naruszenie jest powiązane z konkretną wysokością kary w taryfikatorze. Inspektor nie ma żadnego pola manewru. Natomiast nie jest nałożony na to, aby coś w firmie „znaleźć”.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński

Szkolenie kierowców ważne dla całej gospodarki

Andrzej Wierzbicki,

dyrektor ds. Zarządzania Flotą Pojazdów, Schenker Sp. z o.o.



Aby zostać profesjonalnym kierowcą trzeba posiadać odpowiednie cechy charakterologiczne, wiedzę i doświadczenie, ale także nieustannie je rozwijać i doskonalić. Niestety, nadal w Polsce zawód kierowcy nie należy do najbardziej prestiżowych, mimo że wymaga ponadstandardowych kwalifikacji i umiejętności ze wszystkich prawie dziedzin życia społecznego. Obawiam się, że w percepcji zwykłego obywatela kierowca wciąż jest tylko „szoferakiem”, który ma jedynie „kierować” pojazdem, aby dojechać z punktu A do punktu B. A przecież obraz ten, który utrwalił się ponad 20 lat temu w wielu z nas dzięki serialowi „Droga” ze wspianiałym Wiesławem Gołasem w roli głównej, powinien dawno już odejść do lamusa. Notabene bardzo żałuję, że żaden z obecnych reżyserów nie pokusił się

o popularyzowanie jakże interesującego zawodu kierowcy, o nadanie mu należytego miejsca w hierarchii wszystkich zawodów.

Osobiście lubię porównanie obecnego kierowcy z pilotem samolotu cargo. Jeden i drugi ma do dyspozycji pojazd naszpikowany zaawansowaną elektroniką. Obaj odpowiadają za terminowość, bezszkodowość, bezpieczeństwo przewożonego towaru, który jest często wart miliony złotych. Jeden i drugi musi umieć się komunikować w obcych językach. I wreszcie wyszkolenie jednego i drugiego wymaga stosownej infrastruktury i zaawansowanej technologii, np. symulatorów, a więc kosztuje i będzie kosztowało coraz drożej.

Właśnie szkoleniu zawodowych kierowców w Polsce w ramach obowiązującej dyrektywy 2003/59/WE było poświęcone seminarium zorganizowane przez Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników z Białej Podlaskiej przy współpracy ZMPD, które odbyło się 25 czerwca w Roskoszy. Dobrze, że podjęto ten temat oraz zapewniono udział osób z władzy centralnej i wykonawczej, środowisk naukowych i gości z zagranicy. Wysoko oceniam prezentację ZMPD i zaproszonych zagranicznych gości na temat samej dyrektywy i wdrożonych modeli w poszczególnych krajach unijnych. Na uwagę zasługuje fakt, że wiele krajów zachodnich już dawno znalazło odpowiednie antidotum na dręczące nas obecnie problemy. Rodzi się zatem pytanie: dlaczego nie możemy skorzystać z najlepszych praktyk innych europejskich krajów w sposobie wdrożenia dyrek-

tywy unijnej? Co nam przeszkadza zastosować sprawdzone już choćby we Francji rozwiązania dotyczące np. modelu finansowania szkoleń kierowców?

Nie muszę chyba nikogo przekonywać, że kierowca jest ambasadorem firmy transportowej i jej najważniejszym pracownikiem. Sukces i przyszłość tej firmy zależy w dużej mierze od kompetencji i profesjonalizmu kierowcy. Ma on bezpośredni wpływ na poziom kosztów transportowych i wielkość finansowego przychodu związanego z produktywnością pojazdu. Jego decyzje przekładają się na jakość bezpieczeństwa i kultury jazdy w ruchu drogowym oraz na stan naszego środowiska naturalnego.

Uważam, że problem znalezienia najlepszego rozwiązania w zastosowaniu przepisów dyrektywy dotyczy nie tylko samych firm transportowych, czy operatorów logistycznych, ale całego społeczeństwa, gdyż transport drogowy jest krwioobiegiem całej gospodarki państwa. Wciąż jest wiele wątpliwości i uwag środowiska transportowego oraz propozycji zmian w przepisach dotyczących wdrożenia dyrektywy. W dłuższej perspektywie realne jest ryzyko niedoboru kierowców zawodowych w związku z wysokimi kosztami szkoleń i brakiem szkół publicznych o profilu kierowcy. Sytuacja ta wymaga jeszcze większego zaangażowania wszystkich zainteresowanych i utworzenia kolejnego „okrągłego stołu”, z ZMPD jako naturalnym koordynatorem i organizatorem.



transpass

europijski lider w usługach drogowych
i w redukowaniu kosztów firm transportowych

NOWOŚĆ

myto w Norwegii za pomocą Autopass



- 👉 Opłaty drogowe w Niemczech i innych krajach Europy
- 👉 Opłaty za tunele m.in. Frejus/Mont Blanc, Westerhelde
- 👉 Rezerwacje przejazdów kolejowych Hupac/Ralpin i Okombi
- 👉 Rezerwacje przepraw promowych na najważniejszych trasach w Europie
- 👉 24-godzinny serwis zmiany ogumienia w całej Europie
- 👉 Zwrot zagranicznego VAT i podatku akcyzowego

Co nas wyróżnia na rynku?

- 👉 wszystkie usługi od jednego dostawcy
- 👉 umożliwiamy klientowi skorzystanie z maksymalnych zniżek i rabatów
- 👉 czytelne i klarowne rozliczenia w Euro
- 👉 monitoring online transakcji w Portalu Klienta
- 👉 biura obsługi w 15 krajach Europy
- 👉 niezależność od operatorów i koncernów
- 👉 jesteśmy ekspertem w zwrocie VAT
- 👉 monitoring online statusu zwrotu VAT
- 👉 specjalizujemy się w obniżaniu kosztów klientów



Biura Transpass w Polsce:

Gdynia tel. 58-6259162 ♦ Ostrów tel. 62-7356291 ♦ Rzeszów tel. 17-8602030 ♦ Warszawa tel. 22-4671651

www.transpass.eu



Polski symulator

autor: Ryszard Gałczyński

Pierwszy polski symulator ciężarówki i autobusu powstaje w zakładach ETC-PZL Aerospace Industries Sp. z o.o. w Warszawie. Chociaż Zbigniew Uchman, dyrektor ds. handlowo – marketingowych spółki zastrzega od razu, że oryginalne urządzenie tego rodzaju zostało zbudowane już kilka lat temu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej pod kierownictwem profesora Zbigniewa Lozi. Jednakże symulator powstający w warszawskich zakładach jest pierwszym, który spełnia wymagania zawarte w projekcie rozporządzenia ministra infrastruktury, które dotyczy warunków technicznych symulatora wysokiej klasy.

Obecnie trwają końcowe prace nad symulatorem autobusu. Mieliśmy wyjątkową okazję oglądać dzieło w trakcie jego tworzenia. Układ prezentacji obrazu, odwzorowanie świata rzeczywistego i jego synchronizacja z kabiną kierowcy robią

duże wrażenie. Kabina kierowcy została umieszczona na platformie o sześciu stopniach swobody. Zapewnia to ruchy liniowe: do przodu, na boki, do góry i wszystkie ruchy obrotowe. Ich złożenie daje kierowcy wrażenie pokonywania zakrętów, hamowania, wstrząsów, itp. Ekran wokół kabiny zapewnia pole widzenia: 180 stopni w poziomie i 45 stopni w pionie. Siedzący w niej kierowca nie powinien widzieć nic poza ekranem. W prezentowanym symulatorze bardzo wiernie odwzorowano świat rzeczywisty. Założono uzyskanie maksymalnej częstotliwości (60Hz) odświeżania obrazu. Jest to bardzo ważne, ponieważ w istotny sposób eliminuje mdłości i zawroty głowy (objawy choroby symulatorowej), które mogą występować podczas szkolenia na takim urządzeniu. Prace integracyjne nad symulatorem ciągnika siodłowego zostaną zakończone w połowie grudnia.

Założona w 1991 roku spółka ETC-PZL Aerospace Industries wywodzi się z zakładów PZL Warszawa-Okęcie, które miały bardzo bogate doświadczenie w budowie urządzeń treningowych i symulatorów, wykorzystywanych głównie w lotnictwie. Wykonały m.in. pierwsze w Układzie Warszawskim symulatory w technologii cyfrowej samolotów MIG-21 BIS. W swoim dorobku miały również symulatory lotów TS-11 ISKRA, PZL-130 ORLIK, polskiego śmigłowca PZL SOKÓŁ. Wykonały także symulator lokomotywy elektrycznej EPO 9, który dotychczas funkcjonuje w Centrum Szkolenia Kolejowego w Warszawie. Wspólnie z amerykańską firmą ETC zbudowała symulator do szkolenia lotniskowej straży pożarnej, z przeznaczeniem na rynek USA. Symulator autobusu i samochodu ciężarowego będzie pierwszą propozycją firmy z przeznaczeniem dla szerszego odbiorcy na polskim rynku.



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. Zapraszamy do naszych nowych MAN Truck & Bus Center w Gdańsku i Wrocławiu. Więcej informacji znajdą Państwo na stronie internetowej.

MAN Truck & Bus Center Gdańsk

ul. Lubowidzka 43
80-174 Gdańsk

MAN Truck & Bus Center Wrocław

ul. Józefa Wymysłowskiego 9
Nowa Wieś Wrocławska, 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 Mobile24

(obsługa w języku polskim)

+49 180 53 53 53 338 / +48 22 22 99 000

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ



Symulator powinien odpowiadać potrzebom użytkownika

Rozmowa ze Zbigniewem Uchmanem,
dyrektorem ds. handlowo-marketingowych ETC-PZL Aerospace Industries Sp. z o.o.



Z jakimi problemami wiąże się budowa symulatora?

Cała idea budowy każdego symulatora zaczyna się od opracowywania szczegółowych wymagań; przy czym, nawet jeśli znamy generalne założenia, tak jak w przypadku symulatorów samochodów ciężarowych i autobusów, to i tak każdy klient zazwyczaj ma własne, indywidualne wymagania dotyczące tego urządzenia. Mam tu na myśli chociażby układ wizualizacji. Klient może bowiem żądać wyższych parametrów układu prezentacji obrazu, dotyczą-

cych przykładowo pola widzenia, odległości ekranu od tzw. punktu wzroku, rozdzielczości czy częstotliwości generowania i wyświetlania obrazu. Różne mogą być też wymagania związane ze środowiskiem wirtualnym, w którym realizowane są poszczególne ćwiczenia. Dotyczy to np. wielkości i poziomu odwzorowania wirtualnego terenu, rodzaju i długości dostępnych tras, natężenia ruchu drogowego czy oprogramowania instruktora, w tym liczby rejestrowanych parametrów jazdy. Dla niektórych klientów ważne może

być np. wstawienie do bazy danych terenu jezdni z ruchem lewostronnym. Indywidualne wymagania mogą również dotyczyć związanego z symulatorem dodatkowego stanowiska, służącego do przygotowania kursantów do wykonania zadania, a następnie do analizy i omówienia wyników przeprowadzonego ćwiczenia. Tak więc niezależnie od ogólnie przyjętych standardów, każdy użytkownik ma możliwość dostosowania zamawianego symulatora do swoich indywidualnych wymagań i preferencji. Tym samym, nie zawsze musi on bezkrytycznie akceptować ofertę danego producenta.

W praktyce definiowanie wymagań dotyczących symulatorów jest stosunkowo trudne, gdyż zazwyczaj przyszły użytkownik nie ma wystarczającej wiedzy specjalistycznej i doświadczenia w tej dziedzinie. Dotychczas bowiem w naszym kraju wykorzystywanie symulatorów w procesie szkolenia, a zwłaszcza symulatorów jazdy samochodem ciężarowym lub autobusem, nie było powszechne.

Dlatego zawsze rozpoczynając rozmowy z potencjalnym klientem w pierwszej kolejności staramy się dokładnie poznać obecny i ewentualnie przyszły zakres zastosowania symulatora oraz uwarunkowania związane z jego docelową eksploatacją. Nie bez znaczenia jest oczywiście także budżet, jakim dysponuje.

Przed uzgodnieniem ostatecznych wymagań technicznych staramy się przedstawić praktyczne konsekwencje dokonywanych przez klienta wyborów, a także ewentualne rozwiązania alternatywne. Czasami niewielkim kosztem w znaczący sposób można zwiększyć walory użytkowe dostarczanego sprzętu.

Drugim niezwykle ważnym zagadnieniem przy budowie każdego symulatora jest pozyskanie wiarygodnych danych symulowanego obiektu – czyli wszystkich istotnych parametrów i charakterystyk związanych z osiąganymi i dynamiką ruchu danego pojazdu, pracą jego systemów, instalacji i wyposażenia. Dane te są bowiem niezbędne do opracowania modeli symulacyjnych. W praktyce modele matematyczne są opracowywane, a następnie weryfikowane na podstawie prób poligonowych danego typu pojazdu.

Równoległe z opracowaniem modeli symulacyjnych tworzymy środowisko wirtualne, w którym wykonywane są zadania. Mamy w tej mierze bardzo bogate, bo już ponad dwudziestoletnie doświadczenie. Środowisko wirtualne ma bardzo istotne znaczenie, gdyż w znacznej mierze decyduje ono o stopniu odczuwanego w symulatorze realizmu, a tym samym o uzyskiwanych efektach szkoleniowych. Niestety, z naszego doświadczenia wynika, że nie wszyscy użytkownicy zdają sobie z tego sprawę.

Pojawiają się opinie, że wymagania techniczne dotyczące symulatorów wysokiej klasy są zbyt wygórowane. Zamiast sześciu stopni swobody wystarczyłyby trzy, co jest związane z niższym kosztem urządzenia. Czy wobec tego przyjęcie takich rozwiązań zapewni dobre wyszkolenie kierowców?

Rzeczywiście przyjęcie rozwiązania redukującego możliwości symulatora do trzech stopni swobody lub

nawet całkowite wyeliminowanie platformy ruchu przyniesie pewne ograniczenie kosztów zakupu całego urządzenia. Natomiast platforma o sześciu stopniach swobody pozwala na symulację ruchów wzdłuż i wokół trzech osi. Pozwala więc symulować wszystkie podstawowe elementy ruchu, jakie występują podczas jazdy. Jeśli zrezygnujemy z pewnych elementów odwzorowania ruchu, to znaczy, że świadomie wprowadzamy pewne zakłócenia pomiędzy bodźcami odczuwalnymi w symulatorze przez kierowcę, a jego oczekiwaniami wynikającymi z doświadczeń nabytych podczas jazdy w warunkach rzeczywistych.

Jeśli więc intencją ustawodawcy, przygotowującego wymagania na symulator jazdy, jest profesjonalne szkolenie kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, w tym szkole-

nie w warunkach specjalnych, to symulator ten powinien w możliwie wysokim stopniu odwzorowywać rzeczywiste warunki prowadzenia pojazdu. W przeciwnym wypadku nie uda się osiągnąć zakładanego celu i szkolenie na symulatorze nie spełni pokładanych w nim oczekiwań. Wówczas pojawi się pytanie, czy mimo pewnego obniżenia kosztów zaku-

pu symulatora zainwestowane na ten cel środki finansowe zostały wydane w sposób racjonalny.

Podczas „jazdy” na symulatorze kierowcy często skarżą się na zawroty głowy i nudności. Z czego to wynika i w jaki sposób można tego problemu uniknąć?

Są to objawy tzw. choroby symulatorowej, która jest zjawiskiem powszechnie znanym i pojawiła się z chwilą wprowadzenia pierwszych urządzeń treningowych, wykorzystujących środowisko wirtualne. Ma ona podobne podłoże, co choroba lokomocyjna. W tej chwili brak jest jednoznacznych, kompleksowych opracowań na temat wszystkich przyczyn jej powstawania. Zjawisko to występuje z różnym nasileniem, w zależności od kategorii symulatorów. W przypadku urządzeń lotniczych najczęściej odnotowywana



HCS A/S Transport & Spedition

OFERTA DLA PRZEWOŹNIKÓW Z LICENCJĄ EU

HCS A/S - międzynarodowa firma z duńskim kapitałem, której obszar działania obejmuje m.in. TRANSPORT I SPEDYCJĘ DROGOWĄ, wywóz odpadów komunalnych na terenie Danii, inżynierskie prace ziemne oraz recykling. Obecnie skupiamy blisko 500 przewoźników z 13 krajów, a nasza flota to ponad 800 zestawów poruszających się każdego dnia na 12 różnych kierunkach międzynarodowych.

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY NA NASTĘPUJĄCYCH KIERUNKACH:

- POLSKA, CZ, SK, H, SLO etc. - SKANDYNAWIA
- SZWECJA/DANIA - NIEMCY/BENELUKS
- DANIA - SZWECJA/NORWEGIA

OFERUJEMY: stałe zatrudnienie, terminowe płatności poparte bardzo wysoką zdolnością kredytową oraz możliwość przyspieszonej płatności za fracht.

