

# PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (15) | styczeń/luty 2011

**ZMPD**  
Dwumiesięcznik

**Rząd chce wycisnąć  
przewoźników jak cytrynę**

s. 23

**Truckerzy na start**

s. 66

**Wyborcze ZOD**

s. 6

**Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD  
wybrało organy statutowe ZMPD**



# Twoja flota w sieci LOTOS

**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
- ▶ indywidualnie ustalane warunki handlowe
- ▶ pełna kontrola wydatków



## BIZNES

**INFOLINIA 0 801 234 678**

**[www.lotusbiznes.pl](http://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](mailto:biuro@lotusbiznes.pl)

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

## *Koleżanki i Koledzy Przewoźnicy*

*Bardzo dziękuję za zaufanie, jakim mnie Państwo obdarzyliście. Dzięki Waszemu poparciu w wyborach do organów statutowych ZMPD będę mógł kontynuować swoją pracę na rzecz polskiego transportu.*

*W mijającym już roku z trudem uporaliśmy się z poważnymi zagrożeniami dla naszej branży. Światowy kryzys finansowy zachwiał podstawami ekonomicznymi naszych przedsiębiorstw, co wiele firm przyplącało bankructwem, albo długim i trudnym procesem restrukturyzacji. Udało nam się zmienić niekorzystną interpretację rozliczania diet kierowców, która zagrażała nam bardziej niż kryzys, a niezbędne rozwiązania zapisano w przyjętej dzięki naszym staraniom ustawie antykryzysowej. Niestety, rządzący szykują nam już nowe kłopoty...*

*Przeprowadzone na nasze zlecenie przez UMK badanie skutków elektronicznego systemu poboru opłat drogowych jednoznacznie podważa zapewnienia rządu, że nowy system nie będzie wpływał negatywnie na naszą branżę i całą gospodarkę. Dlatego absolutną koniecznością jest dłożenie wszelkich starań, aby złagodzić skutki ekonomiczne tego rozwiązania dla naszych firm. Celem do realizacji w najbliższym czasie będzie również wprowadzenie do polskiego prawodawstwa zapisu o odzyskiwaniu podatku VAT po uregulowaniu faktur. Dalszego uporządkowania wymagają także przepisy dotyczące szkolenia kierowców, w tym zniesienie obligatoryjności szkolenia w warunkach specjalnych. Rok 2011 będzie również okresem trudnych rozmów, mających na celu uzyskanie odpowiadającego naszym potrzebom kontyngentu zezwoleń rosyjskich. Mogę zapewnić, że i ja, i wszyscy nowo wybrani reprezentanci ZMPD dłożymy wszelkich starań, aby złagodzić skutki niekorzystnych dla naszej branży przepisów i nowych rozwiązań.*

*Zbliżają się Święta Bożego Narodzenia. Chciałbym z tej okazji życzyć wszystkim Koleżankom i Kolegom wielu powodów do radości i miłych chwil spędzonych w gronie najbliższych. Abyśmy wszyscy znaleźli czas na odpoczynek i refleksję nad tym, co już za nami i o tym, co nas czeka. Niech w Nowym Roku nie opuszcza Was szczęście i wszelka pomyślność, a satysfakcja z rozważnych i dobrych decyzji niech daje energię do codziennych działań!*



*Jan Buczek*



## W numerze:

Wyborcze ZOD	6
KAPSCH zbuduje elektroniczny system poboru opłat drogowych	12
Drogi bez wyjścia, czyli – nowe stawki opłat w systemie elektronicznym	14
Ocena skutków ekonomicznych proponowanych zmian dla przedsiębiorstw transportu drogowego	16
Forum Transportu Drogowego zajęło się aktualnymi sprawami...	20
Rząd chce wycisnąć przewoźników jak cytrynę	23
GITD forever	24
Elektroniczne opłaty na Półwyspie Iberyjskim	26
Fotoradary po nowemu	28
„Tiry na tory”, których nie ma...	30
Analiza wypadków drogowych za rok 2009 i pierwszą połowę 2010 r.	34
Współczesne problemy funkcjonowania rynku transportu samochodowego w Polsce	36
Problemom trzeba wychodzić naprzeciw	40
Nowe wymogi systemu ICS	42
Wydanie ładunku w świetle Konwencji CMR	44
Zmiany w podatku VAT – 2011 r.	46
Ubezpieczenie CMR: decyduje jakość czy cena?	50
Nie tylko prawa, ale i obowiązki stron umowy ubezpieczenia mają znaczenie	52
Rozliczanie czasu pracy kierowców – praktyczne wskazówki	56
Zamiast gotówki – karta przedpłacona	58
Własna stacja czy karta paliwowa?	60
Kto nie smaruje, ten nie jedzie...	62
Truckerzy na start	66
Ciężarówki na torach wyścigowych	68
Top Player dla systemu eReporting DKV Euro Service	73
Caravan Salon 2010	74
Święta w Hiszpanii zaczynają się od loterii	78

*Szanowni Czytelnicy,*

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

*składa  
redakcja Przewoźnika*

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

**Prezes ZMPD:** Jan Buczek

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

**Współpracują:**  
Kamila Alvaro, Bartłomiej Garda,  
Kacper Jeneralski, Zdzisław Kordel,  
Krzysztof Matuszewski,  
Magdalena Osinska, Ewa Pęzińska,  
Anna Piotrkiewicz, Mirosław Siech,  
Paweł Smoręda, Barbara Szulak,

**Ogłoszenia i reklamy:**

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

**Skład i łamanie:** Robert Lisiecki

**Druk:** Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone.  
Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów.  
Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika Przewoźnik.

Przedruki za zgodą redakcji.

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





# Karta Paliwowa **BP PLUS**

## Wszystko pod kontrolą

- pełna kontrola wydatków
- proste raportowanie
- zarządzanie przez Internet
- ponad 690 stacji w Polsce
- ponad 20 000 stacji w Europie

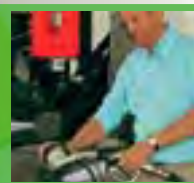
### Michał

25/11/2010 20:32  
tankowanie: 150 l ON  
transakcja: 622,50 zł



### Artur

24/11/2010 7:12  
tankowanie: 200 l ON  
transakcja: 830 zł



### Sławek

23/11/2010 14:23  
tankowanie: 350 l ON  
transakcja: 1452,50 zł



Kontakt: [kartyBPplus@bp.com](mailto:kartyBPplus@bp.com); tel. 012-619 14 95; [www.bpplus.pl](http://www.bpplus.pl)

Nagroda Gazety Finansowej "Najlepsze Produkty dla MSP",  
przyznana BP w kategorii "Karta paliwowa".







# Wyborcze ZOD

autor: Ryszard Gałczyński  
fot.: Adrian Podbielski

Na Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD, które odbyło się 3 grudnia, mimo niesprzyjającej aury odnotowano rekordową liczbę delegatów. Spośród 216 wszystkich delegatów przyjechało do Jachranki 185 osób, co daje ponad 85-procentową frekwencję. Niewątpliwie głównym powodem takiego zainteresowania były wybory do organów statutowych zrzeszenia, na kadencję 2011-2014. Wybory odbywały się zgodnie ze zmianami statutowymi, przyjętymi przez ZOD na poprzednim posiedzeniu w marcu tego roku. Głównym novum tych zmian jest głosowanie na kandydatów rekomendowanych przez zebrania regionalne. W rzeczowej i spokojnej debacie delegaci podjęli uchwały o ustaleniu liczby członków w poszczególnych organach Zrzeszenia: Zarząd ZMPD – 7 osób (6 członków zarządu i prezes), Komisja Rewizyjna – 5, Rada ZMPD – 11 i dokonali ich wyboru.

Prezesem ZMPD ponownie został Jan Buczek, który spośród wszystkich kandydatów na to stanowisko uzyskał 147 głosów, następny w kolejności kandydat dostał 14 głosów.

Do Zarządu ZMPD w kolejnym głosowaniu wybrano (oprócz Jana Buczka) sześć osób:

- Adam Bygłowski – 141 głosów
- Artur Kamiński – 132 głosy
- Jarosław Jakoniuk – 129 głosów
- Janusz Łacny – 126 głosów
- Leszek Pieńkowski – 117 głosów
- Andrzej Szablowski – 116 głosów

Delegaci wybrali też Komisję Rewizyjną w składzie:

- Tadeusz Gajownik – 113 głosów
- Wojciech Sienicki – 109 głosów
- Jan Oleksiuk – 101 głosów
- Kazimierz Błazejczyk – 100 głosów
- Stefan Przastek – 98 głosów

W nowej Radzie ZMPD znalazły się następujące osoby:

- Sławomir Kostjan – 130 głosów
- Aleksander Reisch – 114 głosów
- Euzebiusz Gawrysiuk – 111 głosów
- Roman Sierhej – 111 głosów
- Zofia Stępnicka – 101 głosów
- Małgorzata Zdrodowska – 101 głosów
- Józefa Miozga – 95 głosów
- Bogusław Zimny – 94 głosy
- Przemysław Stefaniuk – 93 głosy
- Zygmunt Sienko – 89 głosów
- Ryszard Sidorzak – 88 głosów

Nie udało się Zgromadzeniu podjąć uchwał w sprawie stanowiska ZMPD dotyczącego ograniczeń wwozu do Polski paliwa ze Wschodu oraz przyjęcia regulaminu, określającego sposób ustanowienia upoważnionych przedstawicieli. Po przerwie, zapewne również z powodu niesprzyjającej aury, część delegatów opuściła Zgromadzenie. Wobec braku kworum Ryszard Sidorzak, pełniący funkcję przewodniczącego ZOD, zamknął obrady.





**Krzysztof Figat**  
sekretarz Komisji Skrutacyjnej

Żałuję, że nie zakończyliśmy tego Zgromadzenia zgodnie z porządkiem obrad i dwie uchwały muszą poczekać do następnego ZOD. Faktem jest, że pogoda była fatalna i wielu delegatów postanowiło wrócić tego samego dnia. Co do głosowania: było dobrze zorganizowane, a jego przebiegowi niczego nie można zarzucić. Przewaga Jana Buczka nad innymi kandydatami była bardzo wyraźna, co jest efektem czterech lat jego ciężkiej pracy. W mojej opinii delegaci głosowali zgodnie ze starą zasadą: Jak konie dobrze ciągną, a wóz ma jeszcze pod górę – to się nie przekłada zaprzęgu, bo mógłby się cofnąć.





# Zarząd ZMPD



## Zygmunt Sieńko

Decyzje podjęte przez delegatów nie są dla mnie zaskoczeniem. To jakby podsumowanie ostatniej kadencji organów statutowych i wydaje mi się, że są odzwierciedleniem nastrojów i opinii członków ZMPD. Kandydaci, którzy zostali wybrani, przeszli zdecydowaną większością głosów. Uważam, że słusznie. Na pewno praca w przyszłym roku będzie spokojniejsza i przyniesie dobre efekty dla przedsiębiorców. ZOD był bardzo sprawnie i profesjonalnie przeprowadzony. Pozytywnym zaskoczeniem była wysoka frekwencja mimo bardzo złej pogody, co świadczy o dużej odpowiedzialności delegatów. Moim zdaniem kandydatury osób nieobecnych na ZOD i nieusprawiedliwionych, nie powinny być w wyborach uwzględniane przez delegatów.



od góry:  
Adam Byglewski,  
Janusz Łacny,  
Jarosław  
Jakoniuk, Artur  
Kamiński, Andrzej  
Szablowski,  
Leszek  
Pieńkowski



# Komisja Rewizyjna

## Adam Byglewski

Jesteśmy organizacją, która nie tylko integruje środowisko, ale przede wszystkim świadczy określone usługi. Jedną z najważniejszych jest dystrybucja karnetów TIR. Ten system musi być stabilny i zapewniać poczucie bezpieczeństwa. Przewoźnik musi mieć pewność, że w każdym kolejnym roku niezawodnie ten karnet otrzyma. Patrząc z perspektywy czasu mogę dziś stwierdzić, że nasze ostatnie zebrania różnią się od tych z lat poprzednich. Zwłaszcza ostatnie zgromadzenie przeszło moje najśmielsze oczekiwania, jeśli chodzi o sposób organizacji, zachowanie naszych delegatów i przygotowanie merytoryczne. Oczywiście są głosy, z którymi mogę się nie zgadzać – ale sposób przedstawiania swoich racji był po prostu cywilizowany. Jestem bardzo dobrej myśli. Najistotniejsze bowiem jest, abyśmy zarówno w trakcie zebrań regionalnych, jak i ZOD wypracowywali – pomimo różnicy interesów i stanowisk - takie rozwiązania, które przyniosłyby korzyść wszystkim. Koła naszych ciężarówek toczą się po drogach w sytuacji, gdy nie jesteśmy traktowani tak samo, jak nasi konkurenci ze starej UE. W Niemczech, Włoszech, Hiszpanii przewoźnicy otrzymują od swojego państwa ukryte przywileje. My jesteśmy dziś w tej samej rodzinie i musimy sprowadzać wszystko do wspólnego mianownika: porównywać koszty. Siła związków i organizacji branżowych w tamtych krajach jest nieporównywalna



z tym, z czym my mamy do czynienia. W kontekście tych spraw chciałbym powiedzieć, że nasze ostatnie zgromadzenie natchnęło mnie nadzieją, pozytywnym nastawieniem i przekonaniem, że nasza przyszłość w kolejnych kilku latach powinna być coraz lepsza i nasi kierowcy, którzy są solą branży, wraz z nami, przedsiębiorcami będą budować naprawdę silną gałąź gospodarki narodowej, jaką jest transport.



od góry:  
Wojciech  
Sienicki, Tadeusz  
Gajownik,  
Stefan Przastek,  
Jan Oleksiuk,  
Kazimierz  
Błażejczyk

# Rada ZMPD



**Józef Stelmachowski**

W opinii mojej i kolegów ZOD był przeprowadzony wzorcowo od strony organizacyjnej. Sprawnie i kompetentnie prowadził je Ryszard Sidorzak. Wybrane władze dają gwarancje ciągłości funkcjonowania Zrzeszenia. Cieszy fakt, że nie było tym razem sporów, tak charakterystycznych dla zgromadzeń z poprzednich okresów. Udało się uniknąć jałowej, pozbawionej merytorycznego uzasadnienia dyskusji, mającej jakoby być wyrazem rywalizacji ZMPD i OZPTD. Obie organizacje są niezwykle potrzebne środowisku transportowemu. Ich liderzy to ludzie świetnie znający problemy przewoźników. Najważniejsze jest efektywne działanie.



od góry:  
Aleksander  
Reisch, Sławomir  
Kostjan, Euzebiusz  
Gawrysiuk,  
Zygmunta Sieńko,  
Ryszard Sidorzak,  
Przemysława  
Stefaniuk??



# Rada ZMPD



**Jan Buczek**

Ostatnie lata były trudne dla całej branży, jak również dla samego Zrzeszenia. Dlatego zadaniem, jakie sobie postawiłem, było rozwiązywanie bardzo groźnych dla funkcjonowania przedsiębiorstw problemów i nieangażowanie się w absurdalne i niezrozumiałe dla środowiska ambicjonalne potyczki. Efektem integrowania branży wokół najbardziej palących kwestii jest Forum Transportu Drogowego, będące, jak uważam, sukcesem całego środowiska transportowego. Zasada wspólnego wypracowywania jednolitego stanowiska dla całej branży wprowadziła nową jakość we współpracy z administracją rządową. Przewoźnicy – członkowie ZMPD zrozumie li te wysiłki i dali temu wyraz podczas wyborów, za co im serdecznie dziękuję.



od góry:  
Zofia Sępnicka,  
Józefa Miozga,  
Małgorzata  
Zdrodowska,  
Roman Sierhej,  
Bogusław Zimny

# KAPSCH zbuduje elektroniczny system poboru opłat drogowych

autor: Ryszard Gałczyński



Na pierwszym planie od lewej: Michael Gschnitzer – dyrektor globalnej sprzedaży w Kapsch TrafficCom i Lech Witecki dyrektor GDDKiA

**2 listopada Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz konsorcjum Kapsch TrafficCom podpisały kontrakt na wdrożenie i obsługę elektronicznego systemu poboru opłat (ESP) na sieci dróg o długości 1 750 km.**

Zakończyło to trwający ponad rok przetarg na wykonawcę i operatora elektronicznego systemu opłaty drogowej. Z 16 firm, które stanęły do rozgrywki o lukratywny kontrakt wart kilka miliardów złotych, do finału doszły dwie: My Toll i Kapsch TrafficCom. 1 października GDDKiA ogłosiła, że korzystniejszą ofertę złożyło konsorcjum Kapsch. Ten wybór był jednocześnie wyborem technologii, w jakiej opłaty elektroniczne będą realizowane. Zbudowanie systemu na bazie technologii komunikacji mikrofalowej (DSRC) jest ofertą korzystniejszą – koszt realizacji zadania to 4,9 mld zł niż konkurenta My Toll – 6,5 mld zł za zbudowa-

nie systemu opartego na pozycjonowaniu satelitarnym (GNSS). Kontrakt z wykonawcą systemu ma zostać podpisany na osiem lat. W tym czasie to GDDKiA będzie decydować, które drogi objąć systemem, zgodnie z uwarunkowaniami budżetowymi. Swoje koszty operacyjne Kapsch określił na poziomie 15,82 mln zł za jeden pełny miesiąc kalendarzowy. Zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, te koszty nie mogą przekraczać 15 procent rocznego przychodu z opłat. Ministerstwo Infrastruktury szacuje zyski z systemu na 19,5 mld zł, spodziewane w latach 2011-2018.

Jeżeli Elektroniczny System Poboru Opłat zostanie uruchomiony zgodnie z terminem ustawowym, 1 lipca 2011 roku, obejmie 650 km autostrad, 600 km dróg ekspresowych, a także początkowo ok. 600 km dróg krajowych. Docelowo ma się w nim znaleźć ok. 2 000 km autostrad, 5 000 km dróg ekspresowych i 600 km dróg krajowych.

Kapsch TrafficCom uważa termin wdrożenia systemu za wymagający, ale realistyczny. *„Mamy nadzieję, że nie wystąpią dalsze opóźnienia po odrzuceniu złożonych protestów. Jesteśmy gotowi wdrożyć system na czas, liczymy na owocną współpracę z GDDKiA i innymi agendami rządowymi. Liczymy na to, ponieważ mamy wspólny ambitny cel, a jakiegokolwiek opóźnienia we wdrażaniu systemu będą oznaczały, że wpływy do budżetu państwa pojawią się z opóźnieniem”* powiedział Michael Weber, menedżer ds. sprzedaży w Kapsch TrafficCom.

Podczas konferencji, która odbyła się przy okazji VIII Międzynarodowych Targów Infrastruktury Miejskiej i Drogowej, Michael Gschnitzer – dyrektor globalnej sprzedaży w Kapsch TrafficCom – deklaratywnie, że wdrożenie systemu w tak krótkim czasie jest możliwe. Powołał się na doświadczenie i duże możliwości firmy. Kapsch zrealizował ponad 230 projektów w 38 krajach na całym świecie. Postawił jednakże warunek: *„jesteśmy gotowi wypełnić napięte terminy przetargu i wdrożyć system na czas, o ile nie pojawią się dalsze opóźnienia proceduralne.”* Niemniej za bardzo korzystny dla sprawnego wdrożenia systemu uznał fakt, że jest on bardzo dobrze znany polskim przewoźnikom. Ponad 150 tysięcy polskich kierowców jest zarejestrowana w czeskim i austriackim systemie poboru opłat.



Czy Twoje samochody

**pracują** ?  
tak jak powinny ?



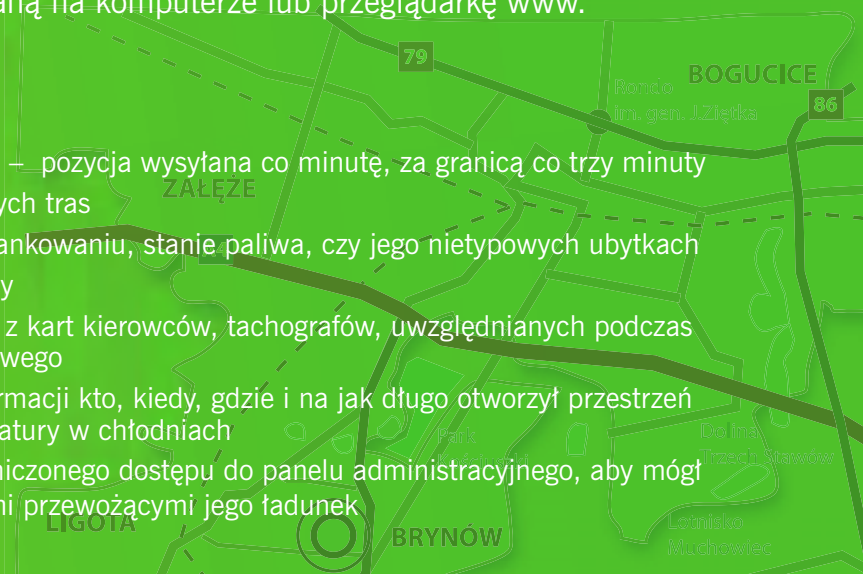
SATELITARNA  
LOKALIZACJA  
POJAZDÓW



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](http://www.gbox.pl)

PC NET SERVICE®  
SOFTWARE

# Drogi bez wyjścia, czyli – nowe stawki opłat w systemie elektronicznym

autor: Ryszard Gałczyński

Na początku grudnia Ministerstwo Infrastruktury opublikowało długo oczekiwane projekty rozporządzeń dotyczących zasad wprowadzania elektronicznego systemu opłat za drogi.

W rozporządzeniach „w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej” i „w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej” wyróżniono cztery klasy techniczne dróg, które będą objęte opłatą elektroniczną: „A” (autostrady) i „S” (drogi ekspresowe) oraz „GP” (drogi główne ruchu przyspieszonego) i „G” (drogi główne). Wysokość opłaty będzie uzależniona od kategorii pojazdu: pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony do 12 ton, powyżej 12 ton oraz autobusy. Stawki będą uzależnione również od normy emisji spalin, w tym wyróżniono kategorię EURO 3.

Na jakiej podstawie oszacowano wysokości stawek? W uzasadnieniu do rozporządzeń czytamy: „[...] Zgodnie z konsensusem parlamentarnym wypracowanym podczas prac nad zmianami do ustawy o drogach krajowych podstawową stawką początkowo stosowaną w systemie opłaty elektronicznej będzie stawka 0,46 zł/km. [...] Zgodnie z ustawą o drogach publicznych stawka stosowana nie może być wyższa niż 2 zł

i nie może przekroczyć maksymalnej stawki opłaty elektronicznej.”

W jaki sposób obliczono maksymalną stawkę opłaty elektronicznej?

„[...] Maksymalna średnia ważona stawka stosowana dla autostrad i dróg ekspresowych obliczana jest jako iloraz całkowitych kosztów

## Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych o klasie A i S lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)		
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin*		
	max. EURO 2	EURO 3	min. EURO 4
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** powyżej 3,5 t do 12 t	0,40	0,35	0,25
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** powyżej 12 t	0,53	0,46	0,33
Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej** do 12 t	0,40	0,35	0,25

## Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych o klasie GP i G lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)		
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin*		
	max. EURO 2	EURO 3	min. EURO 4
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** powyżej 3,5 t do 12 t	0,32	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** powyżej 12 t	0,42	0,37	0,26
Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej** do 12 t	0,32	0,28	0,20

\* Zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. nr 238, poz. 2010, z późn. zm.).

\*\* Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).



rocznych na sieci alokowanych do pojazdów ciężarowych oraz rocznej pracy przewozowej pojazdów ciężarowych. W wyniku obliczenia wysokość stawki maksymalnej dla sieci autostrad i dróg ekspresowych określono na poziomie 1,23 zł/km. Na podstawie prognozy ruchu, mając na uwadze zaproponowane w projekcie rozporządzenia wysokości stawki opłaty elektronicznej dla autostrad i dróg ekspresowych, obliczono przewidywane wpływy roczne na poziomie 834 495 tys. zł. Mając powyższe na uwadze, proponowane wysokości stawki opłaty elektronicznej zapewnią przychody na poziomie 38% kosztów całkowitych alokowanych do ruchu ciężarowego”.

Takie same obliczenia przeprowadzono dla pozostałych dróg krajowych klasy GP i G. Wysokość stawki

maksymalnej dla pozostałych dróg krajowych klasy GP i G określono na poziomie 0,62 zł/km. Przewiduje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych generować będzie w okresie 2011-2020 wyższe przychody w porównaniu z przychodami, jakie były generowane w systemie winietowym.[...]”

Należy tutaj dodać, że równocześnie z wdrażaniem elektronicznego systemu opłat zostanie wprowadzony przez MI program zabezpieczający niepłatne drogi alternatywne przed przenoszeniem się ruchu, w tym ciężarowego, na te drogi.

Oceniając skutki tej regulacji MI stwierdza, że wprowadzona zostanie zasada, w której stawka opłaty będzie odzwierciedlać faktyczny koszt zużycia drogi przez

użytkownika. Co w efekcie: „[...] Wymusi zrationalizowanie kosztów przez wszystkie podmioty, które korzystają z dróg publicznych, wykorzystujące pojazdy o dmc powyżej 3,5 t. Ponadto należy oczekiwać, że nastąpi zwiększenie racjonalności w strukturze przewozów, tj. zmniejszenie udziału pustych przejazdów dalekobieżnych oraz przeniesienie części przewozów towarowych i osobowych na alternatywne środki transportu (w szczególności transport kolejowy). [...]”

Odnosząc się do absurdalnej wysokości proponowanych stawek, w porównaniu z obecnie obowiązującymi, i argumentacji za ich wprowadzeniem, można rzeczywiście odnieść wrażenie, że MI zmierza wprost do likwidacji transportu drogowego w Polsce.



**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 Dania)  
e-mail: hjar@hcs.dk (język niemiecki) lub angie@hcs.dk

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



# VAN HOOOL

nierdzewna perfekcja

*Kompleks fabryk VAN HOOOL życzy Państwu pomyślności w Nowym Roku!*



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@transportes.nl

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



System elektronicznej opłaty za przejazd a system winietowy w Polsce

# Ocena skutków ekonomicznych proponowanych zmian dla przedsiębiorstw transportu drogowego

autor: Magdalena Osińska, profesor ekonomii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy

1 lipca 2011 r. zostanie wprowadzony w Polsce system elektronicznej opłaty za przejazd po drogach krajowych (ETC), który zastąpi dotychczasowy system opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, tzw. system winietowy. Nowy system opłat za przejazd będzie realizował wymogi Unii Europejskiej w zakresie postulatów „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”. Głównymi dokumentami, na podstawie których wprowadza się system elektronicznego poboru opłat drogowych w Polsce są: Dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L. 157 z 09.06.2006 r., str. 8) oraz Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2008 r., nr 218, poz. 1391).

W Polsce system ETC będzie wprowadzany etapami, obejmując w pierwszym roku obowiązywania 1 600 km autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych, zaś docelowo w roku 2014 obejmie łącznie około 4 000 km takich dróg. Wprowadzenie tego systemu będzie miało rozliczne konsekwencje dla gospodarki polskiej, a w szczególności dla przedsiębiorstw transportu drogowego. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zleciło opracowanie niezależnego raportu, którego przedmiotem były konsekwencje finansowe,

jakie wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd będzie miało dla przedsiębiorstw realizujących międzynarodowy transport drogowy ładunków.

Przed sporządzeniem raportu przeprowadzone zostało badanie ankietowe, którego celem było poznanie opinii środowiska przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego ładunków na temat proponowanych zmian, wysokości dotychczas ponoszonych opłat za korzystanie z dróg w systemie winietowym, kosztu całkowitego w przeliczeniu na 1 km przejazdu oraz skłonności firm do ponoszenia opłat w nowym systemie. W ankiecie wzięło udział 596 firm, co stanowi 2,56% ogółu zarejestrowanych przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego w Polsce. W badanych firmach średnia odległość przejechana przez jeden pojazd rocznie w transporcie międzynarodowym wynosi 107 332,9 km, natomiast odpowiednia średnia odległość przejechana przez ten sam pojazd w Polsce wynosi 43 320,04. Przeciętny udział odcinków dróg krajowych, które mają zostać objęte nowo wprowadzonym systemem opłaty za przejazd, w ogólnej długości tras pokonywanych w Polsce, wyniósł 43,95%. Z kolei średni koszt przypadający na jeden kilometr realizowanego przewozu wyniósł w badanych firmach 2,52 zł, natomiast średnie dotychczasowe opłaty za korzystanie z dróg w skali jednego roku, wynosiły w przeliczeniu na jeden pojazd 3 017,52 zł.

W wyniku badania stwierdzono, iż w dotychczasowym systemie wysokość jednostkowej opłaty za korzystanie z dróg krajowych w przeliczeniu na jeden przejechany kilometr wynosiła 0,08 zł, zaś w przeliczeniu na 1 km dróg, za które pobierane będą opłaty w pierwszym etapie wdrażania nowego systemu, wyniosła ok. 0,15 zł. Z kolei przyjęcie do obliczeń stawek zaproponowanych przez GDDKiA dla pojazdów klasy EURO 3 o dmc powyżej 12 t wykazało, że nominalnie przedsiębiorstwo transportu drogowego powinno liczyć się z faktem, iż średni koszt przejazdu 1 km przez jeden pojazd po drogach objętych systemem ETC wyniesie w roku 2011 od 0,25 do 0,30 zł, przy czym kwoty te należy zwiększyć, dodając opłaty za przejazd po autostradach administrowanych przez concessionariuszy, zależnie od ich wykorzystania i stosowanych tam opłat jednostkowych. Planuje się, iż w początkowym okresie działania elektronicznego systemu opłat za przejazd (ETC) stawki będą różnicowane wyłącznie ze względu na dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz klasę emisji spalin.