Zainteresowanych ofertą prosimy o kontakt:

HENRIK JARLHOLM tel. +45 4329-9854 (biuro Danii)
e-mail: hja@hcs.dk (język niemiecki lub angielski)

RAFAŁ GBIORCZYK tel. +48 91 4694-829 (biuro Szczecin, PL)
e-mail: rag@hcs.dk lub hcs@onet.eu (język polski)



jest na symulatorach lotu śmigłowców, zwłaszcza przy „wykonywaniu” lotów na małych wysokościach. Jednak chyba z największym nasileniem choroba symulatorowa występuje w symulatorach jazdy pojazdami samochodowymi. Z naszych dotychczasowych doświadczeń wynika, że jednym z najważniejszych czynników, mających wpływ to zjawisko, są parametry układu prezentacji obrazu oraz właściwa synchronizacja wszystkich bodźców odbieranych przez kierowcę w kabinie symulatora. Mam tu na myśli przede wszystkim sygnały generowane przez układ wizualizacji oraz układ ruchu, a także oczekiwania wynikające z doświadczeń kierowcy, nabytych podczas jazdy w warunkach rzeczywistych.

Mimo że do chwili obecnej w dostarczonych przez naszą firmę symulatorach nie występowały problemy związane z chorobą symulatorową, to jednak w symulatorach jazdy pojazdami samochodowym poświęcamy jej szczególną uwagę. Prowadzimy w tym zakresie nie tylko wnikliwe analizy i konsultacje ze specjalistycznymi instytutami medycznymi, ale także zamierzamy wykonać cykl badań eksperymentalnych, które - jak mamy nadzieję - przyczynią się do zidentyfikowania wszystkich podstawowych czynników wywołujących chorobę symulatorową i w konsekwencji pozwolą w znacznym stopniu ograniczyć ich wpływ na występowanie tego tak niekorzystnego zjawiska.

Jak w kontekście oferty rynkowej będzie się kształtowała cena polskiego symulatora?

Problem polega na tym, że symulatory nie są urządzeniami jednorodnymi i trudno jest mówić o cenie wyrobu w sytuacji, kiedy możemy oferować zróżnicowany poziom poszczególnych jego elementów. W tym kontekście symulator, który został zaprojektowany i wykonany z założeniem minimalnych kosztów, w żaden sposób nie może być porównywany z urządzeniem, które zawiera wysokiej klasy komponenty, rozwiązania techniczne i oprogramowanie. Drugim istotnym czynnikiem wpływającym na cenę symulatora są warunki dostawy, a zwłaszcza zakres oraz okres świadczenia usług gwarancyjnych, warunki serwisu w okresie pogwarancyjnym, itp. Dlatego mówiąc o kosztach należy raczej rozpatrywać koszty docelowej eksploatacji urządzenia niż cenę jego zakupu. Ta stanowi bowiem zaledwie 40 do 50% kosztów docelowej eksploatacji. Średnio zakłada się, że żywotność symulatora powinna wynosić co najmniej 12-15 lat. W tym okresie użytkownik musi liczyć się z wydatkami nie tylko na serwis bieżący, ale także z okresową wymianą zużytych elementów układu prezentacji obrazu czy układu ruchu. Co 5 do 7 lat niezbędna jest także wymiana sprzętu komputerowego, przy czym najczęściej pociąga ona za sobą także konieczność adaptacji dotychczas zainstalowanego oprogramowania.

Nie powinniśmy także zapominać o potrzebie modernizacji lub rozbudowy oprogramowania zainstalowanego w symulatorze, i to zarówno w odniesieniu do oprogramowania symulowanego obiektu, jak i środowiska wirtualnego. Bowiem każda istotna zmiana konstrukcji lub wyposażenia symulowanego pojazdu, a także zmiany zasad ruchu drogowego, polegające np. na zmianie dotychczasowych znaków drogowych lub wprowadzeniu nowych, będą wymagały odpowiednich modyfikacji oprogramowania symulatora.

Odpowiadając wprost na Pana pytanie mogę powiedzieć tylko tyle: nasze wyroby przy porównywalnych lub wyższych parametrach technicznych na pewno nie będą znacząco droższe, jeśli chodzi o cenę zakupu. Natomiast koszty docelowej eksploatacji będą zdecydowanie niższe w porównaniu ze sprzętem dostarczonym przez firmy zagraniczne. Mówię to z całą odpowiedzialnością, gdyż mamy w tej mierze bardzo bogate doświadczenia. Niektóre z naszych symulatorów są już użytkowane od ponad 15 lat, a koszty ich eksploatacji są nieporównywalne w stosunku do kosztów utrzymania symulatorów zagranicznych. Niektórzy użytkownicy, zwłaszcza symulatorów lotniczych, mają już w tym względzie pewne doświadczenia. W konsekwencji, przy planowaniu przez nich nowych zakupów, cena dostawy już nie jest jedynym kryterium oceny wyrobu.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński



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 - OLIWA SA



www.pks-sa.com

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

Wyjątkowe święto przewoźników z Ostrołęki

autor: Ryszard Gałczyński

IV Ogólnopolski Zjazd Przewoźników w Ostrołęce, który odbył się 23 lipca, miał szczególny charakter. Obchody święta patrona kierowców – św. Krzysztofa – połączono z uroczystością 65-lecia Zrzesze-

nia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce.

Ten niezwykle jubileusz został uświetniony poświęceniem i przekazaniem sztandaru dla zrzeszenia. Ceremonia mająca wymiar patriotyczny i religijny nastąpiła po

uroczystej mszy świętej koncelebrowanej przez biskupa łomżyńskiego Stanisława Stefanka. Zrzeszenie z Ostrołęki jest pierwszym, które taki sztandar posiada, a także jedynym o tak długiej historii, trwale wpisującej się w dzieje miasta i życie lokalnej społeczności. Tę jedność podkreśla symbolika sztandaru, jako znaku łączącego ludzi wyznających te same wartości, których jednoczy ta sama kultura, tradycja, historia. To symbol ludzi działających dla ogólnego dobra.

Nawiązał do tego w swojej homilii ks. biskup Stefanek, mówiąc o tym, że każdy zawód posiada walor służby wobec innych, co jest wartością większą niż zysk ekonomiczny i razem składa się na ludzki dorobek. Janusz Kotowski, prezydent Ostrołęki, podkreślał zaangażowanie zrzeszenia w życie miasta, znacznie wykraczające poza jego statutową działalność. „Dla mnie jest to wyjątkowe wydarzenie również dlatego, że członkowie zrzeszenia pokazują, iż można łączyć sprawy zawodowe, obowiązki wobec swoich pracowników i obowiązki rodzinne z tym, co jest wielkim wkładem w tworzenie lokalnej wspólnoty”. Rodzicami chrzestnymi sztandaru są Krystyna Brzezińska, która go wykonała i Janusz Kotowski. Uroczystego przekazania na ręce Mirosława Szczepankowskiego, prezesa Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce dokonał wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz. Tradycyjnie fundatorzy, wśród nich był również Jan Buczek – prezes ZMPD, wbili w drzewce sztandaru ozdobne gwoździe.



Jan Buczek
wbija gwoźdź
w drzewce
sztandaru



Mirosław
Szczepankowski
dokonuje
przekazania
sztandaru,
w tle Tadeusz
Jarmuziewicz

Czy Twoje samochody
pracują
tak jak powinny?



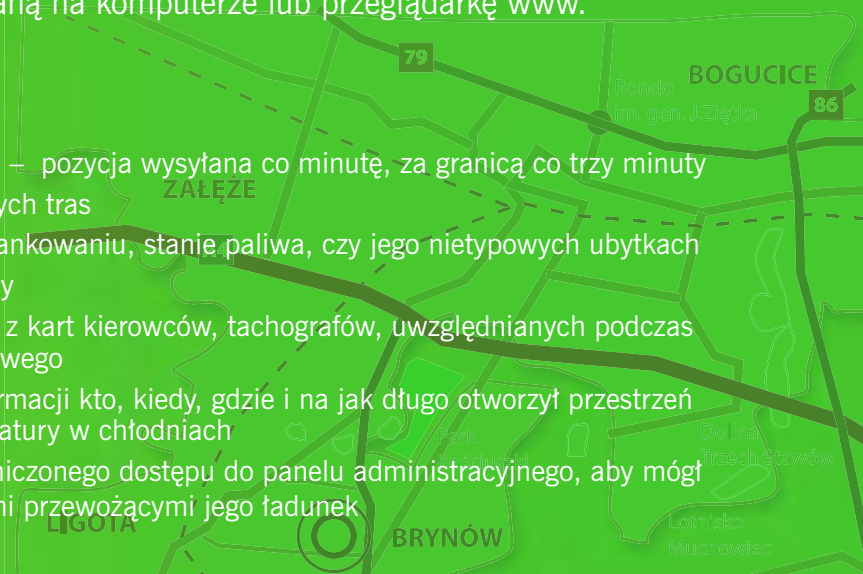
SATELITARNA
LOKALIZACJA
POJAZDÓW



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

Mieliśmy wzloty i upadki

Rozmowa z Grzegorzem Wieczorkiem
współwłaścicielem Firmy Eurotransport Dłubak Sp. J.



Od jak dawna jest Pan związany z branżą transportową?

Z wykształcenia jestem pedagogiem, trenerem, pracowałem również jako nauczyciel. Doświadczenie pedagogiczne i socjologiczne okazało się przydatne w nowym zawodzie, ponieważ poznawanie nowych ludzi, ustalanie warunków współpracy, zawieranie umów opiera się na takich właśnie socjologicznych podstawach. To wiele ułatwia w kontaktach z ludźmi. Nie jestem transportowcem z działa pradziada. Bardzo poważnie zająłem się

transportem od 1998 roku. Mój serdeczny kolega Grzegorz Dłubak zaproponował mi udział w założonej w 1992 roku przez siebie firmie Eurotransport Dłubak Sp. j. W ciągu kilkunastu lat przeszedłem drogę od nauczyciela akademickiego do przedsiębiorcy. Z perspektywy minionego czasu wejście w środowisko to pozytywne doświadczenie. Myślę także, że zmiany jakościowe jakie w nim obserwujemy – to ogromny krok naprzód.

Jaka jest struktura Państwa firmy?

Kiedy rozpoczynałem swoją przygodę z transportem mieliśmy w firmie około 20 ciężarówek. W 2007 r. firma dysponowała 128 składami. Koncentrowaliśmy się na przewozach w ruchu międzynarodowym. Postawiliśmy na transport specjalistyczny mebli, który prowadzimy do dzisiejszego dnia. Oprócz tego wyodrębniliśmy dział zajmujący się przewozem stali. Obecnie w związku z intensywną rozbudową infrastruktury drogowej w okolicach Wrocławia wydzieliliśmy dalszych 12 składów, tzw. patelni, które obsługują budowę dróg i autostrad. Teraz mamy 75 składów i 12 autobusów na liniach krajowych, które zajmują się dowozem pracowników do zakładów pracy w rytmie trzyzmianowym. Oprócz tego firma posiada dwie bazy transportowe z warsztatem, myjnią, magazynem części zamiennych. Dysponujemy także бригаdami remontowymi, elektrycznymi i budowlanymi. W skład spółki wchodzi też spółka handlująca stalą. Prowadzimy również działalność handlową związaną ze skupem i sprzedażą używanych ciągników siodłowych. Zajmujemy się oprócz tego spedycją. W skład Eurotransportu wchodzi kilka powiązanych ze sobą spółek, które się uzupełniają i wspomagają. W trudnych sytuacjach nie utrzymalibyśmy się na fali, gdyby nie taka dywersyfikacja

wpływów. Transport jest naszą wiódącą działalnością, ale w trudnym okresie był wspomagany przez inne spółki i odwrotnie, bo stworzyliśmy sobie takie możliwości.

Czy były przełomowe momenty w historii firmy?

Jak w każdej firmie odnotowaliśmy wzloty i upadki. Wcześniej wspominałem, że do 2007 roku przeżyaliśmy czas prosperity, jednak ostatnie dwa lata pokazały, że konieczne jest przeprowadzenie restrukturyzacji i ograniczenie floty transportowej. W 2004 roku, po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, banki oferowały korzystne warunki leasingu dla wielu przedsiębiorców, w tym także z naszej branży. Nieomal z dnia na dzień okazało się, że prawie każdy może zająć się usługami transportowymi. Nie było w tym względzie żadnej weryfikacji dostępności do zawodu. Później okazało się, że nie tędy droga. Kiedy rynek zaczął się stabilizować, okazało się że niezbędne są pewne korekty i wstrzymanie inwestycji. Zredukowaliśmy wielkość floty, część odnowiliśmy; niestety trzeba było także zmniejszyć poziom zatrudnienia. Szkoda, że musieliśmy rozstawać się z pracownikami, w których wyszkolenie mocno się zaangażowaliśmy. Jednakże najważniejsze jest dla rozwoju firmy posiadanie stałych kontrahentów. Umowy podpisywane na 5-10 lat stanowią gwarancję pracy. W 1997 r. zawarliśmy taki kontrakt z belgijską firmą meblową, mającą swoje zakłady w Oleśnicy. Co roku aktualizujemy go, negocjacje cenowe są czymś oczywistym w partnerskich układach. Do dnia dzisiejszego współpracujemy z Belgami. Można powiedzieć, że to był przełom w historii firmy. Generalnie pracujemy tylko z partnerami zachodnimi.

Jakie kierunki Państwo obsługuje?

Wyłącznie kraje Unii Europejskiej. Kilka razy próbowaliśmy jeździć na wschód, ale jednak na tamtym rynku nie mamy doświadczenia. Bez stałych kontraktów i sprawdzonych kontrahentów nie da się tam funkcjonować. Dawniej można było podejmować takie próby, ponieważ koszty przedsięwzięcia nie były tak wysokie jak dziś. Obecnie konieczne jest zachowanie ostrożności i bardzo dobre rozeznanie rynku.

Na jakim etapie rozwoju znajduje się firma?

Rozbudowaliśmy własne zaplecze. W tym momencie budujemy nowoczesny warsztat, ponieważ mamy dwie bazy. Podjęliśmy się tej inwestycji, ponieważ okazało się, że modernizacja starego warsztatu byłaby bardziej kosztowna. Próbuje także odbudować straty kadrowe. Jestem odpowiedzialny za sprawy personalne w naszym przedsiębiorstwie i obserwuję bardzo niekorzystne tendencje, zwłaszcza jeśli chodzi o zatrudnianie kierowców. W tej chwili jeszcze ich nie brakuje na rynku pracy, ale nie widać młodego narybku. Wszyscy, którzy się zgłaszają – to ludzie w średnim wieku. Za kilka lat możemy mieć z tym problem.

Co obecnie najbardziej dokucza branży?

Niejasna sytuacja z winietami. Prowadzimy działalność w poczuciu niepewności, w której stawia nas

rząd. W tej chwili - do 30 czerwca 2011 r. mamy klarowną sytuację związaną z opłatami za drogi. Natomiast nie wiemy, co się będzie działo po 1 lipca. Nie wiemy, czy nowy system w ogóle ruszy, a przede wszystkim nie znamy wysokości opłat. Nikt na te pytania nie potrafi udzielić nam odpowiedzi. Myślę, że przyszłe miesiące będą okresem trudnych rozmów ze stroną rządową w tej właśnie kwestii.

Czy można znaleźć receptę na skuteczne prowadzenie firmy transportowej?

Według mnie nie ma takiej recepty. To, do czego wspólnie z moim przyjacielem doszliśmy, było poprzedzone okresem prób i błędów. Należy tylko umieć wyciągnąć z takich doświadczeń wnioski. Potrzeba w tej chwili dużo rozsądku i wyczucia w tym interesie. Czasy działania na fali optymizmu, propagandy – że oto jest branża, w której wszyscy mogą zarobić dobre pieniądze – należą już do przeszłości. Przede wszystkim jednak trzeba zawsze pamiętać, że najważniejsi są ludzie, pracownicy firmy. To ludzie zarabiają pieniądze i warto to sobie uświadomić. Człowiek jest najważniejszy w każdym przedsięwzięciu. Ludzie muszą być nie tylko dobrze wynagradzani, ale także szkoleni; powinni mieć przekonanie, że poważnie się ich traktuje.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński





Wolność poczujesz na 500 metrach...

autor: Ryszard Gałczyński

Kiedy pierwszy raz znajdziesz się na takiej wysokości – czujesz przenikliwy chłód i jednostajny szum wiatru, który wciska cię w fotel i utrudnia oddychanie. Ten stan zawieszenia w nieograniczonej przestrzeni: do ziemi daleko, w niebie już jesteś – nie jest szczególnie przyjemnym doznaniem.

To znaczy, że aby poczuć wolność nie wystarczy zostać uniesionym wysoko, ale trzeba umieć samemu tam wlecieć. Takie były moje wrażenia po pierwszym locie motolotnią. Człowiekiem, który mnie tam zabrał jest Mirosław Kaczorowski, jeden z miłośników motolotniarstwa. Lata już od ponad siedmiu lat. Miejsce, w którym mieszka i prowadzi własną firmę, jest jednym z dwóch najprężniejszych ośrodków tego sportu w Polsce.