Zatem z punktu widzenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa transportowe w Polsce, system winietowy jest korzystniejszy aniżeli proponowany system opłat za przejazd, bowiem wykupienie winiety okresowej skutkuje możliwością wielokrotnego przejazdu pojazdu po tej samej trasie bez konieczności ponoszenia dodatkowej opłaty. W systemie tym



## Porównanie opłat za przejazd po drogach krajowych w systemie winietowym oraz w systemie ETC na wybranych trasach

Opłata w systemie winietowym	Opłata obowiązująca od 1 lipca 2011 r.
<b>trasa: Warszawa – Świecko 494,7 km</b>	
494,7 km x 0,08 zł = 39,6 zł	103,5 km x 0,46 zł = 47,61 zł (48+37,5+63,7) km x 1,42 zł = 211,86 zł Łącznie suma: 259,5 zł
<b>wzrost: 555,3%</b>	
<b>trasa: Rzeszów – Zgorzelec 582 km</b>	
582 km x 0,08 zł = 46,56 zł	(50+11) km x 0,4 zł = 24,5 zł (44+43+143+153) km x 0,46 zł = 176,18 zł Łącznie suma: 200,68 zł
<b>wzrost: 331,0%</b>	
<b>trasa: Warszawa – Gdynia 364 km</b>	
364 km x 0,08 zł = 29,12 zł	(29+22) km x 0,1 zł = 5,1 zł (17+5+15) km x 0,2 zł = 7,4 zł Łącznie suma: 12,5 zł
<b>spadek: 57,1%</b>	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu.

przedsiębiorca jest jednocześnie zwolniony z opłat za przejazd po autostradach koncesjonowanych, które

zawarte są w cenie winiety. Dotychczasowy system okazał się jednak nie tylko niesprawiedliwy z punktu

widzenia realizacji wymogów „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, ale nade wszystko nieefektywny, gdyż do Krajowego Funduszu Drogowego trafiał tylko niewielki procent środków pochodzących z zakupu winiet. Nowy system z pewnością będzie bardziej sprawiedliwy z punktu widzenia użytkownika dróg i ochrony środowiska naturalnego. Powstaje natomiast pytanie: czy będzie on bardziej efektywny? Tego ostatniego niestety nie da się stwierdzić jednoznacznie, gdyż założenia wydają się słuszne, ale dopiero ich realizacja pokaże opłacalność przyjętych rozwiązań.

Porównanie z wybranymi krajami UE w zakresie obowiązujących systemów opłat za przejazd, jak również plany rozszerzania dróg objętych systemem ETC w Polsce, dają realne podstawy do przewidywania, iż obciążenie transportu drogowego z tytułu opłat za przejazdy po

**Logesta**  
polska

**Szukamy przewoźników z ciągnikami siodłowymi Euro 4 i Euro 5 do stałej współpracy w transporcie chłodniczym na terenie Unii Europejskiej.**

**Skontaktuj się z nami**

**Logesta**  
polska

022 572 91 44  
022 572 91 40  
flota@logesta.com.pl

www.logesta.com

drogach krajowych będzie w najbliższych latach rosło. Stawki proponowane w Polsce od 1 lipca 2011 r. zbliżają się do stawek obowiązujących w Czechach, jednak wysokości opłat za przejazd 1 km przyjęte przez inne państwa, zwłaszcza przez Słowację i Niemcy, mogą wskazywać na globalną tendencję w tym zakresie, co w konsekwencji nie jest optymistyczne dla polskich przedsiębiorców.

Analiza wybranych tras wykazała, iż w 2011 roku opłaty na niektórych trasach mogą być przejściowo niższe niż w dotychczasowym systemie winietowym, jednak na tych trasach, na których nastąpi ich wzrost, opłaty będą wielokrotnie przewyższały dotychczasowe wartości. Na przykład na trasie Warszawa-Świecko obecny koszt przejazdu 495 km przez pojazd o 3 lub więcej osiach wynosi 39,6 zł, zaś od 1 lipca 2011 r. za przejechanie tego odcinka przez ten sam pojazd trzeba będzie zapłacić aż 259,5 zł. Wzrost kosztu przejazdu wyniesie zatem aż 555%. Z kolei przejazd 364 km na trasie Warszawa-Gdynia obecnie kosztuje 29,12 zł, natomiast po wprowadzeniu systemu ETC kosztować będzie 12,5 zł. Spadek kosztu wyniesie w tym przypadku 57%, jednak żeby pokryć wzrost ceny jednego przejazdu na trasie Warszawa-Świecko, statystyczny pojazd musiałby jeździć na trasie Warszawa-Gdynia aż 13 razy (lub na 1 pojazd przejeżdżający z Warszawy do Świecka przedsiębiorca musiałby postawić 13 pojazdów na trasę Warszawa-Gdynia), czego nie należy traktować jako możliwości realnej. W tabeli 1 przedstawione zostało porównanie orientacyjnych kosztów przejazdu po drogach krajowych na wybranych trasach.

W raporcie zaakcentowano wyraźnie, że podnoszenie opłaty średniej za przejazd 1 km drogi krajowej z 0,2 zł, co jest już kwotą wyższą od obecnej, płaconej w systemie winieto-

wym, ale jeszcze akceptowanej przez środowisko transportowe, do kwoty 0,45 zł za 1 km, skutkować będzie, już w momencie jej wprowadzenia, a więc od połowy 2011 r., podwojeniem udziału opłaty za przejazd po drogach krajowych w średnim koszcie przypadającym na 1 km przejazdu, przy założeniu, że inne składniki kosztów pozostaną na niezmiennym poziomie.

Można z dużym prawdopodobieństwem przypuszczać, że opisana tendencja stopniowo będzie odbijać się niekorzystnie na konkurencyjności transportu drogowego w Polsce, wymagając od przedsiębiorców skupiania większej uwagi na planowaniu i analizie kosztów firmy, walki na rynku o korzystniejsze zlecenia oraz optymalnego planowania tras przejazdów po drogach krajowych, w zakresie, w jakim umożliwiać to będą przepisy.

Ostatecznie bezpośrednia wysokość opłat za przejazd, jakie ponosić będą polscy przewoźnicy zależec będzie od:

- wysokości stawek za przejazd 1 km przyjętych przez GDDKiA i ich zmian,
- wysokości stawek za przejazd 1 km przyjętych przez koncesjonariuszy i ich zmian,
- udziału dróg płatnych i autostrad koncesjonowanych w całej długości tras przejeżdżanych przez pojazd,
- ograniczeń w zakresie korzystania z dróg alternatywnych,
- tempa budowy nowych dróg w Polsce i oddawania kolejnych odcinków do eksploatacji oraz obejmowania ich opłatą za przejazd.

W raporcie proponuje się rozważenie systemu refundacji częściowych w przeciętnej wysokości równej połowie różnicy średniej kwoty, jaką za przejechanie 1 km drogi przewoźnicy będą ponosić w systemie opłaty elektronicznej i kwoty ponoszonej przez nich obecnie, otrzymanej po

podzieleniu łącznego kosztu zakupu winiet przez liczbę przejechanych kilometrów po tych drogach w Polsce, które mają być objęte nowo wprowadzaną opłatą za przejazd. Jeżeli zatem przeciętna stawka płacona w systemie winietowym za przejazd po drogach krajowych, objętych systemem ETC, wynosi obecnie 0,15 zł, zaś przeciętna stawka proponowana przez GDDKiA za przejazd 1 km dróg krajowych wynosi 0,25-0,30 zł, to proponowana kwota refundacji powinna wahać się w granicach 0,05-0,075 zł za każdy kilometr. Z uwagi na zachowanie warunku równego traktowania przewoźników ze wszystkich krajów, kwotę refundacji można powiązać z osobą zleceniodawcy, o ile zlecenie zostało wystawione przez zleceniodawcę polskiego. Jeśli przewóz na terenie Polski zlecony zostałby przez zleceniodawcę z innego kraju (z UE lub spoza niej), to wówczas refundacja nie mogłaby zostać dokonana. Wynika z tego, że nie wszystkie przejazdy po drogach w Polsce mogłyby być refundowane. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż zleceniodawca winien zwrócić kwotę refundacji przewoźnikowi, tak, aby system refundacji wspierał polską gestię transportową, a ponadto uwzględniał fakt, że to właśnie przewoźnik bezpośrednio ponosi opłatę na zasadzie „użytkownik płaci”. System refundacji mógłby zostać przyjęty na okres przejściowy, do momentu ustabilizowania się rynku transportowego w Europie. Proponowane rozwiązanie nadal gwarantuje wzrost wpływów do budżetu państwa z tytułu opłat za przejazd w porównaniu z systemem winietowym, zważywszy także na tranzytowe położenie Polski w centrum Europy.

*Źródło: M. Osińska, „Ocena wpływu projektowanych zmian w systemie opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych na koszty przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce”. Raport przygotowany na zlecenie ZMPD, Toruń-Warszawa, 30 października 2010 r.*



# 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](mailto:ferry@erontrans.pl)

PROFESJONALNY  
SERWIS





## Forum Transportu Drogowego zajęło się aktualnymi sprawami Szkolenia, zezwolenia, e-myto...

autor: Ryszard Gałczyński

od lewej:  
Czesław Piel,  
Jan Buczek,  
Tadeusz  
Jarmuziewicz,  
Andrzej  
Bogdanowicz

**Listopadowe (18.11.2010 r.) posiedzenie FTD było poświęcone przede wszystkim uzgodnieniu zmian w rozporządzeniu w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.**

Nad opracowaniem przepisów przeciwdziałającym patologiom w obowiązującym systemie pracował specjalnie powołany przez FTD zespół pod kierownictwem Bolesława Milewskiego – z ramienia ZMPD. Projekt przyjęty przez Forum i przekazany wiceministrowi Tadeuszowi Jarmuziewiczowi przewiduje m.in.: ograniczenie do 40 liczby osób uczestniczących w zajęciach teoretycznych i testach kwa-

lifikacyjnych; wprowadzenie dnia nika zajęć dokumentującego odbyty kurs wraz z listą osób szkolonych; obowiązek zgłaszania wojewodzie najpóźniej na 7 dni przed rozpoczęciem zajęć informacji o terminie, czasie i miejscu prowadzonego kursu; zniesienie obligatoryjności szkolenia w warunkach specjalnych.

Forum przedstawiło również stanowisko w sprawie ograniczenia przez Rosję kontyngentu bazowego zezwoleń EKMT na rozmowy Komisji Wysokiego Szczebla ITF, które odbyły się kilka dni później, 22 listopada, w Paryżu. Przewoźnicy rekomendowali wiceministrowi przyjęcie rosyjskiej decyzji na

postulowanym przez nich poziomie – 67 zezwoleń bazowych. Jednocześnie po raz kolejny apelowali o uszczelnienie przejść na granicy wschodniej w celu stałej i efektywnej kontroli zezwoleń u rosyjskich przewoźników.

Przy okazji zajęto się również problemem wynikającym z dystrybucji deficytowych zezwoleń rosyjskich. Praktyka „chomikowania” tych dokumentów przez niektórych przedsiębiorców uniemożliwia z jednej strony oszacowanie rzeczywistego ich wykorzystania, zaś z drugiej stworzyła, również trudną do ogarnięcia, szarą strefę obrotu zezwoleniami. Komisja społeczna





ds. podziału zezwoleń nie ma żadnych możliwości, aby takim praktykom przeciwdziałać. Precyzyjna wiedza o rzeczywistych potrzebach przewoźników jest podstawowym warunkiem do negocjacji wielkości kontyngentu z Rosjanami. Ze strony ZMPD padła propozycja, aby wydawanie zezwolenia powiązać z wydawaniem karnetów TIR, co pozwoliłoby zweryfikować, czy taki przewóz nastąpił. Dlatego z karnetem TIR, ponieważ innego

dokumentu celnego w przewozach drogowych w praktyce tam się nie stosuje.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk przedstawił FTD główne założenia opracowanego z inicjatywy ZMPD raportu o ekonomicznych skutkach wprowadzenia myta elektronicznego od 1 lipca 2011 r. Z wyliczeń zawartych w tym dokumencie wynika jednoznacznie, że należy się spodziewać bardzo wysokich pod-



po lewej od góry:  
Artur Kamiński,  
Zygmunt Sienko,  
Jerzy Szepietowski

po prawej na dole:  
na pierwszym  
planie Joanna  
Gałąch

od góry: wystąpienie Mirosława Szczepankowskiego; Jan Buczek wręcza Tadeuszowi Jarmuziewiczowi podziękowanie za współpracę z FTD

wyżek opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, a tym samym wyższych kosztów funkcjonowania firm. Dlatego za główne i podstawowe zadanie Forum uznało rozmowy z administracją rządową o ustaleniu wysokości stawki za przejazd.

Powróciła również sprawa Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego. Udało się wypracować jednolite stanowisko stwierdzające, że korzystniejsze dla branży bę-

dzie utworzenie z BOTM agencji rządowej bądź wcielenie go do Ministerstwa Infrastruktury – a nie, jak jest planowane – w struktury Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Niestety, jak się później okazało, sprawa była już rozstrzygnięta i od 1 stycznia 2011 r. zadania Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego przejmie Główny Inspektor Transportu Drogowego.



### Dionizy Woźny

Po raz pierwszy mamy do dyspozycji dokument, który jest konkretnym argumentem w naszym dialogu z rządem. Możemy się oprzeć na wiedzy popartej naukowym autorytetem. Nareszcie znamy swoje obecne koszty dostępu do dróg – 8 gr za km. Wiemy, jakie są prognozy. Naiwnością jest zakładanie i myślenie, że o wiele wyższe koszty za korzystanie z dróg przeniesiemy na klientów. Należy ten raport wykorzystać w publicznej debacie i opierając się na nim powiedzieć, że poziom kosztów, jakie dzisiaj ponosimy, nie może być wyższy, bo położy firmy transportowe i transport drogowy w Polsce w ogóle.





# Rząd chce wycisnąć przewoźników jak cytrynę

autor: Sławomir Jeneralski

**ZMPD zamówiło raport naukowców oceniający skutki ekonomiczne wprowadzenia elektronicznego poboru opłat. Lektura tego dokumentu przeraża. Rząd chce podnieść wysokość opłat za korzystanie z dróg kilkakrotnie. Ten sam rząd informował w uzasadnieniu do projektu ustawy wprowadzającej elektroniczne opłaty, że likwidacja winiet będzie oznaczała zmniejszenie obciążeń przewoźników. Kiedy rząd mówi prawdę?**

Raport prof. Magdaleny Osieńskiej z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu nie kłamie. Powstał w oparciu o analizę kilkuset ankiet wypełnionych przez przewoźników. Wynika z nich, że obecna wysokość opłat drogowych to ok. 0,08 zł. za 1 kilometr. W projekcie Rozporządzenia Rady Ministrów, określającym nowe stawki dla samochodów EURO 3, proponowane jest 0,46 zł. Prawie sześć razy więcej! Trzeba też pamiętać, że do opłat elektronicznych dojdzie myto płacone na bramkach autostrad. Na niektórych trasach oznacza to gigantyczne podwyżki. Oto przykład: trasa Warszawa-Świecko; z raportu wynika, że dzisiaj opłata za przejazd wynosi 39,6 zł, a po wprowadzeniu e-myta rząd będzie chciał wyciągnąć przewoźnikowi z kieszeni 259,5 zł.

ZMPD, a także Forum Transportu Drogowego, stoją na stanowisku, że środowisko nie może się zgodzić na tak wielki wzrost kosztów przedsiębiorstw. Uznajemy konieczność

wprowadzenia elektronicznego systemu, ale nie rozumiemy, dlaczego ma on oznaczać podwyżki. Modernizacja infrastruktury nie może być pretekstem do wyciskania przedsiębiorców jak cytryny.

ZMPD wprowadziło temat skutków ekonomicznych przejścia na elektroniczny system poboru opłat drogowych pod obrady Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Zaplanowane na 6 grudnia posiedzenie trzeba było odwołać, bo nie zjawiał się na nim, mimo uzgodnienia terminu, odpowiedzialny za opłaty wiceminister infrastruktury Radosław Stępień. W tej sytuacji zrodził się apel do premiera Donalda Tuska, żeby rząd nie podejmował decyzji i dał czas Komisji Trójstronnej na wypracowanie stanowiska. Kolejnym krokiem ZMPD jest wniosek do Prezydium Komisji Infrastruktury o pilne zwołanie posiedzenia poświęconego analizie raportu i projektu rozporządzenia. Opozycja sejmowa zapowiedziała, że wystąpi o zwołanie Komisji Infrastruktury w szczególnym trybie wynikającym z Art. 152 Regulaminu Sejmu.

Skala proponowanych przez rząd podwyżek jest bezprecedensowa. Trudno podać

inny przykład, kiedy administracja fundowałaby przedsiębiorcom wzrost ważnego składnika kosztów firmy liczony w setkach procent! Jednocześnie mamy do czynienia z konsekwentnym unikaniem dialogu, w miejsce którego pojawiają się, i to też na ostatnią chwilę, suche komunikaty.

Gdyby przemnożyć proponowane przez rząd podwyżki przez liczbę samochodów w transporcie międzynarodowym, okazałoby się, że przewoźnicy tylko z tej grupy mają dopłacić do nowego systemu prawie miliard złotych. Ten miliard rząd chce wyjąć z prywatnej kieszeni i wpłacić do państwowej kasy!



# GITD forever (na zawsze GITD)

autor: Ryszard Gałczyński

**Wszystko wskazuje na to, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, na której podstawie Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego zostanie włączone w struktury Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, wejdzie w życie 1 stycznia 2011 roku.**

BOTM, jako gospodarstwo pomocnicze działające przy Ministerstwie Infrastruktury, zostanie zlikwidowane do końca 2010 roku na mocy przepisów ustawy o finansach publicznych z dnia 27 sierpnia 2009 r. Rządowy projekt przewiduje przejście zadań BOTM przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego, w tym również kompetencji ministra infrastruktury w zakresie udzielania, zmiany i cofania w formie decyzji administracyjnych

licencji na wykonywanie zarobkowego międzynarodowego transportu drogowego. Tym samym czyni Głównego Inspektora organem wydającym licencje.

Przedstawione przez MI argumenty, przemawiające za takim rozwiązaniem, mają przede wszystkim charakter ekonomiczny (cytujemy):

- brak możliwości wykonywania dotychczasowych zadań przez Ministerstwo Infrastruktury bez wsparcia BOTM;
- brak środków finansowych oraz w konsekwencji tego również akceptacji społecznej dla tworzenia nowego urzędu lub nowej agencji wykonawczej;
- stosunkowo niski koszt przejścia zadań realizowanych poprzez dyrektora BOTM przez GITD;
- możliwość wykorzystania terenowych struktur ITD – wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, a także wysoko wykwalifikowanej w sprawach transportu drogowego kadry;
- możliwa integracja istniejących rejestrów informatycznych BOTM i ITD, brak konieczności budowy od podstaw nowej, odrębnej ewidencji teleinformatycznej.

Pomysł włączenia BOTM w strukturę GITD pojawił się znacznie wcześniej niż określająca go nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która wpłynęła do Sejmu w połowie listopada 2010 roku. Od samego początku budził jednoznaczny sprzeciw większości środowiska przewoźników międzynarodowych.

ZMPD zajęło również jednoznacznie negatywne stanowisko w tej sprawie. W piśmie wystosowanym do Marszałka Sejmu i przewodniczącego Komisji Infrastruktury stwierdza, że: „[...] łączenie w jednej organizacji funkcji administracyjnych i usługowych wobec przewoźników drogowych, wykonywanych dotychczas przez BOTM, z funkcjami kontrolnymi sprawowanymi przez Inspekcję, rodzi uzasadnione obawy przed potencjalnymi nadużyciami i nadmierną ingerencją w rynek transportowy. Wyposażanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego, organu kontrolnego w sektorze transportu drogowego, w kompetencje do wydawania i cofania licencji na transport drogowy, kłóci się z podstawowymi zasadami funkcjonowania organów administracji publicznej. Uważamy, że nadrzędnym celem, jaki powinien zostać uwzględniony przy likwidacji gospodarstwa pomocniczego Ministerstwa Infrastruktury, jest ograniczenie do minimum zmian w funkcjonowaniu obsługi zapewnionej aktualnie przez BOTM przedsiębiorcom wykonującym międzynarodowy transport drogowy. Zdecydowanie lepszym, akceptowalnym przez środowisko przewoźników drogowych rozwiązaniem byłoby utworzenie przewidzianej w ustawie o finansach publicznych agencji wykonawczej lub powołanie przez ministra infrastruktury odrębnej jednostki budżetowej, która przejęłaby zadania





BOTM. Ewentualnie zadania BOTM mogłyby zostać przejęte przez Ministerstwo Infrastruktury i wykonywane przez nową komórkę organizacyjną powołaną w ramach struktury Ministerstwa. Takie rozwiązania są zgodne z duchem nowej ustawy o finansach publicznych, która przewidziała likwidację gospodarstw pomocniczych. Dla przedsiębiorców zmiana taka byłaby najbardziej neutralna.”

Uzasadniając wybór forsowanego przez siebie rozwiązania MI powołuje się na praktykę stosowaną w krajach Unii Europejskiej. „[...] ZMPD zwróciło uwagę, że łączenie w jednej organizacji funkcji administracyjnych i usługowych wobec przewoźników drogowych, wykonywanych dotychczas przez BOTM, z funkcjami kontrolnymi sprawowanymi przez ITD, rodzi uzasadnione obawy przed potencjalnymi nadużyciami i nadmierną ingerencją w rynek transportowy. **Nadrzędnym celem, jaki powinien zostać uwzględniony przy likwidacji BOTM, jest ograniczenie do minimum zmian w funkcjonowaniu obsługi zapewnianej aktualnie przez BOTM przedsiębiorcom wykonującym międzynarodowy transport drogowy.** W państwach członkowskich UE regułą jest łączenie przez organ administracji publicznej zadań kontrolnych z kompetencjami do wydawania uprawnień dla przewoźników drogowych. Tego rodzaju organy o charakterze kontrolno-reglamentacyjnym występują w Austrii, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Hiszpanii, Francji, a także na Litwie. Dla przykładu w Austrii uprawnienia do wykonywania przewozów drogowych przyznają organy administracji rządowej na szczeblu regionalnym, podobnie przedstawia się kwestia w Wielkiej Brytanii (przy czym centralny organ nadzoruje wykonywanie tych czynności)

i w Republice Federalnej Niemiec (tam organem nadzorującym jest odpowiednik GITD), w Hiszpanii i Francji należy to do kompetencji ministrów właściwych do spraw transportu. Zaproponowano utworzenie odrębnej agencji wykonawczej, która przejęłaby zadania **BOTM. Koncepcja przejęcia zadań przez agencję wykonawczą, z uwagi na dotychczasowe zadania oraz strukturę organizacyjną BOTM, nie znajduje uzasadnienia, gdyż BOTM nie wykonuje zadań o charakterze majątkowym, ale o charakterze administracyjno-prawnym związanym z prowadzeniem postępowań administracyjnych w zakresie międzynarodowego transportu drogowego. [...]**”

**Poważne zastrzeżenia budzi również sposób załatwienia tej sprawy przez rząd. Posłowie zobligowani koniecznością zapewnienia ciągłości funkcjonowania BOTM, na trzy tygodnie przed jego likwidacją praktycznie już nie mogli rozpatrywać rozwiązań alternatywnych wobec przedłożenia rządowego. Ten piorunujący tryb legislacyjny na pewno nie pozostanie bez wpływu na jakość stanowionego prawa. ZMPD ma także wątpliwości, czy GITD podoba ilość nakładanych na niego zadań.**

„[...] Zaproponowane w przedstawionym rządowym projekcie rozwiązanie z pewnością spowoduje zakłócenia w działalności wykonywanej aktualnie przez tę jednostkę, tym bardziej, że w tym samym czasie Główny Inspektorat

zajmował się będzie wdrażaniem nowego zadania związanego z obsługą krajowego systemu fotoradarowego i przygotowaniem do wykonywania kontroli w elektronicznym systemie poboru opłat drogowych. Wspomnieć należy również o planowanej przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji reformie, przewidującej w najbliższym czasie likwidację terenowych jednostek administracji zespolonej, w tym wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i włączenie do struktur urzędów wojewódzkich. Zaplanowanie w tym samym czasie wdrażania tylu nowych zadań i reorganizacji nie wróży pozytywnie ich sprawniej realizacji i z dużym prawdopodobieństwem wpłynie na pogorszenie lub nawet sparaliżowanie obsługi firm z branży transportowej, co budzi nasz uzasadniony niepokój.”

Wszystkim Klientom, Partnerom oraz Sympatykom naszej firmy składamy życzenia Spokojnych i Radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz Pomyslności i Sukcesów w Nowym Roku.

**UWAGA !!! NOWE STAWKI**

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

**dls zaprasza:**  
do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciekawki sortowe celem realizacji transportów planekowych i chłodniczych w miesiącach:  
PL - EU - FL

Oferujemy bezpłatnie naczepty planekowe i chłodnicze  
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KAZDY** kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym

**dls zapewnia:**

- całoroczne zatrudnienie zespołów
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów eksploatacyjnych
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przyjmujemy również myło na litere UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:  
dls - Land und See Speditionsgesellschaft mbH  
Jacobsstraße 1, D-32963 SIEK (kobi Hamburg)  
E-Mail: A.Hische@dls-Deutschland.de  
http://www.dls-Deutschland.de

# Elektroniczne opłaty na Półwyspie Iberyjskim

autor i fot.: Kamila Alvaro



Do lipca ubiegłego roku przejazd portugalskimi państwowymi drogami ekspresowymi był, podobnie jak w Hiszpanii, darmowy dla wszystkich pojazdów. Rząd Portugalii zdecydował o wprowadzeniu opłat, argumentując to tym, że w obliczu kryzysu trzeba załatać rosnącą dziurę budżetową. Do pobierania opłat służy to samo urządzenie, którego do tej pory używano tylko na autostradach. Kierowcy, którzy jeszcze nie korzystali z dróg objętych opłatami, a także przyjezdni, muszą zamontować to urządzenie i dokonać przedpłaty, aby móc swobodnie poruszać się po portugalskich drogach.

W Hiszpanii przejazd państwowymi drogami ekspresowymi jest (jeszcze) darmowy. Płatne natomiast są odcinki autostrad. Pierwszą autostradę oddano do użytku w 1969 roku. Od tamtej pory system poboru opłat ewaluował znacząco. Od płacenia gotówką na rogatek (co funkcjonuje do tej pory), kartą kredytową, kartą flotową, aż po ostatnio popularny w Europie

sposób elektroniczny, który wprowadzono w Hiszpanii w 1999 roku. Obecnie funkcjonuje na wszystkich autostradach płatnych, równoległe z innymi systemami.

Aby korzystać z tego systemu, który w Hiszpanii działa na zasadzie mikrofal, należy wyposażyć pojazd w zdalne urządzenie i zamontować je na przedniej szybie samochodu. Do roгатki, na której bramka dla pojazdów w nie wyposażonych jest oznaczona symbolem VIA-T (białe „T” w niebieskim kole) należy podjeżdżać z prędkością 20-40 km/h, aby umożliwić poprawny przekaz danych między urządzeniem i anteną odbiorczą, która podnosi szlaban we właściwym czasie i nalicza opłatę. Posiadając urządzenie VIA-T można korzystać również z innych form płatności za przejazd autostradą, należy jednak pamiętać, żeby przy wjeździe i wyjeździe z tego samego odcinka drogi nie używać dwóch różnych form płatności.

Hiszpanie nadajnik VIA-T kupują najczęściej w bankach, które

go traktują jako kartę lojalnościową, połączoną z kartą kredytową, z której jest pobierana każdorazowo opłata za przejazd płatnym odcinkiem autostrady. Częste korzystanie z bramki VIA-T przynosi użytkownikowi korzyść w postaci obniżenia opłat za przejazd do 50% ich wartości. Cena aparatu zależy od instytucji, która go sprzedaje i wynosi ok. 20 euro, opłata roczna za użytkowanie to ok. 10 euro. W Polsce kartę VIA-T można kupić na stacjach Shell i w DKV.

*– Posiadamy ponad 50 pojazdów – chłodni i wszystkie są wyposażone w urządzenia pokładowe. Część pracowników ma je również zamontowane w prywatnych samochodach. Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego systemu, który jest szybki i wygodny – mówi Don Claudio Lopez Perez, dyrektor w hiszpańskiej firmie Transfrutas, zajmującej się przewożeniem warzyw i owoców na terenie UE. – Mamy również zamontowane urządzenia działające w krajach sąsiednich, a w związku z tym, że planujemy rozwój działalności*



na kolejne kraje europejskie, najbardziej interesowałby nas system zintegrowany, taki jaki mamy z Francją i Portugalią.

Te zniżki, a być może po prostu wygodniejsza jazda, skłaniają coraz większą liczbę kierowców do montażu nadajników mikrofalowych w swoich pojazdach. Od wprowadzenia systemu VIA-T w 2003 roku, do 2008, zamontowano prawie 1 milion 400 tys. urządzeń pokładowych. Wpływy z opłat za pomocą systemu automatycznego to 31% wszystkich wpływów z przejazdu płatnymi autostradami. Nie wyprzedzają jednak jeszcze płatności kartą kredytową, które przynoszą 39% wpływów. Pozostałe 30% to płatność gotówką. Należy wziąć pod uwagę, że roczne wpływy z opłat za przejazd autostradami w Hiszpanii to prawie 2 mld euro (w roku 2008).

– Owszem, korzystanie z autostrad płatnych jest dość kosztowne, w naszym przypadku to ponad 10% wydatków firmowych. Kierowcy w razie możliwości wybierają alternatywne drogi, które niewiele ustępują jakością tym płatnym – twierdzi dyr. Don Claudio Lopez Perez. Pewnie dlatego spada liczba pojazdów korzystających z płatnych odcinków dróg; w ciągu jednego roku 2008 zanotowano spadek o prawie 5% liczby pojazdów lekkich i prawie o 9% pojazdów ciężkich.

Innego zdania na temat jakości dróg jest Javier, właściciel siedmio-



letniego Seata: *drogi ekspresowe są fatalne – pełne zakrętów i nierówne. Jedynym pocieszeniem jest to, że ciężarówki po obu nie mogą jechać szybciej niż 90 km/h i nie mogą wyprzedzać innych aut ani siebie nawzajem.* Javier może nie widział,

jakie zakręty i stromizny pokonują ciężarówki wożące materiały budowlane w Andaluzji, gdzie wysoko w górach nadal w wielu miejscach nie ma autostrad ani nawet dróg ekspresowych.