Czym dla niego jest latanie? Jak

mówi, właśnie tam, w przestworzach, doznaje poczucia wolności, niczym nieograniczonej swobody, która za każdym razem pozwala dostrzegać piękno świata. Daje też możliwość nabrania dystansu do siebie samego i tego wszystkiego, za czym się na co dzień uganiamy. Takie odczucia są na tyle cenne, że warto o nie zabiegać. A wcale nie jest to takie łatwe. Przede wszystkim trzeba być zdrowym. Piloci motolotniarze muszą poddawać się specjalistycznym badaniom okresowym. Trzeba także ukończyć kurs nauki latania. Latanie jest podobno bardzo łatwe, nauka latania dosyć trudna i zakończona niełatwym egzaminem. Motolotniarze uzyskują licencję pilota w różnych klasach, poczynając od pilota-ucznia, przez pilota turystycznego, na pilocie instruktora kończąc. Ten ostatni,

podobnie jak pilot samolotów pasażerskich, co roku musi przechodzić egzamin weryfikacyjny.

Motolotniarstwo jest także sportem nietanym. Poza kosztami samego sprzętu, konieczne jest utrzymywanie go w doskonałym stanie technicznym, zgodnym z wymaganiami Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Niebagatelne są również koszty paliwa. Poza tym motolotnia wymaga odpowiedniego przechowywania i pasa startowego. Ważne jest także miejsce, w którym się lata. Sochaczew i jego okolice sprzyjają lataniu, nie tylko przez swoją urodę, ale także dzięki ludziom. To właśnie tam zostało powołane do życia Sochaczewskie Stowarzyszenie Lotnictwa Amatorskiego.

W opinii nestora polskich motolotniarzy, Witolda Antuszevicza – Mirosław Kaczorowski jest jednym

z najlepszych tutejszych pilotów, lata bardzo często, ma duże doświadczenie i wysokie umiejętności. Poza tym wyraźnie sprawia mu to frajdę. Bardzo ujęło mnie zdanie gospodarza, że lata amatorsko, dla przyjemności. Jeśli bierze udział w zawodach „nie stara się wygrać, stara się uczestniczyć”.

Motolotniarze, podobnie jak lotnicy, mają bardzo zróżnicowane współzawodnictwo. Rywalizują w kilku konkurencjach: bardzo trudnej – nawigacyjnej, na celność lądowania, oszczędnościowej czasowej i szybkościowej, przelot przez bramkę zawieszoną w powietrzu. Są tacy mistrzowie, którzy potrafią przelecieć bramkę mniejszą niż rozpiętość skrzydła motolotni. W opinii Mirosława Kaczorowskiego trend panujący obecnie w tym sporcie nie idzie w parze z jego upodobaniami. Ostatnio bowiem latanie zmierza ku osiągnięciu coraz to większych szybkości. Jest to związane z prze-



Mirosław
Kaczorowski

„Kiedy patrzę na świat z góry, wszystko widać jak na dłoni, ze wszystkimi szczegółami: pięknymi i mniej pięknymi; ale kiedy wznoszę się powyżej 300 metrów – świat jest tylko piękny”.





Mirosław
Kaczorowski,
Witold
Antusiewicz
i Ryszard
Gałczyński

wagą możliwości sprzętowych nad umiejętnościami pilotów. Gubi się przy tym sens latania, przyjemność płynąca z możliwości unoszenia się w powietrzu, oglądania wszystkiego z zupełnie niezwyklej perspektywy. W zamian za to goni się za prędkością. A przecież jest to sport dla miłośników lotnictwa, którzy pragną swobody.

Z perspektywy lotniarza nie ma piękniejszego kraju, na który patrzy się z dużej wysokości – niż Polska. Z góry widać, że choć miasta nie są urodzive, to natura, która je otacza, jest absolutnie niepowtarzalna. Niezwykle jest obserwowanie zmian, jakie zachodzą w przyrodzie o każdej porze roku. Szczególnie piękne są wiosna i jesień, choć są to miesiące, w których latanie nie jest łatwe. Świat z każdej wysokości wygląda inaczej i to jest fascynujące.



W TDT powstał Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej

Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej

Dnia 24 czerwca 2010 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 maja 2010 r. w sprawie nadania statutu Transportowemu Dozorowi Technicznemu (Dz.U. Nr 100, poz. 639), na mocy którego w TDT wyodrębniono Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej.

Cel

Sprawowanie dozoru nad urządzeniami technicznymi ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo publiczne. Działalność ta wymaga wiedzy o charakterze interdyscyplinarnym, łączącej wiele dziedzin specjalistycznych. Obowiązujące w tej dziedzinie przepisy krajowe i międzynarodowe podlegają procesowi stałej nowelizacji. Celem nowego Wydziału jest upowszechnianie i uaktualnianie wiedzy z zakresu działalności TDT, w tym bezpiecznej eksploatacji urządzeń podlegających dozorowi oraz oceny zgodności i zarządzania jakością. Z przyjemnością podzielimy się również doświadczeniem uzyskanym na licznych posiedzeniach międzynarodowych zespołów ekspertów, na których jesteśmy stale obecni.

Zadania

Do zadań Wydziału Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej w szczególności należy:

- organizowanie szkoleń związanych z zakresem działalności TDT;
- prowadzenie współpracy międzynarodowej z instytucjami wspólnotowymi, organizacjami międzynarodowymi, właściwymi władzami innych państw oraz innymi jednostkami.

Szkolenia

Aby spełnić oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów w ofercie szkoleniowej TDT znajdują się:

- szkolenia cykliczne, które będą się odbywać regularnie w określonych odstępach czasu. Szkolenia te są ogólnodostępne, dzięki czemu spotykają się tam przedstawiciele różnych firm z całej Polski, a nawet spoza granic naszego kraju. Umożliwia to wymianę doświadczeń, wypracowanie wspólnych rozwiązań i nawiązanie wartościowych kontaktów. Celem tego typu szkoleń jest popularyzacja wiedzy na temat

uregulowań prawnych oraz zmian, jakie zachodzą w przepisach. Regularny harmonogram szkoleń pozwala na swobodne planowanie uczestnictwa z dalekim wyprzedzeniem;

- szkolenia ad hoc, są to szkolenia organizowane doraźnie, mające na celu realizację konkretnego tematu, spowodowane zmianami legislacyjnymi lub zapotrzebowaniem konkretnych środowisk. Szkolenia te również mają charakter ogólnodostępny.

Informację o szkoleniach można znaleźć na naszej stronie www.tdt.pl w zakładce szkolenia.

Kontakt

Transportowy Dozór Techniczny
Wydział Szkoleń i Współpracy Międzynarodowej
ul. Chałubińskiego 4,
00-928 Warszawa
tel.: (+48 22) 4 902 902;
(+48) 728 333 007
fax: (+48 22) 830 22 22
e-mail: szkolenia@tdt.pl



Fakturowanie w przepisach i orzecznictwie

autor: Anna Piotrkiewicz

Zasady wystawiania faktur w Polsce regulują następujące przepisy:

1. Dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L. 347), zwana dalej dyrektywą 112, artykuły od 217 do 240.
2. Dyrektywa Rady 2010/45/UE z dnia 13 lipca 2010 r., zmieniająca dyrektywę 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w odniesieniu do przepisów dotyczących fakturowania (Dz. Urz. UE L. 189), zwana dalej dyrektywą 45, którą należy wdrożyć do końca 2012 roku.
3. Ustawa z dnia 14 marca 2004 r. w sprawie podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 54, poz. 535, ze zm.), zwana dalej ustawą o VAT, w tym szczególnie art. 106 ustawy.
4. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 212, poz. 1337) zwane dalej rozporządzeniem o fakturach.
5. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 14 lipca 2005 roku w sprawie wystawiania oraz przysyłania faktur w formie elektronicznej, a także przechowywania oraz udostępniania

organowi podatkowemu lub organowi kontroli skarbowej tych faktur (Dz. U. nr 133, poz. 1119), zwane dalej rozporządzeniem o fakturach elektronicznych.

Jednocześnie przepisy ustawy o VAT wskazują na rolę faktury, jaką ona pełni w odliczaniu przez podatników podatku naliczonego związanego z zakupami na cele prowadzonej działalności opodatkowanej. Zgodnie bowiem z art. 86 ust. 2 ustawy o VAT, kwotę podatku naliczonego stanowi suma kwot podatku określonych w fakturach otrzymanych przez podatnika z tytułu nabytych towarów i usług. W związku z tym dla nabywcy towaru lub usługi, otrzymującego fakturę z tytułu ich nabycia, istotnym jest zachowanie przez otrzymywanego dokument wszystkich przymiotów wymaganych prawem, aby prawo do odliczenia wykazanego w tej fakturze podatku VAT nie zostało zakwestionowane w postępowaniu podatkowym przez organ podatkowy.

Wystawianie faktur w przepisach krajowych

Dla podatnika świadczącego usługi w działalności transportowej, spedycyjnej, wystawiającego fakturę z tytułu wykonanej usługi lub sprzedanego towaru, znaczenie mają następujące elementy, jakie powinna zawierać wystawiona faktura. Są to:

- dane, jakie powinna zawierać
- waluta, jaka powinna być użyta przy ustaleniu podstawy opodat-

kowania i kwoty podatku VAT

- stawka podatku
- termin wystawienia faktury
- termin i sposób jej przekazania odbiorcy
- a także:
- przypadki, kiedy może być wystawiona faktura korygująca
- przypadki, kiedy może być wystawiony duplikat faktury.

Zgodnie z art. 106 ustawy o VAT, podatnicy są obowiązani wystawić fakturę stwierdzającą w szczególności dokonanie sprzedaży, datę dokonania sprzedaży, cenę jednostkową bez podatku, podstawę opodatkowania, stawkę i kwotę podatku, kwotę należności oraz dane dotyczące podatnika i nabywcy. Przepis stosuje się odpowiednio do dostawy towarów lub świadczenia usług, dokonywanych przez podatników zarejestrowanych jako podatnicy VAT czynni lub zwolnieni, jeżeli miejscem opodatkowania tych czynności jest terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju lub terytorium państwa trzeciego i dla tych czynności podatnicy ci nie są zidentyfikowani dla podatku od wartości dodanej lub – w przypadku terytorium państwa trzeciego – podatku o podobnym charakterze.

Jednocześnie, stosownie do art. 108 ustawy o VAT, w przypadku, gdy podatnik wystawi fakturę, w której wykaże kwotę podatku lub w przypadku gdy podatnik wystawi fakturę, w której wykaże kwotę podatku wyższą od kwoty podatku należnego jest obowiązany do jego zapłaty.

Zasady wystawiania faktur doprecyzowuje również rozporządzenie o fakturach.

Zgodnie z tym rozporządzeniem:

- fakturę wystawia się nie później niż siódmego dnia od dnia wydania towaru lub wykonania usługi
- jeżeli przed wydaniem towaru lub wykonaniem usługi otrzymano część lub całość należności, w szczególności: przedpłatę, zaliczkę, zadatek, ratę, fakturę wystawia się nie później niż siódmego dnia od dnia, w którym otrzymano część lub całość należności od nabywcy
- w przypadkach określonych w art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o VAT, tj. dla usług transportowych, spedycyjnych i przeładunkowych, w portach morskich i handlowych, z wyłączeniem usług wykonywanych z art. 28b (opodatkowanych przez nabywcę usługi w innym kraju członkowskich lub w kraju trzecim), fakturę wystawia się nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego, tj. otrzymania całości lub części zapłaty nie później niż 30. dnia, licząc od dnia wykonania usługi. Jednakże faktury te nie mogą być wystawione wcześniej niż 30. dnia przed powstaniem obowiązku podatkowego
- kwoty podatku VAT wykazuje się w złotych bez względu na to, w jakiej walucie określona jest kwota należności w fakturze
- w przypadku, gdy po wystawieniu faktury udzielono rabatów, podatnik udzielający rabatu wystawia fakturę korygującą. Fakturę korygującą wystawia się również, gdy podwyższono cenę po wystawieniu faktury lub w razie stwierdzenia pomyłki w cenie, stawce lub kwocie podatku bądź w jakiejkolwiek innej pozycji faktury.
- jeżeli oryginał faktury lub faktury korygującej ulegnie zniszczeniu albo zaginie, sprzedawca na wniosek nabywcy ponownie wystawia fakturę lub fakturę korygującą, zgodnie z danymi zawartymi w kopii tej faktury lub faktury korygującej. Faktura i faktura korygująca wystawiona ponownie musi dodatkowo zawierać wyraz „DUPLIKAT” oraz datę jej wystawienia.
- w przypadku świadczenia usług, o których mowa w art. 27 ust. 3 pkt 2 oraz art. 28 ust. 3, 4, 6 i 7 art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy o VAT, tj. objętych informacjami podsumowującymi, faktura dokumentująca wykonanie tych czynności powinna zawierać numer, pod którym nabywca usługi jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium kraju (NIP – UE), oraz informację, że zobowiązanym do rozliczenia tego podatku jest nabywca usługi, lub odesłanie do odpowiedniego przepisu dyrektywy 112, na podstawie którego zobowiązanym do rozliczenia tego podatku jest nabywca usługi (art. 196 dyrektywy 112).

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.

■ faktury wystawiane przez podatników posiadających siedzibę lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju, świadczących usługi określone w art. 27 ust. 3 lub w art. 28 ust. 3, 4, 6 i 7 ustawy, dla których w każdym przypadku podatnikiem jest usługobiorca stwierdzające dokonanie czynności, dla których podatnikiem jest polski nabywca usługi lub towaru (usługi nabyte na NIP-UE PL), zamiast danych dotyczących stawki i kwoty podatku oraz kwoty należności wraz z podatkiem zawierają adnotację, iż podatek rozlicza nabywca, lub wskazanie właściwego przepisu ustawy o VAT lub dyrektywy 112, wskazującego, że podatek rozlicza polski nabywca usługi.

Jednocześnie art. 31a ustawy o VAT mówi, iż w przypadku, gdy kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania są określone w walucie obcej, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego danej waluty obcej ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego.

W przypadku, gdy zgodnie z przepisami ustawy lub przepisami wykonawczymi do ustawy podatnik może wystawić fakturę przed powstaniem obowiązku podatkowego i wystawi ją w przewidzianym przepisami terminie, a kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania są określone w walucie obcej na tej fakturze, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego danej waluty obcej ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień wystawienia faktury.

Mimo dość szczegółowego uregulowania w wymienionych przepisach zasad wystawiania faktur, korygowania faktur, wprowadzania ich do obrotu gospodarczego oraz

wykonywania uprawnień z tytułu ich otrzymania przez nabywców towarów, podatnicy nadal mają wiele wątpliwości w tym zakresie. Pokazuje to liczne orzecznictwo administracyjne oraz interpretacje organów podatkowych w tym zakresie.

Faktury dla usług niepodlegających opodatkowaniu w kraju

Faktury dla usług nabywanych przez podatników w ramach systemu reverse charge, w tym na swój NIP-UE, tj., z których zgodnie z art. 28b ustawy o VAT lub art. 44 dyrektywy 112 obowiązek podatkowy wykonuje nabywca usługi mający siedzibę w innym kraju członkowskim lub kraju trzecim, wystawiane są w momencie powstania obowiązku podatkowego i wskazują nabywcę usługi jako podatnika zobowiązanego do rozliczenia podatku. Potwierdził to **Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie w interpretacji z 2010.03.10 o numerze IPPP3/443-14/10-2/MPe**. W interpretacji tej stwierdza się, że w przypadku świadczenia usługi transportu towarów na trasie Belgia-Francja na rzecz podatnika z Niemiec, do której stosuje się art. 28b ustawy o VAT, tj. podlegającej opodatkowaniu w kraju siedziby nabywcy tej usługi (Niemcy), obowiązek podatkowy z tytułu wykonania tej usługi powstanie zgodnie z art. 19a ustawy o VAT, tj. z chwilą wykonania usługi (data rozładunku). W tej dacie zatem należy wystawić fakturę za jej wykonanie.

Fakturowanie usług złożonych, m.in. transportowych, spedycyjnych, logistyki magazynowej

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie IPPP1-443-423/10-2/MP z dnia 29 czerwca 2010 r. rozstrzyga, jak powinny

być fakturowane usługi złożone, co może mieć zastosowanie także do fakturowania usługi spedycji lub usługi transportowej obejmującej kilka lub kilkanaście usług częściowych towarzyszących przewozowi towaru z miejsca nadania do miejsca odbioru. Nie dotyczy ona wprost spedycji czy transportu, ale usług o podobnej specyfice złożoności i możliwości różnych wariantów zamówień przez klientów. W świetle tej interpretacji, w przypadku usług złożonych, tworzących pewien pakiet:

- pakiet powinien być traktowany dla celów podatku VAT jako jedna usługa kompleksowa, podlegająca opodatkowaniu podatkiem VAT w jednej stawce właściwej dla tego typu usługi,
- pakiet powinien zostać wykazany na wystawianej fakturze VAT jako jedna pozycja,
- do pakietu powinna zostać zastosowana jedna stawka VAT,
- w sytuacji, gdy – zgodnie z wolą stron potwierdzoną zapisami umowy – celem ekonomicznym transakcji nie jest nabycie przez klienta jednej kompleksowej usługi składającej się z szeregu świadczeń składowych, lecz szeregu odrębnych świadczeń, świadczenia te stanowiłyby odrębne usługi podlegające opodatkowaniu według właściwych dla nich stawek podatku VAT.

Podobna formuła została zastosowana w przypadku **usług logistyki magazynowej** nieodłącznie związanych z transportem i spedycją w interpretacji **Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie IPPP3/443-78/10-4/KC z dnia 12 kwietnia 2010 r.** Zgodnie z tą interpretacją – usługa logistyki magazynowej jest to usługa kompleksowa, złożona, na którą składają się czynności: przyjęcie towaru do magazynu, składowanie towaru oraz wydanie towaru z magazynu. W niektórych przypadkach zakres usług logistyki maga-

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 ustalane warunki handlowe
- ▶ pełna kontrola wydatków

INFOLINIA 0 801 234 678

www.lotusbiznes.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@lotusbiznes.pl

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

zynowej jest rozszerzany o usługi dodatkowe, takie jak przykładowo: przepakowywanie i kompletowanie towaru do wysyłki, etykietowanie towaru, tworzenie opakowań zbiorczych, obsługa reklamacji i zwrotów towaru klienta, zintegrowana obsługa informatyczna w zakresie ewidencjonowania gospodarki magazynowej towaru klienta, obsługa magazynowa dystrybucji towaru klienta. Jednak wykonawca tych usług wystawia faktury zawierające jedną pozycję, określaną jako usługa magazynowa.

Forma przekazywania faktur pomiędzy kontrahentami

Posługiwanie się fakturami sporządzanymi i przekazywanymi w formie elektronicznej znacznie przyspiesza obrót gospodarczy oraz pozwala na pewne oszczędności. Posługiwanie się fakturami drukowanymi przez strony transakcji na papierze i w tej formie przechowywanymi nie zmniejsza przy tym bezpieczeństwa obrotu prawnego w porównaniu z sytuacją, w której faktury od samego początku mają postać papierową i w takiej formie są przekazywane nabywcy. Takie przekazywanie faktur nie zawsze jest akceptowane przez organa podatkowe, stąd wystąpiła konieczność rozstrzygnięcia tego problemu przez Naczelną Sąd Administracyjny. **Naczelną Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 2010-05-20 sygnatura I FSK 1444/09** stwierdził, że faktura VAT w postaci papierowej otrzymana drogą elektroniczną (za pośrednictwem faxu lub poczty elektronicznej), lecz niebędąca fakturą elektroniczną z podpisem elektronicznym, jest dokumentem uprawniającym firmę do wykazania podatku naliczonego w rejestrze VAT i do odliczenia od podatku należnego wynikającego z takiego dokumentu podatku naliczonego.

Uwzględnienie w rozliczeniu VAT kwoty podatku naliczonego przy zakupie towarów i usług na podstawie faktur i faktur korygujących, otrzymanych drogą elektroniczną lub faksem, niebędących fakturami w postaci elektronicznej z podpisem elektronicznym, jest prawidłowe.

Przepis art. 106 ust. 1 ustawy o VAT nie odnosi się do kwestii formy, w jakiej powinny być wystawiane faktury. Do faktur papierowych przesyłanych elektronicznie nie odnosi się również § 1, § 2, § 4 rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie wystawiania oraz przesyłania faktur w formie elektronicznej. Przepis ten bowiem reguluje te sytuacje występujące w obrocie gospodarczym, w których zarówno sporządzenie, jak i przesłanie oraz przechowywanie faktur występuje w formie elektronicznej. Gdy dochodzi do sytuacji, że faktury są sporządzone i przesłane w formie elektronicznej, a następnie drukowane i przechowywane w formie papierowej przez obie strony transakcji, przepisy te nie powinny mieć zastosowania.

Korekty faktur i duplikaty

Problemy związane z wystawianiem i rozliczaniem faktur korygujących są nie mniejsze niż z przekazywaniem wystawionych faktur drogą elektroniczną. W tym zakresie należy zwrócić uwagę na dwa poniższe wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego w tej kwestii, z których główna sentencja jest rozstrzygnięciem korzystnym dla podatników w stosunku do wydawanych interpretacji przez organa podatkowe. Są to:

■ **wyrok NSA z dnia 2009-06-19 sygnatura I FSK 500/08**

■ **wyrok NSA z dnia 2009-06-18 sygnatura I FSK 870/08.**

Zdarzają się sytuacje, w których podatnik nie otrzymuje potwierdzenia odbioru przez kontrahenta

faktur korygujących lub otrzymuje takie potwierdzenie z opóźnieniem. W takich przypadkach kwoty wynikające z dokonanych korekt faktur pomniejszają obrót, jednocześnie obniżając podstawę opodatkowania oraz kwotę podatku należnego w rozliczeniu za miesiąc wystawienia faktury korygującej, również w przypadku braku potwierdzenia otrzymania faktury korygującej.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na **wyrok NSA z dnia 2009-02-05 sygnatura I FSK 1874/08** – z sentencji którego wynika, że sposób rozliczania faktury korygującej, która podwyższa podatek należny, wykazany na fakturze pierwotnej, zależy od przyczyny dokonania korekty. Jeśli faktura pierwotna była nieprawidłowa już w momencie jej wystawiania, a faktura korygująca została wystawiona w celu podwyższenia zaniżonej kwoty podatku, to korektę należy rozliczyć w miesiącu wystawienia faktury pierwotnej. W przypadku, gdy faktura pierwotna była wystawiona prawidłowo, a konieczność wystawienia faktury korygującej wiązała się z okolicznościami, które zaistniały już po dokonaniu pierwotnej sprzedaży, korektę rozlicza się na bieżąco. Dotyczy to np. podwyższenia ceny po wystawieniu faktury.

Z kolei **wyrok NSA z dnia 2009-02-11 sygnatura I FSK 1543/07** odnosi się do problemu uprawnień wykonywanych z duplikatu faktury, w przypadku, gdy m.in. faktura pierwotna zaginęła, została zniszczona, jak np. w trakcie powodzi u nabywcy usługi. W świetle tego wyroku, duplikaty faktur pełnią jedynie funkcję dokumentu potwierdzającego prawo podatnika, z którego skorzystał w odpowiednim czasie. Z tego to punktu widzenia, czego niestety nie rozróżniają zarówno organy prowadzący kontrolę, jak i postę-

powanie odwoławcze, duplikaty faktur nie posiadają charakteru konstytutywnego (tj. tworzącego prawo), ale posiadają jedynie charakter deklaratoryjny (tj. potwierdzający istnienie prawa). Duplikaty faktur nie stanowią podstawy do odliczenia podatku naliczonego od należnego, lecz są dowodami tego, że podatnik we właściwym czasie miał prawo do skorzystania z odliczenia na podstawie posiadanych wówczas oryginałów faktur.

Faktury w nowych przepisach unijnych

Dyrektywa 45, która wyznacza termin jej wdrożenia przez kraje członkowskie do końca 2012r., w odniesieniu do przepisów dotyczących fakturowania wprowadza w stosunku do obecnie obowiązujących zasad pewne nowe rozwiązania ujednoliciające fakturowanie w całej Unii

Europejskiej. Są to np.:

- w przypadku świadczenia usług, które zgodnie z art. 196 dyrektywy 112 podlegają opodatkowaniu na zasadzie reverse charge przez ich nabywcę, faktury powinny być wystawiane przez świadczącego usługę nie później niż 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym miało miejsce zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego,
- faktury zbiorcze zawierające dane obejmujące kilka odrębnych transakcji świadczenia usług będą mogły być wystawiane pod warunkiem, że VAT od świadczenia tych usług wymienionych na fakturze zbiorczej będzie wymagalny w ciągu tego samego miesiąca kalendarzowego
- możliwość stosowania do przeliczeń kwot podatku VAT z waluty euro na walutę krajową (PLN)

kursu wymiany Europejskiego Banku Centralnego

- możliwość wystawiania faktur elektronicznych przy zastosowaniu dowolnego formatu elektronicznego, tj. odejście od wyłączności kwalifikowanego podpisu elektronicznego, systemu EDI. Systemy te będą jednymi z możliwych do zastosowania przez podatnika, jednakże dopuszczone będą wszystkie inne, które zapewnią porównywalną i właściwą kontrolę. Stosowanie faktury elektronicznej nadal będzie podlegało akceptacji ze strony jej odbiorcy.
- obowiązek zapewnienia autentyczności pochodzenia, integralności treści i czytelności faktury przez każdego jej wystawcę
- faktury uproszczone, gdy kwota transakcji nie przekracza 100 euro (lub jego ekwiwalentu w walucie krajowej).

Kielce 20-22.10.2010

ROTRA

III Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

Współpraca:  Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



Patronat medialny:



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

www.rotra.targikielce.pl

ROZŁOŻENIE CIĘŻARU DOWODU W PRZYPADKU SZKÓD OBJĘTYCH CMR

„Ponieważ w trakcie transportu nie zaszły żadne szczególne zdarzenia, prosimy o udzielenie osobie dochodzącej roszczeń odmownej odpowiedzi w sprawie pokrycia szkody, stosownie do art. 17 pkt 4 lit. b i c.” Klienci towarzystw ubezpieczeniowych otrzymują zwykle od swoich ubezpieczycieli pisma o takiej lub podobnej treści, odmawiające każdorazowo pokrycia szkody.

Pomijając, że opisana powyżej praktyka nie spełnia rozporoznaczonych obecnie standardów w zakresie świadczenia usług ubezpieczeniowych, polegających na prowadzeniu bezpośredniej korespondencji z poszkodowanym, załączając jednocześnie ubezpieczonego przedsiębiorcę w kopii tej korespondencji to z treści można wnioskować, iż autor takiego pisma, odmawiającego pokrycia szkody, albo sam nie dysponuje specjalistyczną wiedzą w kwestii rozkładu ciężaru dowodu, albo wychodzi z założenia, że takiej wiedzy nie posiada adresat listu lub jego partner handlowy.

Stosownie do art. 17 (1) przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Według art. 17 (2) przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenia lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Art. 17 (3) CMR przewiduje, iż przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

Art. 17 (4), nakazując uwzględnienie artykułu 18, ust. 2 do 5, mówi o tym, iż przewoźnik jest zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

- a. użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończą, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- b. brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

- c. manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- d. naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;
- e. niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f. przewóz żywych zwierząt.

Jak wskazano na wstępie, odmowa pokrycia szkód jedynie z uwagi na „brak szczególnych zdarzeń w trakcie transportu” nie odpowiada wymogom prawnym, określonym w CMR.

Art. 17 (1) stanowi, iż dla powstania odpowiedzialności co do zasady koniecznym jest, aby szkoda wystąpiła w czasie, gdy towar znajdował się w pieczy przewoźnika („w okresie od przejęcia towaru do jego wydania”). Zasadniczo osoba uprawniona do odszkodowania powinna udowodnić wszelkie fakty prawne, potwierdzające, na przykład zawarcie umowy przewozu, na podstawie której posiada ona czynną legitymację procesową, a podmiot, wobec którego dochodzone są roszczenia odszkodowawcze, bierną legitymację procesową, jak również to, że przewoźnik przejął towar w stanie nieuszkodzonym, że towar ten uległ uszkodzeniu oraz że szkoda ta powstała przed jego zdaniem, a jej wysokość faktycznie odpowiada dochodzonej kwocie odszkodowania. Należy przy tym mieć na względzie różne domniemania ustawowe, jak na przykład te zawarte w art. 9, 20 i 30 CMR.

Stosownie do ust. 2 art. 17 CMR przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru spowodowane zostało różnymi wymienionymi przykładowo okolicznościami, do których należą także takie okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Do okoliczności, których nie mógł on uniknąć, nie należą jednak ani wady pojazdu wykorzystywanego do przewozu towaru, ani też ewentualna wina osoby wynajmującej pojazd lub jej pracowników. Za sprawność pojazdu ciężarowego, którym przewoźnik posługuje się w celu wykonania przewozu, odpowiada on stosownie do ust. 3 w sposób nieograniczony. Jednakże ust. 4 zawiera dodatkowe wyłączenia odpowiedzialności, przewidziane dla różnych specyficznych ryzyk transportowych, przy czym te wyłączenia odpowiedzialności są częściowo ograniczone w art. 18 ust. 3-5.

Przesłanki zwalniające z odpowiedzialności, określone w ust. 2 i 4 art. 17 CMR dzielą się na dwie grupy, dla których obowiązują różne reguły dowodowe. W odniesieniu do pierwszej grupy, stosownie do art. 18 ust. 2 ciężar dowodu w zakresie przesłanek wyłączających odpowiedzialność, przewidzianych w art. 17 ust. 4, wskutek domniemania istnienia związku przyczynowego ulega przesunięciu na korzyść przewoźnika. Natomiast art. 18 ust. 1 stanowi w odniesieniu do przewidzianych w art. 17 ust. 2 przypadków wyłączenia odpowiedzialności, iż przewoźnik jest zobowiązany do przedstawienia pełnego dowodu wystąpienia okoliczności wyłączających. Oznacza to, że przedstawione w art. 17 ust. 4 okoliczności wyłączające odpowiedzialność są uprzywilejowanymi bądź faworyzującymi przewoźnika przesłankami wyłączającymi, natomiast te, które opisano w ust. 2, są ogólnymi przesłankami wyłączającymi.

Przesłanki opisane w ust. 2, będące ogólnymi przesłankami wyłączającymi, które zwalniają zarówno z odpowiedzialności z tytułu sprawowania pieczy nad przesyłką jak i z odpowiedzialności z tytułu opóźnienia, charakteryzują się tym, iż opisują one ogólne ryzyka, nie będące typowymi ryzykami dotyczącymi transportu towaru. W przeciwieństwie do tego uprzywilejowane przesłanki wyłączające, wymienione w ust. 4, które zwalniają z odpowiedzialności z tytułu sprawowania pieczy nad przesyłką, ale nie zwalniają z odpowiedzialności z tytułu opóźnienia, dotyczą typowych ryzyk przewozowych. Podstawą uprzywilejowania przesłanek wyłączających odpowiedzialność, przedstawionych w ust. 4, jest to, iż wymienione tam okoliczności zwiększają prawdopodobieństwo wystąpienia szkody.

Obie grupy okoliczności wyłączających odpowiedzialność łączy to, że przewoźnik stosownie do art. 29 CMR nie może powoływać się na te wyłączenia w przypadku istnienia złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa. Art. 29 CMR przewiduje bowiem, iż przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień Rozdziału IV, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. To samo dotyczy pracowników przewoźnika lub innych osób, którymi posługuje się on w celu realizacji przewozu.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę na to, iż ubezpieczenie CMR, które powinien posiadać każdy staranny przewoźnik i spedytor, w miarę możliwości także z uwzględnieniem art. 29 CMR, zawiera w sobie jako ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej także elementy ochrony prawnej: Ubezpieczyciel jest nie tylko zobowiązany do zaspokojenia roszczeń uzasadnionych, lecz także do odparcia nieuzasadnionych roszczeń. Do jego obowiązków należy także na przykład wytaczanie powództw o zapłatę przewoźnego, o ile rzekome roszczenia odszkodowawcze potrącane są w sposób nieuprawniony z kwoty przewoźnego.

Zatem najwyższy czas przemyśleć dotychczasowe rozwiązanie ubezpieczeniowe i zwrócić się do doświadczonego w tej tematyce pośrednika ubezpieczeniowego. Firma Lutz Assekuranz Maklergesellschaft mbH jest chętnie do Państwa dyspozycji w tym zakresie.

Lutz Assekuranz MaklergesmbH

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

PARTNER BIZNESOWY



Jeżeli ubezpieczenie
OCP to



Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każde zdarzenie, również w kabotażu
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego)
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „adwokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponad gabarytowe, elektroniki ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Zakres terytorialny OCP kabotażu: Unia Europejska i Gospodarcza
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedytora
- 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) 536 10 84
Telefaks: (022) 536 10 85
E-mail: lutz@zmpd.pl
(Partnerzy Biznesowi) 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

LUTZ Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych (Versicherungsvermittlerregister 990) pod numerem rejestru zawodowego 015320G01/08 prowadzonego przez austriackie Ministerstwo Związkowe d/s Gospodarki i Pracy (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit), które jest równocześnie miejscem do składania skarg i zażaleń.

Czy ubezpieczenia komunikacyjne to tylko OC i AC?

autor: Barbara Szulak

dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Komunikacyjnych Aon Polska Sp. z o.o.



I tak, i nie. Ci, którzy stwierdzą, że tak, mają rację; ci, którzy powiedzą, że nie, też będą mieć rację. A wszystko zależy od tego, jakie przyjmujemy kryterium wyjściowe do oceny. Z punktu widzenia potrzeb właściciela czy też użytkownika pojazdu mechanicznego również nie jest to takie jednoznaczne; dla jednych OC i AC jest wszystkim, czego potrzebują w zakresie ochrony ubezpieczeniowej, dla innych nie.

Nie bez znaczenia na określenie listy rodzajów ubezpieczeń, którymi przedsiębiorca jest zainteresowany, ma wpływ sytuacja ekonomiczna

zarządzanej przez niego firmy, czyli – na jaki wydatek w tym zakresie w danej chwili może sobie pozwolić.

Trzeba dodać, że zakłady ubezpieczeń identyfikując zagrożenia związane w różny sposób z posiadaniem i „podróżowaniem” pojazdami mechanicznymi starają się wypracować rozwiązania i wypełnić tę lukę różnorodnymi rodzajami ubezpieczeń. Zwiększa się liczba produktów uzupełniających potrzeby osób posiadających i eksploatujących pojazdy mechaniczne.