# Fotoradary po nowemu

autor: Kacper Jeneralski

Teoretycznie w myśl nowej ustawy o ruchu drogowym duża część masztów na fotoradary wkrótce powinna być wykarczowana. A skoro tak – to na początek propozycja: wykorzystajmy fakt, że nadchodzi zima i przeróbmy je na budki dla ptaków.

Świeża i dopiero co podpisana przez prezydenta nowelizacja prawa o ruchu drogowym dla atrap fotoradarów jest bezlitosna. W jej myśl każdy fotoradar przy drodze powinien być aktywny. Koniec z atrapami, a więc trzeba dokupić sporo fotoradarów lub zlikwidować maszty. Kierowcy marzą o tej drugiej opcji, ale w życie raczej wejdzie ta pierwsza.

To nie jedyny zapis nowelizacji, ale jakże istotny. Fotoradary to gorący temat, na który każdy ma swoje zdanie. Atrapy tych urządzeń zalały pobocza naszych dróg. Niektórzy uważają, że są szkodliwe, a kierowcy, którzy w panice hamują na ich widok, są bardziej szkodliwi od tych przekraczających prędkość. Inni twierdzą, że atrapy są pożyteczne i znacząco poprawiają bezpieczeństwo na drogach. W końcu przejście dla pieszych w małej wiosce przy trasie przelotowej będzie bezpieczne tylko pod warunkiem,

że stanie przy niej maszty z charakterystyczną skrzynką.

Od 2011 roku fotoradary umieszczone przy drogach będą musiały być nie tylko aktywne, ale i widoczne oraz oznakowane. Tabliczki informujące o pomiarze prędkości staną się obowiązkowe. Wszystko wskazuje też na to, że radary udające śmietniki przestaną mieć prawo bytu.

## Gminne maszyny do zarabiania

Do tej pory najprostszym sposobem na załatwienie lub wzmocnienie gminnego budżetu było postawienie zamaskowanego fotoradaru w najmniej oczekiwanym miejscu. Tu

inwencja była ogromna, bo radar postawiony w szczerym polu może i nie wpływa na poprawę bezpieczeństwa, ale zapewnia odpowiednią liczbę „pstryknięć” tak cennych dla budżetu. Teraz lokalne władze, a co za tym idzie – straż miejska będzie mogła kontrolować tylko drogi w terenie zabudowanym oraz trasy gminne powiatowe i wojewódzkie. Na krajowe trasy gminne radary nie będą miały wstępu. Ponadto radary nie będą już chowane w krzakach. Zabronione będzie też robienie zdjęć z samochodu. Jednym słowem: koniec partyzantki.

Poza drogami lokalnymi władzę nad fotoradarami przejmie Inspekcja





Transportu Drogowego. Kontrole prędkości będą przeprowadzane na wniosek samorządów, ale urządzeniami rządzić będzie jedna instytucja oraz jeden system. Projekt postanowiła dofinansować Unia Europejska. Wszystkie radary zostaną połączone w jednym systemie, który w założeniu ma znacznie ułatwić wystawianie mandatów. Każde czytelne zdjęcie będzie konfrontowane z bazą Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Dzięki temu znalezienie właściciela samochodu stanie się łatwiejsze. Ten system nie ruszy jednak od razu. Na jego stworzenie i uruchomienie rząd dał sobie czas do lipca przyszłego roku.

#### Będzie gorzej, ale lepiej

Wprawdzie każda przydrożna budka będzie nam mogła zrobić zdjęcie, ale za to będziemy mogli szybciej jeździć. To zaskakujące, że autorzy ustawy zdecydowali się na taki ruch. Limity prędkości naprawdę będą wyższe. Na autostradach nie będzie już obowiązywało dotychczasowe 130, a 140 km/h. Drogi ekspresowe też staną się bardziej ekspresowe i będzie można po nich jeździć z prędkością 120 km/h, czyli o 10 km/h szybciej niż teraz. W terenie zabudowanym i poza nim będzie jednak nadal obowiązywała „pięćdziesiątka” i „dziewięćdziesiątka”.

Podwyższenie limitów prędkości na niektórych trasach, to nie jedyna informacja, która spodoba się kierowcom. Drogówka – mówiąc wprost – będzie przemykała oko na niektóre przekroczenia dozwolonej prędkości. Niektóre, czyli te do 10 km/h. Za takie drobne grzeszki mandaty nie będą wystawiane. Kalkulując na szybko można więc stwierdzić, że od pierwszego stycznia w naszym kraju będzie można legalnie jeździć z prędkością nawet 150 km/h!!!

#### Już nie 60, a 180 dni

Po co tak naprawdę powstanie centralna sieć fotoradarów? Głównie po to żeby odciążyć sądy grodzkie. Obecnie policja nie wyrabia się z ustaleniem sprawców wykroczeń i wystawianiem mandatów w terminie 60 przepisowych dni. Komputerowy system ma usprawnić działanie maszyny, ale będzie też miał na to więcej czasu. Przy okazji „gmerania” przy przepisach o fotoradarach zwiększono trzykrotnie czas, jaki służby będą miały na wystawienie mandatu – do 180 dni. Wcześniej niezakończone sprawy po dwóch miesiącach, ze względu na przepisy, trafiały do sądów grodzkich, kompletnie je zapychając. Teraz ma się to zmienić.

#### Skuteczne?

Czy fotoradary są skuteczne i spełniają swoją podstawową funkcję? Nie mają w końcu służyć tylko do karania, ale powinny działać też prewencyjnie. Odkąd te urządzenia pojawiły się na drogach, liczba wypadków w Polsce znacznie zmalała. Pomysłodawcy stworzenia sieci radarów sugerują, że to ich zasługa. Jednak w ostatnich latach poprawiła się też jakość dróg, jeździmy coraz bezpieczniejszymi samochodami i – prawdopodobnie – jesteśmy też mądrzejszymi kierowcami. W Wielkiej Brytanii na przykład fotoradary okazały się w pewnym sensie niebezpieczne dla kierowców. A przynajmniej wszystko wskazuje na to, że tak było w mieście Swindon, gdzie po dziewięciu miesiącach od usunięcia urządzeń z ulic liczba wypadków na drogach spadła.

Jak jest u nas? Prawdopodobnie przekonamy się o tym w nadchodzącym roku. To będzie rok bez atrapy, ale nie łudźmy się – liczba samych fotoradarów na pewno wzrośnie. Wtedy pozostanie nam tylko obserwacja statystyk.



# „Tiry na tory”, których nie ma...

autor: Klaudiusz Madeja

**Jak wydać 2 mln zł, z których 1,7 mln pochodzi z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko? Pomysłów jest wiele, ale można po prostu spróbować zaistnieć dzięki populistycznym hasłom.**

Instytut Spraw Obywatelskich (ISO) z Łodzi postanowił za tę kwotę zorganizować kampanię „Tiry na tory”. Te 300 tys. różnicy dołożyli: spółki PKP, firma LHS, a także, co może nieco zdziwić, Związek Zawodowy Maszynistów. Pozyskano też kilka znanych osób, które ochoczo założyły koszulki z logo i nazwą akcji. Chyba nie do końca miały pojęcie, czego się właściwie domagają. Przeciętny obywatel nie musi być zorientowany w stanie naszej infrastruktury transportowej. Słyszając w III Programie Polskiego Radia (kampania za 250 tys. zł) spoty nawołujące do poparcia akcji w internecie, otwiera stronę i czyta m.in.: „Na 100 wypadków z udziałem TIR-ów, śmiertelnie kończy się 19. Średnia dla wszystkich wypadków to 11”, i dalej: „Prawdopodobieństwo, że wypadek z udziałem TIR-a skończy się dla Ciebie śmiertelnie wynosi 30%”. Robi wrażenie, prawda? Tymczasem wg danych Komendy Głównej Policji, w pierwszym półroczu 2010 r. wypadki z udziałem pojazdów ciężarowych stanowiły zaledwie 6,4% wszystkich zdarzeń. Jeżeli zestawić to z faktem, że kierowcy tych pojazdów robią znacznie więcej kilometrów niż przeciętny kierowca samochodu osobowego, wynika ja-

sno, że prowadzący ciężarówki statystycznie mają lepsze umiejętności i stanowią mniejsze niebezpieczeństwo na drodze.

Podobnie rzecz ma się z samą ideą „przeniesienia” tych „tirów” (piszę w cudzysłowie, bo wyrażenie nie ma nic wspólnego z poprawną polszczyzną) na tory kolejowe. Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) Tadeusz Wilk wyliczył, że gdyby co godzinę wyruszał na trasie wschód – zachód lub północ – południe jeden pociąg wypełniony całymi zestawami lub tylko samymi kontenerami, przeładowanymi z aut ciężarowych, i tak na okrągło przez całą dobę, 7 dni w tygodniu, to ilość pojazdów ciężarowych na naszych drogach zmalałaby o jakieś 5%. Czy ktoś by taki spadek zauważył? Pokazałem kilku osobom tę stronę internetową, hasła tam głoszone i przedstawiłem powyższy przykład. Wszyscy sądzili, że w takim przypadku ilość ciężarówek na naszych drogach zmalałaby w sposób znaczący, przynajmniej o 1/4. Byli bardzo zdziwieni mizernym efektem podanego przeze mnie przykładu.

Oczywiście można teoretycznie założyć, że takich „gorących linii”, wożących regularnie „tiry torami”, uruchomi się kilka i wtedy efekt będzie widoczny. Tylko że w naszych obecnych warunkach nawet jedna taka regularna linia jest niemożliwa, bo nie ma odpowiedniej infrastruktury kolejowej, a głównie

rzeczy podstawowej, czyli torów. A ściślej mówiąc tras. Te jest o wiele trudniej zbudować lub wyremontować niż drogi. Szybko to można ewentualnie wykonać bocznice kolejowe do załadunku i rozładunku. Średnia prędkość pociągu towarowego w Polsce zawiera się w przedziale 20-30 km/h. Można jeszcze dodać, że jedna platforma, przystosowana specjalnie do przewozu ciągnika z naczepą po szynach kolejowych, kosztuje ok. 300 tys. euro. Kto miałby więc sfinansować całą operację „tiry na tory”? Zdaniem ISO i popierających go osób z branży kolejowej – budżet państwa. Tylko że on w tej chwili przeżywa trudne chwile i podwyżka podstawowej stawki VAT do 23% od 2011 r. na pewno nie rozwiąże problemów finansowych państwa polskiego. Potwierdza to poseł Janusz Piechockiński – wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury: „Kolejarzom brakuje środków na wkład własny, niezbędny do ubiegania się o fundusze z Unii, a budżet nie jest w stanie im tego dać w obecnej sytuacji”. Nie można w skali całego kraju podejmować gwałtownych zmian, bez daleko idących konsekwencji. Twórcy i zwolennicy kampanii twierdzą, że przeniesienie środków z dróg na tory sprawi, że znacząco zmaleje liczba zachorowań spowodowanych emisją spalin i hałasem. Zdają się nie zauważać, że nadal 90% prądu wytwarza się w Polsce z węgla kamiennego. Co prawda ten odsetek będzie w następnych latach



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](http://www.interrisk.pl)

maleć ze względu na limity emisji CO<sub>2</sub>, lecz nie nastąpi to skokowo. Odpada więc argument *summa summarum* „zerowej” emisji spalin pociągów elektrycznych.

Spójrzmy krótko na polskie koleje, czyli w praktyce głównie dawne PKP, które trafnie i zabawnie opisał w latach 80. XX w. zespół Wały Jagiellońskie w piosence „Wars wita was”. Oczywiście po przełomie w 1989 r. doszło do zmian. Polegały głównie na tworzeniu nowych spółek – córek PKP. Każda dostała majątek, „czyste konto” i nowych prezesów, zastępców, dyrektorów, rzeczników, itd. Całe PKP ze swoimi wszystkimi spółkami są źle zorganizowane i dopłacamy do tego my wszyscy – podatnicy. Te kolejowe spółki po kilku latach działania są już sobie nawzajem winne pieniądze... Po drugiej stronie jest transport drogowy, który – jak zawsze podkreśla prezes ZMPD Jan Buczek: „Nie dostaje żadnych dotacji i utrzymuje się sam”. Efekt jest taki, że obecnie zadłużenie PKP wynosi ok. 5 mld zł. Zaś sam prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) Zbigniew Szafranski przyznaje, że aby cała sieć spełniała oczekiwania, potrzeba 47 mld zł. Tymczasem w 2010 r. nasz kraj wykorzystał 5,4 mld zł na budowę dróg, a tylko 100 mln zł na nowe tory kolejowe z funduszy unijnych. Do 2015 r. Polska ma do wykorzystania 30 mld zł unijnych dotacji na infrastrukturę kolejową. Przed końcem 2016 r. trzeba złożyć wszystkie rozliczenia. W tym przypadku dziwi wypowiedź Marka Pawlika – wiceprezesa PKP PLK, który podczas prezentacji kampanii „Tiry na tory” 27 października w Warszawie stwierdził m.in.: „Na szczęście na kolei nie ma czegoś takiego, jak GDDKiA, bo nic by się nie działo”. Dalecy jesteśmy od euforii pod adresem działań Generalnej Dyrekcji, często mamy

do niej zastrzeżenia. Jednak zmiany na polskich drogach, czyli inwestycje i remonty, da się zauważyć, czego nie można powiedzieć o infrastrukturze szynowej. Dostęp do niej jest w Polsce jednym z najdroższych w Europie, ponoć dlatego, że nie jest dotowana przez rząd. Zwolennicy kolei dodają, że opłaty za korzystanie z torów są niewspółmierne wysokie w stosunku do cen wignet. Nie zauważyli, że od połowy 2011 r. ma zostać w Polsce wprowadzony elektroniczny system poboru opłat drogowych. Wówczas istnieje duża szansa, że koszty infrastruktury szynowej i drogowej się relatywnie wyrównają. I to rynek zdecyduje, jak przewozić towary.

Wiceprezes ISO Olaf Swolkień podczas owej prezentacji posłużył się porównaniami nakładów na infrastrukturę drogową i kolejową z lat 1992-2005. Obecni na spotkaniu członkowie Sejmowej Komisji Infrastruktury od razu zauważyli, że akurat w ciągu ostatnich lat te proporcje ulegają zmianie, zwłaszcza od 2006 r., kiedy oprócz funduszu drogowego powstał również fundusz kolejowy, zasilany m.in. 20% przychodów budżetu z opłaty paliwowej. Co wcale się nie podoba kierowcom, którzy muszą płacić na kolej.

Autorzy akcji rozpisują się o tym, jak znakomicie działa transport intermodalny m.in. w Stanach Zjednoczonych i Szwajcarii. Tylko że tam budżet stać na to, by dotować taką formę przewozu znacznej części towarów. Polska nie może sobie w obecnej sytuacji pozwolić na taki luksus. Kwestię kosztów poruszył zresztą także, cytowany już wyżej, poseł Piechociński: „Dla przewoźnika najważniejsza jest opłacalność przy obecnej konkurencji na rynku. Jeśli transport ciężarówki koleją będzie tańszy, to z niego skorzysta”.

Innym postulatem, wysuwnym przez autorów kampanii „Tiry na

tory”, jest stworzenie długofalowego programu dla transportu intermodalnego. Po co? Wystarczy po prostu wybudować dobre szlaki kolejowe i pozwolić działać tzw. niewidzialnej ręce rynku. Przedsiębiorcy sami zagospodarują ten potencjał, trzeba im to tylko umożliwić, czyli stworzyć odpowiednie warunki. Tak, jak szybko powstały prywatne linie, wożące pasażerów busami na odcinkach, gdzie kolej zlikwidowała wiele lokalnych połączeń, tak szybko pojawią się przewoźnicy drogowi na kolejowych stacjach przeładunkowych.

Twórcy kampanii znaleźli badania mówiące, że przejazd jednej ciężarówki przez dany punkt powoduje tyle zniszczeń, ile 163 840 aut osobowych... Już na pierwszy rzut oka trudno w to uwierzyć. Owszem, powoduje więcej szkód, ale nie aż tyle. Widać również, jak na dłoni, że autorzy akcji „Tiry na tory” za wroga numer jeden obrali sobie samochody ciężarowe i całą winą za fatalny stan infrastruktury kolejowej obarczają właśnie transport drogowy. Zapomnieli zupełnie, że tymi drogami jeździ też wiele innych pojazdów, a torów nie da się ułożyć wszędzie. Transport drogowy stanowi w Polsce bardzo ważny element gospodarki, istotniejszy niż w wielu innych państwach. Czy karetka do chorego ma jechać pełną ścieżką? Czy pociąg dowiezie do sklepu artykuły codziennej potrzeby? Nie. Przewoźnicy drogowi nie mają nic przeciwko kolei. Ba, jeśli te rozbudują i zmodernizują swoją sieć, chętnie zwiększą współpracę w zakresie transportu intermodalnego. Dlatego – zamiast próbować sobie przeciwstawiać oba środowiska – zacznijmy lepiej myśleć, jak je połączyć. Bo przewozy kombinowane mają ogromną przyszłość i z pewnością dadzą zarobić i jednemu, i drugiemu.



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

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

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

**DAF**

# *DAF MultiSupport siłą napędową Twojej firmy!*



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

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

Sprzedaż Części  
Biała Podlaska  
tel. +48 (0) 83 344 23 66  
tel. +48 661 662 226

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: [WWW.TB.eu](http://WWW.TB.eu)  
ZAPRASZAMY !

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

**TBL**  
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

Tir jest wielki. Tir jest zły...?

# Analiza wypadków drogowych za rok 2009 i pierwszą połowę 2010 r.

autor: Krzysztof Matuszewski, ZMPD

Gdy dochodzi do wypadku z udziałem pojazdu ciężarowego na polskiej drodze, w niektórych gazetach i na niektórych stronach internetowych natychmiast pojawia się informacja o tym wydarzeniu. Jeszcze nikt nie wie, kto zawinił, ale często notka już coś sugeruje. Trudno się więc dziwić, że czytelnik najczęściej kierującego ciężarówką typuje na sprawcę wypadku drogowego. Bo to „tir” jest zły... Ten stereotyp nie wytrzymuje konfrontacji z najbardziej obiektywną informacją, czyli z liczbami. Dane Komendy Głównej Policji jednoznacznie pokazują, że z roku na rok liczba wypadków drogowych z udziałem pojazdów ciężarowych i autobusów znacząco maleje, przy równoczesnym wzroście liczby rejestrowanych pojazdów powyżej 12 ton w Polsce.

W 2009 roku doszło do 44 196 wypadków drogowych, w których zginęły 4 572 osoby, a 56 046 zostało rannych. Kierujący wszystkimi pojazdami spowodowali 35 044 wypadki (79,3% ogółu), w których 3 139 osób poniosło śmierć (68,5% ogółu) oraz 46 710 osób zostało rannych (83,3% ogółu).

Kierujący pojazdami ciężarowymi przyczynili się do powstania 2 495 wypadków drogowych (tj. 7,1% wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami). W porównaniu z 2008 rokiem, kiedy kierujący pojazdami ciężarowymi spowodowali 2 864 wypadki, w których

341 osób poniosło śmierć, a 3 815 osób zostało rannych, jest to: mniej wypadków o 369, tj. o 12,9%, mniej ofiar śmiertelnych o 61, tj. o 17,9%, mniej rannych o 383, tj. o 10,1%.

Kierujący autobusami przyczynili się do powstania 394 wypadków drogowych (tj. 1,1% wypadków spowodowanych przez kierujących). W porównaniu z 2008 rokiem, kiedy kierujący autobusami spowodowali: 436 wypadków, w których zginęły 33 osoby, a 758 osób zostało rannych, jest to mniej wypadków o 42, tj. o 9,6%, mniej ofiar śmiertelnych o 6, tj. o 18,2%, mniej rannych o 36, tj. o 4,7%.

W I półroczu 2010 roku miały miejsce 16 974 wypadki drogowe, w których zginęło 1 497 osób, a 21 590 zostało rannych. Kierujący wszystkimi pojazdami spowodowali 13 475 wypadków, w których 1 068 osób poniosło śmierć, a 17 974 osoby zostały ranne.

Kierujący pojazdami ciężarowymi przyczynili się do powstania 1 090 wypadków drogowych (tj. 8,1% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami), zginęły

w nich 123 osoby (tj. 11,5%), a ranne zostały 1 403 osoby (tj. 7,8%). Kierujący autobusami przyczynili się do powstania 182 wypadków drogowych (tj. 1,3% wypadków spowodowanych przez kierujących), zginęło w nich 7 osób (tj. 0,7%), a rannych zostało 328 osób (tj. 1,8%).

Na skutki oraz liczbę wypadków drogowych mają wpływ trzy czynniki: człowiek, pojazd i droga. Należy dodać również warunki drogowe i pogodowe. Najwięcej wypadków w 2009 roku wydarzyło się w październiku. W wypadkach, w których główną przyczyną był czynnik ludzki, jedynie w 25% był to błąd kierowcy ciężarówki.

Kierowcy samochodów ciężarowych uczestniczący w wypadkach drogowych rzadziej niż inni kierowcy:

- nie dostosowywali prędkości do warunków w ruchu (14% przy 16% ogółem),
- nie udzielali pierwszeństwa przejazdu (10% przy 13% ogółem),
- nieprawidłowo przejeżdżali przejścia dla pieszych (3% przy 5% ogółem),

## Zestawienie wypadków drogowych w 2009 roku (w porównaniu do 2008 r.)

	Ogółem			Wypadki spowodowane przez kierujących pojazdami		
	2008 r.	2009 r.	różnica	2008 r.	2009 r.	różnica
Wypadki	49 054	44 196	-4 854	38 318	35 044	-3 274
Zabici	5 437	4 572	-865	3 659	3 139	-520
Ranni	62 097	56 046	-6 051	51 346	46 710	-4 636



## Zestawienie wypadków drogowych z udziałem pojazdów ciężarowych i autobusów w 2009 roku (w porównaniu do 2008 r.)

	Wypadki spowodowane przez kierujących pojazdami ciężarowymi			Wypadki spowodowane przez kierujących autobusami		
	2008 r.	2009 r.	różnica	2008 r.	2009 r.	różnica
Wypadki	2 864	2 495	-369	436	394	-42
Zabici	341	280	-61	33	27	-6
Ranni	3 815	3 432	-383	758	722	-36

■ prowadzili samochód po wpływie alkoholu (2% przy 6% ogółu).

Najbardziej zagrożeni w ruchu drogowym są niechronieni uczestnicy ruchu, czyli piesi oraz rowerzyści – skutki wypadków z ich udziałem są najbardziej tragiczne.

Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego powinni zdawać sobie sprawę z pewnego oczywistego faktu – droga hamowania pojazdu ciężarowego lub autobusu o prędkości 60 km/h jest znacznie dłuższa niż pojazdu osobowego. Tymczasem na polskich drogach można zaobserwować na-

gminny wręcz proceder – zajeżdżanie drogi pojazdami ciężarowymi przez auto osobowe, np. podczas zwężenia jezdni z dwóch na jeden pas ruchu. Gdy dochodzi do takiej sytuacji, wtedy kierowca pojazdu ciężarowego zmuszony jest do nagle hamowania, a wtedy o wypadek nie jest już trudno.

Koszty wypadków drogowych szacuje się w całej Unii Europejskiej na około 45 miliardów euro rocznie. Gdy weźmiemy jeszcze pod uwagę koszty bezpośrednie, w tym: psychologiczne, medyczne, utrata

majątku (pojazd, ładunek), koszty administracyjne, utrata zdolności do pracy, utracona jakość życia, problemy prawne, kwota ta ulega potrojeniu i wyniesie około 160 miliardów euro (2% PKB UE). W Polsce koszty wypadków drogowych wynoszą ok. 2-3% PKB. Do kosztów bezpośrednich dochodzą jeszcze koszty społeczne, np. zaangażowanie służb ratunkowych, przestoje i straty materialne związane z wypadkiem, diagnostyka i hospitalizacja poszkodowanych. Jest sprawą oczywistą, że prewencja jest tańsza od skutków wypadków drogowych.

W ślad za Markiem Konkolewskim z Biura Ruchu Drogowego KGP możemy powtórzyć opinię, jaką przekazuje on z przekonaniem w telewizji: kierowcy „tirów” to elita wśród kierowców. Pamiętać jednak trzeba, że kierują pojazdem, z którym żaden inny równać się nie może...

*Źródło danych liczbowych: KGP, ITS, Druk Sejmowy nr 3075.*



Transport z przyszłością!



TimoCom scala to co najważniejsze na rynku transportowym! Bez względu na to czy jesteście Państwo zatałowcami, spedytorami czy przewoźnikami: z naszą europejską platformą zleceń TC Truck & Cargo® - liderem na rynku giełd transportowych oraz TC eBid® - platformą online na przetargi transportowe, znajdziecie odpowiedniego partnera biznesowego we właściwym czasie. Przetestujcie nas Państwo, a niedługo również i Wy będziecie mogli powiedzieć: „Mój TimoCom. Mój atut.”

Więcej informacji dostępnych na stronie [www.timocom.com](http://www.timocom.com) lub pod telefonem +48 67 352 59 99.



# Współczesne problemy funkcjonowania rynku transportu samochodowego w Polsce

autor: prof. dr hab. Zdzisław Kordel,  
Katedra Ekonomiki Turystyki AWFIS w Gdańsku

Ocena funkcjonowania polskiego rynku transportu samochodowego jest niezmiernie trudnym zagadnieniem. Wpływają na to między innymi następujące przesłanki:

- fragmentaryczne dane dotyczące charakterystyki ilościowej tej gałęzi w roczniku statystycznym GUS,
- brak kompleksowego monitoringu tego rynku na szczeblu Ministerstwa Infrastruktury,
- brak informacji na temat kondycji finansowej tej gałęzi,
- niechęć środowiska przewoźników do udzielania jakichkolwiek informacji o swojej działalności w warunkach braku przymusu informacyjnego.

Pomimo Rozporządzenia Unii Europejskiej o wprowadzaniu w krajach członkowskich zasady uzyskiwania aktualnych, wyczerpujących i wiarygodnych informacji na temat struktury, działalności, konkurencyjności oraz funkcjonowania przedsiębiorstw we Wspólnocie, w Polsce w odniesieniu do transportu samochodowego w zasadzie nie wprowadzono żadnych konkretnych rozwiązań.<sup>1</sup>

Niemniej od 2005 roku Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie wraz z ZMPD prowadzą własne badania ankietowe dotyczące charakterystyki polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego w przewozach ładunków. Są to pionierskie badania, które pozwalają chociażby w części scharakteryzować ten rynek przewozowy,

wypełniając niewątpliwą lukę w literaturze przedmiotu.

Oceniając ogólnie ten rynek można powiedzieć, że charakteryzuje się on następującymi cechami:

- bardzo duża ilość przedsiębiorstw, szczególnie ze sfery mikro,
- nadpodaż środków transportowych, szczególnie wysokotonażowych,
- pełny liberalizm w dostępie do zawodu przewoźnika,
- brak korzystania większości przedsiębiorstw z niezbędnej wiedzy ekonomicznej.

Oceniając rynek przewozów towarowych w ostatnich 15 latach należy stwierdzić, że charakteryzuje się on znacznym stopniem wahań cyklicznych w zakresie podaży ładunków. Ta amplituda znacznie przyspieszyła w okresie od 2006 do 2009 roku. Z takimi wahaniami muszą się liczyć polscy przewoźnicy, zarówno ci już funkcjonujący na tym rynku, jak i ci, którzy zamierzają rozpocząć działalność przewozową

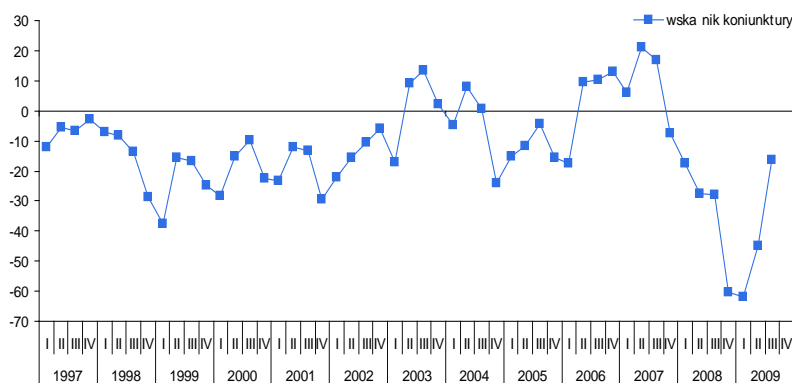
w konstruowaniu swoich strategii rozwojowych. Gdyby te przedsiębiorstwa chciały zapoznać się z wykresami koniunktury, prezentowanymi przez ITS w Warszawie, to sytuacja wielu przedsiębiorstw była by inna niż to można zaobserwować w chwili obecnej.

**Wskaźnik koniunktury w krajowym ciężarowym transporcie samochodowym w okresie od I kwartału 1997 r. do III kwartału 2009 r.**

Gdyby przedsiębiorstwa transportu samochodowego zainteresowały się takim materiałem, to zorientowałyby się, że już od II kwartału 2007 roku należało przebudowywać swoje strategie funkcjonowania na rynku, a nie w sposób niekontrolowany dokonywać dużych zakupów taboru ciężarowego. Rezultatem takich niekontrolowanych zakupów są dane zawarte w tabeli 1.

Można stwierdzić, że w okresie od 2007 roku do 1 maja 2009 r.

**Wskaźnik koniunktury w krajowym ciężarowym transporcie samochodowym w okresie od I kwartału 1997 r. do III kwartału 2009 r.**





**TABELA 1. Samochody ciężarowe (liczba wypisów z licencji) w Polsce, w przedsiębiorstwach uprawnionych do zarobkowego wykonywania przewozów międzynarodowych wg norm emisji zanieczyszczeń**

Norma emisji zanieczyszczeń	Stan na dzień						
	1 V 2004	1 I 2005	1 I 2006	1 I 2007	1 I 2008	1 I 2009	1 V 2009
EURO 0	679	1292	1702	1951	2277	2497	2392
EURO I	5483	7263	8281	9213	8643	8648	8365
EURO II	16597	23048	27576	31586	31753	33067	32456
EURO III	14810	22998	32503	45874	52596	57521	57440
EURO IV	830	1386	1952	2819	13329	20300	21125
EURO V	335	402	529	840	3576	4752	4764
<b>Razem</b>	<b>38734</b>	<b>56389</b>	<b>72543</b>	<b>92283</b>	<b>112174</b>	<b>126785</b>	<b>126542</b>

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury; materiał na posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury w dn. 20 maja 2009 r.

polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego zakupiły ponad 33 tysiące samochodów ciężarowych, w czasie, gdy wykresy koniunktury wskazywały na pojawiające się duże spowolnienie gospodarcze.

Generalnie należałoby przyjąć, że jedną z podstaw oceny sytuacji na rynku międzynarodowych przewozów ładunków transportem samochodowym w Polsce mogą być wyniki prowadzonych w Instytu-

cie Transportu Samochodowego od 1997 r. kwartalnych badań koniunktury w transporcie<sup>2</sup>.

Wielkością służącą do syntetycznej oceny koniunktury w transporcie samochodowym jest wskaźnik koniunktury wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. przewozów.

Podstawę obliczeń wskaźnika ko-

niunktury stanowi saldo ocen uzyskanych z badanych firm transportowych, dotyczących stwierdzenia stanu istniejącego i przewidywania na okres następnego kwartału: wzrostu, braku zmian, bądź zmniejszenia przewozów. Saldo oceny każdego z respondentów jest równe odpowiednio: 1, 0, -1.

Wartość salda ocen dotyczących przewozów jest średnią ważoną sald uzyskanych od wszystkich respondentów. Wagi uwzględniają wielkość przedsiębiorstwa transportowego, mierzoną liczbą eksploatowanych przez nie samochodów ciężarowych.

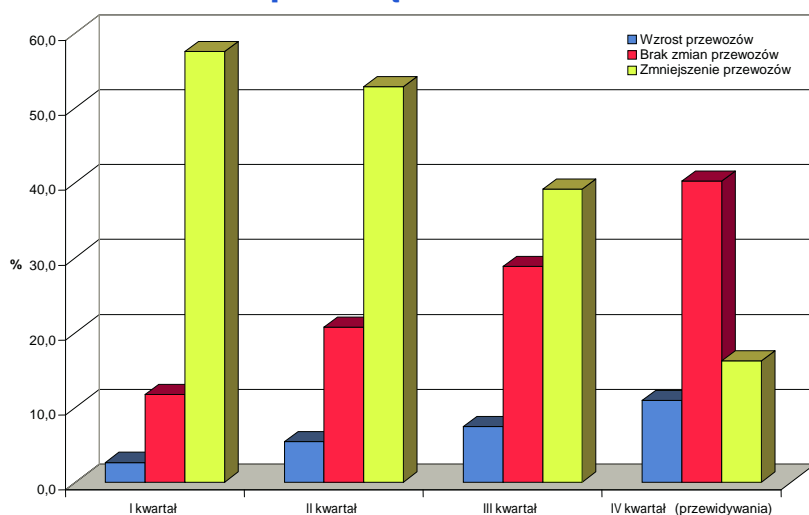
Struktura ocen dotyczących przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym za III kwartał 2009 r., ważona wielkością przedsiębiorstw, była następująca: 7,4% – wzrost przewozów, 28,8% – brak zmian, 31,9% – zmniejszenie przewozów.

Ważona wielkością przedsiębiorstw struktura ocen dotyczących przewidywań co do przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym w IV kwartale 2009 r. była następująca: 10,9% – wzrost przewozów, 40,2% – brak zmian, 16,2% – zmniejszenie przewozów.

Analizując salda opinii przewoźników o sytuacji w przewozach międzynarodowych za okres trzech pierwszych kwartałów 2009 r. i przewidywań na IV kwartał, nasuwa się jednoznaczne stwierdzenie świadczące o tendencjach poprawy na tym rynku. Badania ITS wskazują na pewien wzrost optymizmu w przewidywaniach przewoźników. W 2009 r. zmniejszył się udział opinii świadczących o spadku przewozów międzynarodowych, a właśnie taka opinia przejawiała się u dużej liczby respondentów w 2008 r.

Salda ocen dotyczących kształtowania się ciężarowych przewozów międzynarodowych, uzyskane

### Struktura oceny sytuacji w zakresie międzynarodowych przewozów ciężarowych w 2009 r. dokonana przez ankietowane przedsiębiorstwa



w efekcie badań prowadzonych w ITS w okresie od I kwartału 2002 i prognozy na IV kwartał 2009 r., przedstawia rys. 2

Analiza przedmiotowych sald ocen dotyczących przewozów międzynarodowych wskazuje, że już w III kwartale 2007 r. można było zauważyć początek tendencji spadkowej przewozów. W każdym kolejnym kwartale, aż do IV kwartału 2008 r., dominowała silna tendencja spadku międzynarodowych przewozów ładunków. Od II kwartału 2009 r. obserwuje się pewną poprawę w ocenie sytuacji przewozowej przez przewoźników międzynarodowych.

Obliczona przy wykorzystaniu wyników przeprowadzonych badań, na podstawie przyjętej formuły, wartość wskaźnika koniunktury w międzynarodowych przewozach ładunków transportem samochodowym w III kwartale 2009 r. wyniosła – 18,6. W porównaniu z II kwartałem 2009 r. (wskaźnik koniunktury – 49,8) nastąpiła poprawa koniunktury.

Najbardziej niepomyślną wartość wskaźnika stwierdzono w regionie północno-zachodnim. Wszystkie grupy przedsiębiorstw wykazują ujemną wartość tego wskaźnika, co oznacza przewagę tendencji spadkowych w ilości przewożonych ładunków lub też przewagę nastrojów pesymistycznych w prognozach na kolejny kwartał.

Pozostaje jeszcze ocena funkcjonowania tego rynku, wynikająca z badań ankietowych prowadzonych wśród przedsiębiorstw transportowych, a dotyczących ich sytuacji finansowo-ekonomicznej, a także własne obserwacje autora, jako specjalisty w branży transportu samochodowego. Otóż generalnie można przyjąć, że sytuacja przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce, szczególnie tych, które

## Wskaźniki koniunktury w międzynarodowym transporcie ciężarowym w II i w III kwartale 2009 r.

	II kwartał 2009 r.	III kwartał 2009 r.
Ogółem	-49,8	-18,6
Region północno-zachodni	-42,7	-38,0
Region centralny	-54,7	-21,6
Region wschodni	-54,1	-29,3
Region południowo-zachodni	-39,6	-4,9
Region południowy	-46,7	-9,1

Źródło: Dorosiewicz T., Dorosiewicz S., Balke I. „Koniunktura w transporcie. Badania kwartalne”; Instytut Transportu Samochodowego; biuletyn nr 51; Warszawa 2009 r.

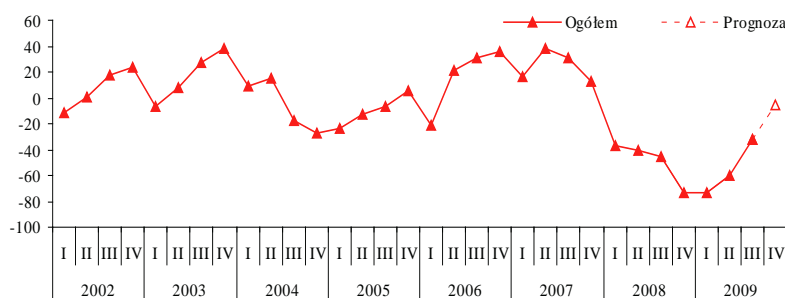
wykonują wyłącznie przewozy, jest niezwykle trudna z punktu widzenia ekonomicznego. W tych podmiotach od razu można zaobserwować zależność między wielkością przewożonych ładunków a sytuacją finansową. Nieco inną sytuację można zaobserwować wśród tych przedsiębiorstw, które klientom oferowały nie tylko przewozy, ale także szereg usług z tzw. pakietu usług logistycznych.

Potwierdzeniem tej tezy są opinie praktyków transportowych, którzy wyraźnie podkreślają aspekt wielopłaszczyznowych rodzajów działalności współczesnych operatorów logistycznych. Dla przykładu W. Sienicki stwierdza:<sup>3</sup> „Logistyka jest dziedziną praktycznie nieograniczoną, natomiast podstawowa usługa transportowa jest w tym kontekście, przepraszam za wyrażenie, narzędziem najbardziej prymitywnym, co do którego oczywiście wymagania stale rosną, ekologiczny, nowoczesny tabor, odpowiednio przeszkoleni kierowcy, systemy zarządzania flotą i ludźmi – te wszystkie czynniki generują bardzo wysokie koszty”.

Oceniając rynek transportu samochodowego w Polsce należy także wyraźnie podkreślić, że jest on i będzie narażony nie tylko na skuteczne oddziaływanie otoczenia krajowego, ale także – i przede wszystkim – otoczenia unijnego. Systematyczne wdrażanie ekonomiczno-filozoficznej reguły postępowania – użytkownik płaci – prowadzi do stałego wzrostu kosztów całkowitych w przedsiębiorstwach transportowych. Wyraźnym tego przykładem jest podniesienie z dniem 1 stycznia 2010 roku

oceniając rynek transportu samochodowego w Polsce należy także wyraźnie podkreślić, że jest on i będzie narażony nie tylko na skuteczne oddziaływanie otoczenia krajowego, ale także – i przede wszystkim – otoczenia unijnego. Systematyczne wdrażanie ekonomiczno-filozoficznej reguły postępowania – użytkownik płaci – prowadzi do stałego wzrostu kosztów całkowitych w przedsiębiorstwach transportowych. Wyraźnym tego przykładem jest podniesienie z dniem 1 stycznia 2010 roku

## Salda ocen dotyczących kształtowania się ciężarowych przewozów międzynarodowych w okresie od I kwartału 2002 do III kwartału 2009 r. i przewidywania na IV kwartał 2009 r.





przez Ministerstwo Finansów akcyzy na paliwo, co skutkuje wzrostem jego ceny na litrze o około 20 groszy<sup>4</sup>. Do tego należy dodać znaczący wzrost podatku od środków transportowych, a także opłat za korzystanie z sieci dróg. Ten wzrost kosztów będzie przyczyniał się do eliminacji z rynku niektórych przedsiębiorstw, które prowadząc jednorodną działalność – tylko przewozy ładunków – nie sprostają konkurencji kosztowej na tym rynku.

Wyraźnie trzeba także podkreślić fakt ryzykownej dla transportu samochodowego polityki transportowej Unii Europejskiej. Otóż forsowanie polityki zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, słusznej z punktu widzenia mikro- i makro-gospodarki, będzie powodować określone skutki dla

transportu samochodowego w postaci ograniczania jego roli w realizacji łańcuchów dostaw. Będzie następował powrót do tzw. koncepcji modal Split, a więc podziału zadań przewozowych. W praktyce oznacza to zmierzanie do ograniczenia roli transportu samochodowego w systemie transportowym danego kraju do poziomu około 50% w stosunku do innych gałęzi transportu.

Podsumowując – należy wyraźnie dać sygnał przedsiębiorstwom transportu samochodowego w Polsce do podjęcia działań w zakresie ponownych analiz swoich strategii funkcjonowania na rynku. To widoczne aktualnie spowolnienie gospodarcze, wyrażające się w zmniejszonej podaży ładunków, a także zamierzenia polityki transportowej Unii Europejskiej

powinny być czytelnym sygnałem dla środowiska przewoźników, że należy przewartościowywać swoje dotychczasowe strategie działania, bowiem perspektywą tego rynku będzie konieczność ilościowego zmniejszenia, zarówno liczby przedsiębiorstw, jak i potencjału przewozowego.

- 1 Rozporządzenie Rady/WE, Euroatom/ nr 58/97 z dnia 20 grudnia 1996 w sprawie statystyk strukturalnych dotyczących przedsiębiorstw/ Dz.U.L 14 z 17.01.1997, s. 1
- 2 Dorosiewicz T., Dorosiewicz S., Balke I. „Koniunktura w transporcie. Badania kwartalne”; Instytut Transportu Samochodowego; biuletyn nr 49 - 51; Warszawa 2009 r. (prowadzone w ITS kwartalne badania dotyczą m.in. 550 firm wykonujących przewozy międzynarodowe)
- 3 W. Sienicki: W dobrych czasach bądźcie pewni, że przyjdą gorsze, Przewoźnik nr 8/2010, s.33.
- 4 [http://biznes, Interia.pl/news](http://biznes.interia.pl/news) z dnia 17.01.2010



% wzrostu  
sprzedaży  
usług!

# Problemom trzeba wychodzić naprzeciw

Rozmowa z Henrykiem Krzyżanowskim, właścicielem firmy PAMTRANS



## Od jak dawna jest Pan związany z transportem?

Od szesnastego roku życia rozpocząłem naukę w przyzakładowej szkole zawodowej PKS o specjalności kierowca-mechanik. Potem skończyłem technikum i wiele kursów doskonalących moje umiejętności. Jestem zatem związany z motoryzacją od wczesnej młodości. Ważnym doświadczeniem dla mnie okazał się wyjazd na kontrakt do Iraku. Stamtąd, na skutek działań wojennych, zostaliśmy przeniesieni do Kuwejtu. Wyjechałem przed stanem wojennym, a wróciłem w 1984 roku. Polska pogrążona była w głębokim kryzysie czasów komunistycznych, a ja miałem okazję zetknąć się z nowoczesnością.

Nauczyłem się tam wielu rzeczy, które potem wykorzystałem prowadząc własne przedsiębiorstwo. Przede wszystkim wychodzenia naprzeciw problemom i nierobienia uników. Tego rodzaju odwaga pomaga mi podejmować właściwe, wyważone decyzje. W tym bogatym kraju przekonałem się, że nie tylko pieniądze stanowią motywację do życia. Istotnym czynnikiem jest ciągle dążenie do rozwoju. Jeśli nasze działania prowadzą do postępu i sukcesu firmy – to znaczy, że jest to właściwa droga. Przewoźnikiem jestem od 1984 roku, czyli już ponad ćwierć wieku. Do 1989 r. pracowałem w transporcie krajowym – przez zupełny przypadek.

Potem działając w myśl zasady: wszystko, co nie jest zabronione – jest dozwolone, zostałem przewoźnikiem międzynarodowym. Zresztą jednym z pierwszych, o czym może świadczyć między innymi mój numer członkowski w ZMPD – 500, zważywszy że do zrzeszenia wstąpiłem już po roku działalności.

## Wspominał Pan o przypadku, który zadecydował o tym, że został Pan przewoźnikiem...

W trakcie trwania kontraktu miałem przyjaciela, Holendra. Zastanawialiśmy się wspólnie, co będziemy robić po powrocie do swoich krajów. Miałem pomysł na założenie hodowli pieczarek według holenderskiej technologii. Polegała ona na zminimalizowaniu kosztów ogrzewania pieczarkarni, dzięki

usytuowaniu uprawy głęboko w ziemi, poniżej czterech metrów. Planując inwestycję obliczyłem, że 30% kosztów będzie stanowił transport. Wobec tego na potrzeby budowy kupiłem samochód ciężarowy. Tak się złożyło, że już przy pierwszym transporcie pojawili się ludzie, którzy zamówili u mnie przewóz. To był początek. Wobec dużej ilości zleceń na transport zarzuciłem pomysł związany z uprawą pieczarek. Zostałem przewoźnikiem. Mimo głębokiej recesji w drugiej połowie lat osiemdziesiątych, dzięki rzetelności i kreatywności nie narzekaliśmy na brak zleceń.

## To rzeczywiście dość nieoczekiwany zwrot dotyczący planowanej działalności. Czy nie miał Pan wątpliwości co do podjętej wówczas decyzji?

Dzisiaj wiem, że transport to jedna z najtrudniejszych form działalności. Jest uzależniona od wielu czynników, na które nie mamy bezpośredniego wpływu: od pogody, sytuacji na drogach, działania różnego rodzaju służb, rozbudowanego systemu obciążeń fiskalnych. Słusznie nazywa się transport nerwem gospodarki, ponieważ jest bardzo wrażliwy na koniunkturę. Kiedy w gospodarce przychodzi ożywienie, to mamy bardzo dużo pracy. W momencie stagnacji brakuje zleceń, a przecież musimy ponosić stałe koszty związane np. z podatkami. Znaczącym elementem jest również kurs walut. Wahania cen decydują



o tym, czy w danej chwili bardziej opłacalny jest import, czy też eksport. Dlatego, aby z powodzeniem prowadzić przedsiębiorstwo – należy mieć dużą wiedzę w wielu dziedzinach i ciągle ją poszerzać i aktualizować. Ponieważ moje przedsiębiorstwo świadczy usługi nie tylko na rynku Unii Europejskiej, ale także organizuje transoceaniczne przewozy kontenerowe, musimy na bieżąco śledzić sytuację rynkową na świecie. Na naszą pozycję na rynku i na opinię rzetelnego przedsiębiorstwa pracowaliśmy latami. Staram się tak prowadzić firmę, żeby zawsze mieć trochę więcej zleceń aniżeli możliwości przewozowych.

**W jaki sposób udało się Panu osiągnąć taką stabilność firmy?**

Najistotniejszym elementem w każdej branży są tak naprawdę współpracownicy. Nazwa PAM-TRANS pochodzi od pierwszych liter imion mojej najbliższej rodziny; synów: Patryka i Artura oraz żony – Marii. Wszyscy pracujemy razem. Nasze przedsiębiorstwo ma charakter stricte rodzinny. Co to znaczy? Ponieważ działamy wspólnie i mocno angażujemy się we wszystkie zadania związane z funkcjonowaniem firmy, to siłą rzeczy tworzymy w pracy rodzinną atmosferę. To się udziela naszym pracownikom. Widząc to, również pracują z zaangażowaniem. Tę sytuację najlepiej odzwierciedla fakt, że w naszej firmie nie ma rotacji pracowników. Ci, którzy zostali zatrudnieni wiele lat temu – pracują do dziś. Ja wyznaję – bardzo głośno i wszędzie – zasadę moich rodziców: „Dobry z dobrym, a zły sam”. Jeżeli pracownicy są dobrzy, to my staramy się ich doceniać. Ten łańcuch „dobry z dobrym” naprawdę świetnie funkcjonuje.

**Rozumiem, że nie ma Pan problemów z kierownicami?**

Rzeczywiście nie mam problemów z personelem. Ilość zaangażowa-

nych środków, wiedzy, doświadczeń, a także rzetelność, to czynniki, które różnią jedno przedsiębiorstwo od innych. Kiedy wszystkie te elementy współgrają, to firma radzi sobie na rynku. Natomiast jeżeli jakies z tych ogniw szwankuje: albo brakuje środków, albo kultury obsługi, lub kultury współpracy – wówczas pojawiają się problemy.

**W jakim stopniu pieniądze decydują o sukcesie firmy?**

Podstawową zasadą funkcjonowania firmy jest utrzymywanie płynności finansowej i umiejętność pozyskiwania środków. Płynność można utrzymać albo poprzez oszczędności, albo dużą ilość wykonywanych zleceń. Pieniądze, to takie samo narzędzie pracy, jak taczka dla budowlanca; należy je traktować jako środki obrotowe. Jeśli ich brakuje, to nie można prowadzić firmy. Ich ilość determinuje skalę funkcjonowania na rynku. Firma z małym kapitałem nie może obsługiwać wielkich kontrahentów. Musi wykonywać usługi dla korporacji. Duże firmy przewozowe, dysponujące odpowiednim zapleczem, współpracują z międzynarodowymi koncernami na zasadach partnerskich. Dobre zarządzanie i stały rozwój są wyznacznikami miejsca, jakie przedsiębiorstwo zajmuje na rynku. Należy równoważyć pozyskiwanie środków z ich wydawaniem.

**Co Pan sądzi na temat barier i ograniczeń związanych z otoczeniem prawnym, w którym funkcjonują polscy przedsiębiorcy?**

Jest to bardzo istotna kwestia, ponieważ nasza branża jest ciągle poddawana nowym obciążeniom. W Polsce drogę rozwoju gospodarki w dalszym ciągu wyznaczają politycy i od ich decyzji, często nieprzemyślanych, zależy kondycja naszej branży. Dlatego tak ważna jest rola ZMPD, jako przedstawiciela

naszych interesów. Nakładanie na przewoźników coraz to nowych zobowiązań powoduje destabilizację planów finansowych firm przewozowych. Duże, wieloletnie kontrakty, jakie zawieramy, są kalkulowane na minimalnych marżach. Podejmowanie doraźnych decyzji, np. o zwiększeniu akcyzy czy opłaty drogowej, rujnuje nam cały plan finansowy i często uniemożliwia rozwój.

**Wspominał Pan o odwadze przy podejmowaniu decyzji ...**

Nasza firma jest mocno zdywersyfikowana, nie skupia się wyłącznie na transporcie. W roku 2000 – na przełomie wieków – zrozumiałem, że oferowanie usługi polegającej wyłącznie na przewozie, będzie niewystarczające, aby sprostać wymaganiom klientów i narastającej konkurencji. No i w 2002 roku uruchomiliśmy centrum logistyczne, które jest uzupełnieniem dla transportu. Udało nam się pozyskać środki na realizację tej inwestycji i wykorzystać naszą lokalizację. To był dobry pomysł. Śląsk to region, gdzie wiele zakładów przemysłowych jest zainteresowanych magazynowaniem swoich produktów.

A jeśli chodzi o podejmowanie decyzji, to myślę, że dobrze jest się od czasu do czasu zdystansować od tego, co robimy na co dzień. Bardzo pomaga mi przy tym sport. Uprawiam jeździectwo i żeglarstwo – na poziomie mistrzowskim. Jest to odskocznia od stresującego trybu życia, pozwala się wyciszyć i nabrać nowych sił do pracy. A że z natury jestem optymistą i zawsze staram się robić jak najlepiej – do problemów przedsiębiorstwa podchodzę spokojnie i racjonalnie.

**Jednocześnie, wszystkim kolegom z branży transportowej życzę wytrwałości w tym trudnym okresie dla prowadzenia działalności transportowej.**

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

# Nowe wymagania systemu ICS

autor: Ewa Pęzińska, ZMPD

## Dane bezpieczeństwa obowiązujące od 1 stycznia 2011 r. na terenie Unii Europejskiej.

Jak już Państwa informowaliśmy – od 1 stycznia 2011 roku wchodzi w życie obligatoryjne przesyłanie danych bezpieczeństwa do Systemu Kontroli Importu (ICS) i Systemu Kontroli Eksportu (ECS). Podstawą prawną jest Wspólnotowy Kodeks Celný (WKC), zmieniony rozporządzeniem 648/2005, oraz rozporządzenia wykonawcze do WKC (1875/2006, Rozporządzenie Komisji 312/2009 i 312/2009, jak i rozporządzenia Komisji 273/2009). Dane bezpieczeństwa i ochrony zawarte będą w przywózowych/wywózowych deklaracjach skróconych (PDS/WDS).

Oznacza to, że wszystkie towary wprowadzane na obszar celny Unii Europejskiej objęte będą przywózową deklaracją skróconą (PDS) – w przypadku transportu drogowego – przesłaną przynajmniej na jedną godzinę przed przybyciem towaru na obszar celny Wspólnoty. Deklaracje powinny być składane w urzędzie celnym wprowadzenia, którego rolę pełni urząd graniczny przy wjeździe do Unii. Dane powyższe przesyłane będą do systemu elektronicznej kontroli importu (ICS). Wywóz ładunków z obszaru Wspólnoty powinien być poprzedzony

przesłaniem elektronicznej deklaracji wywózowej (WDS) w ramach systemu ECS.

Wszystkie towary przywożone i wywożone z obszaru celnego Wspólnoty, niezależnie od miejsca przeznaczenia, są przedmiotem analizy ryzyka w zakresie danych bezpieczeństwa i ochrony.

Wymóg przesyłania ww. deklaracji spoczywa na firmach przewoźnych lub osobach odpowiedzialnych za wywóz/przywóz towarów z/na terytorium Unii. Zatem niedopełnienie od nowego roku ww. formalności niewątpliwie wydłuży zarówno czas przekroczenia granicy, jak i pociągnie za sobą najprawdopodobniej kary finansowe.

Należy w tym miejscu podkreślić, że żadna z ww. deklaracji (PDS i WDS) nie jest zgłoszeniem celnym. Dane te mają służyć administracji celnej do przeprowadzenia analizy ryzyka, a jednocześnie zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych towarów.

Przypominamy, że dane bezpieczeństwa powinny zawierać:

- **Numer EORI firmy dokonującej zgłoszenia (przewoźnik, importer/eksporter, agencja celna)**
- **Numer identyfikacyjny odbiorcy na terenie Unii Europejskiej**

Ze względu na różny stopień roz-

woju technik komputerowych krajów członkowskich, Komisja Europejska wprowadziła „okres karencji” w obowiązku przesyłania danych bezpieczeństwa i ochrony. Oznacza to, że przewoźnicy, którzy nie złożą ww. deklaracji w odpowiednim terminie (do 1 godziny przed przybyciem do urzędu celnego), muszą złożyć rzeczowe wyjaśnienia, wskazujące przyczyny, dla których deklaracja nie została złożona, po to, aby uniknąć kary.

„Okres karencji” dla PDS (przywózowej deklaracji skróconej) wynosi 6 miesięcy od dnia 1.01.2011 r., zaś dla WDS (wywózowej deklaracji skróconej) nie może przekroczyć 12 miesięcy od tej daty.

Przypominamy, że obie deklaracje mogą być przesłane do władz celnych za pomocą agencji celnych lub osobiście za pomocą aplikacji TIR-EPD (dotyczy tranzytu z wykorzystaniem karnetów TIR). IRU zapewnia, że dokłada wszelkich starań, aby ww. aplikacja dostosowana była z wyprzedzeniem do nowych unijnych wymogów.

Warunki dotyczące samodzielnego przesyłania deklaracji polskim władzom celnym znajdują się na stronie internetowej Ministerstwa Finansów pod adresem <http://www.mf.gov.pl/index.php?const=2&dzial=1922&wysw=2&sub=sub17>.





Wszystkim Klientom, Partnerom oraz Sympatykom marki MAN i Neoplan składamy życzenia Spokojnych i Radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz Pomyślności i Sukcesów w Nowym Roku

Zarząd i Pracownicy MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.  
Al. Katowicka 9, Wolica  
05-830 Nadarzyn  
[www.man-mn.pl](http://www.man-mn.pl)

**STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ** 





# Wydanie ładunku w świetle Konwencji CMR

autor: Paweł Smoręda,  
radca prawny w kancelarii JMRS Radcowie Prawni w Warszawie

Wydanie ładunku przez przewoźnika jest jedną z najistotniejszych czynności w ramach zawartej umowy przewozu międzynarodowego. Prawidłowe dokonanie tej czynności, a w szczególności wydanie ładunku właściwej osobie, decyduje o bezpieczeństwie prawnym przewoźnika. Pomyłka może drogo kosztować. Jeśli bowiem przewoźnik wyda ładunek osobie nieuprawnionej w rozumieniu Konwencji CMR i ładunek ten ostatecznie zaginie, nie docierając do wskazanego w liście przewozowym odbiorcy, to ubezpieczyciel zazwyczaj odmawia pokrycia straty (powołując się na jedną z typowych klauzul ogólnych warunków umowy ubezpieczenia OCP) i w konsekwencji przewoźnik sam ponosi odpowiedzialność za szkodę całym swoim majątkiem.

Co więcej, wysokość odszkodowania za utratę ładunku w tej sytuacji nie jest ograniczona na mocy art. 23 ust.3 Konwencji CMR, tj. do równowartości 25 złotych franków za kilogram brakującej wagi brutto. W razie wydania ładunku nieuprawnionemu odpowiedzialność jest pełna i stanowi równowartość rzeczywistej wartości ładunku wydanego niewłaściwej osobie.

Wydanie ładunku nieuprawnionemu oznacza zatem konieczność osobistego poniesienia całkowitego ciężaru szkody w jej rzeczywistym rozmiarze, tj. według realnej wartości całego utraconego towaru i to

zazwyczaj w sytuacji braku ochrony ubezpieczyciela. Dla wielu przewoźników sytuacja taka może oznaczać poważne trudności majątkowe, szczególnie przy przewozie wartościowych ładunków, takich jak elektronika, czy wysoko przetworzone środki higieny. Żeby uniknąć tych trudności trzeba wiedzieć, kto jest uprawniony do odbioru ładunku, szczególnie w sytuacji, gdy zmiana odbiorcy następuje w trakcie przewozu lub określana jest odmiennie niż w liście przewozowym przez uczestników operacji przewozowej.

Zasadą jest, że przewoźnik międzynarodowy ma obowiązek wydać przyjętą do przewozu przesyłkę osobie wskazanej w liście przewozowym. List przewozowy pełni tu funkcję legitymacyjną, tj. określa, kto jest uprawniony (legitymowany) do odbioru przewożonego towaru.

W praktyce istotne jest to, że dotyczy to także sytuacji, gdy przewóz wykonywany jest w ramach podwykonawstwa przewozu, tj. wówczas, gdy przewoźnik, który zawarł umowę przewozu z jakimś innym podmiotem, zawiera odrębną umowę przewozu z przewoźnikiem – podwykonawcą, który realnie ten przewóz wykonuje. W takim wypadku w liście przewozowym jest wpisany zazwyczaj inny nadawca niż podmiot zlecający przewóz podwykonawczy. Okoliczność ta nie ma znaczenia dla ważności i treści umowy przewozu zawartej pomiędzy przewoźnikiem

pierwszym a podwykonawczym, ponieważ przewoźnik podwykonawczy faktycznie wykonujący przewóz zazwyczaj dysponuje dokumentem zlecenia (zwyczajowo określanym zleceniem spedycyjnym), na mocy którego jest w stanie udowodnić, od kogo uzyskał zlecenie i kto jest względem niego nadawcą przesyłki i zobowiązany np. do zapłaty frachtu. O ile treść takiego zlecenia określa nadawcę przesyłki względem przewoźnika, o tyle treść zlecenia podwykonawczego jest nieskuteczna i niewiążąca dla przewoźnika dokonującego przewozu w zakresie wskazywania innego odbiorcy niż określony w liście przewozowym.