Poniżej przedstawię produkty komplementarne ubezpieczeń komunikacyjnych wraz z ich krótką charakterystyką.

Następstwa nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów (NNW)

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów pojazdów mechanicznych jest komplementarnym ubezpieczeniem związanym z korzystaniem z pojazdu mechanicznego.

W ubezpieczeniach NNW przedmiotem ubezpieczenia są trwałe następstwa nieszczęśliwego wypadku, którego skutkiem są uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia powodujące trwałe uszczerbek na zdrowiu lub śmierć ubezpieczonego.

Zakłady ubezpieczeń w ramach ochrony obejmują także szkody nie tylko powstałe w następstwie faktycznego poruszania się pojazdem,

ale także bezpośrednio związane z jego użytkowaniem, czyli podczas wsiadania i wysiadania, podczas przebywania w pojeździe w czasie postoju i naprawy na trasie jazdy, pożaru lub wybuchu ubezpieczonego pojazdu, bezpośrednio przy załadunku lub wyładunku pojazdu bądź zespolonej z nim przyczepy. Najczęściej zakres omawianego ubezpieczenia obejmuje również trwałe następstwa zawału serca oraz krwotoku śródmózgowego powstałe u kierowcy podczas ruchu pojazdu mechanicznego.

Zakres terytorialny udzielanej ochrony ubezpieczeniowej zwykle obejmuje terytorium całej Europy. Ubezpieczonymi są kierowca i pasażerowie w momencie zajścia wypadku objętego ochroną ubezpieczeniową i może nim być każdy kierujący oraz pasażer ubezpieczonego w zakresie NNW pojazdu.

Celem świadczenia z NNW jest udzielenie poszkodowanemu stosownego zabezpieczenia, którego wysokość zależy od umówionej sumy ubezpieczenia. Podstawowymi świadczeniami wypłacanymi z polisy NNW są:

- w przypadku śmierci i uszczerbku na zdrowiu w wysokości 100% – pełna suma ubezpieczenia,
- w przypadku częściowego uszczerbku na zdrowiu – świadczenie proporcjonalne do stopnia inwalidztwa, innymi słowy określony procent sumy ubezpieczenia,

odpowiadający wysokości procentowego trwałego uszczerbku na zdrowiu.

Dodatkowymi świadczeniami wypłacanymi przez ubezpieczycieli w zależności od ustalonego zakresu ubezpieczenia mogą być:

- zwrot kosztów nabycia protez i środków pomocniczych;
- zwrot kosztów przeszkolenia zawodowego;
- zwrot kosztów leczenia;
- zwrot kosztów transportu zwłok z miejsca zgonu do miejsca pochówku;
- zwrot kosztów pogrzebu.

Ochrona prawna (OP)

Ubezpieczenie ochrony prawnej w Europie Zachodniej funkcjonuje z powodzeniem już od blisko stu lat. W Polsce zaczyna się rozwijać i jest jeszcze stosunkowo mało popularne i niewątpliwie niedoceniane. A przecież uzyskanie pomocy prawnej w postępowaniu sądowym w razie konieczności dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z wypadkiem komunikacyjnym, obrona przed nieuzasadnionymi roszczeniami osób trzecich, czy też obrona w postępowaniu karnym lub karno-administracyjnym pociąga za sobą znaczący wydatek, a także może powodować w takich sytuacjach dodatkowe problemy.

Ubezpieczyciel w ramach zawartej umowy pokrywa koszty niezbędne dla ochrony praw ubezpieczonego, o ile są one konieczne dla obrony jego prawnych interesów. W ramach umowy ubezpieczenia ochrony prawnej zakład ubezpieczeń najczęściej zobowiązuje się do pokrycia kosztów niezbędnych do obrony interesów prawnych ubezpieczonego. Zazwyczaj zalicza się do nich:

- honoraria prawnika ustalone w myśl odpowiednich przepisów prawnych;

POMOC DROGOWA 24h

☎ 600 506 508

☎ 608 111 888



pomoc drogowa



eksport-import
samochodów ciężarowych oraz naczep



sprzedaż
samochodów ciężarowych

Zajmujemy się eksportem i importem
• ciągników samochodowych
• samochodów ciężarowych i naczep
• maszyn budowlanych

Współpracujemy z największymi i najlepszymi firmami leasingowymi, oferując tym samym jak najlepsze warunki sprzedaży. Dodatkowo skupujemy ciągniki samochodowe.

"MAKU" Eksport&Import Maciej Niedźwiedzki
Stary Folwark 6b, 64-361 Miedzichowo
tel. +48 608 111 888, fax +48 61 44 10 170
e-mail: eksportmaku@wp.pl

www.maku.pl

- koszty dojazdu ubezpieczonego na rozprawy do sądów powszechnych, mających swoją siedzibę poza miejscowością, w której ubezpieczony ma adres zamieszkania;
- koszty opinii biegłych;
- koszty tłumaczy i specjalistów;
- koszty innych niezbędnych środków dowodowych przeprowadzonych w toku postępowania;
- inne koszty i opłaty sądowe celowe dla ochrony praw ubezpieczonego w związku z prowadzonym postępowaniem.

Najczęściej w postępowaniu przesądowym ubezpieczony może skorzystać na koszt ubezpieczyciela z porady prawnej. Zakłady ubezpieczeń nie pokrywają kar sądowych, grzywnien, poręczeń majątkowych. Wariantowo ochronę ubezpieczeniową można rozszerzyć o asystę prawną, polegającą na możliwości korzystania z porad telefonicznych oraz – na życzenie ubezpieczonego – przekazania jej w formie pisemnej ubezpieczonemu. Ochrona ubezpieczeniowa może obejmować wypadki ubezpieczeniowe na terenie Europy.

Assistance komunikacyjny (ASS)

Polski rynek usług assistance rozwija się dynamicznie. Obecnie w ofercie ubezpieczycieli mamy możliwość skorzystania z różnych rodzajów assistance (nie tylko komunikacyjnego), a także z rozwiązań wariantowych w zależności od potrzeb oraz w zależności i od potrzeb, i od możliwości finansowych.

Ubezpieczenie assistance może zapewnić kierowcy i pasażerom ochronę w czasie podróży w zakresie pomocy technicznej, jak i medycznej. Pomoc ta jest udzielana w związku z awarią, wypadkiem, chorobą kierowcy czy też pasażera. Zazwyczaj ubezpieczenie assistance obejmuje również pomoc informacyjną.

Zakres ochrony ubezpieczeniowej udzielanej w ramach ubezpieczenia assistance komunikacyjnego można podzielić na świadczenia związane z pojazdem, świadczenia dotyczące kierowcy i pasażerów.

Świadczenia związane z pojazdem

Zakład ubezpieczeń w ramach umowy ubezpieczenia assistance komunikacyjnego organizuje i pokrywa koszty podstawowych napraw na miejscu zdarzenia lub, jeżeli uszkodzenia są poważniejsze, organizuje bądź pokrywa koszty transportu (holowania) pojazdu do zakładu naprawczego, albo do miejsca zamieszkania posiadacza pojazdu, garażu, parkingu, itp. Ubezpieczyciel może także zorganizować i pokryć koszty przesyłki niezbędnych do naprawy pojazdu części zamiennych w sytuacji, gdy zakład naprawczy nie dysponuje takimi częściami. W ramach tego ubezpieczenia można uzyskać pożyczkę w celu opłacenia naprawy ubezpieczonego pojazdu.

Niezwykle istotną usługą jest organizacja i pokrycie kosztów pojazdu zastępczego, najdłużej do czasu naprawy. W sytuacji zaistnienia wypadku, gdy ubezpieczony nie ma możliwości należytego zabezpieczenia pojazdu na miejscu zdarzenia, zakład ubezpieczeń w ramach umowy assistance może pokryć koszty zabezpieczenia pojazdu na parkingu strzeżonym. Ubezpieczony może liczyć na zorganizowanie i pokrycie kosztów przejazdu po odbiór naprawionego, albo odzyskanego po kradzieży pojazdu.

Zakres ochrony może obejmować również dowóz paliwa do miejsca, w którym pojazd z tego powodu zakończył podróż, czy też pomoc na skutek niewłaściwego zatankowania paliwa.

Świadczenia dotyczące kierowcy i pasażerów

Ubezpieczyciel udziela pomocy kierowcy i pasażerom objętym ubezpieczeniem w przypadku unieruchomienia lub kradzieży pojazdu, polegającej na organizacji i pokryciu kosztów zakwaterowania lub transportu tych osób.

W sytuacji unieruchomienia pojazdu lub jego kradzieży, zakład ubezpieczeń pokrywa koszty zakwaterowania w hotelu bądź organizuje i pokrywa koszt powrotu kierowcy i pasażerów do miejsca zamieszkania lub kontynuacji podróży do miejsca docelowego.

W przypadku szkody polegającej na doznaniu przez ubezpieczonego urazu ciała lub rozstroju zdrowia, gdy konieczna jest hospitalizacja, w ramach umowy ubezpieczenia assistance ubezpieczyciel zazwyczaj organizuje i pokrywa koszty:

- transportu sanitarnego;
- hospitalizacji;
- kosztów leczenia ambulatoryjnego;
- odwiedzin przez bliskich krewnych w przypadku konieczności dłuższej hospitalizacji.

Na życzenie ubezpieczonego przekazywane są wiadomości jego rodzinie lub pracodawcy np. o wypadku, chorobie, o zmianie rezerwacji hotelowej. Ubezpieczonemu udzielane są informacje dotyczące numerów telefonów pomocy drogowej, serwisów i zakładów naprawczych, itd.

W razie wypadku poza granicami RP w sytuacji trudności językowych w komunikowaniu się, zakład ubezpieczeń może zapewnić pomoc tłumacza. Umowy ubezpieczenia assistance komunikacyjnego mogą obejmować ochroną zdarzenia zaistniałe na terenie Europy.

Ubezpieczenie bagażu i rzeczy osobistych osób podróżujących

Warto też wspomnieć o ubezpieczeniach bagażu oraz rzeczy osobistych osób podróżujących po-

jazdami. Mają one na celu zabezpieczenie bagażu podróznego, bagażu podręcznego, rzeczy osobistych (np. ubranie, okulary, itp.), sprzętu fotograficznego, z którego korzystają ubezpieczeni podczas podróży. Najczęściej obejmuje ochroną w następstwie ich utraty w wyniku zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia na skutek wypadku komunikacyjnego, a także w następstwie zdarzeń losowych, takich jak ogień, zalenie, powódź, huragan, uderzenie pioruna, eksplozja, grad, lawiny, obsunięcie bądź zapadnięcie się ziemi, czy trzęsienie ziemi. Zazwyczaj ochrona ubezpieczeniowa obejmuje również utratę na skutek włamania do pojazdu mechanicznego.

Koszty leczenia za granicą (KL/OC)

Istotnym dla osób wyjeżdżających za granicę służbowo i turystycznie jest ubezpieczenie kosztów leczenia kierowcy i pasażerów. Umowa zapewnia pokrycie przez zakład ubezpieczeń niezbędnych kosztów, związanych z powypadkowym leczeniem szpitalnym, czy ambulatoryjnym. Zapewnia także zwrot kosztów poniesionych na leki, środki opatrunkowe oraz inne koszty związane ze świadczeniem opieki medycznej w związku z nieszczęśliwym wypadkiem, także wypadkiem komunikacyjnym lub nagłym zachorowaniem. Umowa ubezpieczenia kosztów leczenia może obejmować koszt transportu osoby poszkodowanej do kraju lub koszt sprowadzenia z zagranicy jej zwłok. W ramach omawianej umowy ubezpieczenia można wykupić ochronę odpowiedzialności cywilnej oraz akcji ratowniczej.

Wydawać by się mogło, że wejście Polski do Unii Europejskiej wyeliminuje powody, dla których istnieje realna potrzeba zakupu ochrony ubezpieczeniowej w zakresie kosztów

leczenia. Oczywiście obywatele polscy mogą liczyć na pomoc ograniczoną do poziomu bezpłatnego leczenia w danym państwie, w którym osoba poszkodowana będzie poddawana leczeniu. Obserwowana praktyka w tym zakresie wskazuje na istnienie wielu problemów, z którymi pomimo ochrony ze strony publicznej służby zdrowia potencjalny poszkodowany może się spotkać. Z tych względów istnieje co najmniej kilka powodów, dla których warto zawrzeć umowę kosztów leczenia poza terytorium Polski:

- uregulowania prawa unijnego dotyczą leczenia w placówkach publicznych;
 - zakres świadczeń w ramach pomocy publicznej nie obejmuje wszystkich usług medycznych;
 - zakres świadczeń realizowanych przez publiczną służbę zdrowia w poszczególnych państwach unijnych jest oferowany w bardzo zróżnicowanym standardzie;
 - dyrektywy unijne mówią o prawie do opieki zdrowotnej i udzielaniu jej w przypadkach koniecznych świadczeń;
 - okres oczekiwania na niektóre usługi w publicznej służbie zdrowia bywa dość długi;
 - prawo unijne nie zapewnia pokrycia kosztów transportu sanitarnego do Polski.
- Nie jest to

katalog zamknięty, ani jedynie słuszny. Można wskazać jeszcze na inne produkty lub przygotować konkretnie zdefiniowany produkt pod potrzebę. Zakupienie wskazanych w tytule i treści rodzajów ubezpieczeń nie oznacza jeszcze, że zakres ochrony ubezpieczeniowej jest adekwatny do potrzeb, a jednocześnie przemyślany i ograniczony w swoim zakresie do niezbędnego kosztu. Profesjonalna analiza potrzeb ubezpieczeniowych przedsiębiorcy pozwoli ograniczyć koszt ubezpieczeń, uwzględniając wskazane przez niego priorytety.

Prozaicznie, jak to w życiu, cena jest kluczem w momencie zakupu ubezpieczeń, lecz jej zakres jest kluczem w przypadku wystąpienia szkody i wówczas może stanowić wielką różnicę w wypłacie odszkodowania, a niewielką w wydatku na składkę ubezpieczeniową.

Warehouses in Poland 2010 **magazyny W POLSCE** 2 edycja

**Masz do wynajęcia powierzchnię magazynową?
Chcesz zaprezentować swoją firmę?**

Zadzwoń! tel. +48 795 550 440



**Już w przygotowaniu 2 Edycja Albumu
„Magazyny w Polsce”**

www.wydawnictwa.nowyadres.pl, ktrukawka@nowyadres.pl

Yes, we can!

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita



Takie hasło rzucił prezydent Brazylii Lula, mówiąc o modernizacji brazylijskiego transportu. Ten największy w Ameryce Południowej kraj rozpoczął ogromne inwestycje w infrastrukturę transportową, dzięki którym Brazylia ma nadzieję awansować z dwudziestego na piąte miejsce w rankingu największych gospodarek świata

W dwustumilionowym kraju transport drogowy przewozi ponad 60 procent towarów. Dla zwiększenia jego efektywności rząd Brazylii zainwestował 280 mld reali w likwidację wąskich gardeł sieci dróg. Mimo to nadal zaledwie 12,2 procent dróg ma twardą nawierzchnię, a z tego 69 procent jest w bardzo złej kondycji. Fatalne drogi zwiększają o 1 do 3 procent PKB koszty transportu i wymiany dóbr. Zaledwie 20 procent towarów przewożonych jest koleją. Według Marcelo Perrupato

z National Transport Policy Secretary, który wypowiadał się 31 maja 2010 roku na seminarium podczas 10. Challenge Bibendum, Brazylia jest przeciwieństwem innych dużych krajów, jak USA, Chiny, Rosja i Kanada, w których koleje mają większy, co najmniej 40-procentowy udział w przewozach. Brazylijska gospodarka traci na tak wysokim udziale transportu drogowego, z powodu wyższych kosztów, jakie ma przewoźnik samochodowy, co skutkuje większymi cenami na sklepowych półkach. Warto zauważyć, że np. 14 procent ceny soi to koszt transportu. To uderza w eksport, który jest mniej opłacalny. Niecałe 20 procent PKB Brazylii tworzone jest przez eksport (dwa razy mniej niż w Polsce, która też nie jest zaawansowaną gospodarką).

Towar od eksportera do opuszczenia granic Brazylii potrzebuje 39 dni. Według szacunków Ban-

ku Światowego koszt transportu w Brazylii to blisko 13 procent PKB, gdy w USA ten odsetek ledwo przekracza 8 procent. Różnica w liczbach bezwzględnych to 35 mld dolarów – więcej niż łączne brazylijskie wydatki w jednym roku na infrastrukturę i edukację.

Marcello Perrupato przyznał, że inwestycje w infrastrukturę są zbyt niskie, wynoszą 0,48 procent w 2008 roku. W latach 90. odsetek był jeszcze mniejszy, bo wynosił zaledwie 0,1 procent, gdy w połowie lat 70. sięgał 1,82 procent. Prezydent Luiz Inacio Lula da Silva przypomniał tamte inwestycje mówiąc: „w latach 70. administracja Geisela budowała drogi w takim tempie, że zadłużenie spłacaliśmy przez 20 lat. Pożyczaliśmy pieniądze na 3 procent, a Paul Volcker zażądał od nas 21 procent, aby rozwiązać problemy gospodarki amerykańskiej. Zaczęliśmy więc płacić 21 procent i straciliśmy dwie

dekady. Ale to już jest skończone. Mogę spojrzeć biznesmenom prosto w twarz i stwierdzić, że ten kraj nauczył się dbać o swoje interesy.”