Dla ustalenia odbiorcy przesyłki zawsze miarodajna dla faktycznego przewoźnika jest treść listu przewozowego, na podstawie którego odbywa się przewóz. Oczywiście nie oznacza to, że osoba uprawniona, a zatem nadawca albo odbiorca (gdy prawo do dysponowania towarem przez odbiorcę wynika z listu przewozowego, co jest rzadko spotykane) nie może zmienić w trakcie trwającego już przewozu osoby odbiorcy, a także zarządzić wstrzymania przewozu lub też zmiany miejsca przewidzianego do wydania towaru. Jest to możliwe, jednak nie na skutek doręczenia zlecenia podwykonawczego, czy też dyspozycji telefonicznej, faksowej, e-mailowej lub podobnej, lecz tylko za przedstawieniem przewoźnikowi wykonującemu przewóz pierwszego



egzemplarza listu przewozowego. Do listu tego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi. Co ważne i na co trzeba zwrócić uwagę – instrukcje te nigdy nie mogą powodować podziału przesyłki. Tylko w razie przedstawienia takiego dokumentu przewoźnikowi przez uprawnionego, wykonanie instrukcji zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za ewentualną szkodę wynikającą z ich wykonania.

Zmiana treści umowy w trakcie jej trwania jest odstępstwem od ogólnej prawnej zasady obowiązku dotrzymywania umów (*pacta sunt servanda*) przez przepisy Konwencji, które od reguły tej czynią wyjątek na korzyść możliwości zmiany uprzednio zawartej umowy przewozu. W konsekwencji wykonanie prawidłowo wydanej instrukcji rodzi obowiązek zapłaty przewoźnikowi wszelkich kosztów i szkód, których ten doznał w wyniku jej wykonania.

Nie należy też zapominać, że prawo do wydawania takich instrukcji przez nadawcę – określane jako prawo do rozporządzania przesyłką – gaśnie z chwilą wydania drugiego egzemplarza listu przewozowego odbiorcy przesyłki. Od tego momentu to odbiorca może dysponować przesyłką. Wniosek, który z tego spostrzeżenia płynie jest taki, że w świetle Konwencji wydanie drugiego listu przewozowego powinno poprzedzać czynności wyładunkowe lub z nimi związane, np. przemieszczenia pojazdu w celu wyładunku na jakimś obszarze. Dopiero bowiem z chwilą wydania drugiego egzemplarza listu przewozowego, jeśli nic innego nie wynika z jego treści, odbiorca uzyskuje prawo do rozporządzania przesyłką. Uwaga ta nie ma tylko teoretycznego znaczenia. Znane praktyce są przypadki podszywania się przestępców pod pracowników odbiorcy na terenie centrów logistycznych lub w ich po-

blizu i pozorowanie „legalnego” odbioru ładunku.

Przestrzeganie reguły wydania w biurze odbiorcy dokumentów przewozowych przed czynnościami rozładunkowymi nie dość, że wyraźnie rozdziela czas przejścia odpowiedzialności za dysponowanie ładunkiem między nadawcę i odbiorcę i pozwala odbiorcy na wpisanie ewentualnych uwag do listu przewozowego, to skutecznie anonsuje przybycie przesyłki i może zapobiegać wspomnianym próbom zuchwałej kradzieży ładunku. Po przekazaniu drugiego egzemplarza listu przewozowego odbiorca w dużej mierze bierze na siebie ryzyko podobnych zdarzeń.

Wykonanie instrukcji nie zawsze jest obowiązkiem przewoźnika. Przewoźnik może odmówić ich wykonania w przypadku, gdy:

- wykonanie instrukcji jest niemożliwe w chwili, gdy instrukcje dotarły do osoby, która powinna je wykonać;
- gdy ich wykonanie przeszkadza w normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa transportowego lub przynosi szkodę nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek.

W takim wypadku przewoźnik powinien niezwłocznie zawiadomić o przeszkodach w wykonaniu instrukcji osobę, od której pochodzą, wraz z określeniem przyczyn odmowy zastosowania instrukcji. Zaniechanie w dokonaniu takiego zawiadomienia rodzić może

odpowiedzialność odszkodowawczą za niewykonanie prawidłowo przekazanej instrukcji.

Kwestie poruszane w tym tekście inspirowane były upowszechnieniem się pewnego rodzaju oszustw. Polegają one na przekazywaniu zleceń przewozu przez, jak się potem okazuje, fikcyjne podmioty polskim przewoźnikom, na zasadzie podwykonawstwa i po podjęciu ładunku zmieniania osoby odbiorcy.

Zaniechanie przez przewoźnika żądania przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego z wpisanymi instrukcjami w tym zakresie prowadzić może do wydania ładunku nieuprawnionemu i konsekwencjami opisanymi na wstępie. W takich sytuacjach wskazana jest szczególna uwaga, respektowanie treści listu przewozowego i stosowanie się do reguł opisanych powyżej.



## Uwaga właściciele samochodów ciężarowych DAF

Firma Центратехсервис  
oficjalny serwis DAF na Białorusi  
oferuje swoje usługi w zakresie naprawy  
i konserwacji pojazdów DAF  
wykonujących tranzyt  
przez terytorium Białorusi

Wysoka jakość

Oryginalne części

Znajdujemy się koło Mińska  
– dokładne informacje na stronie  
[www.daf-belarus.by](http://www.daf-belarus.by)  
tel. +375 17 506 52 30; +375 17 506 52 36;  
+375 29 6567897

# Zmiany w podatku VAT – 2011 r.

opracowanie: Anna Piotrkiewicz

Zmiany te są zawarte w pięciu ustawach, zawierających nowe regulacje dotyczące podatku VAT. Ustawy te będą systematycznie przyjmowane przez Sejm i przekazywane do publikacji. Na chwilę oddawania tego artykułu do druku jedna z przyjętych ustaw została opublikowana. Pozostałe były w trakcie prac parlamentarnych lub przekazane prezydentowi RP do podpisu. Poniżej omówione zostały najistotniejsze zmiany zawarte w tych ustawach, mające zasadniczy wpływ na sposób opodatkowania usług transportowych i spedycyjnych. Inne zmiany, które będą wprowadzone w ustawach już opublikowanych, dodatkowo omówione zostaną w kolejnym numerze.

**Ustawa z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 226, poz. 1476) zawiera zmiany m.in. w zakresie:**

#### *klasyfikacji PKWiU dla celów VAT*

Od 2011 r. klasyfikacja usług PKWiU nie będzie stanowiła podstawy do rozstrzygnięcia o sposobie opodatkowania m.in. usług transportowych, spedycji, magazynowania, składowania, itp. Stosowanie klasyfikacji PKWiU utrzymane zostało wyłącznie przy przewozach pasażerskich, wymienionych w załączniku nr 3 do ustawy o podatku VAT, jako podlegających do końca 2010 r. stawce VAT 7%, a od 1 stycznia 2011 r. – stawce VAT 8%.

Są to m.in. pozycje załącznika nr 3 od 154 do 157:

154 – PKWiU 49.10 Transport kole-

jowy pasażerski międzymiastowy 155 – PKWiU 49.31 Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski 156 – PKWiU 49.32 Usługi taksówek osobowych

157 – PKWiU 49.39 Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany.

**wyłączenia korekt faktur wystawianych z NIP z obowiązku potwierdzania odbioru faktury korygującej przez ich nabywcę zagranicznego**

W art. 29 ust. 4b wprowadzono zapis pkt 2), zgodnie z którym warunku posiadania przez podatnika potwierdzenia odbioru korekty faktury przez nabywcę towaru lub usługi nie stosuje się w dostawie towarów i świadczeniu usług, dla których miejsce opodatkowania znajduje się poza terytorium kraju.

Zatem od 1 stycznia 2011 r. usankcjonowana została zasada braku obowiązku potwierdzania korekt faktur przez kontrahentów zagranicznych. W praktyce bowiem i tak odmawiali oni potwierdzania odbioru takich faktur, a częstokroć i samego ich odbioru.

**skreślony zostaje załącznik nr 4 do ustawy, zawierający wykaz usług zwolnionych z VAT.**

Usługi objęte zwolnieniem z podatku VAT od dnia 1 stycznia 2011 r. zostały wymienione w treści art. 43. Istotne dla transportu regulacje zostały zawarte w pkt 37, zgodnie z którym zwolnieniem objęte zostały usługi ubezpieczeniowe, usługi reasekuracyjne i usługi pośrednictwa w świadczeniu usług ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych, a tak-

że usługi świadczone przez ubezpieczającego w zakresie zawieranych przez niego umów ubezpieczenia na cudzy rachunek, z wyłączeniem zbywania praw nabytych w związku z wykonywaniem umów ubezpieczenia i umów reasekuracji;

**pkt 39**, zgodnie z którym zwolnieniem objęte zostały usługi w zakresie udzielania poręczeń, gwarancji i wszelkich innych zabezpieczeń transakcji finansowych i ubezpieczeniowych oraz usługi pośrednictwa w świadczeniu tych usług, a także zarządzanie gwarancjami kredytowymi przez kredytodawcę lub pożyczkodawcę.

Jednocześnie ze zwolnienia podatku VAT wyłączone zostały:

- czynności ściągania długów, w tym factoringu;
- usługi doradztwa ubezpieczeniowego i finansowego;
- usługi w zakresie leasingu.

**Ustawa z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (druk sejmowy 3430, przekazana do podpisu prezydentowi RP) zawiera m.in. następujące zmiany:**

**określa nowe stawki VAT, obejmujące m.in. usługi transportowe, tj. 23%, 8% na okres przejściowy od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2013 r.**

W transakcjach krajowych oraz przy świadczeniu usług na rzecz polskich podatników od 1 stycznia 2011 r. zastosowanie będzie miała stawka 23% w miejsce stawki 22%. W zakresie usług podlegających do końca 2010



r. opodatkowaniu stawką 0% w transporcie i spedycji oraz usług zwolnionych nie nastąpią żadne zmiany, pozostanie stawka 0% oraz zwolnienie.

W przewozach pasażerskich stawka 7% zostanie zastąpiona stawką 8%.

**zmiany w art. 41, dotyczące stawek VAT w okresie przejściowym 2010/2011:**

zmiana stawek VAT od 2011 r. – przepisy przejściowe, stawki dla transportu i spedycji

W przypadku czynności podlegającej opodatkowaniu, która została wykonana przed dniem zmiany stawki podatku, dla której obowiązek podatkowy powstaje w dniu zmiany stawki podatku lub po tym dniu, czynność ta podlega opodatkowaniu według stawek podatku obowiązujących dla tej czynności w momencie jej wykonania. Stawka VAT w okresie przejściowym będzie ustalana dla wykonanej usługi transportowej według daty wykonania usługi – przewóz według daty m.in.

z CMR, CIM SMGS, AWB, spedycja – według warunków zlecenia. Oznacza to, że CMR-y grudniowe, tj. zamknięte do 31 grudnia 2010 r. będą mogły być fakturowane ze stawką 22% nawet w styczniu 2011 r. Również przy opodatkowaniu importu usług stawka VAT powinna być ustalana według daty wykonania usług. Jeżeli usługa objęta rozliczeniem importu usług z art. 28b ustawy o podatku VAT będzie wykonana nie później niż 31 grudnia 2010 r., do rozliczenia podatku od importu tej usługi zastosowanie będzie miała stawka obowiązująca w dniu 31 grudnia 2010 r., tj. 22%.

**stawki VAT dla rozliczeń umów długoterminowych**

Czynności, dla których w związku z ich wykonywaniem ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonane z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia lub płatności. W transporcie może to obejmować umowy

o rozliczaniu fakturami zbiorczymi za przyjęty w umowie okres rozliczeniowy. Jeżeli zakończenie okresu rozliczeniowego przypadnie nie później niż 31 grudnia 2010 r., również zastosowanie będzie miała stawka 22%. Tylko w przypadku, gdyby okres rozliczeniowy kończył się po 31 grudnia 2010 r. zastosowanie będzie miała już stawka 23%.

**stawki VAT dla zaliczek**

Zmiana stawki podatku w odniesieniu do czynności, która zostanie wykonana w dniu zmiany stawki podatku lub po tym dniu, w związku z którą otrzymano całość lub część należności, w szczególności: przedpłatę, zaliczkę, zadatek, ratę, nie powoduje zmiany wysokości opodatkowania całości lub części należności, otrzymanej przed dniem zmiany stawki podatku.


**stawki VAT przy imporcie i WNT**

W przypadku importu towarów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów wysokość podatku usta-

**Kielce**  
**20-22.09.2011**

 **ROTRA**

**IV Międzynarodowe Targi  
Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe**

Współpraca:  Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



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

[www.rotra.targikielce.pl](http://www.rotra.targikielce.pl)

la się według stawek w dniu obowiązku podatkowego. Zatem stawka podatku 22% lub 23% zależna będzie od daty powstania obowiązku podatkowego. Do 31 grudnia 2010 r. będzie to stawka 22%, a po 31 grudnia 2010 r. będzie to stawka 23%.

**projekt ustawy o zmianie ustawy o finansach publicznych – druk sejmowy nr 3576, zawiera zmiany m.in. w zakresie stawek VAT przy wzroście długu publicznego.**

**projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług – druk sejmowy nr 3620 – zawiera zmiany m.in. w zakresie:**

**odliczenia podatku naliczonego od zakupu samochodów niebędących samochodami osobowymi, tzw. kratek i zakupu paliwa do ich eksploatacji.**

Stosownie do art. 3. tego projektu, w okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., w przypadku nabycia samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony kwotę podatku naliczonego stanowi 60% kwoty podatku określonej w fakturze lub kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca – nie więcej jednak niż 6 000 zł.

Ograniczenie to obejmie zakupy samochodów, ich leasing, najem i dzierżawę. Na wprowadzenie tych ograniczeń Komisja Europejska wyraziła zgodę na warunkach określonych w Decyzji Wykonawczej Rady 2010/581/UE z 27 września 2010 r., dotyczącej VAT od pojazdów innych niż osobowe o ładowności pow. 500 kg i dmc nie wyższej niż 3,5 tony. Decyzja ta jest opublikowana w Dzien-

niku Urzędowym Unii Europejskiej nr L 256, a dostępna jest pod adresem <http://eur-lex.europa.eu>. W okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r. obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych objętych ograniczeniami odliczeń podatku przy ich zakupie.

W przypadku usługoborców użytkujących wymienione wyżej samochody, objęte ograniczeniem odliczenia podatku VAT przy ich zakupie, na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, kwotę podatku naliczonego stanowi 60% kwoty podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z zawartej umowy, udokumentowanych fakturą. Suma kwot w całym okresie użytkowania tych samochodów i pojazdów, dotycząca jednego samochodu lub pojazdu, nie może jednak przekroczyć kwoty 6 000 zł.

Przepisów tych nie stosuje się do pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, w stosunku do których przysługiwało podatnikowi, na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie ustawy, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z takiej umowy w pełnej wysokości.

Przepis ten nie będzie miał zastosowania do umów zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy, bez uwzględniania zmian w tych umowach po wejściu w życie niniejszej ustawy, oraz zarejestrowanych we właściwym urzędzie skarbowym do

dnia 31 stycznia 2011 r.

**zasady opodatkowania okazjonalnych przewozów autobusowych wykonywanych na terytorium kraju pojazdami niezarejestrowanymi w kraju. Zmiana zasad opodatkowania VAT autobusowych przewozów okazjonalnych wykonywanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.**

Zmiana ta jest podyktowana wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości C-311/09, w którym zakwestionowany został szczególny sposób rozliczania podatku przez podmioty zagraniczne świadczące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej okazjonalne przewozy drogowe osób autobusami zarejestrowanymi za granicą.

Opodatkowanie okazjonalnych przewozów świadczonych przez przewoźników zagranicznych uregulowane było w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 24 grudnia 2009 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 224, poz. 1799, z późn. zm.). Przepisy te nie nakładały na przewoźników zagranicznych wykonujących okazjonalne przewozy autobusowe obowiązku rejestracji podatkowej w polskim urzędzie skarbowym. Dla przewozów tych wprowadzono szczególny zryczałtowany sposób obliczania i poboru podatku. Kwotę zobowiązania podatkowego ustalano od każdej z podróżujących osób, jako iloczyn stawki 7% i kwoty 285 zł, w zaokrągleniu do pełnych złotych. Kwota ta podlegała wpłacie w urzędzie celnym, z chwilą wjazdu autobusu z pasażerami na terytorium kraju. Przedmiotowe zmiany zawarte są w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług zarejestrowanym jako druk sejmowy nr 3620. Zgodnie z dodatkowym, nowym art. 96a w ustawie o podatku VAT, w przypadku świad-



czenia usług międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju, kierujący pojazdem w trakcie wykonywania tych przewozów na terytorium kraju jest obowiązany do posiadania potwierdzenia lub kopii potwierdzenia zarejestrowania tego podatnika, jako podatnika VAT czynnego.

Jednocześnie wprowadza się stosowne zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn. zm.), tj. w art. 87 w ust. 1 w pkt 2 dodaje się lit. e, gdzie zgodnie z tym przepisem, przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatnika mającego siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju świadczącego ten przewóz – potwierdzenie lub kopię potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT czynnego, oraz zgodnie z nowym art. 90b w przypadku nieokazania podczas kontroli drogowej dokumentu, o którym mowa w art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. e, osoby uprawnione do kontroli są obowiązane niezwłocznie powiadomić Naczelnika Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście, wskazując podmiot wykonujący przewóz, termin przewozu, liczbę przewożonych osób oraz informacje dotyczące trasy przewozu.

Dodatkowo, oprócz zmian wynikających z wymienionych ustaw, przewiduje się wprowadzenie zmian w zakresie wystawiania faktur oraz zmian wzorów deklaracji podatkowych VAT.

W zakresie zmian w fakturowaniu przygotowany został projekt rozporządzenia Ministra Finansów, zmieniającego rozporządzenie 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. W projekcie tym przewiduje się:

- odejście od oznaczania faktur wyrazami „oryginał”, „kopia”
- stworzenie warunków prawnych dla upowszechnienia fakturowania w formie elektronicznej, ujednolicenie traktowania faktur papierowych i elektronicznych, umożliwienie przechowywania faktur papierowych w formie elektronicznej i elektronicznych w formie papierowej
- odstąpienie od wymogu, aby przesyłanie faktur w formie elektronicznej było możliwe tylko w oparciu o bezpieczny podpis elektroniczny lub elektroniczną wymianę danych (EDI)
- wprowadzenie warunków dla faktur przesyłanych e-mailowo w postaci zachowania autentyczności pochodzenia, integralności treści i czytelności faktur. W treści zmienianego rozporządzenia sprecyzowano, co poszczególne warunki w praktyce mają oznaczać.

W projekcie rozporządzenia Ministra Finansów, zmieniającego rozporządzenie w spra-

wie wzorów deklaracji podatkowych dla podatku od towarów i usług, przewidziano możliwość stosowania obecnych wzorów deklaracji podatkowych w podatku VAT przez okres 6 miesięcy 2011 r., a także określono nowe wzory deklaracji, które wejdą w życie z początkiem 2011 r. i będą mogły być stosowane przez podatników od rozliczenia za styczeń 2011 r. zamiennie ze starymi wzorami z 2010 r.

W nowym wzorze odstąpiono od wykazywania cyfrowych stawek podatkowych obowiązujących w okresie, za który składana będzie deklaracja podatkowa, wprowadzając ich rozróżnienie w formie opisowej. I tak zamiast stawki 23% będzie stawka podstawowa, zamiast stawki 8% – stawka obniżona, a zamiast stawki 5% – stawka super obniżona. Bez zmiany pozostają rubryki ze stawką 0% i ze zwolnieniem z VAT.

Warehouses in Poland 2010

**magazyny W POLSCE**

2 edycja

**Szukasz magazynu?**

zamów BEZPŁATNY album



tel.: 0 795 550 440

[www.wydawnictwa.nowyadres.pl](http://www.wydawnictwa.nowyadres.pl)

# UBEZPIECZENIE CMR: DECYDUJE JAKOŚĆ CZY CENA?

## Ubezpieczenie CMR: decyduje jakość czy cena?

W ciągu ostatnich dwóch, trzech lat firmy oferujące niskie ceny sprawiły, iż rynek stał się niepewny: ubezpieczenia CMR sprzedawane były poniżej swojej wartości za około 300 EUR na samochód ciężarowy na rok. Obecnie istnieje szansa, że zakończy się ten proces: Klienci mają tego „po dziurki w nosie”! Mówi się, że z próżnego i Salomon nie należy: w przypadku większości szkód nie wypłaca się odszkodowania, zwleka się z załatwianiem sprawy dotyczącej szkody, ubezpieczeni muszą pozywać do sądów swoich ubezpieczycieli o odszkodowanie i równocześnie zapobiegawczo odierać roszczenia poszkodowanych (wszystko to oczywiście na koszt własny), ażeby ewentualnie w przypadku wygranej w procesie o odszkodowanie ubezpieczyciel nie podniósł zarzutu o naruszenie obowiązków. Byłoby to chyba prawnie niedopuszczalne, ale, jeśli mimo to tak by się stało, skutkowałoby to być może koniecznością wszczęcia ponownego procesu o odszkodowanie: co oznaczałoby że przewoźnik musiałby wtędy z góry na koszt własny prowadzić trzy procesy, a spedytor, który zaangażował przewoźnika, może nawet cztery, aby zabezpieczyć procesowo roszczenie regresowe, jeżeli zostanie ono zakwestionowane! Scenariusz horroru dla spedytorów i przewoźników...

## Czy przewoźnik pojedzie za 0,25 EUR za kilometr?

Przyjmijmy że przewoźnik naliczał dotychczas 0,60 EUR za kilometr. Czy będzie on mógł w przyszłości wykonać taką samą usługę za 0,25 czy 0,30 EUR? Z pewnością nie! Za tę cenę mógłby co najwyżej wystawić starego „grata” z tysiami oponami i zepsutymi na skutek braku serwisu klockami hamulcowymi oraz z kierowcą, który nie miałby nawet prawa jazdy. Taka sytuacja nie potrwałaby jednak zbyt długo, a przewoźnik musiałby zamknąć interes, ponieważ klienci nie dawaliby mu już więcej zleceń.

Tak samo jest z firmami oferującymi niepoważne polisy CMR, których wartość odpowiada wartości zużytego na nie papieru: także i one z powodu niewypłacalności świadczeń w przypadku powstania szkody muszą być naturalnie wyselekcjonowane z rynku! A propos świadczeń w razie wystąpienia szkody! Jakich świadczeń w ogóle klient ma prawo oczekiwać?

Ponieważ ubezpieczenie CMR w ruchu drogowym jest ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel powinien zaspokoić nie tylko uzasadnione roszczenia osób trzecich w ramach umowy ubezpieczenia, lecz także pokryć koszty – sądowe i pozasądowe – poniesione w celu obrony przed bezpodstawnymi roszczeniami osób trzecich. To powinno być oczywiste, ale nie jest. Znane są już przypadki, gdzie ubezpieczyciel odmówił ochrony prawnej do obrony i dopiero ubezpieczający musiał go do tego zmusić poprzez wniesienie pozwu.

## Wyłączenie klienta w pracy

Oczywistym powinno być także – chyba że ubezpieczający jako klient zażyczy sobie czegoś przeciwnego – że ubezpieczyciel lub makler zajmujący się sprawą dotyczącą szkody prowadzi korespondencję za klienta. Na przykład Lutz Assekuranz samo pisze

do poszkodowanych oraz ewentualnych podwykonawców i na bieżąco informuje swoich klientów wysyłając kopie korespondencji. Do czynności, które powinien wykonać poważny ubezpieczyciel lub makler, należy również zatroszczenie się o załatwienie dokumentów, zabezpieczenie prawa do regresu, korespondencję z urzędami oraz włączenie komisarzy awaryjnych, rzeczoznawców, itp., krótko mówiąc: oszczędzenie klientowi nieprzyjemnej papierkowej roboty w przypadku powstania szkody.

Lutz Assekuranz doradza również w zakresie poprawnego tekstu zleceń transportowych, stałych nadruków na dokumentach handlowych, a także np. pod względem najkorzystniejszego wyboru właściwych sądów, wyboru prawa, itd.

W ten sposób można już na wstępie zminimalizować niejedno ryzyko i oszczędzić daną polisę, co potem znajduje wyraz w rozsądnych stawkach składek ubezpieczeniowych, udziałach w zyskach itd.

## Co jest przedmiotem umowy ubezpieczenia?

Większość polis pokrywa jedynie odpowiedzialność cywilną zgodnie z konwencją CMR. Inaczej jest w Lutz Assekuranz, gdzie oferuje się autentyczne ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu drogowym. W ramach ogólnych warunków ubezpieczenia OC przewoźnika przy przewozach towarów wykonywanych zarobkowo pojazdami w ramach działalności gospodarczej ubezpieczona jest zasadniczo odpowiedzialność cywilna zgodnie z konwencją CMR i według polskiego prawa transportowego.

Jednocześnie ubezpieczona jest również odpowiedzialność cywilna według określonego w danym wypadku prawa przewozowego przy wykonywaniu przewozów kabotażowych (np.: na terytorium Niemiec do 40 SDR).

Widać więc, że już w kwestii przedmiotu umowy ubezpieczenia istnieją ogromne różnice.

## Zakres terytorialny ubezpieczenia

Ważny jest także zakres obowiązywania. Jeżeli przewoźnik jeździ np. do krajów WNP czy afrykańskich państw basenu Morza Śródziemnego, to zakres obowiązywania, który brzmi „Europa”, nie ma żadnego sensu.

## Odszkodowanie z tytułu art. 29 konwencji CMR?

W obliczu zaostrzającego się orzecznictwa na niekorzyść przewoźnika dość istotne jest, aby odpowiedzialność cywilna określona w art. 29 konwencji CMR była współubezpieczona. Według tego postanowienia przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność, albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek winy umyślnej przewoźnika lub jego rażącego niedbalstwa. To samo obowiązuje w przypadku, gdy szkodę spowodowali pracownicy przewoźnika lub inne osoby, którym przewoźnik powierzył wykonanie świadczenia.

A oto przykład odnośnie tej kwestii: Przewoźnik transportuje z Polski do Włoch towary elektroniczne o masie dziesięciu ton i wartości 800 000 EUR – w przypadku telefonów komórkowych, laptopów i innych wartościowych towarów to całkiem realistyczne.



Dochodzi do zaginięcia towaru. Ponieważ obecnie niektóre sądy po części nawet napady rabunkowe postrzegają jako rażące niedbalstwo, może okazać się, że przewoźnik będzie musiał odpowiadać za pełną wartość towaru.

Tradycyjne polisy nie przewidują najczęściej żadnego odszkodowania za szkody powstałe w wyniku zawinienia zgodnie z art. 29 konwencji CMR; czasami jednak odpowiedzialność cywilna określona w art. 29 Konwencji CMR jest współubezpieczona, ale też i ograniczona kwotą wymienioną w art. 23 (3) konwencji CMR wynoszącą 8,33 SDR/kg, obecnie około 10 EUR za kg. Gdy waga brutto ładunku wynosi 10 000 kg, daje to 100 000 EUR odszkodowania z tytułu ubezpieczenia. Pozostałe 700 000 EUR przewoźnik musi zapłacić z własnej kieszeni, ewentualnie plus udział własny! Natomiast polisy ubezpieczeniowe Lutz Assekuranz przewidują w razie zaistnienia odpowiednich, zgodnych z warunkami ubezpieczenia przesłanek, w przypadkach, o których mowa w art. 29 konwencji CMR, a więc w wypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa, odszkodowanie do kwoty 1 000 000 EUR (ok. 4 000 000 PLN), przy czym oprócz tego dodatkowo pokryte są szkody finansowe i szkody rzeczowe, powstałe w następstwie podstawowej szkody rzeczowej.

#### Przekroczenia terminów dostaw itd.

W wielu polisach znaleźć można wyłączenia odpowiedzialności za następstwa wynikające z sytuacji, gdy przewoźnik zapomni pobrać należności za dostarczony towar, a także za skutki przekroczenia terminów dostaw czy zaginięcia przesyłki, które przyjęto na zasadzie fikcji prawnej, oraz z tytułu kosztów wymienionych w art. 23 (4) konwencji CMR itd. Istotną jest także kwestia, jakie inne czynniki kosztowe np.: gwarancje na wypadek awarii wspólnej czy koszty utylizacji, zostają objęte odpowiedzialnością lub z niej wyłączone, subsydiarnie w stosunku do ubezpieczenia OC pojazdu. Tu nowoczesne polisy ubezpieczeniowe OC przewoźnika w ruchu drogowym rozwinęły się z czystego ubezpieczenia OC, stając się czymś w rodzaju „ubezpieczenia Auto Casco” z tytułu różnych kosztów własnych.

#### Stosunek ceny do świadczeń

W rzeczywistości jest jeszcze wiele innych punktów w warunkach ubezpieczenia poszczególnych oferentów, które należałoby gruntownie sprawdzić, aby mieć pewność, że w razie powstania szkody nie wynikną żadne problemy z ochroną ubezpieczeniową. Lutz Assekuranz jako neutralny partner z długoletnim doświadczeniem oferuje chętnie doradztwo w tych kwestiach. Ważny jest stosunek ceny do świadczeń, jakie otrzymać można: każdy spedytor/przewoźnik musi sam zdecydować, czy zadowolony jest „odchudzoną” polisą jakieś firmy oferującej niskie ceny, z tym, że ewentualnie w razie wystąpienia szkody sam będzie musiał wyłożyć duże sumy na odszkodowania, czy też będzie dążył do możliwie najlepszej ochrony ubezpieczeniowej, której jednak nie można uzyskać płacąc zdecydowanie dumpingowe stawki za ubezpieczenie.