Narodowy Plan Transportowy

Ministerstwo Transportu planuje w latach 2008-2023 w ramach Narodowego Planu Transportowo-Logistycznego wydać na drogi 74,4 mld reali (w tym na remonty 43,2 mld reali), to jest 25,4 procent całej sumy przeznaczonej na modernizację krajowej infrastruktury transportowej. Na koleje rząd przeznaczył 51,4 procent wydatków (150,1 mld, w tym 20,3 mld na remonty). Drogi wodne otrzymają 5,4 procent, porty 13,3 procent, a lotniska 4,5 procent. W rezultacie, po zakończeniu planu, struktura gałęziowa brazylijskiego transportu powinna przypominać duże, kontynentalne kraje, z 35-procentowym udziałem kolei w przewozach. Zanim to jednak nastąpi, Brazylia zezwoliła na

używanie cięższych pojazdów: masa całkowita pociągów drogowych na siedmiu osiach może wynosić 57 ton, a na dziewięciu osiach 74 tony.

Inwestycje szykuje także branża logistyczna. Dyrektor Krajowej Agencji Transportu Lądowego (ANTT) Bernardo Figueiredo przypomniał, że wokół miast nie ma centrów dystrybucyjnych, sklepy nie są przystosowane do nocnych dostaw, więc cały ruch koncentruje się w godzinach szczytu. Miasta nie mają także obwodnic, a trzeba pamiętać, że żyje w nich 80 procent populacji, gdy w 1970 roku 60 procent mieszkało na wsiach. W czasie jednej generacji 120 mln ludzi przemieściło ze wsi do miast. W miastach liczących powyżej 60 tys. mieszkańców krąży 15,2 mln pojazdów, z których 24,8 procent to samochody dostawcze i ciężarówki. Aby ograniczyć korki coraz więcej miast wprowadza ograniczenia wjazdu dla dużych ciężarówek. Zastępowane są

samochodami dostawczymi, przez co chaotyczny ruch miejski staje się jeszcze bardziej przypadkowy.

Nowa ciężarówka dla camioneiro

Flota ciężarowa brazylijskich przewoźników jest jedną ze starszych. Prezes Krajowego Zrzeszenia Przewoźników i Logistyków (NTC) Flavio Benatti wyliczał, że niezależny przewoźnik ma tabor o średnim wieku 21,7 roku. Floty dysponują taborami o średnim wieku 10,2 roku, spółdzielnie transportowe – 14 lat, a średnia dla całego parku, liczącego ok. dwóch milionów pojazdów, to 16,5 roku. Prezydent Lula powiedział: „Od pewnego czasu dyskutowaliśmy o odnowieniu floty ciężarówek. Strawiliśmy miesiące na dyskusję, co zrobić ze starymi ciężarówkami. Jednak rząd nie powinien marnować czasu na takie detale. Sprzedaż starych ciężarówek jest zmartwieniem ich właścicieli. Rolą rządu jest zapewnienie



warunków dla przedsiębiorców, przede wszystkim mikrofirm, aby mogli pozwolić sobie na zakup nowego taboru bez demolowania domowego budżetu. Osiągnęliśmy to zniżając oprocentowanie z 13,5 do 4 procent. Wydłużyliśmy okres spłaty rat do 96 miesięcy. Pozostało nam jeszcze zmienić prawo, aby jako zabezpieczenie mogła służyć kupowana na kredyt ciężarówka. W 2009 roku rozpoczęliśmy program Pro-Camioneiro. Kierowcy i Państwowy Bank Rozwoju Społecznego i Ekonomicznego (BNDES) spotkali się, aby uprościć procedury kredytowe. Wdotychczasowej historii Brazylii było tyle szwindli, matactw i kantów, że obecnie kredyt bankowy mogą wziąć tylko ci, którzy go wcale nie potrzebują. Wprowadziliśmy jednak kilka zmian i zwiększyliśmy akcję kredytową z 380 mld reali w 2005 roku do 1,5 biliona obecnie. To oznacza, że gospodarka lepiej działa.” Przemysł samochodowy, a przede wszystkim producenci ciężarówek (Mercedes-Benz, MAN, który przejął brazylijskie zakłady Volkswagena, Scania i Volvo) chwali program, który zapobiegł załamaniu produkcji. W 2009 roku sprzedali w Brazylii 31 604 ciężarówek o dmc powyżej

Struktura gałęziowa brazylijskiego transportu

Transport	1996	2005	2025
Lotniczy	0,33	0,4	1,0
Wodny	11,47	13,0	29,0
Rurociągowy	3,78	3,6	5,0
Kolejowy	20,74	25,0	35,0
Drogowy	63,68	58,0	30,0
Razem	100	100	100

Źródło: PNL (Ministerstwo Transportu)

16 ton, gdy rok wcześniej 39 430 sztuk, a w 2007 roku 29 281. Brazylia była największym na świecie rynkiem dla ciężarówek Mercedes-Benz. – Chociaż popyt spadł o ok. 20 procent w porównaniu do 2008 roku, spadek jest mniejszy niż na innych rynkach. Brazylijski sektor pojazdów użytkowych wydostał się z kryzysu szybciej niż inne regiony sprzedaży – powiedział szef Mercedes-Benz Trucks Hubertus Troska. Dodał, że „po trudnym pierwszym kwartale brazylijski rynek szybko odbudowuje popyt i mamy dobre prognozy na 2010 rok.” Mercedes-Benz Brasil jest największym producentem ciężarówek w Ameryce Łacińskiej i nadzoruje największą

fabrykę ciężarówek poza Niemcami. W ubiegłym roku Mercedes-Benz Brasil zatrudnił 1200 nowych pracowników dzięki rosnącemu popytowi na samochody ciężarowe.

Porządkowanie rynku

Dyrektor Krajowej Konfederacji Transportowej (CNT) Bruno Batista wskazał, że w Brazylii nie ma jakościowych wymogów dla przewoźników, każdy może świadczyć tego typu usługi. W rezultacie branża poddana jest bardzo ostrej konkurencji, szczególnie wśród małych, niezależnych przedsiębiorców. Powszechny jest dumping cenowy, częste są oszustwa podatkowe, nadużycia socjalne. Dlatego branża ma



kłopoty z utrzymaniem inwestycji, a nawet z bieżącą obsługą taboru. Brakuje wykwalifikowanych kierowców. Ciężarówki mają coraz więcej elektroniki (Mercedes ruszył z produkcją Actrosa w Brazylii), która wymaga lepiej wykształconych kierowców. Ich praca nie jest regulowana przepisami, nie ma ograniczeń godzin pracy. Za kierowcami spędzają więcej godzin niż ich koledzy z innych kontynentów, a żeby oddalić senność, zażywają narkotyki i powodują wypadki. Odsetek ofiar wypadków drogowych jest 10 razy wyższy niż w USA. Ministerstwo Transportu zapowiada stworzenie systemu certyfikacji kierowców, ograniczeń jakościowych w dostępie do przewozów, wprowadzenie ograniczeń i systemu nadzoru czasu jazdy. Zapowiadane jest także wprowadzenie rocznych inspekcji technicznych, które wymuszą poprawę stanu taboru. Poważnym problemem są także kradzieże. Szacuje się, że każdego roku łupem złodziei padają przewożone towary wartości 900 mln reali. Z 11 700 zareportowanych przypadków kradzieży transportu w 2006 roku, ta liczba

wzrosła do 13 500 w 2009 roku.

Państwowe rafinerie produkują niskiej jakości paliwo, o dużej zawartości siarki. Zacołanie technologiczne przemysłu rafineryjnego było powodem odłożenia o 3 lata wprowadzenia normy Euro 4. Prezydent Lula nie traci jednak animuszu. Przypomina, że biodiesel został opatentowany w 1975 roku w Brazylii przez prof. Expedito Parente z Fortaleza Federal University. „Do 2003 roku nic się nie działo. Zaczęliśmy z B3, wprowadziliśmy B5 na cztery lata przed terminem, teraz

wprowadzamy B7, możemy też rozpocząć sprzedaż B8 lub B10. Ostatnio w stanie Parana rozpoczęliśmy produkcję oleju palmowego – 6 tys. litrów z hektara. Sadząc palmy rekultywujemy 30 mln hektarów. Produkcję biodiesel i bioetanol drugiej generacji, a tak niedawno nie wiedzieliśmy, co robić z trzciną cukrową.” Teraz kraj z optymizmem patrzy w przyszłość i jest pewien, że uda mu się zorganizować zarówno Puchar Świata w 2014 roku, jak i olimpiadę dwa lata później.



Samochód nie do zastąpienia

Unimog jest wymarzonym samochodem dla firm potrzebujących niezawodnego taboru pracującego w najtrudniejszych warunkach. Na rosnącą sprzedaż tego uniwersalnego pojazdu liczy Mercedes-Benz Polska, który w maju przejął od Schmidt Polska opiekę produktową nad Unimogiem

UNIMOG Chociaż wszędobylski Unimog jest w Polsce dobrze znany i sprzedawany od wielu lat, Mercedes-Benz Polska postanowił wzmocnić sieć sprzedaży i obsługi tych specjalistycznych maszyn. W maju przejął opiekę produktową od Schmidt Polska. – W najbliższych kilku latach rozbudujemy sieć serwisową Unimoga do kilku punktów. Początkowo nacisk położymy na województwa północne – mówi odpowiedzialny za sieć sprzedaży w Mercedes-Benz Polska Przemysław Rajewski. Obecnie sprzedaż Unimogów prowadzi tylko jeden dealer: Schmidt Polska, który ma siedzibę w Kielcach. Zlokalizowana w Górach Świętokrzyskich spółka specjalizuje się w produkcji zabudów komunalnych, które bardzo często montowane są na Unimogach. Dlatego właśnie na nią padł wybór podczas tworzenia sieci sprzedaży.

– Unimogi trafiają przede wszystkim do wojska, straży pożarnych i firm komunalnych. Zdarzają się także zastosowania specjalne – tłumaczy Rajewski. Według specjalistów nie istnieje takie pojęcie jak typowy klient Unimoga. – W jednym roku wśród kupowanych wersji mogą przeważać komunalne, w innym pożarnicze, w następnym energetyczne – wylicza menedżer produktu w Schmidt Polska Grzegorz Bajerczak. Dodaje, że pomarańczowe Unimogi wcale nie są najliczniejsze i równie często trafiają się też inne kolory. Podkreśla, że tworzenie statystyk przy rocznej sprzedaży dwudziestu-trzydziestu aut nie ma sensu. – To bardzo specjalistyczne, wysoko wydajne maszyny, na które popyt jest znacznie mniejszy niż na zwykłe ciężarówki – ocenia Bajerczak.

Schmidt Polska sprzedaje Unimogi najróżniejszym odbiorcom: prywatnym i komunalnym firmom utrzymania dróg, strażom pożarnym, energetyce, a nawet... przewoźnikom kolejowym. – Wersję szynowo-drogową sprzedaliśmy m.in. do warszawskiego metra, gdzie pracuje jako pojazd ratowniczy – wymienia menedżer produktu. Tłumaczy, że unikatowe możliwości pojazdu wynikają z małych wymiarów i niewielkiej, jak na możliwości samochodu, masy. – Unimog jest dzięki temu zwrotny i wjedzie, a co równie ważne – wyjedzie z każdego terenu. Klienci, którzy

zdecydowali się na Unimoga, często kupują kolejne egzemplarze, zachęceni pozytywnymi doświadczeniami – wyjaśnia przedstawiciel Schmidta. Przypomina, że Unimog to w rzeczywistości nośnik narzędzi. Na 15-tonowym Unimogu można zamontować żuraw, który w przypadku 2-osiowej ciężarówki potrzebuje 18-tonowego podwozia. Unimog to znacznie więcej niż tylko żuraw i wywrotka. Z tyłu można zamocować na nim np. koparkę, albo wraz ze zmianą sezonu całkowicie wymienić nadwozie. – Latem pojazd można wykorzystać przy montażu infrastruktury energetycznej, zimą, z innym nadwoziem, może pracować przy utrzymaniu dróg – podaje przykład Bajerczak.

Menedżer produktu wspomina, że coraz częściej klienci kupują wyposażenie Unimoga na raty. – To całkowicie zrozumiałe, bo samochód z wyposażeniem kosztuje ok. miliona złotych. Kilka lat temu klienci porównywali Unimoga do Stara i zaskoczeni byli ceną. Jednak funkcjonalność obu samochodów jest nieporównywalna – zapewnia. Bajerczak mówi też, że nabywcy potrzebują nawet kilku tygodni, aby skryształizować swoje wymagania wobec sprzętu. – Kupując Unimoga, trzeba wybrać wiele elementów wyposażenia. Dlatego dyskutujemy z naszymi klientami o najkorzystniejszych dla nich rozwiązaniach technicznych – przypomina. ■



Nic go nie zatrzyma. Niskie przełożenia oraz duże kąty natarcia i zejścia sprawiają, że Unimog pokona każde wzniesienie



W najtrudniejszy teren

Mocno zbudowany
Unimog jest w stanie
pokonać wszystkie
przeszkody terenowe

Demolka

autor: Kacper Jeneralski

Dążą do tego, czego przeciętny człowiek chce uniknąć za wszelką cenę. Rozbijają setki samochodów tylko po to, żeby obejrzeć zderzenia w zwolnionym tempie. Badaczom crashtestów, czy jak kto woli – specjalistom od demolki – zależy jednak tylko na naszym bezpieczeństwie.

Konstruktorzy pierwszych samochodów nie przejmowali się względami bezpieczeństwa, bo niby po co. Pojęcie zagęszczenia ruchu nie występowało, a samochody poruszały się w ślimaczym tempie.

Pasy nie były potrzebne, tak jak i kontrolowane strefy zgniotu, ale z czasem samochody zaczęły przyspieszać. Chwilę później częściej się rozбивać. Tuż przed pierwszą wojną światową Mercedes wpadł na nowatorski pomysł. Postanowił zbadać bezpieczeństwo swoich konstrukcji. Auta rozbijano o mur, a zebrane informacje pozwoliły wzmocnić ich konstrukcję i wprowadzić zmiany, które miały minimalizować skutki wypadków.

Dziś do wykonania testu zderzeniowego nie wystarczy betonowa

ściana. Niemal wszyscy producenci przeprowadzają skomplikowane testy zderzeniowe swoich konstrukcji – robią tak nawet producenci wyjątkowo cennych aut, np. Ferrari czy Lamborghini. Jednak wewnętrzne badania nie są tak miarodajne, jak testy wykonywane przez – z założenia – niezależne instytucje. Pierwsze wymagania w stosunku do producentów aut rządy poszczególnych krajów zaczęły stawiać w latach 70. Samochody dopuszczane do ruchu musiały przejść próbę zderzeniową.



Euro NCAP

To najbardziej znana organizacja zajmująca się rozbijaniem samochodów w imię nauki, która powstała w 1996 roku. Specjaliści z NCAP badają najnowsze samochody, które pojawiają się na rynku. Organizacja jest sponsorowana, pośrednio przez rządy europejskich państw w ramach walki o poprawę bezpieczeństwa na drogach. NCAP przeprowadza testy seriami, a rozbijane samochody otrzymują oceny zgodnie ze stałym schematem. Samochodom przyznawane są gwiazdki, które są jednoznaczną informacją dla klientów szukających bezpiecznego auta. Kiedy założyciele organizacji przedstawili producentom samochodów wymagania, jakie będą musiały spełniać samochody, pojawiła się fala krytyki. Koncerny zarzucały, że kryteria są zbyt surowe, a żaden samochód nie zdobędzie nawet czterech z pięciu gwiazdek. Jak się później okazało, postępy przyszły szybciej niż się spodziewano. Pierwszym autem z czterema gwiazdkami było Volvo s40 z 1997 roku. W 2001 roku pierwszym modelem w historii, który otrzymał maksymalną ocenę pięciu gwiazdek, zostało Renault Laguna.

Auta budowane pod testy

Bardzo szybko okazało się, że producenci zaczęli budować samochody pod Euro NCAP. Z czasem notę pięciu gwiazdek otrzymywały niemal wszystkie samochody. Wynik niższy był dla szanującego się producenta porażką. Dlatego zaczęto zastanawiać się nad zaostreżeniem kryteriów oceny. W 2009 roku pojawił się pomysł, żeby rozszerzyć ocenę i wziąć też pod uwagę elektroniczne systemy bezpieczeństwa, które nie były dotąd badane. Pomysł wprowadzono w życie, ale w praktyce nie zmienił on wiele.





Co kraj to obyczaj

W Stanach Zjednoczonych badaniem bezpieczeństwa samochodów zajmuje się między innymi organizacja rządowa – NHTSA. Kryteria przyjęte przez Amerykanów nieco różnią się od europejskich. Dlatego wyniki testów poszczególnych aut często nie pokrywają się z tymi opublikowanymi przez Euro NCAP. Jednak jeśli mowa o rozbieżnościach, to nie można zapomnieć o Chinach. Tamtejsze władze powołały instytucję o nazwie China-NCAP. Skojarzenie z Europą jest zamierzone, ale mało trafne. Chińczycy znani z luźnego podejścia do kwestii bezpieczeństwa, postanowili nieco poprawić wyniki testów swoich aut. Jednak zamiast inwestować w zabezpieczenia, zmniejszyli prędkości zderzeniowe w testach. Zastosowano też przeszkody o znacznie mniejszej masie – dlatego do chińskich pięciu gwiazdek należy podchodzić z rezerwą.