#### Subsydiarne ubezpieczenie CMR

Spedytorzy, którzy samodzielnie zawierają umowy przewozu, odpowiadają wobec swojego zleceniodawcy zgodnie z umową według konwencji CMR tak samo jak przewoźnicy, których angażują jako podwykonawców, nawet jeżeli sami nie przejadą z ładunkiem ani jednego metra – porównaj art. 3 CMR. W większości wypadków przewoźnikom (podwykonawcom), którym powierzono wykonanie zlecenia, przekazuje się kwestię zawarcia ubezpieczenia CMR. Przeważnie wymagane jest również przedłożenie zaświadczenia o ubezpieczeniu. Papier jest jednak ciepły: podwykonawca do wczoraj mógł uiszczać składkę ubezpieczeniową za swoje ubezpieczenie, ale od jutra jest już winien zapłacić składkę swojemu ubezpieczycielowi. Nie istnieje wówczas żadna ochrona ubezpieczeniowa. W przypadku wystąpienia dużej szkody nie

ma także z reguły możliwości dokonania stosownego potrącenia z frachtu. Gdy podwykonawca sam ma kłopoty finansowe, może to stać się niebezpieczne dla zlecającego transport przewoźnika lub spedytora, jeżeli nie posiada on odpowiedniego subsydiarnego ubezpieczenia CMR. Musi on wtedy pokryć szkodę z własnej kieszeni, jeżeli nie potrafi jej odeprzeć. Dlatego w przypadku angażowania podwykonawców staranni spedytorzy i przewoźnicy powinni zawsze zawierać subsydiarne ubezpieczenie CMR, które odpowiednio zabezpieczy ich własną odpowiedzialność cywilną. Również i w tej kwestii Lutz Assekuranz pozostaje zawsze chętnie do dyspozycji.

#### 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, A-1120 Wiedeń  
telefon: +43 1 817557321, fax: +43 1 817557322  
e-mail: siech@lutz-assekuranz.at

#### Dział likwidacji szkód:

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

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)  
[office@lutz-assekuranz.pl](mailto:office@lutz-assekuranz.pl)

Jeżeli ubezpieczenie  
**OCP**  
Kabotażu to **LUTZ**

Braku trosk  
i bezpiecznej jazdy  
życzy

**LUTZ**

**LUTZ**

**LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.**  
Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD  
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78  
Telefon: (022) 5361084  
Telefaks: (022) 5361085  
E-mail: lutz@zmpd.pl

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.at

(Partnerzy Biznesowi) [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)

[www.lutz-assekuranz.pl](http://www.lutz-assekuranz.pl)

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym,  
międzynarodowym i kabotażu w standardzie.

Najwyższa suma gwarancyjna 1 mil EURO  
i ubezpieczony Art. 29 CMR

# Nie tylko prawa, ale i obowiązki stron umowy ubezpieczenia mają znaczenie

autor: Barbara Szulak



Zacznę od przypomnienia opinii zawartej w poprzednim artykule, dotyczącej dobrego programu ubezpieczeń. Wyraziłam ją w stwierdzeniu, że dobry program to również taki, którego egzekwowanie, a nie tylko zakres i cena, jest przygotowane na miarę oczekiwań i wskazuje nam drogę wprost do celu. Cel, to bezproblemowa realizacja zapisów umowy w każdym jej elemencie, czyli od typowej administracyjno – technicznej obsługi, np. takiej jak przygotowanie dokumentów ubezpieczeniowych, przez zwrot składki ubezpieczeniowej do likwidacji szkód włącznie.

Dobrze przygotowany, kompleksowy program ochrony ubezpiecze-

niowej będzie miał swoje konsekwencje w jego realizacji. Wpływ jakości serwisu zawartych umów jest powszechnie podkreślany przez właścicieli polis jako jedno z najważniejszych kryteriów wyboru ubezpieczyciela.

Każdy z nas co do zasady zainteresowany jest tym, aby skupiać się na prowadzeniu swojej działalności, a nie sprawach ubezpieczeniowych. W sytuacji idealnej, jeżeli każda ze stron umowy – ubezpieczony i/lub ubezpieczający oraz zakład ubezpieczeń – realizuje swoje obowiązki, nie powinno być najmniejszych problemów. Słowem bieżąca współpraca nie powinna budzić wątpliwości i nie powinna stwarzać problemów.

Powszechna wiedza przypomina, że tak nie jest, wystarczy sięgnąć do ogólnie dostępnych informacji i materiałów. Przeglądając np. raport w sprawie skarg skierowanych do Rzecznika Ubezpieczonych, dotyczący ubezpieczeń gospodarczych, można uzyskać orientację, jak bywa w praktyce z tymi ubezpieczeniami. Nie zawiera on podziału skarg na ubezpieczonych/ubezpieczających, detalicznych i korporacyjnych, niemniej jednak jest to interesująca lektura, dająca ogłęd spraw w relacjach stron umowy ubezpieczenia.

Analizując dane zawarte w raportach Rzecznika Ubezpieczonych zauważa się systematyczny wzrost liczby skarg od 2002 roku. Liczba wszystkich skarg wpływających kształtuje się odpowiednio: rok 2005 – 4601; rok 2006 – 6404; rok

2007 – 6883; rok 2008 – 7631; rok 2009 – 8566. Pierwsze trzy kwartały 2010 roku „zaowocowały” 8665 skargami. W prezentowanym okresie sprawozdawczym (trzy kwartały 2010 r.) – podobnie jak w minionych latach, **najlichniesza grupa skarg odnosiła się do ubezpieczeń komunikacyjnych.**

Wysoka pozycja w zakresie liczebności skarg w grupie ubezpieczeń komunikacyjnych przypadła odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC), ale również problemom odnoszącym się do ubezpieczeń autocasco (AC). Skargi dotyczą również ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów (NNW), ubezpieczeń asystance (ASS) oraz ubezpieczenia Zielonej Karty (ZK). Zarzuty zawarte w skargach z zakresu ubezpieczeń gospodarczych w odniesieniu do ubezpieczeń osobowych oraz ubezpieczeń majątkowych odnoszą się w zdecydowanej większości do **problemów związanych z likwidacją szkód** (oddalenie roszczenia, spór co do wysokości przyznanego odszkodowania lub świadczenia, opieszałość w postępowaniu odszkodowawczym), ale to nie jedyne problemy, na które skarżą się ubezpieczeni/ubezpieczający.

Podnoszone zagadnienia dotyczą również między innymi **zwrotu składek, interpretacji przepisów ubezpieczeniowych i procedur stosowanych przez zakłady ubezpieczeń.** W przywoływanym



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](http://www.przewoznik.zmpd.pl)

Zapraszamy

raporcie są też skargi, w których **brak jest wyraźnej przyczyny, czy właściwości Rzecznika Ubezpieczonych.**

Dominujące zarzuty odnoszą się do ubezpieczeń komunikacyjnych i związane są z likwidacją szkód. Grupując je możemy wskazać trzy najistotniejsze zagadnienia:

- opieszałość w postępowaniu odszkodowawczym;
- spór co do wysokości przyznanego odszkodowania lub świadczenia;
- oddalenie roszczenia zgłaszanego z tytułu umowy ubezpieczenia.

Warto też wspomnieć, że nie wszystkie interwencje Rzecznika miały dla skarżących pozytywny finał oraz zaakcentować fakt, że część skarżących nie wskazała wyraźnej przyczyny skargi.

Sięgając do innego źródła, a mianowicie do ogólnie dostępnych informacji, Urzędu Komisji i Nadzoru Finansowego (UKNF), który z mocy prawa sprawuje nadzór nad rynkiem ubezpieczeniowym, a tym samym zakładami ubezpieczeń, można uzyskać wiedzę, jak realizowane są umowy przez zakłady ubezpieczeń, z punktu widzenia nadzoru ubezpieczeniowego.

**Główne problemy zidentyfikowane i wykazane przez UKNF, to między innymi nieterminowa realizacja odszkodowań i świadczeń.**

Innymi słowy – zakłady ubezpieczeń nie stosują się do zapisów art. 817 k.c., zgodnie z którym powinny spełnić świadczenie w terminie trzydziestu dni, licząc od daty otrzymania zawiadomienia o wypadku, a także do zapisów art. 14 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, zgodnie z którym zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni, licząc od dnia złożenia przez poszkodowanego lub uprawnionego zawiadomienia o szkodzie, a w razie konieczności wyjaśnienia okoliczności niezbędnych do usta-

lenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, albo wysokości odszkodowania, w ciągu 90 dni od dnia zawiadomienia o szkodzie.

Kolejnym zidentyfikowanym i ważnym zagadnieniem wskazanym przez UKNF jest **naruszenie zasady pełnego odszkodowania.** Zgodnie z nią naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządono (art. 361 § 2 k.c.). Najczęściej stosowane praktyki zakładów ubezpieczeń w tym zakresie, to pomniejszanie odszkodowań przez zastosowanie amortyzacji, merkantylnego ubytku wartości części, czy też urealnienia kosztów naprawy lub optymalizacji kosztów naprawy. Ubezpieczyciele uzasadniają swoje stanowisko tym, że do naprawy można użyć zamienników lub części używanych, dlatego też pomniejszają (korygują) odszkodowanie tzw. współczynnikiem amortyzacji, obowiązującym w danym towarzystwie. Zakłady ubezpieczeń nie uznają roszczeń z tytułu utraty wartości handlowej pojazdu, uzasadniając takie stanowisko niespełnieniem określonych kryteriów, np. rodzajem uszkodzeń pojazdu. Ubezpieczyciele odmawiają refundacji wynajmu pojazdu zastępczego w miejsce uszkodzonego pojazdu na skutek kolizji w ramach roszczeń z OC, uwzględniają jedynie w szczególnych sytuacjach, np. dojazdy na leczenie/rehabilitację.

Kolejny przykład to szkody całkowite. Tutaj wskazywany problem, to metoda wyliczania wysokości odszkodowania, skutkująca zmniejszeniem kwoty wypłaty. Innym przykładem jest uznaniowość przy refundacji kosztów leczenia (problem dotyczący szkody osobowej), co sprzeczne jest z nieuznawaniem pełnych kosztów leczenia, szczególnie w sytuacji, gdy części tych kosztów po-

szkodowani dochodzą na podstawie oświadczeń. Dotyczy to między innymi takich rodzajów kosztów, jak przejazdów na leczenie/rehabilitację, lepszego odżywiania, odwiedzin osób bliskich, opieki osób bliskich.

Nieprawidłowości występują również w zakresie obowiązków informacyjnych, wynikających z ustawy o działalności ubezpieczeniowej i ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, co niewątpliwie ma wpływ na dalszy przebieg i czas realizacji roszczeń. Przejawia się to nieinformowaniem osób występujących z roszczeniem o dokumentach wymaganych przez zakład ubezpieczeń, czy też wysokości świadczenia, zgodnie z art. 16.1 ustawy o działalności ubezpieczeniowej.

Zakład ubezpieczeń powinien również (a jak wynika z informacji UKNF, zdarza się, że nie działa zgodnie z obowiązkiem) informować

o przyczynach braku możliwości wypłaty roszczenia w terminie, wskazując na konkretne podstawy (np. brak kopii prawa jazdy kierującego) oraz o przypuszczalnym terminie wydania ostatecznej decyzji w tej sprawie (art. 14.2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych; art. 16.2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej).

Inna nieprawidłowość, to brak wskazywania okoliczności uzasadniających całkowitą lub częściową odmowę wypłaty odszkodowania (art. 16.3 ustawy o działalności ubezpieczeniowej; art. 14.3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Zdarza się niestety często, że otrzymujemy pisemną odmowę, ale nadal nie wiemy, dlaczego zakład ubezpieczeń nie wypłaci odszkodowania.

Z innych nieprawidłowości można wymienić brak wypłaty bezspornej kwoty odszkodowania, nadużywanie w uzasadnieniach odmowy wypłaty odszkodowania sformułowania „innymi okolicznościami, niż podane w zgłoszeniu szkody”. Teza ta nie znajduje oparcia w materiale zebrany do akt szkody, np. notatka policyjna, akta prokuratorskie, zeznania świadków, lecz odmowa jest formułowana, co dla poszkodowanego ma dalsze konsekwencje w aktywności odwoławczej. Używane uzasadnienie: „zakres i charakter uszkodzeń pojazdu sprawcy i poszkodowanego nie korespondują ze sobą”, to często napotykana praktyka bez właściwego udokumentowania po stronie ubezpieczyciela (brak ekspertyzy biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych), potwierdzająca podstawę odmowy wypłaty odszkodowania.

Kolejna sprawa, to powoływanie się towarzystw ubezpieczeniowych na „pojemne” wyłączenie, zawarte w ogólnych warunkach ubezpieczenia autocasco, czyli „rażące niedbal-

stwo”. Według ubezpieczycieli np. niezaciągnięcie hamulca ręcznego, wjechanie w kałużę i zalanie silnika jest rażącym niedbalstwem, wobec czego odmawiają wypłaty.

I jeszcze jeden przykład – dotyczący prawidłowego zabezpieczenia pojazdu, kluczyków i dokumentów przed kradzieżą. Zakłady ubezpieczeń powołują się na wymóg (najczęściej zawarty w ogólnych warunkach ubezpieczenia autocasco) zabezpieczenia pojazdu, jak również kluczyków i dokumentów w sposób należyty poza pojazdem. Znane są przypadki, że następuje odmowa wypłaty odszkodowania za kradzież pojazdu, uzasadniana właśnie brakiem wypełnienia tych obowiązków, ze wskazaniem na przykład, że pozostawienie kluczyków od pojazdu w płaszczu w miejscu pracy poszkodowanego, budynku monitorowanym i ochronianym nie jest wystarczającym działaniem spełniającym ten warunek.

Przyczyny takiego stanu rzeczy, w zależności od autora opinii – będą różne i akcenty skoncentrowane na problemach mogą być różne. Warto zatem posiłkować się wnioskami UKNF, który w ramach swoich kompetencji kontrolnych (inspekcyjnych), wzbogaconych o wyjaśnienia kontrolowanych zakładów ubezpieczeń, wskazuje najistotniejsze przyczyny powodujące występujące nieprawidłowości.

Takim powodem jest brak lub niedostosowanie procedur i procesów likwidacyjnych do aktualnie funkcjonującego modelu likwidacji szkód. Co oznacza ni mniej ni więcej, że zakład ubezpieczeń zmienił struktury organizacyjne pionu likwidacji szkód i kompetencje tych struktur, np. zdecydowano, że zreorganizowana część biur centrali zakładu ubezpieczeń zajmie się likwidacją szkód kradzieżowych, ale w jakiś sposób umknęła strona operacyjna, czyli uzgodnienie, jak na-

leży działać w nowej sytuacji, żeby zebrane dokumenty od poszkodowanego nie krążyły z miejsca do miejsca, żeby było jasne i klarowne, kto powinien napisać do poszkodowanego pismo informujące o wymaganych dokumentach niezbędnych w procesie likwidacji szkody, a kto powinien uzyskać materiał od organów ścigania. Efekt może być różny, na przykład otrzymamy dwa pisma lub nie otrzymamy żadnego.

Zdarza się również, że w wyniku większej sprzedaży ubezpieczeń niż zakładana, pojawia się więcej szkód, ale liczba pracowników zajmujących się szkodami nadal pozostaje taka sama i nie jest możliwe, żeby przepracowała wszystkie sprawy w sposób wymagany przez ogólnie obowiązujące przepisy prawa, czy też wewnętrzne uregulowania zakładów ubezpieczeń, a załatwiane sprawy nie mają wystarczającego materiału dokumentującego wydane przez ubezpieczyciela decyzje. W chwili wzmożonej aktywności towarzystwa ubezpieczeniowe mogą posiłkować się podmiotami zewnętrznymi (mogą mieć również taką stałą strategię likwidacyjną) i z powodów, jak wskazany wyżej, w sposób niewystarczający weryfikują przekazany materiał, co rodzi wiadomo jakie konsekwencje dla wszystkich stron i niestety inne od oczekiwanych.

Ważne jest również i to, że zakłady ubezpieczeń borykają się z tzw. przyczynami obiektywnymi, do których zaliczyć można dużą rotacją kadry, co powoduje nie do końca właściwe zrozumienie i stosowanie wewnętrznych wytycznych przez osoby nowo zatrudnione, czy też po prostu błędy ludzkie.

Trzeba też w sposób obiektywny oddać, że w ostatnim czasie rynek ubezpieczeń w Polsce zdecydowanie (z różnych powodów, między innymi przez zmiany prawne) egzekwowanie



nałożonych obowiązków przez nadzór – UKNF) poprawił serwis w zakresie likwidacji szkód, ale nie na tyle, żeby nie był on istotnym problemem ubezpieczonych. Mowa jest nie tylko o samej sprawności operacyjnej, czyli – jak szybko? Pozostaje jeszcze kwestia nieprawidłowych decyzji, czyli – czy rzeczywiście odszkodowanie jest nienależne lub należne tylko w takiej wysokości? Skutki decyzji mają konkretny wymiar finansowy dla poszkodowanego w samej kwocie, a także w dalszych konsekwencjach.

Na ten temat można mówić i pisać dużo, ale ważne i istotne jest to, żeby być świadomym klientem zakładu ubezpieczeń. Nie tylko znać swoje prawa, ale również obowiązki. Mieć świadomość w kwestii dokonanego wyboru zakresu ochrony, co pomoże nam na właściwe postrzeganie zagadnień ubezpieczeniowych, nie tylko przez pryzmat płaconej składki, lecz także właściwych relacji partnerskich z zakładem ubezpieczeń. Nie wszystkie rozwiązania w tych relacjach będą zadawalające, ważne jest, żeby umieć sobie radzić i być przekonanym, że o finalnym zakończeniu nie zdecydował przypadek, a regulacja zawarta w umowie wiążącej obie strony umowy ubezpieczenia.

Zrozumiałym jest, że wszystkie sprawy, również te ubezpieczeniowe, chcielibyśmy załatwiać łatwo, szybko i przyjemnie. Dlatego też warto zadać sobie pytanie, czy mam takie rozwiązania? A może znam tych, którzy takie rozwiązania mogą przygotować?

Jak każda branża, także ubezpieczeniowa ma swoich specjalistów, zajmujących się na co dzień zawodowo tymi zagadnieniami. Czy warto z takich rozwiązań korzystać? Na to pytanie nie ma jednej odpowiedzi, każdy musi zdecydować sam, bo najlepiej zna swoje potrzeby.

# POMOC DROGOWA 24h

☎ 600 506 508

☎ 608 111 888



## X pomoc drogowa



## X eksport-import samochodów ciężarowych oraz naczep



## X 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

# Rozliczanie czasu pracy kierowców

## – praktyczne wskazówki

Poprawne rozliczenie czasu pracy kierowcy przysparza wielu problemów. Powodem takiej sytuacji jest mnogość przepisów, zarówno europejskich, jak i polskich, mających wpływ na planowanie, jak i rozliczanie czasu pracy. Rozporządzenie (UE) 561/2006, Rozporządzenie 3821/85, ustawa o czasie pracy kierowców, Kodeks Pracy - to tylko podstawowe akty prawne, jakie należy poznać rozpoczynając przygodę z planowaniem i ewidencją czasu pracy kierowców zawodowych. Poprawna ewidencja musi opierać się na pewnych ustalonych zasadach oraz zawierać wymagane informacje. Aby nasza ewidencja była poprawna, przyjrzymy się jej kilku najważniejszym punktom.

Pierwszym krokiem do stworzenia poprawnej ewidencji będzie ustalenie zasad analizy i rozliczania czasu pracy w przepisach wewnętrznych. W tym celu można skorzystać z informacji zawieranych w umowie o pracę, obwieszczeniu, regulaminie pracy lub układzie zbiorowym. Jednym z podstawowych zapisów w przepisach wewnętrznych będzie ustalenie długości okresu rozliczeniowego zgodnie z art. 150 §1 KP „(...) okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w obwieszczeniu, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy (...)” w połączeniu z art. 12 ust. 1 UoCPK „(...) czas kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy (...)” oraz w przypadku wprowadzenia równoważnego systemu czasu pracy art. 15 ust. 1 i 3-5 UoCPK „1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 10 godzin na dobę, a do pozostałych kierowców do 12 godzin na dobę – w ramach systemu równoważnego czasu pracy.

2. W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

3. Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż 1 miesiąc, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy.

5. Przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.”

W praktyce im dłuższy okres rozliczeniowy zostanie wprowadzony, tym dynamiczniej można planować czas pracy pracowników. Przeciętnie 40 godzin pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu czasu pracy ma odniesienie do długości okresu rozliczeniowego, a nie tylko rozliczanego miesiąca.

Drugi krok to ustalenie w przepisach wewnętrznych rozkładu czasu pracy, który może mieć charakter mało szczegółowy i powinien zawierać określenie dni roboczych, wolnych, organizacji pracy zmianowej oraz zasad tworzenia szczegółowych harmonogramów czasu pracy. Należy pamiętać, iż dla różnych grup kierowców okresy, na które należy stworzyć harmonogram czasu pracy będą inne, np.:

– **Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem (art. 11 ust. 2 UoCPK).**

– **W systemie mieszanym (przerywany + równoważny) rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca (art. 19 UoCPK).**

– **Przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km – rozkłady czasu pracy ustala się na okres co najmniej jednego miesiąca (art. 31e UoCPK).**

Ustawa o czasie pracy kierowców w art. 11 ust 2a zwalnia dużą grupę kierowców z obowiązku tworzenia harmonogramów czasu pracy:

**2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy.**

Zgodnie z powyższym zapisem kierowcom wykonującym przewóz rzeczy można zlecać pracę bez wyprzedzenia, z dnia na dzień, wystarczy dzień wcześniej poinformować, że jutro ma przyjść na wybraną godzinę. Regulacja zawarta w art. 11 UoCPK nie ogranicza się jedynie do systemu podstawowego, zatem obowiązuje również w systemie równoważnym. Jednak należy pamiętać, że przedłużenie lub skrócenie wymiaru czasu pracy w systemie równoważnym może zostać zastosowane według określonego rozkładu czasu pracy, dlatego też w regulaminie pracy (układzie zbiorowym, obwieszczeniu) należy umieścić informację, w jaki sposób pracownik informowany jest o zastosowaniu równoważenia czasu pracy (wg art. 15 UoCPK należy stworzyć rozkład czasu pracy, nie wprowadzono jednak w przepisie tym obowiązku pracy „według z góry ustalonego rozkładu”, jak ma to miejsce w innych przepisach).

Jeżeli ustalimy rozkłady czasu pracy, należy przyrzeć się czynnościom, które do czasu pracy kierowców należą, a o których mówi art. 6 UoCPK.



Szczególną uwagę należy zwrócić na różnicę definicji pracy pomiędzy KP a UoCPK. Kodeks Pracy definiuje pracę jako pozostawanie w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wskazanym przez pracodawcę, co spowodowałoby w przypadku kierowców olbrzymie ilości godzin nadliczbowych. Natomiast UoCPK definiuje pracę jako wszystkie czynności od momentu rozpoczęcia do momentu zakończenia pracy, związane z wykonywaną operacją przewozową.

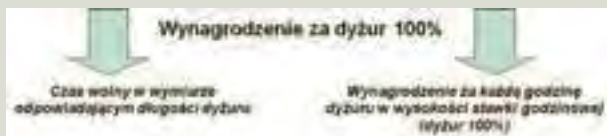
Dzięki UoCPK mamy również możliwość wyłączenia pewnych okresów z czasu pracy:

**Art. 7.**

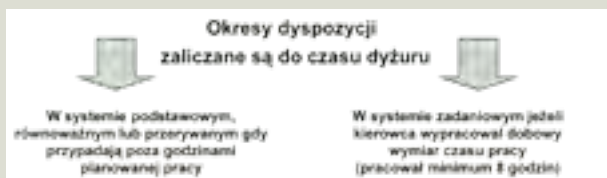
**Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:**

- 1. czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;**
- 2. nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;**
- 3. dobowego nieprzerwanego odpoczynku;**
- 4. przerwy w pracy wynikające z przerywanego systemu czasu pracy.**

Art. 7 pkt. 1 pozwala na wyłączenie dyżurów z czasu pracy kierowcy. Z kolei art. 9 definiuje, które okresy możemy do czasu dyżuru zaliczyć. Jako dyżur, tzw. 100%, traktuje się gotowość kierowcy do wykonywania pracy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę poza normalnymi godzinami pracy.



Do czasu dyżuru 100% zaliczane będą również okresy dyspozycji, wyszczególnione w art.10 UoCPK, inne niż przerwy i czas odpoczynku. W czasie „pozostawania do dyspozycji” kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy, ale pozostaje w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu lub wykonywania innej pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.



**Przykład nr 1 (dyspozycja zaliczana do czasu dyżuru):**

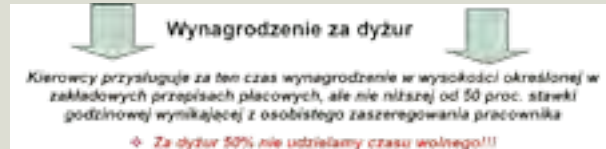
Kierowca ma zaplanowaną pracę od godziny 8:00 do godziny 16:00, o godzinie 16:40 z powodu oczekiwania na przejściu granicznym przerwał jazdę na 30 minut, pozostając w gotowości do dalszej pracy, ponieważ okres ten nie zawiera się w godzinach planowanej pracy będzie zaliczany do czasu dyżuru 100%.

**Przykład nr 2 (dyspozycja zaliczana do czasu pracy):**

Kierowca ma zaplanowaną pracę od godziny 8:00 do godziny 16:00, o godzinie 13:40 z powodu ograniczeń w ruchu

przerwał jazdę na 40 minut, pozostając w gotowości do dalszej pracy, ponieważ okres ten zawiera się w godzinach planowanej pracy będzie zaliczany do czasu pracy kierowcy.





Jako dyżur tzw. 50% traktujemy czas nieprzeznaczony na kierowanie, gdy pojazd prowadzony jest przez dwóch lub więcej kierowców oraz przerwy przeznaczone na odpoczynek, wynikające z przepisów o czasie pracy kierowców, tj. rozporządzenie 561/2006, umowa AETR, ustawa o czasie pracy kierowców.



Czasu pracy nie stanowią także nieusprawiedliwione postoje podczas prowadzenia pojazdu oraz dobowy nieprzerwany odpoczynek. Pierwszym problemem tak skonstruowanego zapisu w ustawie jest niespójność pomiędzy zapisami przepisów europejskich, które umożliwiają także wykorzystywanie odpoczynku podzielonego na części (przerywanego), a literalną wykładnią przepisu ustawy, na bazie którego odpoczynek taki należałoby zaliczyć do czasu pracy kierowcy. Jedynym rozwiązaniem jest zmiana ustawy w taki sposób, by z czasu pracy wykluczał po prostu odpoczynek dobowy. Kolejnym problemem jest fakt niezdefiniowania nieusprawiedliwionych przestojów w stosunku do wymaganych przerw kierowców, dla których przepisy podają jedynie minimalne okresy trwania, np. przerwa minimum 45 minut po okresie prowadzenia pojazdu, trwającym maksymalnie 4,5 godziny. Rozwiązaniem tego problemu może być zapis w przepisach wewnętrznych, który określa, jaki czas traktowany będzie jako wymagana przepisami przerwa, a jaki traktowany będzie już jako nieusprawiedliwiony postój.

Przykładowy zapis w regulaminie:

Kierowca zobowiązany jest do rejestracji zdarzeń na tarczach z tachografów analogowych oraz kart z tachografów cyfrowych, wedle art. 15 ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3821/85, kierowcy:

- zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu,
- obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:
  - pod symbolem  : czas prowadzenia pojazdu;
  - pod symbolem  : wszystkie inne okresy pracy;
  - pod symbolem  : okres dyspozycyjności
  - pod symbolem  : przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku.

Okresy nazwane pod lit. d) jako „przerwy w pracy”, jeżeli nie wynikają z minimalnych dopuszczalnych okresów zdefiniowanych w UoCPK art. 13, Rozporządzeniu 561 art. 7 oraz Umowie AETR art. 7, traktowane są jako „nieusprawiedliwione postoje w czasie prowadzenia pojazdu”, o których mowa w art. 7 pkt. 2 ustawy o czasie pracy kierowców.

W kolejnych częściach praktycznych wskazówek zajmiemy się wyborem najkorzystniejszego systemu czasu pracy dla wybranych grup kierowców oraz poszczególnymi składnikami ewidencji czasu pracy.

# Zamiast gotówki – karta przedpłacona

autor: Bartłomiej Garda

**Współczesny transport międzynarodowy na przestrzeni czasu zmienił diametralnie swoje oblicze. Wciąż ewoluuje także dzięki wdrożeniom nowych systemów ułatwiających komunikację, przepływ informacji, płatności.**

Przepływ finansów w firmach polepszył się dzięki wprowadzeniu do użytkowania kart tzw. lojalnościowych: paliwowych czy usługowych. Tego typu karty rozwiązywały problem zapłaty za paliwo, autostrady, itp.,. Zaletą ich był fakt, że działały tylko w ściśle określonych punktach, nie pozwalając na korzystanie z nich wszędzie według uznania użytkownika. Była to jednak z jednej strony zaleta, z drugiej wada, gdyż pozbawiało to użytkownika szansy na uregulowanie nieprzewidzianych wydatków oraz zapłatę za usługę w miejscu nieobjętym działaniem karty.

Trzeba przyznać, że w sferze zaniedbania przez dłuższy okres znajdowała się kwestia dostępu do gotówki w czasie wykonywania transportu, czy rozwiązywania nieoczekiwanych problemów. Część z tych wydatków pokrywana była poprzez zaliczki wypłacane kierowcom lub dostarczane na miejsce poprzez firmy zajmujące się przekazami pieniężnymi. Nie zawsze te sposoby okazywały się być pomocnymi, a niejednokrotnie okazywały się być niemożliwymi do zrealizowania lub bardzo czasochłonnymi i kosztownymi.

Przyszedł jednak czas, aby i sferą

przepływu gotówki zajęły się instytucje finansowe i banki. Na rynku pojawiły się produkty przeznaczone do regulowania kwestii zaliczkowej, gotówkowej i nieprzewidzianych wydatków.

Podstawowym kryterium w tej dziedzinie stała się niezawodność systemu i szybkość rozwiązywania problemu. Pojawiły się na rynku karty przedpłacone z dostępem do systemu obsługi 7 dni w tygodniu, 24 h/dobę.

Firma finansowa wprowadzająca na rynek tego typu usługę musiała wziąć pod uwagę:

- bezpieczeństwo korzystania z kart – wprowadziła więc na rynek kartę działającą w systemie top up, czyli doładowania na życzenie. W pozostałym okresie użytkowania karty jest pusta, czyli bezużyteczna. Pusta karta nie pozwala na korzystanie z niej i nie jest atrakcyjnym łupem dla potencjalnego złodzieja, ogranicza także zakup za jej pośrednictwem wątpliwych lub szczególnie drogich produktów,
- łatwość doładowania i obsługi systemu – stworzyła specjalny system obsługi online z każdego PC o każdej porze dnia i nocy, pozwala to na doładowanie karty w każdym momencie,
- obniżenie kosztów użytkowania – wprowadziła kartę rozliczaną w euro, tak aby oszczędzić na różnicach kursowych; wprowadziła stałą kwotę za wybranie gotówki z

bankomatów; pozbawiła konieczności posiadania konta w banku,
 

- przejrzystość i klarowność informacji – wyposażyła system do samodzielnego pobierania dokumentów księgowych oraz udostępniła usługę do samodzielnego pobierania plików dotyczących rozliczeń kierowców, razem lub każdego z osobna; połączyła system obsługi z systemem Visa, aby wszystkie transakcje dokonane za pośrednictwem karty były widoczne w systemie w ciągu 2 minut.

Cały ciąg zalet tego systemu rozwiązań pozwala nie tylko na ograniczenie zaliczkowania kierowców, ale także zwiększa kontrolę wydatków. Zastosowanie tego typu karty jest szerokie, więc każda z firm, która zdecydowała się na jej wprowadzenie, z pewnością nie tylko ograniczyła dostęp pracowników do gotówki, ale skutecznie zlikwidowała nadużycia z tego tytułu.

Biorąc pod uwagę szereg zalet tego typu produktu z pewnością warto poświęcić trochę czasu na analizę ofert i uporządkowanie także tej sfery organizacji transportu międzynarodowego.





**SG Equipment Finance utytułowana Europejskim Leasingodawcą Roku oraz Partnerem Finansowania Fabrycznego przez Leasing Life.**

Podczas uroczystej gali w Mediolanie – 4 listopada 2010 roku - SG Equipment Finance otrzymała dwa tytuły przyznawane przez Leasing Life: „European Lessor of The Year” oraz „Vendor Finance Provider of The Year”.

Panel sędziowski, składający się ze specjalistów oraz profesjonalistów w branży finansowania środków trwałych i leasingu, wyróżnił SG Equipment Finance na tle dużych międzynarodowych firm ubiegających się o tytuł „European Lessor of The Year” za „strategię oraz prężność działania”, a w kategorii „Vendor Finance Provider of The Year” – za „konsekwencję oraz zasięg oferowanego finansowania”.

Leasing Life, specjalistyczne pismo branżowe opracowujące wiadomości i analizy dla europejskiego rynku leasingu i finansowania środków trwałych, należące do VRL Financial News, zainaugurowało nagrodę dla najlepszej firmy leasingowej w 2007 roku z myślą o wyłonieniu najlepszych firm i liderów reprezentujących branżę w Europie.

SG Equipment Finance została także wyróżniona przez Leasing Life w latach 2007 i 2008.

SG Equipment Leasing Polska jest obecna na polskim rynku leasingu od 1997 roku. Oferuje finansowanie ruchomych środków trwałych, w tym leasing, pożyczkę z dopłatą oraz bez dopłaty z funduszy UE, wykup wierzytelności. Spełnia oczekiwania dostawców działających na skalę globalną, którzy poszukują partnera finansowego oferującego obsługę w wielu krajach świata. Działa poprzez sieć 14 oddziałów na terenie kraju. Należy do Grupy SG Equipment Finance, największej grupy leasingowej w Europie (wg danych Leaseurope).

Grupa SG Equipment Finance jest częścią międzynarodowej grupy kapitałowej Societe Generale i wiodącym partnerem dla producentów i vendorów w Europie, Australii, Chinach i Stanach Zjednoczonych. Działa w 25 krajach poprzez sieć ponad 100 oddziałów. Od trzech lat utrzymuje pozycję europejskiego lidera w finansowaniu ruchomości, specjalizując się w sektorach transportowym, maszyn i urządzeń oraz IT.

[www.sgef.com](http://www.sgef.com)



# 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.

# Własna stacja czy karta paliwowa?



**Część przewoźników zastawia się nad uruchomieniem własnej stacji paliw – czyli zaopatrywanej w paliwo po cenie hurtowej wprost z naftbazy. Nie wszyscy jednak zdają sobie sprawę z kosztów i zagrożeń płynących z takiej decyzji.**

Chociaż cena litra paliwa z prywatnego dystrybutora może być aż do 20 groszy niższa niż na stacji „zewnętrznej”, ryzyko i wysokie koszty dodatkowe w znacznym stopniu zmniejszają opłacalność przedsięwzięcia. Jak obserwuje operator kart paliwowych - DKV Euro Service - w dobie kryzysu problem z utrzymaniem stacji własnej stał się przyczynkiem do poważnych problemów wielu prowadzących je firm.

Planując założenie stacji, niewielu przewoźników przeprowadza kompleksowe analizy opłacalności takiego rozwiązania. Pierwsze pozycje po stronie kosztów, to wydatki na personel (średnio 1/4 etatu) oraz obsługę techniczną i konserwację instalacji. I oczywiście ubezpieczenie. To jednak dopiero początek kalkulacji...

## W jednym miejscu

Właściciele stacji często nie biorą pod uwagę kosztu, jaki wiąże się z koniecznością dojeżdżania przez kierowców po paliwo w jedno wy-

znaczone miejsce. Wprawdzie zbiorniki paliwa nowych samochodów ciężarowych są na tyle pojemne, że wiele kursów można wykonać tankując tylko na terenie własnej bazy, ale przecież nie zawsze jest to możliwe. A obowiązkowy dojazd do dystrybutora oznacza nie tylko więcej zużytego paliwa, ale także wydłużenie czasu pracy kierowców. Jeśli nawet dystans jest niewielki, powiedzmy 5-kilometry w jedną stronę, to dla firmy mającej 50 ciężarówek rocznie oznacza to przejechanie „na pusto” aż 30 tys. km (zakładając 5 tankowań w miesiącu). Jest to zatem niepotrzebny wydatek na paliwo, a także wykonanie przez kierowców mniejszej liczby zleceń. Tymczasem firmy korzystające z kart paliwowych otrzymują dostęp do szerokiej sieci punktów tankowania w całym kraju (ok. 3200 stacji w przypadku DKV) i tym samym

eliminują problem nadrabiania kilometrów.

## Letnie perturbacje

Rzadko brana jest też pod uwagę konieczność zatrudnienia na własnej stacji profesjonalnego personelu. Obsługa nie ogranicza się do napełniania zbiorników i tankowania paliwa. Ważną sprawą jest znajomość parametrów fizycznych paliwa i umiejętność kontrolowania dostaw. Ryzyko wiąże się tu ze zmianą objętości paliwa pod wpływem temperatury. W gorący letni dzień objętość paliwa powiększy się podczas transportu o 500-800 litrów - zakładając, że cysternę o pojemności 30 tys. litrów zatankowano w standardowej temperaturze 13 stopni C. Wykorzystują to czasem dostawcy paliwa, którzy pozostawiają sobie na dnie cysterny „wygospodarowaną” nadwyżkę paliwa. Nocą, wraz





ze spadkiem temperatury powietrza, objętość paliwa ponownie się zmniejsza i wtedy dopiero wychodzi na jaw niedobór na stacji, ten fakt jest jednak rzadko odnotowywany – mówi Michał Bałakier, dyrektor DKV Euro Service. – Zakładając, że najmniejsza stacja przyjmuje dwie dostawy paliwa miesięcznie, latem może to oznaczać stratę ok. 1200 litrów na miesiąc.

#### Ochrona środowiska

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej znaczenia nabrała jeszcze jedna sprawa – przestrzeganie norm ochrony środowiska. Stacje coraz częściej podlegają kontroli inspektorów, których zadaniem jest sprawdzenie, czy użytkowanie zbiorników nie jest szkodliwe dla otoczenia. Ujawnienie nieprawidłowości wiąże się z wysokimi karami pieniężnymi, koniecznością rekultywacji zanieczyszczonego terenu lub likwidacją

instalacji. O ile stacje dużych koncernów są pod stałym nadzorem, o tyle do niedawna stacje własne cieszyły się dużą swobodą działania. Problem w tym, że dziś tylko część z nich spełnia normy np. dotyczące materiału, z którego powinny być wykonane podjazdy do dystrybutorów (nieprzepuszczalna powierzchnia betonowa), lub odpowiedniej gospodarki wodnej (teren powinien być zamknięty pod względem cyrkulacji wody, zbiorniki na wodę regularnie oczyszczane z oleju).

#### Tylko dla siebie

Opłacalność prowadzenia własnej stacji jest dyskusyjna z jeszcze jednego względu – prawnych ograniczeń sprzedaży paliwa. Aby móc je sprzedawać innym użytkownikom, trzeba mieć odpowiednią koncesję. Jej uzyskanie wiąże się z wysokimi kosztami i koniecznością spełnienia wielu „uciążliwych” wy-

mogów. Oznacza to, że prowadząc małą stację, nie można zarabiać na sprzedaży paliwa, a to sprawia, że nie jest możliwe optymalne wykorzystanie instalacji.

Jak obserwuje DKV, szczególnie w okresie spowolnienia gospodarczego, właściciele własnych stacji rezygnują z prowadzenia tego „interesu” i wybierają karty paliwowe. W efekcie otrzymują dostęp do szerokiej liczby stacji, a przy dużych obrotach cena paliwa porównywalna jest z ceną hurtową.

A jak to wygląda u naszych zachodnich sąsiadów? Tam moda na stacje własne, ze względu na wysokie koszty ich prowadzenia, wygasła z końcem lat 80. Dziś wprawdzie stacje zaczyna znów przybywać, jednak zjawisko to ma inną specyfikę niż w Polsce – nowe punkty powstają na terenach wiejskich i zajmują się prawie wyłącznie dystrybucją biopaliwa.

## AUTOSTRADY, MOSTY, TUNELE

Płać bez gotówki za pośrednictwem DKV:

- | najlepsze stawki
- | wszystkie rozliczenia w fakturze DKV
- | kontrola z programem eReporting



## Opłaty drogowe w całej Europie z DKV Card

Obsługujemy wszystkie systemy opłat:

- | Toll Collect w Niemczech, Go Box w Austrii, Premid w Czechach, Myto w Słowacji i Telepass we Włoszech
- | uniwersalny DKV Box dla Francji, Hiszpanii i Portugalii
- | winiety oraz płatności DKV Card w pozostałych krajach



Sprawdź nowy program do zarządzania **eReporting DKV**

# Kto nie smaruje, ten nie jedzie...

autor: Klaudiusz Madeja

**Powyzsze stwierdzenie w mowie potocznej nie ma zbyt dobrego znaczenia, natomiast dla uzytkownikow wielu urzadzzen jest bardzo wzne. Smary i oleje sa niezbedne m.in. dla funkcjonowania naszych pojazdow. Próbujemy nieco rozszerzyć wiedzę o olejach, zwłaszcza dla tych, którzy ich wymianę zlecają w serwisie, nie pytając o szczegóły.**

Nowoczesne silniki są bardzo precyzyjnie wykonane i przypadkowy dobór środka smarnego może im mocno zaszkodzić. „Ciszej, taniej, oszczędniej oraz ekologicznie. To dziś kanon zalet, jakie powinien spełniać olej do samochodów ciężarowych, jak i maszyn drogowych różnych zastosowań. To w tych pojazdach testowane są bardzo często rozwiązania, które potem trafiają do popularnych osobówek” – wyjaśnia Jacek Niska, prezes zarządu spółki Lotos Oil i dodaje: „Nam się czasem wydaje, że to konstruktorzy samochodów osobowych są pionierami postępu. Nic bardziej mylnego. Wszak to w pojazdach użytkowych trwa nieustanne zmaganie z konkurencją przewozów kolejowych czy lotniczych”. Wielu producentów zaleca konkretne marki, ale wynika to bardziej z podpisanych wcześniej porozumień niż z ko-

nieczności. Ponieważ ważne są parametry oleju, a nie jego marka. Oczywiście kierowcy mają swoje ulubione, ale trzeba powiedzieć, że czołówka światowych firm produkuje bardzo podobne i, co najważniejsze, dobre oleje. Ważne jest, aby ich nie mieszać. A więc, jeżeli wymieniliśmy olej, stosując markę X, to nie dolewamy w razie potrzeby marki Y. Łatwo o pomyłkę rodzaju oleju, co może poskutkować niewłaściwą pracą środka smarnego, a w konsekwencji doprowadzić do szybszego zużycia silnika lub nawet jego zatarcia. Wówczas koszty remontu będą już bardzo wysokie.

Zdaniem niektórych, nie jest również zalecane wlewanie olejów syntetycznych do silników starszych aut z dużym przebiegiem. Można domniemywać, że przedtem stosowano w nich olej mineralny. Zmieniony na syntetyczny może rozpuścić nagromadzone podczas wcześniejszej eksploatacji zanieczyszczenia i nagary, które mogą potem, w niezauważalnym z zewnątrz zakresie, niszczyć elementy silnika. Możliwe są także wycieki oleju, bo stare uszczelki nie zawsze są w stanie sprostać syntetykom. Ale są też tacy, którzy sądzą, że to nie ma znaczenia i olej syntetyczny nie zaszkodzi żadnemu silnikowi. W ofercie Mobila pojawiła się seria oznaczona dodatkowo Peak Life. Jest to olej syntetyczny, przeznaczony z założenia do starszych aut, choć jak podkreśla producent, nadający się rów-

niez do nowych konstrukcji. Niemniej także względy ekonomiczne pokazują, że do starszych aut nie warto wlewać drogich olejów syntetycznych. Są one głównie przeznaczone do nowych i mocno eksploatowanych jednostek napędowych.

Mitem jest również stwierdzenie, że olej w miarę użytkowania staje się lepszy, itp. Do jego zadań należy m.in. rozpraszanie i pochłanianie cząstek sadzy, które następnie utrzymuje w zawiesinie. Stąd też niemal natychmiastowa zmiana barwy z przezroczystej na ciemną, a z czasem wręcz czarną. Ten proces najszybciej przebiega w dieslach, tam też zdarza się rozcieńczenie oleju paliwem. Dochodzi wreszcie do sytuacji, kiedy olej już nie jest w stanie pochłoniąć kolejnych partii sadzy. Staje się wówczas mniej efektywny, zwłaszcza w ekstremalnej temperaturze. Dlatego właśnie konieczna jest jego wymiana w odpowiednim terminie, czyli co najmniej raz w roku lub po przebyciu określonej przez producenta liczby kilometrów. Jeżeli pojazd jest eksploatowany w trudnych warunkach, np. w terenie górzystym albo na budowie, gdzie jeździ w błocie, nierównym terenie, itp., warto czasem podjąć decyzję o skróceniu okresu między wymianami. Co zaś się tyczy częstotliwości min. co 12 miesięcy, to fachowcy są zdania, że olej będący w silniku, lecz niepracujący lub pracujący rzadko, traci część ze swoich właściwości.







taj commercial (z ang. komercyjne, użytkowe), a przeznaczone dla silników wysokoprężnych. Obie grupy C i S mają poszczególne klasy jakości oznaczone dodatkowo literami od A do M. Im wyższa litera alfabety, tym lepsza jakość. Na olejach nadających się do obu typów silników można znaleźć podwójne oznaczenia np. CL/SL.

SAE jest skrótem od Society of Automotive Engineers – Stowarzyszenia Inżynierów Samochodowych. Ta organizacja reprezentuje konstruktorów i producentów silników. Według przyjętych norm SAE lepkość oleju oznaczają liczby od 0 do 60, przy czym 6-stopniowa skala „W” (z ang. winter – zima) od 0 W do 25 W określa, przy jakiej temperaturze lepkość zmienia się na tyle, aby olej zgęstniał do takiego stanu, kiedy uruchomienie silnika staje się niemożliwe. W praktyce przedstawia się to następująco:

- dla klasy lepkości 0 W zakres temperatury wynosi  $-30$  do  $-35$  °C
- 5 W  $-25$  do  $-30$  °C
- 10 W  $-20$  do  $-25$  °C
- 15 W  $-15$  do  $-20$  °C
- 20 W  $-10$  do  $-15$  °C
- 25 W  $-10$  do  $0$  °C

Ponadto istnieje 5-stopniowa skala letnia: 20, 30, 40, 50 i 60. Ta z kolei określa zachowanie właściwości oleju w wysokiej temperaturze. Od dawna stosuje się oleje wielosezonne, stąd np. oznaczenia 10 W – 40. Oleje 10 W są wytwarzane również jako półsyntetyczne, zaś 15 W i wyżej są z reguły olejami mineralnymi.

Jak przy kupowaniu innych artykułów, również przy zakupie oleju warto kierować się zasadą, żeby wybierać znanych producentów. Wie-

oletnie doświadczenie i duże nakłady na badania procentują dobrą jakością produktu. Np. Exxon Mobil podaje, że w ciągu 5 lat prace badawcze i rozwojowe nad nowymi olejami pochłonęły 100 mln \$. Z kolei Lotos zaangażował się w rajdy i wyścigi samochodowe, aby w ekstremalnych warunkach sprawdzać swoje wyroby. A testuje je m.in. na uznanych pojazdach marki Subaru. „Nasze oleje testujemy w ekstremalnych warunkach. Wszystko po to, by wiedzieć więcej i lepiej nie tylko o samym produkcie, ale o tym, jak się sprawdzają w różnych sytuacjach i otoczeniu” – wyjaśnia Rafał Mirek, kierownik Działu Badań i Rozwoju olejowej spółki koncernu. Shell swoje oleje z serii Rimula testował przez trzy lata, zanim nastąpiła ich oficjalna premiera. Porad dotyczących wyboru właściwego oleju możemy również szukać na stronach internetowych. Należy jednak uważać, co się czyta, bo w sieci mnóstwo jest „mędrców”, mających niewielką wiedzę na dany temat, a lubiących się kreować na fachowców. Zglądając z kolei na strony producentów czytamy oczywiście o samych superlatywach ich wyrobów. Warto zwracać uwagę na akceptacje poszczególnych marek pojazdów. Często widzimy na stronie określenie „nasze oleje są akceptowane przez...” i tu marki pojazdów. Każdy ze znanych wytwórców ma w swojej ofercie szeroką gamę olejów. Są więc te, najwyższej jakości, przeznaczone do pracy w ekstremalnych warunkach, ale obok nich także tańsze wyroby, przeznaczone do normalnej, codziennej eksploatacji. Z reguły jest oddzielny rodzaj do silników wysokoprężnych, choć możemy w nich również stosować większość ogólnie dostępnych olejów. Każda licząca się na rynku firma bardzo szanuje pojazdy ciężarowe, o czym była już mowa powyżej. Dlatego w swojej ofercie proponuje z reguły co naj-

mniej jeden olej przeznaczony głównie do dużych pojazdów. Przy okazji praktyczna uwaga: oprócz pojemników 10 lub 20 l, dostępne są także beczki. Jeśli więc ktoś ma więcej pojazdów i możliwość składowania, warto kupić hurtowo większą ilość, bo wyjdzie taniej. Nie wszyscy sprzedawcy oferują taką możliwość lub raczej niezbyt chętnie o niej mówią, bo to dla nich z reguły mniejszy zarobek, a jednocześnie większy kłopot z transportem beczki lub beczek. Trzeba też uważać z kupowaniem olejów „luzem”, czyli właśnie z beczki. Są one z reguły tańsze, lecz musimy mieć pewność, że sprzedawca jest uczciwy. W dobie podrabiania wszystkiego i konkurencji zarzynającej rynek, o podróbkę lub rozcieńczony olej nietrudno.

Osobnym tematem są różnego rodzaju dodatki do olejów, mające uszczelnić silnik, oszczędzić paliwo, ułatwić zapłon, itd. Co mechanik, to inne zdanie na ten temat. Jeśli nawet na krótką metę uzyskamy lepszą szczelność, czyli mniejszy wyciek oleju, albo nieco inny kolor spalin, to musimy być świadomi, że z silnikiem nie jest najlepiej i kolejne zabiegi „poprawiające” jego pracę są tylko odkładaniem w czasie poważniejszej naprawy. Ponadto wiadomo, że jeśli „silnik bierze za dużo oleju”, to znaczy, że jest w złym stanie. Dlatego jeszcze raz warto sobie uświadomić, że współczesne silniki samochodowe to nowoczesne i skomplikowane urządzenia, znacznie różniące się od wyrobów sprzed kilkudziesięciu lat i wymagające dobrej obsługi. A jednym z jej podstawowych elementów jest terminowa i zgodna z zaleceniami producenta wymiana oleju.





# 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. Terminy płatności do 28 dni.

Istnieje możliwość wymiany ciągników wyprodukowanych przed rokiem 1999 na nowsze.



PKS GDAŃSK - OLIWA SA



www.pks-sa.com

Kontakt:  
tel. 58 76 99 943, tel. kom. 501 591 839

# FLEETBOARD®

## Truckerzy na start

Kierowcy samochodów ciężarowych z całego świata stanęli do rywalizacji w finale Ligi Kierowców 2010.

Po raz pierwszy dołączyli do nich Polacy.

**Fleetboard**\_\_W tegorocznych krajowych eliminacjach w dziesięciu państwach (Niemczech, Szwajcarii, Holandii, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Polsce, Czechach, Rumunii i RPA) do rywalizacji stanęło w sumie 8 tys. kierowców. Finałiści, wyłonieni z tej grupy, spotkali się w niemieckim Wörth, gdzie w fabryce samochodów ciężarowych Mercedes-Benz walczyli o palmę pierwszeństwa w kategorii najbardziej ekonomicznej jazdy.

Po trudnej i emocjonującej rywalizacji zwyciężył Karsten Krüger. Firma, w której pracuje, korzysta z FleetBoard od 2006 roku i dzięki temu osiąga stałą oszczędność w zużyciu paliwa na poziomie 8-10 proc. oraz roczne zmniejszenie zużycia sprzętu nawet o 900 euro na jednym samochodzie. Tuż za zwycięzcą uplasował się Sebastian Walczak z firmy HSF Distri Holding B.V., a trzecie miejsce zajął Andreas Brandstätter z Sieber Transport AG. Co ciekawe, ten ostatni był faworytem w zawodach, mimo to ostatecznie przypadł mu w udziale brąz.

Finałiści mieli do przejechania trasę liczącą 60 km po drogach publicznych, podczas której za pomocą analizy użytkownika FleetBoard mierzono ekonomiczny styl jazdy, ze szczególnym uwzględnieniem oszczędzania podzespołów. Ponadto musieli sprawnie i ekonomicznie pokonać bezdroża w samochodzie

Zetros, przejechać odcinek hamując maksymalnie często silnikiem oraz udowodnić swoje umiejętności w posługiwaniu się hamulcem silnikowym. Również kierowcy z Wielkiej Brytanii i RPA, przyzwyczajeni na co dzień do ruchu lewostronnego, bardzo dobrze wypadli w konkurencjach bazujących na ruchu prawostronnym. Niezwykła ambicja wszystkich uczestników pozwoliła im osiągnąć znakomite wyniki, a o wyborze najlepszego kierowcy często decydowały sekundy.

„Wszystkim uczestnikom Ligi Kierowców należy się ogromny szacunek i podziw, ponieważ zaliczają się oni do najlepszych na świecie. Takie zawody pomagają wzbudzić szacunek do często niedocenianych kierowców. Dzięki swojej przewidującej jeździe eksploatują pojazdy w sposób bezpieczny, oszczędny i przy małym zużyciu części, a tym samym przyczyniają się do sukcesu firm naszych klientów - powiedział Markus Lipinsky, dyrektor zarządzający w firmie Daimler FleetBoard GmbH.

Największy sukces wśród Polaków odniósł Edward Maksylewicz (Clinico Medical Sp. z o.o.), zajmując 4. pozycję w klasyfikacji generalnej, oraz Zbigniew Nowak (Clinico Medical Sp. z o.o.), który był 15, a w konkurencji jazdy ekonomicznej w terenie uplasował się na 1. miejscu. Laureatom serdecznie gratulujemy.







# Ciężarówki na torach wyścigowych

autor: Klaudiusz Madeja



**Odkąd Robert Kubica zaczął startować w cyklu wyścigów Formuły 1, tej dyscyplinie sportu przybyło wielu fanów. Niewiele osób wie, że ciężarówki też mają swoją formułę wyścigów na torach Europy, która cieszy się dużym zainteresowaniem i jest aprobowana przez FIA.**

Wśród akcjonariuszy Truck Race Organisation (TRO) znajdziemy producenta samochodów – Renault Trucks Racing, zespoły startujące w tej serii oraz osoby prywatne. Wszystkich łączy zamiłowanie do samochodów ciężarowych. Postanowili organizować coroczne Mistrzostwa Europy ciężarówek trochę na wzór cyklu Formuły 1 i nie tylko, bo przecież są też Formuła 2 i 3.

W 2010 r. odbyło się 9 imprez, cieszących się ogromną popularnością. Oprócz samych zawodów, przypominają złoty ciężarówek. Są więc, poza fanami ciężkich pojazdów, stragany, sklepy, gadzety, itd. Czasem przy okazji wyścigu odbywają się wy-

stawy, czy pokazy aut ciężarowych. Można miło spędzić cały dzień. I to często na torach zaliczanych do najbardziej znanych nie tylko w Europie, ale także na świecie.

Wszystko zaczęło się 1 maja w Misano, we Włoszech. Potem była hiszpańska Albacete i francuskie Nogaro. Oba wyścigi odbyły się w czerwcu. W następnym miesiącu miłośnicy wyścigowych trucków spotkali się na znanym torze Nürburgring w Niemczech. W sierpniu przyszedł czas na, oczekiwany przez wielu, zupełny debiut w tym cyklu zawodów na torze w Smoleńsku. Rosjanie godnie przyjęli całą „karawanę” TRO i podolali trudom organizacji imprezy, co podkreślali wszyscy jej uczestnicy. Także w sierpniu odbył się następny wyścig, tym razem w czeskim Moście. Wrzesień, to znowu wyścigi na bardzo popularnych obiektach, mianowicie w belgijskim Zolder i najbardziej chyba znanym ze wszystkich, francuskim Le Mans. Cały tegoroczny cykl dobiegł końca 3 października-

ka na torze Jarama, położonym na północ od Madrytu. Widać więc, że cykl wędruje po kontynencie i wszędzie ma zagorzałych zwolenników, o czym świadczą właśnie imprezy organizowane na bardzo znanych i prestiżowych obiektach.

Startują oczywiście tylko same ciągniki siodłowe, bez naczep. Pozwala to miejscami na rozwijanie maksymalnej, dopuszczonej przepisami, prędkości 160 km/h. Zdarzają się przypadki jej przekraczania, co skutkuje punktami karnymi. Według regulaminu TRO, pojazd obowiązkowo musi mieć oryginalną ramę, dopuszcza się jednak jej usztywnienie. Podobny wymóg dotyczy kabin. Ale i tu dozwolone są małe przeróbki w stosunku do ich fabrycznego wyposażenia. Jednak wymagane jest, aby dach był na wysokości nie mniejszej niż 2,5 m, a szerokość kabiny wynosiła co najmniej 1,8 m. Ciągniki mają tylko dwie osie. Skrzynie biegów to seryjne ZF16. Ustalono, że używa



się fabrycznych opon Goodyear. Są gładkie, ale podczas deszczu można je poprzecznie naciąć. Ponadto regulamin całego cyklu zawiera sporo szczegółowych przepisów i wymogów technicznych, koniecznych do spełnienia, aby pojazd mógł startować.

TRO nie uznaje startu zespołów fabrycznych. Nieoficjalnie wiadomo jednak, że mają spory udział w wyposażeniu startujących w cyklu zespołów. Wiąże się to m.in. z kosztami pojazdów, ich podzespołów i części. Na torach, a później także w klasyfikacjach, dominują dwie marki: MAN i Renault. Ale w cyklu zobaczymy także wiele innych znanych ciężarówek m.in.: DAF, Iveco, Mercedes, Scania i Volvo. Startujący model (kabina i podwozie) musi być wyprodukowany co najmniej w 50 egzemplarzach w przeciągu 12 miesięcy i mieć homologację do poruszania się po drogach publicznych w swojej fabrycznej wersji (bez przeróbek).

Pierwsze przejazdy odbywają się przed południem. Wówczas to zawodnicy ustalają między sobą kolejność na starcie, czyli znany z For-





muły 1 pole position. Potem przerwa i po południu główny wyścig. Emocje bywają chwilami większe niż we wspomnianej Formule, a to za sprawą konstrukcji pojazdów. Bolidy F1 co prawda jeżdżą momentami znacznie szybciej, ale przy wyścigowych truckach mają bardzo delikatną budowę. Praktycznie niemal każdy bezpośredni kontakt kończy się uszkodzeniem i wykluczeniem z dalszej jazdy. Zaś trucki często jadą „łeb w łeb”, czasem nawet spychają się nawzajem, wypadają z toru, lecz ich solidna konstrukcja sprawia, że mogą kontynuować rywalizację. Oczywiście zdarzają się awarie lub poważniejsze kolizje, skutkujące wykluczeniem z wyścigu. Ryk silników, kurz i spaliny, ale również kolorowe barwy poszczególnych pojazdów, stanowią o atrakcyjności tej dyscypliny. I właśnie m.in. dlatego ten cykl cieszy się tak wielkim powodzeniem.