Dekra

Nie wszystkie testy zderzeniowe mają na celu rozbijanie najnowszych aut. Jest tak głównie dlatego, że nie zawsze chodzi o badanie konkretnych samochodów. Od 25 lat niemiecka organizacja Dekra rozbija samochody w celach edukacyjnych. Za każdym razem seria zderzeń ma ostrzegać przed innym rodzajem zagrożeń. W tym roku zajęto się ruchem miejskim. Dzięki tego typu testom można przekonać się, jak skończy się na przykład zderzenie rowerzysty z otwartymi drzwiami samochodu i jak niebezpieczna może być opuszczona rampa załadunkowa ciężarówki. Przykładów jest wiele.

64 km/godz.

Żaden naukowiec nie jest w stanie przewidzieć wszystkich kolizji, do których może dojść na drodze.

Dlatego NCAP ustaliło kilka modeli zderzeń. Podstawowy test to zderzenie czołowe przy prędkości 64 km/godz. z deformowalną przeszkodą. Jest też zderzenie boczne przy 50 km/godz. i zderzenie z słupem przy 29 km/godz. Natomiast symulacja potrącenia pieszego odbywa się przy prędkości 40 km/godz.

Plastikowi pechowcy ze stalowym szkieletem

Samochód sam nie bierze udziału w wypadku – potrzebny jest jeszcze kierowca. Choć trudno w to uwierzyć – w zamierzonych czasach zdarzały się próby z udziałem żywych ludzi. Z oczywistych przyczyn trzeba było znaleźć jednak lepsze rozwiązanie. Dzisiejsze manekiny nafaszerowane są skomplikowaną elektroniką. Mają wiernie odwzorowywać zachowanie ludzkiego ciała i gromadzić informacje o symulowanych obrażeniach. W zależności od typu i wyposażenia manekina badać można urazy kręgosłupa, nacisk na klatkę piersiową. Są też manekiny imitujące dzieci, skonstruowane między innymi do testowania fotelików. W ubiegłym roku Volvo opracowało nawet plastikowego kaskadera do badania zderzeń z pieszym.

Dziś trudno powiedzieć, ile istnień udało się ocalić dzięki wszelkiego rodzaju systemom bezpieczeństwa. Pewnie łatwiej policzyć, ile samochodów trzeba było poświęcić, żeby osiągnąć aktualny poziom zabezpieczeń. Dziś niemal każdy element samochodu projektowany jest z myślą o ewentualnej kolizji. Choć mówi się, że żaden z nich nie działa poprawnie, jeśli zapomnimy o jednym z najstarszych zabezpieczeń – o pasach. Trzypunktowe pasy, które zostały wynalezione przez Volvo, mają dziś ponad 50 lat. Ponoć tylko ten kawałek parciego paska zdołał już uratować milion istnień.



Zasilanie finansowe małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce

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

Podstawą szacunków środków zaangażowanych w realizację NPR 2007-2013 są propozycje Komisji Europejskiej (KE) dotyczące następnej perspektywy finansowej UE. Zgodnie z nimi programy operacyjne będą mogły być realizowane poprzez – uzgodnione z KE – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia, Narodową Strategię Rozwoju Obszarów Wiejskich, Narodowy Plan Strategiczny dla Rybołówstwa. Projekt, w ramach celów związanych z konkurencyjnością UE w świecie (w wyniku weryfikacji założeń Strategii Lizbońskiej), realizowany będzie jako Program Celu 1a.

Komisja Europejska ustaliła, aby w latach 2007-2013 w ramach nowej polityki spójności były uruchamiane jedynie dwa fundusze strukturalne (w miejsce czterech z poprzedniego okresu finansowego), tj. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Europejski Fundusz Społeczny oraz trzeci instrument – Fundusz Spójności. Struktura alokacji dla Polski jest następująca: 1/3 Fundusz Spójności, 2/3 fundusze strukturalne. Finansowanie Funduszu Spójności dotyczy dodatkowo m.in. energii odnawialnej i transportu publicznego w dużych miastach.

Zasadniczy poziom współfinansowania środków krajowych publicznych (oraz pochodnych do publicznych) pozostaje w dalszym ciągu w minimalnej proporcji – w zależ-

ności od programu, działania i funduszu – wg regulacji unijnych na poziomie nie mniej niż 15%. Średni poziom współfinansowania może być wyższy.

Łączna kwota środków finansowych możliwa do wykorzystania na realizację działań rozwojowych (Strategia Rozwoju Kraju – SRK) wyniesie ponad 107,96 mld euro, w tym 85,56 mld stanowią środki przeznaczone na cele NSRO. Z tej sumy:

- 67,30 mld euro będzie pochodzić z budżetu UE,
- 11,86 mld euro pochodzi z krajowych środków publicznych (5,93 mld euro z budżetu państwa),
- około 6,40 mld euro zostanie zaangażowanych ze strony podmiotów prywatnych.

Ponadto na wspieranie działań rozwojowych Wspólnej Polityki Rolnej oraz Wspólnej Polityki Rybackiej

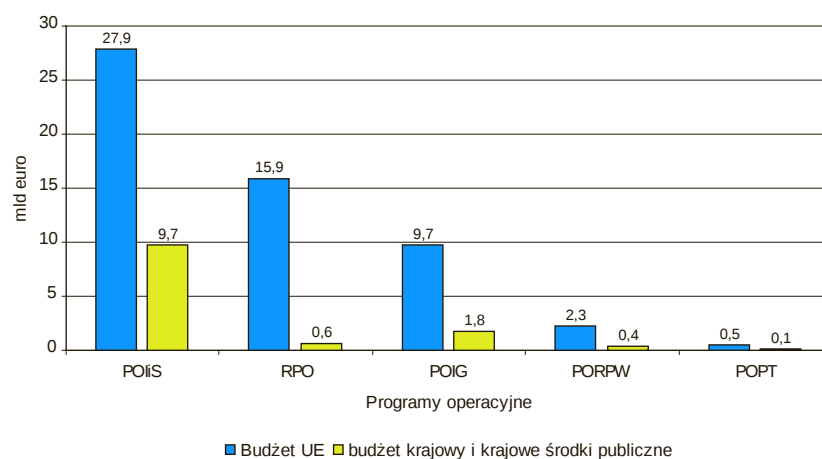
przewidziano 22,4 mld euro.

W ramach Celu „Konwergencja” 67% środków pochodzi z zasobów funduszy strukturalnych, tj. 52% z EFRR i 15% z EFS. Pozostałe 33% środków finansowych pochodzi z Funduszu Spójności.

Udział poszczególnych programów operacyjnych w całości alokacji środków polityki spójności Cel „Konwergencja” i Cel „Europejska Współpraca Terytorialna” wraz ze źródłem ich finansowania przedstawia się jak poniżej:

- PO Infrastruktura i Środowisko – 27,8 mld euro (41,3%) z funduszy EFRR i Funduszu Spójności,
- PO Regionalne Programy Operacyjne – 15,9 mld euro (23,8%) z funduszu EFRR,
- PO Kapitał Ludzki – 9,7 mld euro (14,4%) z funduszu ESF,
- PO Innowacyjna Gospodarka –

Źródła finansowania programów operacyjnych w latach 2007-2013



Źródło: opracowanie własne

8,3 mld euro (12,3%) z funduszu EFRR,

- PO Rozwój Polski Wschodniej – 2,3 mld euro (3,4%) z funduszu EFRR,
- PO Europejska Wspólnota Terytorialna – 2,8 mld euro (4,0%) z funduszu EFRR,
- PO Pomoc Techniczna – 0,5 mld euro (0,8%) z funduszu EFRR

Na rysunku przedstawiono wartości w/w Programów Operacyjnych oraz ich uzupełnienia z budżetu krajowego.

Z punktu widzenia potrzeb rozwoju transportu szczególnie istotny jest PO Infrastruktura i Środowisko, który znalazł się w obszarze polityki Wspólnoty określanej jako Konkurencyjność i Spójność, z udziałem 44,2% środków finansowych ogółem na lata 2007-2013. Celem tego programu jest przede wszystkim poprawa atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej i poprawę spójności terytorialnej. POIiŚ jest jednym ze wszystkich programów operacyjnych współfinansowanym z Funduszu Spójności, jako ważny instrument realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej.

W ramach programu realizowanych jest 15 priorytetów, z których trzy związane są z sektorem transportu, tj.:

- Drogowa i lotnicza sieć TEN-T – 10,5 mld euro, w tym 8,8 mld z FS,
- Transport przyjazny środowisku – 12,1 mld euro (w tym 7,7 mld euro z FS),
- Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe – 3,5 mld euro (w tym 2,9 mld euro z EFRR).

Oznacza to, że z ogółu środków POIiŚ, tj. 37,6 mld euro, większość – tj. 26,1 mld euro – została przeznaczona na transport, przy czym wysokość środków unijnych wynosi

19,4 mld euro. Jest to wielkość znacząca szczególnie w relacji ze środkami unijnymi, które były dostępne w latach 2004-2006, tj. 4,0 mld euro w ramach SPOT. Należy dodać, że SPOT, w poprzedniej perspektywie budżetowej, był opóźniony w stosunku do innych programów, co wynika z natury dużych projektów transportowych o długim okresie przygotowania. Stąd też termin przedłożenia raportu końcowego, rozliczającego cały program transportowy z lat 2004-2006, został przedłużony do końca 2010 roku.

Z programu na lata 2007-2013 na projekty stricte transportowe lub też związane z funkcjonowaniem transportu najwięcej środków unijnych przeznaczono na finansowanie działań w sektorze drogownictwa.

Oznacza to w praktyce inwestowanie przede wszystkim w infrastrukturę drogową, co stanowi wyjątek na skalę europejską, a wynika z potrzeb polskiej gospodarki. KE prowadzi politykę zrównoważonego rozwoju, co nie oznacza jednak, że w przypadku niewykorzystania środków na drogi zostają one przekazane na sektor kolejnictwa. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), które zostało powołane w końcu 2007 r. przez Min. Infrastruktury, jest odpowiedzialne za realizację projektów transportowych, począwszy od monitorowania i wspierania beneficjentów aż do weryfikacji wniosków o płatność, kontroli ex-post zamówień publicznych, czy też wykonawstwa projektu. CUPT przeprowadza kilkuetapową weryfikację projektów na tzw. liście indykatywnej, gdyż pierwszeństwo mają projekty o podstawowym znaczeniu dla transportu.

Dostępne środki finansowe zostały rozłożone w czasie na poszczególne lata, do 2015 r. (n+2) dla każdego sektora. Racjonalne wykorzystanie

maksimum dostępnych środków skutkuje w przyszłości pozytywnym rozpatrzeniem wniosków o następną transzę dofinansowania.

Przy tak dużych projektach infrastrukturalnych z poszczególnych gałęzi transportu, udział sektora MŚP przy ich realizacji nie ma miejsca.

PO Kapitał Ludzki stanowi potwierdzenie prowadzenia polityki prozatrudnieniowej rządu i umożliwia wykorzystanie środków Europejskiego Funduszu Społecznego w Polsce. Program koncentruje wsparcie finansowe na obszarach takich jak: zatrudnienie, integracja społeczna, rozwój potencjału adaptacyjnego pracowników, itp. POKL składa się z 10 priorytetów, których beneficjentami mogą być m.in. instytucje szkoleniowe, instytucje rynku pracy i przedsiębiorcy z grupy przede wszystkim dużych, rzadziej mogą to być firmy średnie.

PO Innowacyjna Gospodarka jest skierowany przede wszystkim do przedsiębiorców, którzy zamierzają realizować innowacyjne projekty, związane z badaniami i rozwojem, inwestycjami z zakresu technologii informacyjnych i komunikacyjnych o dużym znaczeniu dla gospodarki. Cechą tego Programu jest wspieranie wyłącznie projektów, które są innowacyjne co najmniej w skali kraju lub na poziomie międzynarodowym. Oznacza to, że w ramach tego Programu nie jest wspierana innowacyjność na poziomie lokalnym lub regionalnym.

Należy podkreślić, że Program nie jest kontynuacją Sektorowego Programu Operacyjnego Wzrost Konkurencyjności przedsiębiorstw 2004-2006 (SPO-WKP). Przedsiębiorcy, którzy będą chcieli realizować inwestycje o zbliżonym charakterze do tych, które realizowane były w ramach działania 2.3. SPO-WKP „Dotacje dla MŚP na

inwestycje”, mogą uzyskać wsparcie w ramach jednego z 16 RPO, funkcjonującego w ich województwie. Uzupełnieniem działań bezpośrednio skierowanych do przedsiębiorców jest wsparcie systemowe dla sieci instytucji otoczenia biznesu oraz innowacyjnych instytucji ekobiznesowych (tj. np. parków technologicznych, inkubatorów technologicznych, Centrów Zaawansowanych Technologii).

POIG składa się z 9 osi priorytetowych, z których każda ma określone działania. W ramach priorytetu 3. Kapitał dla inwestycji jedno z poddziałań jest wprost skierowane do sektora MŚP, tj. 3.3.2. „Wsparcie dla MŚP”, co oznacza możliwość uzyskania dofinansowania na zakup usług doradczych w zakresie przygotowania dokumentacji i analiz w celu pozyskania inwestora zewnętrznego o charakterze udziałowym. Poddziałanie uruchomione zostało od lutego 2010 r.

Z kolei działanie 8.1 „Wspieranie działalności gospodarczej w dziedzinie gospodarki elektronicznej” jest skierowane do małych lub do mikroprzedsiębiorców, którzy prowadzą działalność gospodarczą na terenie Polski nie dłużej niż rok od dnia rejestracji. Uzyskać można refundację kosztów poniesionych na wytworzenie produktów cyfrowych, niezbędnych do świadczenia usług w formie elektronicznej (np. oprogramowanie autorskie w dziedzinie zarządzania flotą pojazdów). Wartość dotacji dla jednego przedsiębiorstwa nie może przekroczyć 200 tys. euro lub, co istotne, 100 tys. euro, jeśli firma jest z sektora transportu samochodowego.

Zakup nowoczesnej technologii do nowego produktu lub usługi, jak też ulepszenia już istniejących, można sfinansować z działania 4.4 „Nowe inwestycje o wysokim potencjale inwestycyjnym”. Realizowane są tylko

takie projekty, których rozwiązania są stosowane na świecie nie dłużej niż przez trzy lata. Działanie to jest adresowane do firm dużych, gdyż wymaga znacznej wiedzy i doświadczenia odnośnie funkcjonujących innowacji gospodarczych. Minimalna wartość dofinansowania z dotacji wynosi 8 mln zł.

Oprócz programów operacyjnych funkcjonujących na poziomie krajowym istnieją programy operacyjne dla każdego województwa, tj. 16 Regionalnych PO, które identyfikują potrzeby tak, aby działania w nich zawarte odpowiadały wojewódzkim planom rozwoju.

W ramach RPO można pozyskać dofinansowanie na inwestycje związane z promocją regionu, z rozwojem infrastruktury turystycznej, czy też z dostosowaniem przedsiębiorstw do wymogów ochrony środowiska. W każdym z 16 RPO znajdują się działania ukierunkowane na rozwój firm z sektora MŚP.

Np. w RPO woj. Warmińsko-mazurskiego występuje poddziałanie 1,1,7 „Dotacje inwestycyjne dla mikroprzedsiębiorstw i sektora MŚP” z dziedziny innowacji i nowych technologii. Takie dofinansowanie można pozyskać na budowę lub rozbudowę pomieszczeń, zakup maszyn, wprowadzenie zmian w procesie produkcyjnym lub w świadczeniu usług, czy też organizacji firmy.

Wielkość wsparcia wynosi od 20 tys. zł do 2 mln zł.

PO Rozwój Polski Wschodniej został utworzony, aby przyspieszyć tempo rozwoju tej części kraju (5 województw). Droga do osiągnięcia celu jest finansowa pomoc dla firm, które poszerzą swoją działalność, unowocześnią produkty i usługi. Równie istotne są działania w kierunku dostępu do sieci elektronicznej dla firm i mieszkańców. Pewna część projektów jest zarezerwowana na projekty dotyczące rozwoju turystyki. Stwarza to możliwość dofinansowania firm z sektora transportu poprzez np. zawiązanie firmy przewoźniczej turystycznej, czy też zwiększenie efektywności działania firmy poprzez rozbudowę zaplecza technicznego. Minimalna wartość projektu to 4 mln zł do 12 mln zł. Należy jednak mieć na uwadze, że dofinansowanie ze wszystkich w/w programów nie może dotyczyć – w przypadku gdy podmiotem wnioskującym jest firma transportowa – zakupu środków transportowych.

Pozostałe programy operacyjne nie mają bezpośredniego odniesienia do przedsiębiorców.

Środki finansowe pochodzące ze Wspólnoty są ukierunkowane w dużej mierze na wspieranie rozwoju sektora MŚP. Cechują się m.in. dużą dostępnością, niewielkim kosztem ich pozyskania, relatywnie

Tabela 6.1. Środki UE przeznaczone na transport w ramach POIiŚ

Gałęzie transportu	Środki UE (mln euro)
drogowy	11204,4
kolejowy	4863
miejski	2014
morski	606,8
lotniczy	403,5
inne	332,2
Ogółem	19423,9

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury

niskim wkładem własnym (w planie 2007-2013 wkład własny wynosi 15%, w poprzednim okresie – 25%). Praktyka wykazuje, że niewielkie podmioty mają utrudnioną sytuację w dostępie do tych źródeł finansowania w porównaniu z firmami dużymi¹. Wynika to z konieczności wypełnienia skomplikowanych wniosków, przedstawienia opisów (m.in. biznesplanu) i kalkulacji, zapewnienia wkładu własnego oraz wcześniejszego sfinansowania inwestycji, gdyż dotacja jest refundacją poniesionych kosztów. Z badań PARP² grupy przedsiębiorstw, które rozliczyły projekty SPO WKP do lutego 2007 r., wynika, że rozkład wsparcia pod kątem wielkości firm był następujący:

- średnie przedsiębiorstwa – 48%,
- małe przedsiębiorstwa – 44%,
- mikro przedsiębiorstwa – 8%.

Prawie 74 % badanych firm realizowało przede wszystkim inwestycje odtworzeniowe. Środki unijne otrzymywały głównie MŚP przemysłowe, natomiast niewielkie zainteresowanie uzyskaniem pomocy wykazywały firmy zajmujące się handlem i usługami (transport), mimo iż w tym sektorze ich udział jest przeważający.

Brak jest nowszych badań firm z sektora MŚP, z punktu widzenia dostępności do funduszy unijnych i barier, które ją ograniczają. Można jedynie domniemywać, że sytuacja ulegnie w tej dziedzinie niewielkiej poprawie, jeśli chodzi o zwiększenie udziału firm mikro.

W celu uzyskania opinii w zakresie wykorzystania funduszy unijnych przez polski transport samochodowy sektora MŚP autorzy przeprowadzili sondażowe badania wśród przedsiębiorstw wykonujących zarówno międzynarodowe, jak i krajowe przewozy rzeczy. Badaniami pilotażowymi objęto 45 przedsiębiorstw mających od 1 do 80 samo-

chodów, zarówno dostawczych (do 7,5 tony), jak i 24-tonowych. Otrzymane odpowiedzi na postawione pytania prowadzą do wniosku, że część firm, szczególnie tych, które pracują intensywnie nad swoją strategią rozwojową zaczyna w różnym stopniu korzystać z funduszy unijnych, natomiast te, które realizują tradycyjną koncepcję swojego rozwoju, pozostają na etapie wstępnych rozważań i poszukiwania niezbędnych informacji.

Do głównych potrzeb firm (prawie 50% odpowiedzi), jeśli chodzi o wsparcie z funduszy unijnych, należą:

- budowa i rozbudowa magazynów,
- instalowanie nowoczesnych systemów informatycznych,
- instalowanie systemów GPS (nawigacji satelitarnej),
- doszkalanie pracowników.

Trzeba jednak podkreślić, że prawie 40% badanych przedsiębiorstw nie było zainteresowanych tą problematyką. Natomiast duże zainteresowanie budzi nadal wsparcie ze środków finansowych UE zakupu środków transportu, co było możliwe jedynie z transzy PHARE 2001, z realizacją do września 2004.

Z badań przeprowadzonych przez Polską Konfederację Pracodawców Prywatnych Lewiatan w 2008 r. na próbie 1100 przedsiębiorstw z sektora MŚP wynika³, że kredyt bankowy, jako zewnętrzne źródło finansowania inwestycji, miał w 2007 r. znacznie wyższy udział, tj. 17,4% niż środki unijne, tj. około 2% w źródłach finansowania ogółem. Podstawowym źródłem były w tym przypadku środki własne (w tym zysk zatrzymany). W analizie wyników badania podano, że awersja do ryzyka związanego z korzystaniem ze środków obcych wynika, jeśli chodzi o kredyty, z braku dysponowania przez firmy małe aktywami o takiej

wartości, która jest wymagana jako zabezpieczenie pożyczki.

W dużej mierze można założyć, że taka sytuacja zacznie się zmieniać w podejściu sektora MŚP do korzystania ze wsparcia kredytami bankowymi. Niekorzystna dla banków sytuacja ekonomiczna, jaka miała miejsce już od końca 2008 r., paradoksalnie przekłada się na zainteresowanie tych instytucji całym segmentem MŚP. Występuje opinia, że „kapitał lepiej jest spożytkować na pożyczki dla wielu małych firm niż kilku dużych, bo z jednej strony marże mogą być nieco lepsze, a z drugiej – firmy, które uzyskują kredyty, skorzystają prawdopodobnie też z innych produktów⁴. Chodzi o produkty inwestycyjne, ubezpieczeniowe, leasing, factoring, a nawet wynajem samochodów i takie pakiety wprowadza np. Kredyt Bank. Z kolei np. Millenium Bank powiększył kapitał poprzez emisję akcji oraz pożyczkę z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Charakterystyczne jest, że EBOR uwarunkował udzielenie pożyczki aktywnym jej spożytkowaniem, w formie kredytów, właśnie dla MŚP. Kredyt Bank podjął działania w kierunku udzielania kredytów w ciągu 24 godzin dla małych firm, a swój kapitał powiększył dzięki pożyczce z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Można stwierdzić, że małe firmy zaczęły być postrzegane jako znaczący, chłonny rynek kapitałowy z różnych jego źródeł i w efekcie korzystny dla gospodarki.

1. R. Wolański: Nowe źródła finansowania rozwoju przedsiębiorstw. Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2007-2008, s. 79 i nast.

2. Efekty wsparcia przedsiębiorstw i otoczenia biznesu. PARP, Warszawa, 2008, s. 22 i nast.

3. R. Wolański: tamże...

4. Millenium i Kredyt Bank stawiają na mniejsze firmy. Dziennik-Gazeta Prawna – Finanse nr 20, 29-31 styczeń 2010 r.

SVEMPASTYCZNA PERŁA

autor: Jacek Wejman
Fot. autor, Scania, Svempas



Auta typu „hot rot” budowane są w jednym celu – mają zadziwiać. Często odarte z powłoki zewnętrznej dumnie eksponują potężne opony, ogromne jednostki napędowe i misterny system pozbywania się gazów spalinyowych, koniecznie wykończony efektownymi rurami budującymi odpowiedni dźwięk. Pojazdy te samą obecnością tworzą odpowiedni klimat, a przy okazji mogą zademonstrować swoje możliwości na ćwierć mili. Red Pearl (Czerwona Perła) zbudowany przez firmę Svempas AB wyłamuje się z gatunku ze względu na pochodzenie – powstał na podwoziu samochodu ciężarowego Scania!!!

Geneza

Historia tuningu jest tak stara jak historia motoryzacji – są ze sobą nierozzerwalnie związane. Od lat każde dzieło inżynierów wielkich koncernów motoryzacyjnych było poddawane rozmaitym przeróbkom w małych warsztatach, które miały na celu dostosowanie pojazdu do wymagań konkretnego nabywcy. Najpopularniejszą formą tuningu we wczesnych latach motoryzacji był karosaż, który polegał na zabudowaniu dostarczonego podwozia (nie było wówczas struktur samonośnych) nadwoziem – w ten sposób budowano także samochody ciężarowe. Wraz z odejściem ery konstrukcji ramowych i nastaniem epoki samochodów z nadwoziem

samonośnym rozpoczęła się unifikacja pojazdów mechanicznych. Pozbawione indywidualnych cech auta produkowano masowo, a chęć wyróżnienia się na tle bezimiennej masy pojazdów umożliwiła rozwój firm tuningowych.

Modyfikacja samochodów ciężarowych odbiega od tuningu samochodów osobowych. Najczęściej przerabiane są elementy znajdujące się na zewnątrz, dodaje się efektowne gadżety, a w ostateczności maluje kabinę i elementy nadwozia aerografem w różne wzory lub motywy odpowiadające gustom właściciela. Dla prawdziwych zapaleńców przewidziano indywidualne wykończenie kabiny, najczęściej w eleganckiej skórze i wyposażenie

w ponadstandardowy system audio-video. Na palcach jednej ręki można było policzyć pojazdy poddawane tuningowi mechanicznemu, który ingerowałby w podzespoły mechaniczne lub strukturę kabiny. Jedną z pierwszych osób, która odważyła się podnieść rękę na mechanizmy seryjnych ciężarówek był Sven Erik „Svempa” Bergendahl, rocznik ’39. Przygodę rozpoczął od „zbezczeszczenia” Forda Coupe 38, następnie spodobał sobie ciężarówkę.

Doświadczenie

Svempa zaczynał jako kierowca ciężarówki, a swoje 40-letnie doświadczenie jako kierowca przeniósł na płaszczyznę tuningu. W międzyczasie założył firmę zajmującą się pomocą drogową dla samochodów ciężarowych, choć w 1978 roku jego pojazdy brały także udział w wyciąganiu rosyjskiego samolotu Iljuszyn, który ugrzązł za pasem startowym lotniska Arlanda w Sztokholmie. W 1980 roku odkupioną od wojska Scanią SBAT 111 (Scania Bulldog Allhjulsdraft Tandem) i przebudowaną według własnego pomysłu wygrał prestiżowy konkurs Nordic Trophy (najsłynniejszy w Europie konkurs ciężarówkowych piękności). Ukochał szczególnie jedną markę – Scanię i to właśnie te ciężarówki są dla niego tematem kolejnych prac. Tworzy z nich dzieła sztuki użytkowej, które potem eksponuje przy okazji zlotów, wystaw i targów. Niektóre z nich poddaje niewinnym, drobnym modyfikacjom, dodaje kilka detali, wygładza nadwozie, wyposaża wnętrza kabiny w dodatkowe urządzenia i wykończenia w naturalnej skórze. Tak postąpił ze Scanią Shark i modelem Scanii T, zbudowanym na potrzeby telewizji. Ostatnio zaprezentował limitowaną odmianę nowej R-ki, nazwaną Dark Diamond i utrzymaną w ciemnej kolorystyce. Czasami jednak nacho-

dzi go ochota na zbudowanie czegoś ekstremalnego, niekonwencjonalnego i brutalnego w swojej prostocie, jak np. Slingshot I zbudowany do serii wyścigów ciężarówek. Czy wzorem amerykańskim – zbudowanie ciężarówki zdolnej do ustanawiania rekordów prędkości i przejazdu na czas $\frac{1}{4}$ mili – Slingshot II. Projekt na bazie Scanii z serii T, czyli z klasycznym nosem. Przypominał ogromnego hot rota i imponował zarówno wyglądem, jak i wyposażeniem w silnik 14, 2 l, który dzięki sześciu (!) turbosprężarkom uzyskiwał 4200 KM i ponad 6000 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Tak dużego momentu nie była w stanie przenieść żadna skrzynia manualna wyprodukowana przez Scanię, dlatego zastosowano skrzynię automatyczną Allison. Charakterystyczną cechą tego projektu jest obniżona kabina z bardzo niską przednią szybą, a co za tym idzie znacznie zmniejszona przestrzeń wewnątrz. Zabieg taki był konieczny z kilku powodów – zwiększył dynamikę bryły pojazdu oraz zmniejszył opór aerodynamiczny stawiany przez Slingshot’a. Ciekawostką jest fakt, że nadwozie zbudowano z 4 mm aluminium, a masa własna wyniosła 5840 kg.

Red Pearl

Jedna z najnowszych prac autorstwa Svempy – to projekt Red Pearl, który powstał w momencie, kiedy bramy fabryki samochodów ciężarowych Scania opuszczały ostatnie egzemplarze Scanii z silnikiem przed kabiną, czyli serii T. Tym razem Svempa poszedł na całość. Cztery lata pracy i niezliczona ilość pieniędzy wyłożona na powstanie Red Pearl zaowocowały pojazdem, którego nie sposób sklasyfikować. Czerwona Perła – pomimo tego, że powstała na podwoziu samochodu ciężarowego – nie jest już ciężarówką, gdyż nie





Wnętrze urządzone
spartańsko, ale
wykończone
skórzaną tapicerką

ma możliwości przewozu ładunków – nie posiada siodła ani platformy. Nie jest też samochodem osobowym, sportowym, kabrioletem. Najbliższej jej do roadstera, jednak w konstrukcji tego typu siedzi się zazwyczaj na tylnej osi. Czerwona Perła jest po prostu jedyna w swoim rodzaju, a jednocześnie najbliższa amerykańskiemu hot roťowi. Służy do dawania przyjemności swojemu właścicielowi i gawiedzi licznie zgromadzonej wokół niej na rozmaitych imprezach. Jak podkreśla właściciel, jest bezcenna (tylko lakierowanie nadwozia kosztowało ponad 11 tys. euro), dlatego też dba o się o nią w wyjątkowy sposób. Odgradza od publiczności i transportuje na specjalnej niskopodwoziowej naczepie, gdzie nie jest narażona na zarysowania.

Charakterystycznym elementem Red Pearl jest numer namalowany na nadwoziu – 39. To rok urodzenia Svempy Bergendahla, dlatego też ma do niej taki osobisty stosunek.

Red Pearl identyfikujemy na podstawie nosa i wcale nie chodzi tu o powonienie, lecz o charakterystyczny element nadwozia serii T, czyli silnik przed kierowcą. To właśnie ten moduł oryginalnej Scanii T pozostał w niemal niezmienionej po-



Red Pearl
nie przypomina
żadnego
klasycznego
pojazdu

staci – przynajmniej na zewnątrz. Pozostałe elementy zostały rozebrane i przebudowane od podstaw. Szczegółem wyróżniającym Czerwoną Perłę jest oznaczenie R 999, znajdujące się w miejscu zwyczajowej tabliczki określającej serię i moc (w KM). Oznacza ono ni mniej ni więcej tylko moc – dokładnie 1000 KM – wyciśniętych z 16-litrowego silnika Scania V8. Wart podkreślenia jest fakt, że tak zmodyfikowana jednostka napędowa spełnia wymagania normy czystości spalin Euro 4. Nie mniej imponujące są osiągi ciężarowego hot rot'a. Dzięki sześciostopniowej automatycznej skrzyni biegów Allison przyspieszenie do 100 km/h zajmuje tylko 5 sekund, natomiast prędkość maksymalna określana jest na 200 km/h. Red Perl, jeśli już ma zamiar poruszać się o własnych siłach, to z podłożem styka się za pomocą opon Michelin Energy, które zamontowane są na aluminiowych felgach i wyglądają jak walce na pozbawionych nadkoli tylnych osiach. Kierowca w uwolnionej od dachu kabinie nie musi posiadać żadnego systemu audio, gdyż dźwięk wydobywający się z zakręconych jak pyton rur wydechowych potrafi uciszyć startującego odrzutowca, a przy tym brzmi lepiej niż niejeden harley.

Na system bezpieczeństwa składają się tylko trzy elementy wyposażenia: pasy bezpieczeństwa, wzmocniona rama przedniej szyby i solidne, chromowane pałaki bezpieczeństwa za fotelami. Wnętrze wykończono beżową skórą, a fragment podłogi pomiędzy fotelami przykryto pleksi-glasową szybą, dzięki której można podziwiać fragment „wnętrza” (skrzynia biegów i wydech). Red Pearl, gdziekolwiek się pojawi, wzbudza sensację, aż strach pomyśleć, jak będzie wyglądał kolejny pojazd zbudowany przez Svempę. Mimo to trzymamy kciuki.



Scania Shark



Scania Dark Diamond



Rzadki widok na drogach publicznych



Bez najmniejszych wątpliwości co do użytego podwozia

Wybrane dzieła SVEMPY

- Slingshot I – ciężarowy samochód wyścigowy zbudowany na Scanii trzeciej generacji.
- Slingshot II – aluminiowa struktura nadwozia, 14,2 l V8, 6 turbosprężarek, moc 4200 KM oraz 6200 Nm maksymalnego momentu obrotowego – nic dziwnego, że utrzymanie pochłania duże kwoty.
- Scania Shark zbudowana na modelu czwartej generacji. Oprócz marynistycznych malunków posiadała wystylizowane światła tylne i dodatkowe osłony poprawiające aerodynamikę.
- Scania Blue Griffin z ekstremalnie wydłużoną kabiną i luksusowym wyposażeniem, obejmującym m.in. 42-calowy telewizor plazmowy umieszczony na tylnej ścianie. Całość, łącznie z wnętrzem, utrzymana w jasnoniebieskiej kolorystyce.
- Ostatni z projektów sygnowany logo Svempas – Scania Dark Diamond – limitowana seria dostępna aktualnie w sprzedaży.



NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD – PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH ZWROTU PODATKU VAT



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 spornych.**

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

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.**

Opłaty 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



OCRAK®

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

Rabat dla wszystkich firm członkowskich ZMPD.

OCRAK - analiza czasu pracy kierowców



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: kartypaliwowe@zmpd.pl

Karta paliwowa M-Oil

Reflexite®

Reflexite jest jednym z liderów w produkcji folii odbłaskowych stosowanych do oznakowania ECE104.

Oferta firmy Reflexite

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 udoskonaliliśmy. Rezultat: wysoka trwałość i duże odstępy 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