Jak dotąd Polska nie ma swojego kierowcy, startującego w cy-

klu TRO. Ale w pit-stopach można spotkać naszych rodaków, pracujących jako mechanicy pojazdów MAN-a. W tym roku w indywidualnej klasyfikacji końcowej kierowców zwyciężył hiszpański kierowca Antonio Albacete, jadący właśnie MAN-em. Za nim uplasował się, jadący Renault, Szwajcar Markus Bösiger, a na trzecim miejscu był Niemiec Jochen Hahn, startujący także ciężarówką MAN. W drugiej, najważniejszej klasyfikacji generalnej zespołów, pierwsze miejsce zdobył MKR Technology – Renault Trucks, drugie Truck Sport Bernau, a trzecie Team Hahn Oxxo Racing. Oprócz tego są prowadzone jeszcze inne, ale już mniej istotne podsumowania. Być może kiedyś doczekamy się polskiego debiutanta i w tej dyscyplinie. Póki co, mamy jedynie możliwość emocjonowania się współzawodnictwem innych. Poniżej podajemy wstępny plan zawodów w 2011 r. Nowością w kalendarzu Truckrace będą zawody w bry-

tyjskim Donington. Miłośnicy sportu samochodowego i ciężarówek mogą zaplanować wyjazd na jeden lub więcej wyścigów:

- 01/05/2011 Donington, Wielka Brytania
- 22.05.2011 Misano, Włochy
- 05.06.2011 Albacete, Hiszpania
- 19.06.2011 Nogaro, Francja
- 10.07.2011 Nürburgring, Niemcy
- 31.07.2011 Smolensk, Rosja
- 28.08.2011 Most, Czechy
- 11.09.2011 Zolder, Belgia
- 02.10.2011 Jarama, Hiszpania
- 09.10.2011 Le Mans, Francja

Jak zastrzega TRO, jest to na razie prowizoryczny plan zawodów, który może jeszcze ulec zmianie. Zainteresowanych odsyłamy na oficjalną stronę cyklu: <http://www.truckrace.org>. Tym, którzy postanowią wybrać się na jakieś zawody, życzymy udanego wyjazdu i miłych wrażeń. Zaś pozostali mogą na bieżąco śledzić wyniki kolejnych startów, umieszczane regularnie na tej witrynie internetowej.





## Ośrodek akredytowany przez AKADEMIEJĘ 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

# Transport zbiorowy i spedycja w Targach Kielce

**TargiKielce**  
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

Trzecia edycja ROTRY, która odbyła się w tym roku z drugimi targami LOG-EXPO, przyciągnęła do Targów Kielce około 2 tys. zwiedzających. Obydwie imprezy, organizowane z myślą o potrzebach klientów i producentów pojazdów użytkowych oraz firm logistycznych, spedycyjnych i magazynowych, ściągnęły do Kielc blisko 60 wystawców.

To właśnie podczas tych dwóch imprez można było zobaczyć debiutujące na rynku modele samochodów

ciężarowych i dostawczych, naczepy, przyczepy, lawety, ciągniki siodłowe, zabudowy wywrotcze, kombi, vany i wiele innych. ROTRA i LOG-EXPO to prezentacja usług centrów logistycznych i spedycyjnych doradztwa technicznego, podczas której zwiedzający mogą skorzystać z porad serwisowych związanych między innymi z diagnostyką. Te imprezy dają możliwość podjęcia w szerokim gronie dyskusji na bieżące i często nurtujące tematy związane z branżą.

Stąd też propozycja seminarium organizowanego przez Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych, którego tematem była "Noweliza-

cja przepisów w transporcie ADR – dopuszczenie pojazdów do ruchu – nowe konstrukcje pojazdów dla ratownictwa". Na spotkaniu można było zapoznać się między innymi ze zmianami w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Przybliżone zostały również procedury dopuszczania nowych pojazdów do ruchu.

ROTRA organizowana jest wspólnie z Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, do którego należy ponad cztery tysiące przewoźników. Patronat merytoryczny nad targami LOG-EXPO sprawuje Polska Izba Spedycji i Logistyki.





# Top Player dla systemu eReporting DKV Euro Service

Firma DKV Euro Service otrzymała tytuł Top Player Rynku Flotowego 2010. Wyróżnienia te co roku przyznaje wydawca magazynów „Auto firmowe” i „Flota” podczas targów Fleet&Business Day, mających miejsce w pierwszych dniach grudnia w Warszawie.

W tym roku statuetki Top Player trafiły do firm, które okazały się silne w dobie kryzysu i realizowały przejrzystą strategię rozwoju. Eksperti docenili przedsiębiorstwa, które nie rezygnując z kreatywności wprowadziły w minionym roku nowe produkty i usługi oraz wdrażały skuteczne metody pozyskiwania klientów.

Nagrodę w kategorii „Koszty pod kontrolą” otrzymała firma DKV, operator karty paliwowo-serwisowej, za wprowadzenie innowacyjnego systemu zarządzania transakcjami eReporting. Zalety systemu tak opisuje Jerzy Jezuit, doradca DKV Euro Service Polska:

„Internetowy serwis eReporting jako pierwszy w Europie analizuje łącznie dane na temat tankowań, przejazdów autostradami czy emisji CO<sub>2</sub>. Uruchomienie tego narzędzia poprzedzono szczegółowymi konsultacjami z przewoźnikami z Polski i Europy. Ich wyniki przyniosły odpowiedź na następujące pytania:

*Jakie dane powinien analizować program powiązany z kartami paliwowymi?* Tu dyspozytorzy podkreślali potrzebę **łącznego ujęcia opłat drogowych i tankowań**. Dotychczas żaden emitent kart nie zaproponował systemu na bieżąco analizującego wszystkie opłaty za autostrady oraz tankowania i zaku-

py na terenie całej Europy.

*Jakiej funkcji brakuje najbardziej?* Firmy wskazały na tworzenie **indywidualnych raportów**. Chodziło o to, aby można było w jednym programie robić zestawienia według dowolnie zadanych kryteriów. Możemy więc zażyczyć sobie np. analizy opłat drogowych w Niemczech dla wszystkich pojazdów lub tankowań dokonywanych przez dany pojazd w określonym przedziale czasu.

*Jakie wymogi techniczne musi spełniać program?* Powinien być dostępny nie tylko z jednego komputera i zachowywać w pamięci różne analizy tworzone przez użytkownika. eReporting funkcjonuje więc jako **serwis www** i nie wymaga wgrzywania do komputera żadnego oprogramowania. Można z niego korzystać z dowolnego komputera. Wszystkie indywidualnie sporządzane **raporty są zapisywane w pamięci systemu**.

*Jaka wzmacni bieżącą kontrolę nad transakcjami?* Do tej pory o niektórych płatnościach kierow-



Jerzy Jezuit  
doradca DKV  
Euro Service  
Polska

ców, np. za autostrady, właściciel dowiadywał się dopiero po powrocie kierowcy z trasy lub po otrzymaniu faktury. Teraz dane o dokonywanych transakcjach będą **na bieżąco** w systemie.

Nowinką jest też specjalna funkcja **ostrzeżeń na e-mail**, które przychodzą do właściciela karty za każdym razem, kiedy kierowca dokona transakcji niedozwolonej lub nieplanowanej.

Zapraszamy na stronę:  
[www.dkv-euroservice.pl](http://www.dkv-euroservice.pl)





# Caravan Salon 2010

autor i fot.: Jacek Wejman

**Tegoroczny Caravan Salon w Düsseldorfie obfitował w pojazdy niezwykle, luksusowe, drogie i niepraktyczne. Wszystko za sprawą kończącego się kryzysu w branży. Oficjalnie większość firm potwierdziła lepsze wyniki sprzedaży pojazdów kempingowych w odniesieniu do analogicznego okresu ubiegłego roku. Co pokazali najwięksi i czym zaskoczyli najmniejsi? Prezentacja poniżej.**

## Hegemoni karawaniingu

Od kilku lat na salonie w Düsseldorfie zaskakuje słoweńska Adria, która jest niemal równolatką naszego Niewiadowa, jednak znacznie lepiej radząca sobie w gospodarce kapitalistycznej. Bogata gama przyczep, od lat sukcesywnie uzupełniana, cieszy oko i nie drenuje nadmiernie portfela. Pozytywny obraz uzupełniają samochody kempingowe, których kolejny przedstawiciel został zaprezentowany w tym roku – na 45-lecie istnienia firmy. Najnowszy kamper Adria Sonik to przedstawiciel prestiżowej rodziny samochodów kempingowych o nadwoziu integralnym. Uzupełnia gamę kamperów o trzy wersje różniące

się między sobą aranżacją wnętrza i ilością miejsc do spania. Oczywiście został wykończony według wysokiego standardu obligatoryjnego w przypadku takich konstrukcji.

Wśród pojazdów o zabudowie integralnej nie mogło zabraknąć Bürstnera, który mocno odświeżył gamę samochodów kempingowych. Najbardziej rzucał się w oczy model Elegance 1900, który oprócz harmonijnej linii nadwozia uwodził wysokiej jakości materiałami i doskonale wykończonym wnętrzem. Dopiero cena i lektura wyposażenia opcjonalnego sprowadzały na ziemię – 95 tys. euro za model „podstawowy”.

Jeśli istnieje się na rynku od 60 lat, to na ten okrągły jubileusz należy zaskoczyć wszystkich jakimś ciekawym modelem. Nie inaczej postąpił włoski Elnagh, należący do grupy SEA. Zaprezentował samochód kempingowy o nadwoziu integralnym, którego nie miał w ofercie od lat. Mocne wejście na rynek z mocną nazwą – Magnum – w dwóch odmianach 30 i 70. Kamper zbudowany na podwoziu Fiata Ducato o rozstawie osi 4035 mm charakteryzujące się aerodynamiczną linią nadwozia i luksusowo wykończonym wnętrzem dla czterech osób. Modelem bliźnia-

czym dla Magnum jest Nevis, wytwarzany pod marką McLouis oraz Mobilvetta K-Yacht – obie marki są także częścią koncernu SEA.

Pozostając przy firmach ze słonecznej Italii nie sposób pominąć Laiki, która co roku zaskakuje ciekawymi pomysłami, głównie stylistycznymi. W tym roku lansuje nową stylistykę dodatkowych świateł do jazdy dziennej oraz detale nadwozia i wykończenia wnętrza, które jednoznacznie mają identyfikować jej pojazdy – szczególnie najnowszy model Kreos 5009.

Na tegorocznym salonie odrodzili się dostawcy podwozi samochodowych do adaptacji: Fiat, Ford, Citroen, Mercedes-Benz, Iveco, Volkswagen, a także Renault z najnowszym modelem Mastera, który sądząc po stoiskach, może być chętnie wykorzystywaną bazą do budowy kamperów.

Pozytywnie zaskoczył niemiecki Dethleffs, który znany jest z niekonwencjonalnego podejścia do karawaniingu. Tym razem przygotował całą gamę produktów dla wszystkich tych, którzy nie cierpią samochodów. Posiadający pojazdy trójkołowe, tzw. trike, mogli zaopatrzyć się w małą dwuosobową przyczepę sy-



pialną, a miłośnicy rowerów w lekką przyczepę przeznaczoną do jazdy z rowerem typu tandem. Myli się jednak ten, który sądzi, że Dethleffs pokazał same lekkie przyczepy. Otóż nie. Najlepszym przykładem niech będzie zabudowa mieszkalna Dethleffs na trójkołowym pojeździe Piaggio, którą na kempingu można zdemontować, a lekkiego trójkołowca używać do zwiedzania okolicy.

Bimobil jako dostawca różnorodnych konstrukcji prezentował się nie tylko w obrębie swojego stoiska, ale także na wystawie tematycznej przed salą konferencyjną targów oraz na zaprzyjaźnionych stoiskach firm, z którymi współpracuje. Dlatego mogliśmy podziwiać zarówno demontowaną zabudowę na podwoziu najnowszego VW Amaroka, jak i pokraczną dwuosiową przyczepę o jednej osi skrętnej, którą holował Land Rover Defender.

Powszechne zainteresowanie zwiedzających wzbudziła także premiera nowej przyczepy marki Fendt. Model Brilliant, jak sama nazwa wskazuje, pozycjonowany jest oczko wyżej od ekskluzywnego Diamant. Stonowany design urzeka zarówno



na zewnątrz, jak i wewnątrz. Całość dopełnia wykończenie najwyższej jakości i odpowiednio wysoka cena. Jak się okazuje, to jednak nie wszystkie koszty, gdyż należy doliczyć także solidny samochód terenowy, który będzie w stanie pociągnąć Brillant – najlepiej Porsche Cayenne.

### Dynamiczne manufaktury

Marzy ci się wycieczka do Australii i jesteś koneserem muzyki operowej? Niestety na co dzień zamieszkujeś inny kontynent, wakacje spędzasz w kraju, a opery oglądasz w telewizji. W takim razie zainwestuj, jakieś 25 tys. euro, w nieszablonową przyczepę kempingową, którą zachwycisz wszystkich dookoła – Ysin Opera – o niecodziennej stylistyce,

przywołującej na myśl Sydney Opera Mouse, pozwoli ci się poczuć wyjątkowo. Ten nietypowy pojazd kempingowy zrobi wrażenie na każdym kempingu. Wyróżnia się wszędzie niezależnie od otoczenia, a przy tym oferuje znacznie więcej niż klasyczny namiot i niewiele mniej niż klasyczna przyczepa. Dodatkowo można zamówić specjalne wykończenie a'la jacht, którego głównym elementem jest podłoga z egzotycznego drewna imitująca pokład jachtu. Wnętrze wyposażone w aneks kuchenny, łazienkę i sypialnię zapewnia pobyt dla dwóch osób w luksusowych warunkach.

Pozostając w technice rozkładanych namiotów warto zauważyć konstrukcje budowane przez Toms

Fahrzeugtechnik. Co prawda drugi człon nazwy trzeba literować, żeby się nie pomylić, jednak rozwiązania stosowane przez tę manufakturę są jedyne w swoim rodzaju. Klasyczne samochody terenowe, osadzone na solidnej ramie, są wyposażane w zabudowę, którą na postoju zmienia się w dwuosobowe miejsce wypoczynku. Na życzenie można zamówić wyposażenie kuchenne i dodatkowe szafki. Niestety ze względu na ograniczoną przestrzeń nie ma co liczyć na prysznic i toaletę.

Touareg z przyczepą? Idealne rozwiązanie dla dakarowców? Nawet tak ekstremalny pojazd nie jest w stanie wytrzymać jazdy przez Atakamę z prędkością bliską 200 km/h. Na szczęście z taką przyczepą nie trzeba gnać, gdyż dom mamy zawsze pod ręką. Na pokładzie tylko to, co niezbędne – mały salonik przekształcany na noc w sypialnię, aneks kuchenny i kilka szafek. Inną pozycją z kategorii ekstremalnej jest Expedition Trailer w zestawie z Land Roverem Discovery. Przyczepa zawieszona wysoko nad ziemią oferuje właściwości terenowe odpowiednie do zastosowanego samochodu holującego. Można nią przemierzać wszystkie szlaki, których nie przestraszy się Land Rover.

Propozycja kolejna to czerwony STX Motorhome na bazie Volvo FL7. Dom na kołach, który na stoisku w Dusseldorfie trzeba było panoramować, gdyż ze względu na gabaryty był nie do uchwycenia w jednym ujęciu. Dodatkowo STX posiadał rozsuwane ściany z niemal każdej strony (wysunięcie ściany od strony lewej powiększało przestrzeń w salonie, od strony prawej aneks kuchenny, w tylnej części rozpychało sypialnię). Na ogromnej powierzchni znalazło się 6 miejsc do spania, duży aneks kuchenny, salon i przestronna łazienka. Wykończenie wnętrza na najwyższym





poziomie: fornirowane meble, skóra, dyskretne szczotkowane aluminium i sygnowana logiem STX pościel.

Był jednak pojazd znacznie bardziej pojemny od STX-a. Dziesięć miejsc na pokładzie miał Ketterer. To rekord, jeśli chodzi o luksusowe motorhome prezentowane na targach. Szkopuł w tym, że połowę z tych pasażerów stanowiły konie. Setki tysięcy euro wydane na koniowóz Ketterer, to propozycja dla prawdziwych miłośników tych zwierząt. Niezależnie od miejsca podróży na pokładzie Ketterer'a jest bardzo komfortowo. Zbudowany na samochodzie ciężarowym Mercedes-Benz Actros 2544 L Mega Space koniowóz wyposażony został w regulowane pneumatyczne zawieszenie, silnik o mocy 440 KM i największą kabinę w ofercie. Całość ma 12 m długości i aż 4 m wysokości, dlatego należy tak zaplanować podróż, aby na drodze nie spotkać niskich wiaduktów.

Na koniec pojazd dla biznesu – luksusowy zestaw ciągnika z naczepą, który może być wykorzystywany na pokazach, prezentacjach i eventach firmowych – Most Futuria. Ciągnik zbudowano przera-

biając samochód kempingowy Eura Mobil, który służy tylko do przemieszczania. Pozostałe czynności bytowe przejęła ogromna naczepa, która na trzech poziomach mieści

ogromny salon z aneksem kuchennym, toaletę z prysznicem, sypialnię, taras z jacuzzi oraz garaż na niewielki samochód sportowy, np. Gumpert.







# Święta w Hiszpanii zaczynają się od loterii

autor i fot.: Kamila Alvaro

Pierwszym sygnałem zbliżającego się Bożego Narodzenia jest rozpoczęcie sprzedaży losów na Loterię Świąteczną przez hiszpańskie Lotto. Już w lipcu oferowane są tzw. decimales, czyli dziesiąte części numeru. Oznacza to, że kupując jeden los, w przypadku wylosowania jego numeru, trzeba podzielić się wygraną z 9 innymi osobami. Dlatego ludzie często zbierają się w grupy rodzinne, znajomych, kolegów z pracy i kupują wszystkie 10 decimales.

Główna nagroda w loterii – **El Gordo** – wynosi aż 3 miliony euro, czyli po 300 tys. euro na jeden los. Popularnym zwyczajem jest kupowanie losów w prezencie. Daje to dodatkowy powód do spotkania przedświątecznego, bo losowanie odbywa się 22 grudnia. Pierwsza nagroda jest losowana o 9.15 i wówczas cała

Hiszpania porzuca pracę i biegnie do telewizorów ze swoimi decimales w rękę, aby oglądać transmisję. Szczęśliwe numery losują dzieci z prestiżowej szkoły św. Ildefonsa w Madrycie, dla których udział w losowaniu jest nie lada wyróżnieniem. Wylosowany numer ogłaszają wyśpiewując go na głos. Nawet fakt, że wyniki można sprawdzić w Internecie, nie wpływa na tę prawie 200-letnią tradycję. Nie wiem tylko, jak się dowiadywano o wynikach zanim wynaleziono telewizor... Jest to wydarzenie spektakularne, a między losowaniami telewizja transmituje rozmowy z osobami, które trafiły szczęśliwy numer. Poza loterią państwową można kupić losy na loterie organizowane przez hale targowe. W tym przypadku nagrodą jest ogromny koszt produktów ze stoisk danej hali.

## Święta przy stole

Sklepy spożywcze sygnalizują konieczność przygotowania się do świąt wyłożeniem *turrónów*. To typowe hiszpańskie słodycze, które w Boże Narodzenie je się na deser. Najczęściej jest to masa podobna do nugatowej – z migdałami, orzechami i innymi dodatkami, uformowana w duże batony. Turrony można kupić już w drugiej połowie października. Przed świętami są dość drogie, bo, wiadomo, wszyscy chcą je mieć, później tanieją, bo ludzie są już nimi przejeżdeni. Wtedy ja je kupuję, w ilościach hurtowych, bo moi znajomi w Polsce je uwielbiają.

Kolejnym typowym deserem są *polvorones*, ciasteczka wypiekane w taki sposób, że, aby móc je zjeść, trzeba je najpierw mocno zgnieść w dłoni, tak umiejętnie, żeby się nie



rozsypany („polvo” po hiszpańsku znaczy „proch”).

W Wigilię Bożego Narodzenia rodziny zbierają się na kolacji – o zwykłej porze kolacyjnej, czyli ok. godz. 22. Jest to jednak kolacja wyjątkowo uroczysta. Potrawy różnią się w zależności od regionu – w środkowej Hiszpanii jest to pieczone prosię lub jagnięcina, na południu, w Andaluzji – najczęściej indyk, a na wybrzeżu – owoce morza i ryby. Z katalońskich potraw świątecznych do najbardziej tradycyjnych należą *l'escudella* i *carn d'olla*. *Escudella* to zupa gotowana na boczku, wieprzowinie, kościach wieprzowych i wołowych, świńskich uszach i nóżkach, cielęciny i drobiu z ziemniakami, ciecierzycą, kapustą, cebulą, selem i marchewką. *Carn d'olla* (mięso z garnka) to gotowane w tej zupie lokalne kielbasy, mięso oraz rodzaj pulpetów wielkości pięści, które gotuje się w tej samej zupie, a je się jako drugie danie.

Śpiewa się kołedy, które są dużo weselsze niż w Polsce, a na pasterkę, czyli *misa de gallo* (kogucia msza) chodzi coraz mniej ludzi, zapewne z powodu postępującej laicyzacji Hiszpanii. Wybierają dłuższe posiedzenie przy stole i winie.

### Szopka zamiast choinki

Dzieci nie szukają prezentów pod choinką, bo tutaj prezenty przynoszą dopiero Trzej Królowie, 6 stycznia. Tradycyjnie, w Wigilię po pasterce lub w pierwszy dzień świąt po obiedzie, dzieci przy pomocy kijów wytrząsają drobne słodczyce – czekoladki, cukierki, batoniki, turrony – z pnia drzewa. Zwyczaj ten nazywa się *cagatío*, czyli, w prawie dosłownym tłumaczeniu „wydalający ludzik”. Według legendy ludzik przychodzi do domu przed świętami (najczęściej 8 grudnia, w dzień Niepokalanego Poczęcia). Należy go ugościć odpowiednio – posadzić przy ogniu,

przykryć kocem, karmić suchym chlebem, fasolą, skórkami z pomarańczy, a gdy nadejdzie czas, wydobyc to, co się w niego zainwestowało. Gdy skończą się zasoby słodczy we wnętrzu pnia, wypada mocno słona sardynka, czosnek lub cebula.

Choinki zresztą i tak w większości domów nie ma, rzadko kiedy występuje jako dekoracja w sklepie lub w hotelu; jej miejsce zajmuje szopka. Nie jest ona jednak do końca identyczna z naszą polską. Występuje tam pewien obiekt, zupełnie nieznan w naszej tradycji, a istniejący z powodzeniem i za akceptacją hiszpańskiego Kościoła w Katalonii i Walencji. Ta figurka zwykle umieszczona jest w jakimś ustronnym kącie szopki, bo jest to ludzik w trakcie defekacji. Nie jest znany dokładny powód, z jakiego za-

częto umieszczać figurkę Caganera w szopkach. Uważa się, że symbolizuje żyzność ziemi. Ma przynosić szczęście i radość, a jeżeli zabraknie go w szopce, należy się spodziewać niepowodzeń w nadchodzącym roku. Zwyczaj jest przedstawiany w tradycyjnym stroju katalońskim, ale w ostatnich latach coraz bardziej popularne są figurki znanych osób, np. polityków, piłkarzy, którzy przedstawiani są w szopce w charakterystycznej dla Caganera pozie.

Dzień Trzech Króli jest wolny od pracy, rodziny znów zbierają się przy wspólnym posiłku (najczęściej jest to obiad), a dzieci dostają prezenty właściwe. Na deser podaje się *Roscón de Reyes* – ciasto drożdżowe z bakaliami, w kształcie opony, tzn. korony królewskiej, ozdobione owocami kandyzowanymi, które mają



Caganer



imitować koronne klejnoty. W ciasto, zgodnie z tradycją, gospodarze domu wtykają małą porcelanową figurkę. Nazywa się ona *haba*, czyli bób – bo dawniej w Roscón wkładano ziarno bobu. Osoba, która znajdzie figurkę, jest zobligowana do przyniesienia następnym razem ciasta na spotkanie rodzinne

w Trzech Króli, a poza tym będzie miała szczęście w całym nadchodzącym roku.

#### Domowy Sylwester

Wybierając miejsce hucznego spędzenia Sylwestra należy skreślić z listy Barcelonę. Tutaj nie ma wielkiej imprezy na świeżym powietrzu,

choć aura zazwyczaj tej nocy jest dużo bardziej sprzyjająca niż w Polsce. Tradycyjnie na nadejście Nowego Roku czeka się z rodziną przy zastawionym stole. Zanim zegar wybije północ należy mieć pod ręką winogrona (co najmniej po 12 na osobę), które zjada się po jednym na każde uderzenie zegara, co, pomimo tego, że uderzenia rozlegają się dość wolno, nie jest wcale łatwą sztuką. Raczej powodem do żartów z tych, którzy zostają w tyle za zegarem. Można też kupić specjalnie na tę okazję winogrona w puszcze – obrane i pozbawione pestek. W Katalonii toast wznosi się lokalnym musującym winem Cava. Brak akompaniamentu petard i fajerwerków – te atrakcje zarezerwowane są na letnie imprezy. Po toaście młodzi idą na imprezy do znajomych lub na dyskoteki, starsi najczęściej spać.

Wesołych polskich świąt życzę wszystkim Czytelnikom „Przewoźnika”.



Turrony



# NOWA USŁUGA

## SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD – PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH ZWROTU PODATKU VAT

ZMPD

SEKCJA  
SERWISOWA

### Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

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

**Kontakt do Działu Zwrotu VAT:**

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

[zwrotvat@zmpd.pl](mailto: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](http://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](http://www.uslugi.zmpd.pl) „Markowe opony taniej”, typ ogumienia oraz ilość i nacisnąć przycisk „Jestem zainteresowany”.

**Opony Continental**



### OCRK

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

Rabat dla wszystkich firm członkowskich ZMPD.

**OCRK - analiza czasu pracy kierowców**



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- 5381016  
e-mail: [kartypaliwowe@zmpd.pl](mailto:kartypaliwowe@zmpd.pl)

**Karta paliwowa M-Oil**

### Reflexite

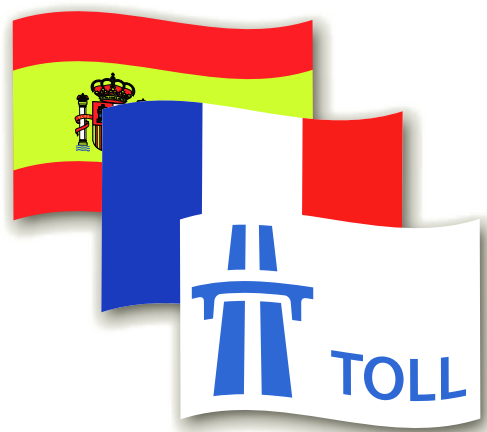
Reflexite jest jednym z liderów w produkcji folii odbłaskowych stosowanych do oznakowania ECE104.

**Oferta firmy Reflexite**



# Catý

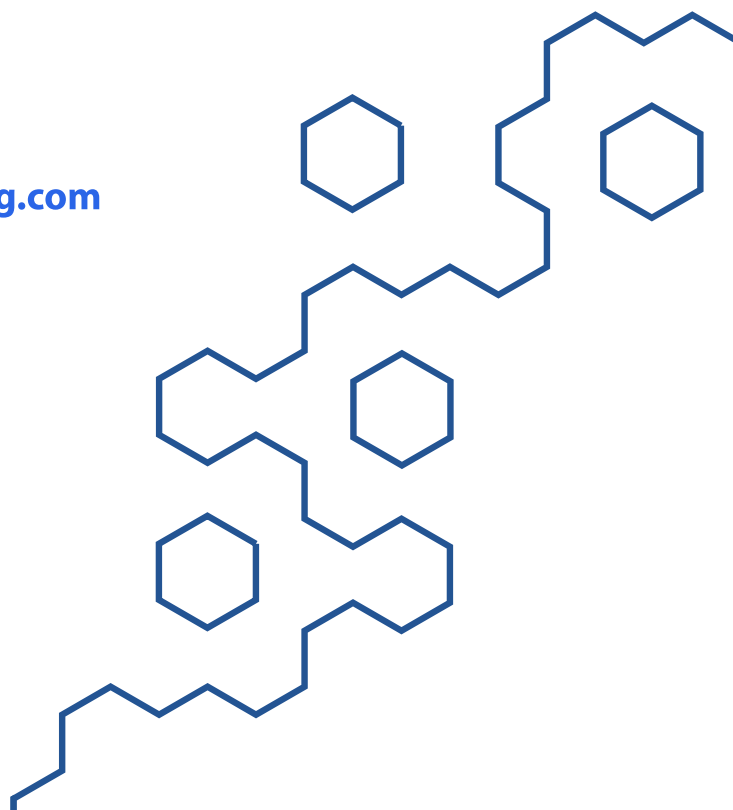
park samochodowy  
pod jednym  
dachem



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

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

Więcej informacji znajdziesz na [www.eurowag.com](http://www.eurowag.com)





SAMOCZODY CIĘŻAROWE. LEASING I KREDYT. ROZWIĄZANIA FLOTOWE. SERWIS I CZĘŚCI.

# Każda ciężarówka kosztuje. Actros przynosi oszczędności.

Ponieważ każda kropla paliwa jest cenna.

Dla Actrosa każdy kurs jest oszczędny. Pakiet Economy i standardowa automatyczna skrzynia biegów Mercedes PowerShift ze sprawdzonym trybem EcoRoll zmniejszają zużycie cennego paliwa i liczbę postojów na stacjach paliw. To pewne! W różnych testach porównawczych prasy specjalistycznej Actros osiągnął imponujące wyniki.

\*Actros 1844, 320 kW (435 KM)

Oszczędna ciężarówka z trójramienną gwiazdą osiągnęła ponadto rekord Guinnessa dla samochodu ciężarowego o najmniejszym zużyciu paliwa w tej klasie\*. Jak oszczędzać z Actrosem, dowiedzą się Państwo u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronie internetowej [www.mercedes-benz.pl/actros](http://www.mercedes-benz.pl/actros)



**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust