

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (16) II marzec/kwiecień 2011

ZMPD
Dwumiesięcznik



Konsultacje w sprawie stawek e-myta s. 18

130 Mercedesów dla Grupy Raben s. 66

**Przewozy między Polską a Rosją
Niekończący się problem** s. 4

Jedynie w Polsce - tylko u nas!

Ograniczenia ruchu drogowego obowiązujące na obszarze Europy w 2011

już w sprzedaży!



11,90 zł

cena netto do 10 szt.

9,92 zł

cena netto powyżej 10 szt.

Szanowni Czytelnicy,

Zezwolenia rosyjskie i stawka e-myta to tematy, które zdominowały ostatnie miesiące. Po raz pierwszy doszło do zatrzymania przewozów do Rosji. Staramy się przybliżyć Państwu okoliczności, w jakich to się stało, co osiągnięto, a czego nie w umowie podpisanej w Paryżu.

Coraz bliższy staje się ustawowy termin (1 lipca 2011 r.) uruchomienia elektronicznego systemu opłaty drogowej. Rządowa propozycja stawki e-myta w wysokości 46 gr była wielokrotnie oprotestowana przez środowisko. ZMPD doprowadziło do kolejnej debaty w Sejmie na ten temat. Jej następstwem było spotkanie konsultacyjne z wiceministrem Radosławem Stępnem. Z raportu naukowego przygotowanego na zlecenie ZMPD wynika, że 20 gr za kilometr to stawka, która nie spowoduje negatywnych skutków ekonomicznych dla firm transportowych. Jedynym dotychczasowym efektem presji środowiska są propozycje nowych, niższych stawek dla pojazdów Euro 5 i autobusów.

Zapraszam do lektury.

redaktor naczelny

Ryszard Gałczyński

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:

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

Współpracują:

Kamila Alvaro, Iwona Jowik,
Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja,
Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski,
Mirosław Siech, Paweł Smoręda,
Barbara Szulak, Jacek Wejman

Ogłoszenia i reklamy:

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

Skład i łamanie: Lorem Ipsum

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

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

Przedruki za zgodą redakcji.

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

W numerze:

Niekończący się problem	4
W dalszym ciągu mamy do czynienia z jednostronną próbą konfrontacji ze strony Rosji	8
Forum Transportu Drogowego – o zezwoleniach	10
FTD: stawki e-myta nie do udźwignięcia	14
Konsultacje w sprawie stawek e-myta	18
Jedynym pomysłem Ministerstwa Infrastruktury jest sięgnięcie do kieszeni przewoźników	22
Polskie myto, czyli jak politycy uczyli się polityki transportowej	24
Marian Przetakiewicz-Leśniewski odjechał na zawsze	30
Nowa ustawa o kierujących pojazdami	32
Rozliczanie opłat drogowych kartą paliwową	34
Coraz bezpieczniej na polskich drogach, ale... numer 112 wciąż zbyt często potrzebny	37
Budowanie partnerskich relacji z klientami	40
Dostawy towarów w miastach zakorkowanych	42
Podwykonawstwo przewozu i przewóz sukcesywny w Konwencji CMR	45
Wybrane aspekty odpowiedzialności przewoźnika w Konwencji CMR – francuski punkt widzenia	47
Zmiany w VAT od 2011 r. w obszarze działalności transportowej	50
Domniemanie utraty towaru na podstawie art. 20 Konwencji CMR	56
Praktyczne rady dla poszkodowanego w kolizji lub wypadku komunikacyjnym. Jak postępować?	58
Niezbędnik kierowcy flotowego – karta paliwowa	62
130 Mercedesów dla Grupy Raben	66
Dakar 2011 za nami	68
W wyścigach szczęście jest potrzebne	72
Walka z pustynią i ... z samym sobą	74
W sam raz na Dakar	79

Przewozy między Polską a Rosją

Niekończący się problem

autor: Ryszard Gałczyński

2 lutego 2011 roku na posiedzeniu Transportowej Rady Zarządzającej Międzynarodowego Forum Transportu (ITF) w Paryżu przedstawiciele Federacji Rosyjskiej odstąpili od decyzji o samoograniczeniu kontyngentu bazowego zezwoleń EKMT do 67. Oznacza to (teoretycznie), że wszystkie należne Polsce w tym roku 183 zezwolenia EKMT mają

być ważne na terytorium Federacji Rosyjskiej. Drugiego lutego wiceminister Tadeusz Jarmuzewicz i jego rosyjski odpowiednik Mikołaj Asaul podpisali w Paryżu porozumienie w sprawie wymiany kontyngentu zezwoleń. Trzeciego lutego T. Jarmuzewicz w Sejmie publicznie ogłosił, że „Od dzisiaj mamy tyle zezwoleń, ile nigdy w historii Polski”.

Środowisko przewoźników międzynarodowych nie przyjęło, delikatnie mówiąc, sukcesu naszych negocjatorów z takim samym entuzjazmem. Kwoty ustalone przez polsko-rosyjską Komisję Mieszaną w dniu 2 lutego br. znacznie odbiegają od oczekiwań i wcześniejszych ustaleń, zwłaszcza, że mają obowiązywać w perspektywie trzech najbliższych lat. Poprzednio kontyngent

Posiedzenie
polsko-rosyjskiej
Komisji Mieszanej
12 stycznia 2011 r.
w Warszawie



wynosił 190 tysięcy zezwoleń (w tym 30 tysięcy zezwoleń „Rosja K-3”), więc szczególnie teraz, gdy minął kryzys, liczba 150 tysięcy zezwoleń, w tym 24 tysięcy „Rosja K-3”, nie zabezpiecza potrzeb przewoźników polskich na tym kierunku na cały 2011 rok. Uzupełnieniem tego kontyngentu mają być międzynarodowe zezwolenia EKMT. Problem polega jednak na tym, że pozostają na razie przysłowiowym kanarkiem na dachu. Ponieważ, jak się okazuje, to Rosjanie będą decydować o tym, na jakich warunkach ich użyć. Zostanie to ustalone na forum ITF.

Deficytowe zezwolenia

Zezwolenia rosyjskie zawsze były „towarem deficytowym”, szczególnie jeżeli chodzi o zezwolenia specjalne „Rosja K-3”. Niedobory uzupełniano poprzez wykorzystanie zezwoleń EKMT. Na początku września 2010 roku, na posiedzeniu ITF w Paryżu, Rosjanie jednostronnie ograniczyli własny kontyngent zezwoleń EKMT do 67 sztuk bazowych. W rezultacie przewoźnicy z innych państw na przewozy do Rosji mogli wykorzystać również tylko 67 sztuk tych zezwoleń. Dla Polski oznaczało to trzykrotny spadek możliwości przewozowych na tym kierunku. 16 września 2010 r. na posiedzeniu FTD, zwołanym specjalnie w tej sprawie, wypracowano rekomendację dla rządu. Spośród różnych rozważanych wariantów Forum przyjęło stanowisko o uznaniu decyzji Rosjan, z zastrzeżeniem, że zezwolenia EKMT ważne na terenie Federacji Rosyjskiej powinny obejmować wyłącznie pojazdy Euro 5. Obecny na spotkaniu wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz stwierdził również stanowczo, że zezwolenia dwustronne z kontyngentu na 2010 będą ważne do 31 grudnia 2010 r., bez możliwości przedłużenia na rok następny.

Pierwsze rozmowy polsko-rosyjskiej Komisji Mieszanej o kontyngencie zezwoleń na 2011 rok przeprowadzono w dniach 27-28 września 2010 roku, wcześniej niż w poprzednich latach. Polskie stanowisko negocjacyjne wynikało z zasady zachowania i ochrony kontraktów już istniejących i obsługiwanych od lat przez polskich przewoźników. Dlatego kwotowo ustalono górną granicę kontyngentu ogólnego na poziomie 190 tysięcy, a ilość zezwoleń specjalnych „Rosja K-3” określono na zasadzie parytetu – 40% kontyngentu ogólnego, co jest absolutnie zgodne z postanowieniami umowy z Rosją. Tak wczesny termin posiedzenia komisji dwustronnej wynikał z doświadczeń poprzednich lat, kiedy to Rosjanie świadomie przeciągali czas negocjacji. Doszło już do tego, że kontyngent na rok 2010 ustalono w połowie marca 2010 r. Takie przedłużanie rozmów było jednym z elementów strategii negocjacyjnej Rosjan. Zawierane w takich warunkach „porozumienia” były – szczególnie dla polskiej strony – bardziej wynikiem presji czasu i realnej groźby zablokowania przewozów do Rosji – niż przyjętych założeń i oczekiwań polskich przewoźników.

Stanowisko „negocjacyjne”

Rosjan

Podstawowym narzędziem polityki transportowej Rosjan wobec Polski (i nie tylko) są ograniczenia administracyjne, których starają się używać jako regulatora rynku. Stąd ich konfrontacyjna i arbitralna postawa negocjacyjna. Wbrew polsko – rosyjskiej umowie międzyrządowej status przewozu określają na podstawie kraju pochodzenia lub kraju eksportera, a nie miejsca załadunku. Ponadto Rosjanie w rozmowach konsekwentnie propagują własną ocenę sytuacji, z której wy-

nika, że rynek transportowy, w którym uczestniczą od wielu lat przewoźnicy różnych państw, jest „rynkiem rosyjskim” i należy do nich samych. Na bazie takiego tendencyjnego rozumowania rozpowszechniają swoje teorie wśród rosyjskich przewoźników, którzy bez zrozumienia międzynarodowych zasad i przepisów przyjmują to jako fakt oczywisty i na tym możliwość dialogu z nimi się kończy. Z tego rosyjskiego rozumowania wynika, że skoro Rosjanie przewoźnicy w ostatnim okresie dynamicznie się rozwijają, to inni, w tym polscy przewoźnicy, powinni ustąpić im miejsca na rynku...

W praktyce rozmów negocjacyjnych wygląda to tak, że Rosjanie przedstawiają wielkość kontyngentu taką, jaką na danym etapie zamierzają zaproponować i próby jakiegokolwiek modyfikacji ich stanowiska kończą się wyznaczeniem daty kolejnej tury rozmów. To jeden z powodów przeciągania się negocjacji. W ich pojęciu kompromis polega tylko na tym, że druga strona zaakceptuje ich stanowisko. Jeżeli już dochodzi do podpisania porozumienia, zawsze jest to „kompromisowa” rosyjska propozycja.

Zmiana za zmianą

Wrześniowe rozmowy międzyrządowe w związku z dużymi różnicami zakończyły się niepowodzeniem. Strona rosyjska proponowała kontyngent 190 tysięcy zezwoleń, w tym 30 tysięcy „Rosja K-3”. Tak samo zakończyła się listopadowa tura rozmów.

16 grudnia odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury, na zaproszenie wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza, robocze spotkanie przedstawicieli przewoźników, na którym również był obecny minister Cezary Grabarczyk. Uzgodniono na nim korektę ilości zezwoleń „K-3”

do poziomu 33% kontyngentu ogólnego i takie stanowisko znalazło się w piśmie wiceministra Jarmuzewicza do Wiktora Olerskiego, wiceministra transportu FR. Miało na celu przełamanie dotychczasowego impasu w rozmowach i stworzenie szansy na poszukiwanie kompromisu. Tego samego dnia pojawiła się również oficjalna informacja, że zezwolenia dwustronne będą ważne wyłącznie do 31 grudnia 2010 r.

Ten warunek czasowego ograniczenia był wielokrotnie prezentowany przez stronę polską podczas posiedzeń komisji dwustronnych polsko-rosyjskich i, jak się wydaje, trafia w najwrażliwszy dla Rosjan punkt. Taka cezura czasowa uniemożliwia im bowiem zastosowanie skutecznej dotychczas taktyki, polegającej na „zaliczkowym” przesłaniu nam niewielkiej ilości zezwoleń pod koniec roku, a następnie przeciągania terminu posiedzenia komisji dwustronnej. To doprowadzało do powstawania okresowego ogromnego deficytu rosyjskich zezwoleń, natomiast brak – często przez cały

pierwszy kwartał – zezwoleń „na kraje trzecie” powodował, że polscy przewoźnicy w tym okresie byli wyeliminowani z rynkowej gry metodą (żeby nie powiedzieć: sztuczką) administracyjną.

29 grudnia minister Grabarczyk niespodziewanie wydłużył ważność zezwoleń z 2010 r. do 15 stycznia 2011 r.

11 stycznia na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego dyrektor Departamentu Transportu MI Andrzej Bogdanowicz poinformował, że decyzja ministra Grabarczyka była odpowiedzią na prośbę ministra transportu FR Igora Lewitina i jest elementem gry negocjacyjnej przed zbliżającymi się rozmowami Komisji Mieszanej w dniu 12 stycznia. Jego zdaniem po takim geście polskiej strony należy się spodziewać rewanżu ze strony Rosjan. FTD jednoznacznie poparło wcześniej wypracowane stanowisko i taktykę negocjacji.

12 stycznia podczas spotkania Komisji Mieszanej w Warszawie po raz kolejny nie udało się osiągnąć

kompromisu. Żadne ugodowe gesty z polskiej strony nie przyniosły spodziewanego skutku, a Rosjanie absolutnie nie chcieli się zgodzić na proporcję 33% „K-3” i ostatecznie – nie sporządzając protokołu – przerwali rozmowy. Kolejna tura rozmów miała się odbyć 31 stycznia w Moskwie. Zapowiedziano, że od 16 stycznia samochody będą nielegalnie przebywały na terytoriach drugich państw, ale mimo to strony ogłosiły, że będą wypuszczać kierowców. Jednakże i tej deklaracji Rosjanie nie zrealizowali.

16 stycznia okazało się, ile warte są takie zapewnienia. Rosyjskie służby kontrolne zatrzymały na swoim terytorium wszystkie polskie ciężarówki.

Wynika z tego, że minister Lewitin, prosząc ministra Grabarczyka o wydłużenie terminu ważności zezwoleń, nie miał zamiaru złagodzić, jak deklarował, negatywnych skutków tej sytuacji dla kierowców ciężarówek. Zamiast tego wciągnął polskich przewoźników i ich kierowców, którzy nieoczekiwanie stali się



Przedstawiciele delegacji rosyjskiej (od lewej):
Mikołaj Asaul – wiceminister transportu Rosji, Jewgienij Moskwiuczow – prezes ASMAP Rosja, Piotr Pawluk – ASMAP Rosja

zakładnikami sporu, w zupełnie nieoczekiwane tarapaty...

Polskie służby kontrolne – zgodnie ze złożoną w dniu posiedzenia komisji mieszanej wzajemną deklaracją – nie zatrzymały żadnej rosyjskiej ciężarówki.

25 stycznia Rosjanie zaczęli wypuszczać polskich kierowców, po licznych formalnych wystąpieniach ZMPD i nieoficjalnych naciskach. W tym dniu odbyło się wspólne posiedzenie zarządów ZMPD i ASMAP w Swietłogorsku. Może to zaskakujące, ale najdotkliwszym dla Rosjan wydawał się fakt filmowania naszej akcji dożywiania kierowców i obawy przed upublicznieniem tego faktu.

Jak w kalejdoskopie

Całe to zamieszanie bardzo niekorzystnie wpłynęło na dystrybucję zezwoleń w kraju. Komisja Społeczna ds. podziału zezwoleń zagranicznych już w poprzednim roku dokonała rozdziału zezwoleń EKMT według stanu na tamten okres, czyli na

podstawie ówczesnego stanowiska Rosjan. Polska posiadała wówczas 183 zezwolenia bazowe, z czego tylko 67 ważnych na terytorium Federacji Rosyjskiej. Te 183 zezwolenia bazowe zostały przeliczone na 1544 zezwolenia, z czego 670, wyłącznie w kategorii Euro 5, było ważnych na terytorium FR, a pozostałe nie miały uprawnień na Rosję. Komisja uznała, że w tej sytuacji zezwolenia EKMT z ważnością na Rosję należy przydzielić firmom, które w roku ubiegłym dysponowały takimi zezwoleniami, uzyskały zadawalające ich wykorzystanie oraz posiadają odpowiednią liczbę pojazdów Euro 5. Po przeliczeniu okazało się, że firmy te mogą uzyskać 63% stanu z roku 2010. Pozostałe zezwolenia z wyłączeniem ważności na terytorium FR w części zostały przydzielone firmom, które zamierzały je wykorzystać na innych kierunkach. Kolejna zmiana stanowiska Rosjan (zapowiedziane rozszerzenie ważności wszystkich zezwoleń EKMT na Rosję) spowodowała także kolejną

próbę korygowania zasad wydawania tych zezwoleń. Niestety, postępowanie Rosjan nie przynosi żadnej gwarancji rozwiązania, a raczej daje podstawy do powątpiewania, że to może być kolejna deklaracja bez pokrycia, albo też starannie wyreżyserowana taktyka...

W rezultacie doszło do serii zgrzytów na linii branża – administracja. Zmieniające się komunikaty Bds.TM GITD oraz MI sprawiały wrażenie manipulacji, a niezadowolenie zainteresowanych tą sprawą przewoźników narastało i wciąż rośnie. Dziś nikt w Polsce nie jest w stanie przewidzieć, jakie kolejne warunki i kolejne utrudnienia zechcą wprowadzić Rosjanie. Nie wiadomo też, jakie zasady wprowadzi minister infrastruktury odnośnie sposobu dalszego podziału posiadanych zezwoleń EKMT. Decyzje w sprawie zezwoleń EKMT mogą być podjęte na forum ITF. Kolejne posiedzenie ITF w Paryżu zaplanowano na 21-22 marca br.



Strona polska (przedstawiciele przewoźników od lewej): Ireneusz Prudzyński, Leszek Pieńkowski, Maciej Wroński, Tadeusz Kociuk, Tadeusz Wilk – dyrektor departamentu transportu ZMPD, Jan Buczek – prezes ZMPD, tłumaczka, Tadeusz Jarmuziewicz – wiceminister infrastruktury

W dalszym ciągu mamy do czynienia z jednostronną próbą konfrontacji ze strony Rosji

Rozmowa z prezesem ZMPD Janem Buczkiem



Czy porozumienie podpisane w Paryżu oznacza stabilizację i spokojną perspektywę dla polskich przewoźników operujących na rynku rosyjskim?

Trudno to jednoznacznie określić, bo całe to zamieszanie z ostatnimi negocjacjami wystawiło na próbę przede wszystkim samych przewoźników. Dla negocjatorów jest to sprawa efektów negocjacji, a dla przewoźników jest to całe ich życie zawodowe i zagrożenie egzystencji. Dlatego nie można było już dłużej przeciągać tych negocjacji. Co nie oznacza, że problem został rozwiązany. Rok 2011 chyba nie będzie kolejnym rokiem kryzysowym dla europejskiej oraz rosyjskiej gospodarki i wydaje się, że ten kryzysowy kontyngent zezwoleń nie wystarczy do obsługi wzrastającego zapotrzebowania na transport do Rosji. W jakim stopniu polscy przewoźnicy będą uczestniczyli w tym po raz kolejny wzrastającym rynku przewozów do Rosji, zależy od dalszych decyzji naszej administracji.

Zezwolenia międzynarodowe EKMT miały być czynnikiem stabilizującym, jeżeli chodzi o przewozy do Rosji i to w trzyletniej perspektywie?

One nigdy nie miały funkcji stabilizatora rynku w relacjach z Rosją. Zarówno ze względu na ich niewielką ilość, jak i zakres wykorzystania. Zawsze były tylko uzupełnieniem kontyngentu zezwoleń dwustronnych. Na podstawie zezwolenia EKMT można wykonywać przewozy pomiędzy „krajami trzecimi”. Zatem przy obecnym kontyngencie ilość przewozów można oszacować na niespełna 30 tysięcy – z tego tylko część do Rosji. Tymczasem tylko w stosunku do roku 2009 mówimy o braku ponad 40 tysięcy zezwoleń. Przy czym, tak jak wcześniej wspomniałem, mamy do czynienia z ożywieniem gospodarczym...

Kiedy będzie możliwe uruchomienie całego, uzgodnionego w Paryżu, kontyngentu EKMT?

Deklaracja Rosjan o wycofaniu się z decyzji o samoograniczeniu kontyngentu bazowego, co jest równoważne z uwolnieniem pozostałej zablokowanej wcześniej kwoty zezwoleń była, o czym jestem przekonany, wybiegiem taktycznym, po to, aby przerwać naszą blokadę i podpisać jakiegokolwiek porozumienie dwustronne. Teraz wycofują się z niej i uzależniają jej realizację od spełnienia nowych, bardzo trudnych warunków. Budzi zdziwienie fakt, że Rosjanie złożyli akces do międzynarodowych organizacji OECD i WTO, a swoimi działaniami łamią podstawowe kanony funkcjonowania tych organizacji!

Coraz częściej pojawiają się sygnały o problemach związanych z interpretacją przepisów dotyczących kwalifikacji przewozu przez rosyjskie służby kontrolne.

W dalszym ciągu mamy do czynienia z jednostronną próbą konfrontacji ze strony Rosji. Rosjanie gwałcą porozumienia, które sami podpisywali. Nigdzie w umowie dwustronnej nie ogranicza się przewozu towarów załadowanych w Polsce z przeznaczeniem do Rosji. Oni ponownie działają przez zaskoczenie i stawiają nam nowe warunki. Sami natomiast ostentacyjnie ignorują ustalenia przyjęte wcześniej na międzynarodowych forach. Zezwolenia EKMT służą przede wszystkim do przewozu towarów pomiędzy „krajami trzecimi”. Rosjanie, mimo iż wykorzystują te zezwolenia prawie wyłącznie w relacjach dwustronnych, bezwzględnie dążą do

uzyskania takiego poziomu kontyngentu zezwoleń międzynarodowych, który pozwoliłby im na zaspokojenie własnych potrzeb transportowych i uniezależnienie się w ten sposób od dwustronnych umów z innymi państwami. Na takie działania nigdy nie będzie zgody ze strony Polski. W podpisanym w Paryżu porozumieniu jest zapis o dziesięciodniowym terminie wypowiedzenia w sytuacji, kiedy miałyby nastąpić zmniejszenie kontyngentu zezwoleń EKMT dla Polski, ważnych na terytorium Federacji Rosyjskiej. Nasza administracja może w decydującej chwili skorzystać z tego zapisu, jeżeli będzie to konieczne.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński



1 lipca 2011 r. ruszy w Polsce elektroniczny system poboru opłat viaTOLL

viaTOLL obejmie autostrady, drogi ekspresowe i wybrane odcinki dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA. Będzie obowiązkowy dla pojazdów samochodowych i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

Rejestracja w systemie, dostępna już od **2 maja 2011 r.**, możliwa będzie w każdym Punkcie Obsługi Klienta oraz Punkcie Dystrybucji.

Więcej informacji o systemie viaTOLL uzyskasz na stronie internetowej pod adresem **www.viatoll.pl**

lub kontaktując się z Infolinią* pod numerem telefonu **800 101 101**** lub **+48 (22) 521 10 10*****.

* od 15 marca 2011 r.

** numer bezpłatny dla telefonów stacjonarnych

*** numer płatny, koszt połączenia zgodnie z cennikiem lokalnym



Forum Transportu Drogowego – o zezwoleniach

autor: Ryszard Gałczyński

Wypracowanie stanowiska Forum Transportu Drogowego w sprawie określenia zasad regulacji zezwoleń na przewozy drogowe do Rosji w 2011 roku było głównym tematem posiedzenia Forum Transportu Drogowego w dniu 7 lutego.

Debata została zwołana i prowadzona przez koordynatora FTD Dionizego Woźnego – zgodnie z nową formułą przyjętą na posiedzeniu FTD 11 stycznia. Temat spotkania wynikał z podpisanego przez polski rząd 2 lutego w Paryżu porozumienia w sprawie wymiany zezwoleń z Federacją Rosyjską. Przewoźnicy z ulgą przyjęli wznowienie przewozów pomiędzy Polską a Rosją, ale

ich ocena wielkości kontyngentu zezwoleń jest daleka od zadowolenia, co znalazło odzwierciedlenie w temperaturze dyskusji. W opinii Forum 150 tysięcy zezwoleń, w tym 24 tysiące „Rosja K-3”, nie zaspokaja potrzeb polskich przewoźników, zwłaszcza w 3-letniej perspektywie. Wprawdzie rekompensatą może być znaczne zwiększenie kontyngentu zezwoleń EKMT – z 67 do 183 sztuk bazowych, ale ich efektywne wykorzystanie wymaga podjęcia natychmiastowych działań nad zmianą kryteriów przydziału.

We wprowadzeniu do dyskusji dyr. Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk stwierdził, że to zaskakujące wycofanie się Ro-

sjan z decyzji o samoograniczeniu kontyngentu bazowego EKMT jest efektem twardej postawy negocjacyjnej, a przede wszystkim determinacji polskich przewoźników. Zapewne ta decyzja spowodowała, że już w Paryżu podpisano porozumienie o wymianie zezwoleń jednorazowych. Jeżeli chodzi o wysokość kontyngentu zezwoleń ogólnych, pozostał na poziomie z roku 2010, w tym 24 tysiące „Rosja K-3” – o tysiąc mniej niż w roku poprzednim. Rosjanie otrzymali 147,5 tysiąca zezwoleń ogólnych i 2,5 tys. K-3. Nie wiadomo w tej chwili (28 lutego), kiedy zostanie uruchomiony cały kontyngent zezwoleń EKMT.

W kontekście skromnej kwoty



FTD
7 lutego 2011 r.



Jan Buczek

Uczestniczę w wielu międzynarodowych forach i nie bardzo wierzę, że decyzja Rosjan była dla naszych negocjatorów takim zaskoczeniem. Spotkania tego szczebla mają już wcześniej ustalony szczegółowy porządek obrad i temat zezwoleń EKMT musiał być ujęty w agendzie zebrania. Dlatego uważam, że nie powinniśmy podczas dzisiejszej dyskusji wyręczać ministra infrastruktury i poszukiwać rozwiązań, które miałyby uporządkować bałagan, jaki powstał na skutek ich decyzji, czy braku decyzji. Celem naszego spotkania jest wypracowanie jednolitego stanowiska, pokazujące opinię i słuszne, naszym zdaniem, intencje całego środowiska.

zezwoleń powrócił temat uszczelnienia przez służby kontrolne granicy wschodniej w celu weryfikacji zezwoleń u przewoźników rosyjskich. Poza okazjonalnymi akcjami Inspekcji Transportu Drogowego, tego typu kontrole praktycznie nie są prowadzone.

Krytykę ze strony przewoźników wywołał również fakt niedostatecznego przepływu informacji między urzędnikami Ministerstwa Infrastruktury a Głównym Inspektorem Transportu Drogowego (w którego strukturach mieści się obecnie



Dionizy Woźny
prowadzący
posiedzenie Forum



od lewej:
Jarosław Jakoniuk,
Andrzej Majewski



Władysław Żero

Biuro ds. Transportu Międzynarodowego) w sprawie wolnej sprzedaży zezwoleń EKMT „bez Rosji”. Były one sprzedawane na starych zasadach (bez Rosji) w dniu uzgadniania

nowych warunków ich tegorocznego kontyngentu w Paryżu. Zdaniem uczestników Forum konieczna jest zatem ich redystrybucja, uwzględniająca nowe okoliczności.



Tadeusz Wilk



Waldemar Jaszczur

Forum zaakceptowało STANOWISKO ZMPD dotyczące negocjacji i dystrybucji zezwoleń

STANOWISKO ZMPD

dot. negocjacji w sprawie zezwoleń

Przewoźnicy drogowi potrzebowali kompromisu w negocjacjach, oznaczającego wznowienie przewozów pomiędzy Rosją a Polską i innymi krajami Europy. Zatrzymanie przewozów spowodowało głęboki kryzys w polskich przedsiębiorstwach transportowych wykonujących transport na wschód. Codziennie nasi przewoźnicy dźwigali ciężar przeciągających się negocjacji na własnych barkach. Dlatego informację o zawarciu porozumienia w sprawie zezwoleń polsko-rosyjskich na rok 2011 i lata następ-

ne Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przyjęło z zadowoleniem. Należy w tym miejscu wyrazić wdzięczność wszystkim naszym kolegom przewoźnikom za gotowość i konsekwencję w popieraniu kierunku negocjacji prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury.

ZMPD z zadowoleniem przyjmuje wynik negocjacji, dotyczący zwiększenia liczby zezwoleń EKMT. Doceniamy również stronę rosyjską, która, po zrewidowaniu swojego jednostronnego działania, uznała nasze argumenty i wycofała się z niekorzystnego dla zagranicznych przewoźników ograniczenia zezwoleń EKMT do kwoty bazowej 67. Ustalenie nowego kontyngentu zezwoleń EKMT na poziomie 183



Aleksander Reisch

Trudną sytuację z ilością zezwoleń rosyjskich możemy rozwiązać tylko przy pomocy zezwoleń EKMT. Jeżeli ten kontyngent nie zostanie jak najszybciej uruchomiony, to już w maju może nastąpić kolejny krach.

sztuk bazowych dla Polski oznacza zwiększenie przewozów, które będą mogli wykonywać polscy przewoźnicy, o ok. 30% w stosunku do roku ubiegłego.

Pozytywnie należy też ocenić fakt zawarcia porozumienia na okres trzech lat, nie jak dotychczas – na rok. Pozwala to na lepsze planowanie działalności naszych przedsiębiorstw.

Obawy budzi natomiast uzgodnienie dotyczące ogólnego kontyngentu zezwoleń na poziomie 150 tysięcy sztuk, w tym 24 tysiące sztuk na „kraje trzecie”. Nie ma dziś pewności, czy ogólny kontyngent zezwoleń gwarantuje możliwość pełnej obsługi rosnącej wymiany handlowej pomiędzy Rosją a Polską i Europą.

Osiągnięte porozumienie nakłada też na administrację rządową nowe zobowiązania, dotyczące dystrybucji zezwoleń. Kryzys w rozmowach z Rosjanami najsilniej dotknął przewoźników, którzy nie posiadają



Ireneusz Prudzyński

1 lutego zezwolenia EKMT zakupiły firmy, które nigdy takich zezwoleń nie brały, nigdy również nie jeździły do Rosji. Dlatego wnoszę, aby zwróciły je do BOTM dobrowolnie, umożliwiając sprawiedliwe ich rozdzielenie przez komisję społeczną według czytelnych kryteriów.

zezwoleń EKMT. Wobec zwiększenia liczby takich zezwoleń konieczne wydaje się podjęcie prac weryfikujących zasady rozdziału zezwoleń jednorazowych, zwłaszcza na „kraje trzecie”, w taki sposób, żeby wspierać przewoźników nie spełniających kryteriów przydziału zezwoleń EKMT.

Natychmiastowej dyskusji ze środowiskiem wymaga sprawa określe-



Stawomir Kostian

nia struktury zamawianych zezwoleń pod kątem kategorii ekologiczności, aby dać szansę na korzystanie z nich także tym przewoźnikom, którzy nie posiadają wystarczającej ilości samochodów EURO 5.

Najwięcej dyskusji przewoźników wywołują te zezwolenia EKMT, które w momencie dystrybucji nie uprawniały do przewozów do Rosji, a po zawarciu porozumienia będą miały takie uprawnienie. Tę sprawę trzeba dokładnie zbadać, aby zaufanie, jakim przewoźnicy obdarzyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, nie zostało utracone. Zezwolenia EKMT nieuprawniające do przewozów do i z Rosji były przedmiotem wolnego obrotu i zostały zakupione przez przewoźników niezainteresowanych tym kierunkiem. Konieczna jest zatem

ich redystrybucja, uwzględniająca nowe okoliczności, w tym wzrost liczby takich zezwoleń z 67 do 183. Dotychczasowe zasady podziału określone przez Komisję Społeczną ds. Podziału Zezwoleń Zagranicznych muszą ulec weryfikacji.

Krytykę z strony przewoźników wywołuje fakt niedostatecznego przepływu informacji w sprawie wolnej sprzedaży zezwoleń EKMT „bez Rosji”, fakt, że były one sprzedawane jeszcze w dniu uzgadniania zwiększonego ich kontyngentu oraz trudności z uzyskaniem rzetelnej informacji o stanie i rezultatach rozmów w Paryżu. ZMPD zwraca się z wnioskiem o ustalenie przyczyn takiego stanu rzeczy, a także wdrożenie działań dyscyplinujących wobec osób odpowiedzialnych.



Stefan Przystek

FTD: stawki e-myta nie do udźwignięcia

autor: Ryszard Gałczyński



od lewej:
Jan Buczek,
Andrzej
Bogdanowicz,
Krzysztof Lewczak

Pierwsze w tym roku posiedzenie Forum Transportu Drogowego zostało zwołane na 11 stycznia, aby wypracować wspólne stanowisko dotyczące wprowadzenia elektronicznego systemu opłat drogowych na odbywające się za parę dni posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Debata została zwołana na wniosek opozycji w trybie art. 152 pkt 2 Regulaminu Sejmu, aby wywołać dyskusję na temat prawdziwych skutków nowych regulacji. W tym celu poczyniono starania, aby obrady były emitowane przez telewizję (kanał TVP.INFO).

Wielokrotne zaproszenia wiceministra Radosława Stępnia na obrady FTD, czy posiedzenia zespołu polityki gospodarczej i rynku pracy Komisji Trójstronnej ds.

Spółeczno Gospodarczych (zwołane z inicjatywy ZMPD) były przez niego ignorowane. Jednocześnie w projektach rozporządzeń regulujących zasady wprowadzania e-myta znalazły się zapisy stwierdzające, że zniesienie systemu winietowego pozostanie bez wpływu na branżę. Nie zostało jednak określone, na podstawie jakich szacunkowych badań wysnuto ten wniosek. Z tego powodu ZMPD zleciło opracowanie raportu dotyczącego skutków wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych dla branży transportowej. Został on opracowany przez prof. Magdalenę Osińską z UMK w Toruniu. Wyniki tego raportu miały być upublicznione właśnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, 18 stycznia 2011 r.

FTD uznało, że podstawową kwestią, jaką 18 stycznia należy posłom

przedstawić, jest wysokość stawek myta elektronicznego zakładanych w rządowym projekcie rozporządzenia. Uświadomić im, że chodzi tutaj o 500-procentową podwyżkę opłat i wywołać dyskusję na temat realnych skutków nowych regulacji. Tym samym celem nadrzędnym jest doprowadzenie do zmniejszenia proponowanych w rozporządzeniu stawek e-myta.

Poruszono również kwestię wyszczególniania kosztów opłaty elektronicznej na fakturze VAT, co mogłoby być skutecznym instrumentem do zrekompensowania tych podwyżek.

Gośćmi drugiej części obrad Forum byli: dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz i naczelnik Wydziału Przewozów Międzynarodowych Krzysztof Lewczak. A. Bogdanowicz

przedstawił stanowisko rządowe w negocjacjach z Rosjanami, które było planowane na 12 stycznia. Oświadczył, że pozostanie ono niezmiennie, czyli zgodne z oczekiwaniami przewoźników, a wielkość kontyngentu zezwoleń Rosja K-3 będzie na poziomie 33 procent ogólnej puli zezwoleń. Przy tej okazji przewoźnicy bardzo krytycznie ocenili decyzję ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka o przedłużeniu terminu ważności zezwoleń do 15 stycznia br., wbrew wcześniejszym ustaleniom, uzgodnionym z przedstawicielami środowiska (tj. do 31 grudnia 2010 r.).

Według A. Bogdanowicza, decyzja ministra Grabarczyka była odpowiedzią na list ministra transportu FR Igora Lewitina. Był to element gry negocjacyjnej przed zbliżającymi się rozmowami Komisji Mieszanej Polsko-Rosyjskiej ds. zezwoleń w dniu 12.01.2011 r. Jego zdaniem, skoro strona polska zgodziła się na wydłużenie terminu ważności zezwoleń, to w wyniku tej decyzji strona rosyjska będzie musiała dać coś w zamian.

Prezes ZMPD Jan Buczek zwrócił uwagę na skutki uboczne dla branży zaskakującej decyzji ministra Grabarczyka. Mając na uwadze termin ważności zezwoleń do dnia 31.12.2010 r. oraz przeprowadzoną akcję informacyjną, przewoźnicy zwracali w ostatnich dniach grudnia niewykorzystane zezwolenia. O przedłużeniu terminu ich ważności do dnia 15.01.2011 r. dowiedzieli się w dniu 29.12.2010 r.

Po ogłoszeniu tej decyzji niektórzy przewoźnicy wystąpili o nowe zezwolenia do BOTM, jednak okazało się, że tych zezwoleń już nie ma.

Bogdanowicz wyjaśnił, iż 28 grudnia między godz. 15 a 16 zapadła decyzja kierunkowa podjęta przez ministra Grabarczyka, która następnie została mu przekazana



od lewej:
Euzebiusz
Gawrysiuk,
Jarosław
Jakoniuk,
Sławomir
Jeneralski



Dionizy Woźny



od lewej:
Piotr Litwiński,
Andrzej
Olechnicki,
Wiesław Tarka



Andrzej Szyszkowski



Jacek Harczyński



ok. godz. 16. Tego samego dnia podpisano pismo w tej sprawie. Zostało ono przekazane do ZMPD rano 29 grudnia.

29 grudnia minister Grabarczyk wydał dyrektorowi BOTM W. Wierzbickiemu polecenie, aby pomimo tego, że 29 i 30 grudnia biuro jest zamknięte – wydawca zezwolenia przewoźnikom, którzy w tych dniach się tam pojawią. Informacja o takiej możliwości została umieszczona na stronie internetowej BOTM.

W dalszej części obrad podjęto jeszcze tematy dotyczące zastrzeżenia wymogów dotyczących gwarancji finansowych dla firm spedycyjnych (np. gwarancje depozytowe); wprowadzenia w ustawie o podatku od towarów i usług mechanizmu polegającego na możliwości uzyskania zwrotu podatku VAT tylko od faktur zapłaconych; uciążliwości przeprowadzania kontroli czasu pracy kierowcy przez funkcjonariuszy celnych.

Na spotkaniu dokonano również zmiany w dotychczasowym systemie funkcjonowania FTD. Powołano Koordynatora ds. Forum Transportu Drogowego, którego zadaniem jest zwoływanie posiedzeń i określanie ich zakresu tematycznego. Wybrano na tę funkcję Dionizego Woźnego, prezesa Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych.

„Mój TimoCom. Mój atut.“



TimoCom scala to co najważniejsze na rynku transportowym! Bez względu na to czy jesteście Państwo załadowcami, 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 lub pod telefonem +48 67 352 59 99.



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
- | winiety oraz płatności DKV Card w pozostałych krajach



Sprawdź nowy program do zarządzania
eReporting DKV

Konsultacje w sprawie stawek e-myta

autorzy: Ryszard Gałczyński, Sławomir Jeneralski



Prezydium Komisji
Infrastruktur,
od lewej:
Andrzej Adamczyk,
Wiesław
Szczepański,
Zbigniew
Rynasiewicz,
Stanisław Żmijan,
Janusz Piechociński

18 stycznia odbyło się kolejne, nadzwyczajne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury poświęcone elektronicznemu systemowi poboru opłaty drogowej. Tym razem głównym wątkiem debaty była wysokość stawek e-myta, określona w projekcie rozporządzenia o elektronicznych opłatach drogowych.

Odnosząc się do kontrowersyjnej kwestii wysokości proponowanych

opłat wiceminister Radosław Stępień stwierdził, że takie rozwiązanie (46 gr za kilometr) jest na poziomie 38% stawki maksymalnej, którą dopuszcza prawo – ustawa i dyrektywa. Właśnie na tym, w pojęciu urzędników MI, polega kompromis pomiędzy interesem branży transportowej a interesem ogólnospołecznym. Przez ten drugi minister Stępień rozumie wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego. Na zarzuty o braku badań



Jan Buczek
prezes ZMPD

Uważamy, że ta jednostronna propozycja opłat, przedstawiona przez wiceministra, jest nie do przyjęcia i oświadczamy, że jako przedsiębiorcy czujemy się oszukani. Nie akceptujemy tak wysokiej podwyżki, bowiem jej skutki dla branży mogą być naprawdę trudne do przewidzenia.



posiedzenie
Komisji było
transmitowane
przez TVP INFO



Radosław Stępień
wiceminister infrastruktury

Jeżeli mówimy o maksymalnej stawce, którą można wprowadzić na mocy ustawy, to ta, która jest przez nas proponowana, kształtuje się na poziomie 38% wobec maksymalnej. [...] Uważam, że racje obu stron – biznesowej i budżetowej – zostały w tej bardzo kompromisowej, propozycji uwzględnione. Ograniczenie przychodów budżetowych musiałoby się wiązać z nowymi korektami co do programu budowy dróg – czego byśmy nie chcieli.

dotyczących skutków takiego rozwiązania – poinformował, że elementy ogólnej analizy skutków ekonomicznych wprowadzenia systemu znajdują się w uzasadnieniu do ustawy z 2008 roku. W związku z czym resort nie widział konieczności przeprowadzania innych. Dodał również, że tak obliczona wysokość stawki jest zaprogramowana w systemie finansowania budowy dróg i elektronicznego systemu opłat.

Przeciwko tak jednostronnej propozycji wysokości stawki protestował Jan Buczek: – Nie ma przypadku, w którym daniny publiczne były przez państwo o kilkaset procent podnoszone, a takie działanie



od lewej:
 Janusz Łacny,
 Jan Buczek,
 Tadeusz Wilk



Prezentacja raportu o wysokości elektronicznych opłat drogowych i ich wpływie na branżę transportową



Przedstawiciele rządu z wiceministrem Radosławem Stępiem na czele



Andrzej Adamczyk
wiceprzewodniczący Komisji
Infrastruktury

Państwo zapominacie, że skutkiem podwyżki opłat będą również podwyżki cen towarów przewożonych tymi drogami. Resort zapomniał jeszcze o jednym. Otóż na skutek tak wysokich stawek, proponowanych w projekcie rozporządzenia, doprowadzicie państwo do tego, że stan bezpieczeństwa na drogach samorządowych i ich stan techniczny będzie fatalny.



Wiesław Szczepański
wiceprzewodniczący Komisji
Infrastruktury

W uzasadnieniu do projektu rozporządzenia czytamy, że opłaty na objętych nimi odcinkach dróg zostały ustalone na poziomie 46 gr/km w ramach tak zwanego konsensusu parlamentarnego. Jestem trochę zdziwiony – mój klub nie uczestniczył w żadnym konsensusie parlamentarnym, z którego wynikałoby ustalenie takiej stawki.



Janusz Piechociński
wiceprzewodniczący Komisji
Infrastruktury

Niepokoić musi stan relacji między środowiskiem a resortem. Coś niedobrego zaczyna się dziać, bo to kolejna grupa społeczna, która sygnalizuje brak przestrzeni komunikacyjnej. Jeżeli jest pomijana Komisja Wspólna, mamy już do czynienia nie z lekceważeniem, ale łamaniem prawa. Bardzo prosiłbym kierownictwo resortu, aby znacząco skorygowało takie zachowania.

miałoby nie przynosić żadnych negatywnych skutków ekonomicznych.

Na posiedzeniu Komisji wiceprezes ZMPD Janusz Łacny zaprezentował raport opracowany przez prof. Magdalenę Osińską z Uniwersytetu

Mikołaja Kopernika w Toruniu, dotyczący wysokości elektronicznych opłat drogowych i ich wpływu na branżę transportową.

Wynika z niego, że stawką e-myta akceptowalną przez polskich

przewoźników jest 20 gr za kilometr. Opłaty na tym poziomie nie spowodują gwałtownego wzrostu kosztów funkcjonowania firm przewozowych i spadku konkurencyjności. Średni koszt roczny opłaty na tym poziomie wyniósłby około 4000 zł. Przy stawce 36 gr za kilometr ten sam koszt kształtowałby się na poziomie 7474 zł. Debata z udziałem wiceministra infrastruktury Radosława Stępnia nie przyniosła istotnych rozstrzygnięć co do zmiany stanowiska rządowego w tej kwestii.

Wiceminister poinformował zebranych, że konsultacje dotyczące projektu rozporządzenia już się zakończyły. Równocześnie R. Stępień zadeklarował podjęcie rozmów z przedstawicielami strony społecznej na temat stawek.



od lewej:
Andrzej Olechnicki,
Bolesław Milewski,
Maciej Wroński

SPOTKANIE W MI

24 stycznia odbyło się w siedzibie MI spotkanie wiceministra Radosława Stępnia z przedstawicielami branży transportowej i motoryzacyjnej – kontynuacja rozpoczętej w Sejmie dyskusji o stawkach, które mają obowiązywać po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat.

W jej wyniku sformułowane zostały cztery postulaty:

1. Dostosowanie propozycji nowych stawek do wniosków płynących z raportu prof. M. Osínskiej, gdzie stawka akceptowalna określona jest na 20 groszy za kilometr.
2. Wprowadzenie w przepisach księgowych zasady zapisywania osobnej pozycji, obejmującej opłatę za korzystanie z dróg.
3. Ustanowienie częściowej rekompensaty z tytułu wzrostu stawek e-myta
4. Dodatkowe obniżenie stawek e-myta dla samochodów EURO 5.

Wiceminister zapowiedział szybkie ustosunkowanie się do tych postulatów. Stwierdził, że popiera pomysł obniżenia stawek dla EURO 5, że wystąpi do ministra finansów z pismem rekomendującym wprowadzenie dodatkowej pozycji opłaty drogowej w fakturach VAT oraz że przeanalizuje ponownie proponowane stawki opłat pod kątem wniosków płynących z raportu zaprezentowanego przez ZMPD.

E-myto w dół, ale nieznacznie

22 lutego dotarł do ZMPD projekt rozporządzenia ministra infrastruktury. MI planuje obniżyć stawkę e-myta dla samochodów EURO 5 na autostradach państwowych w stosunku do zawartej w pierwszym projekcie. W projekcie rozporządzenia, przesłanym do ZMPD, samochody EURO 5 zostały wyodrębnione jako osobna kategoria. Do tej pory połączone były w jedną grupę z EURO 4.

Według propozycji zawartych w tym projekcie, stawki e-myta mają być obniżone o następujące wartości:

- EURO 5, 3,5-12 ton** – o 5 groszy za kilometr (z 25 groszy na 20 groszy)
- EURO 5, pow. 12 ton** – o 6 groszy za kilometr (z 33 groszy na 27 groszy)

- EURO 5, autobusy** – o 5 groszy za kilometr (z 25 groszy na 20 groszy)

Obniżka proponowanych wcześniej stawek e-myta stanowi tylko częściową realizację postulatów zgłaszanych przez środowisko przewoźników. Obniżki mają być kilkuzłotowe i dotyczą tylko autostrad państwowych.

Przesłany do ZMPD projekt rozporządzenia realizuje, i to w umiarkowanym stopniu, jedynie postulat dotyczący pojazdów EURO 5. Do pozostałych kwestii wiceminister Stępień zobowiązał się odnieść na piśmie w krótkim terminie. Minął miesiąc, i jak dotąd nie uzyskaliśmy żadnej informacji.



Jedynym pomysłem Ministerstwa Infrastruktury jest sięgnięcie do kieszeni przewoźników

Rozmowa z Wiesławem Szczepańskim, wiceprzewodniczącym Komisji Infrastruktury Sejmu RP

Zgłaszał Pan wielokrotnie zastrzeżenia o braku rzetelnej informacji ze strony Ministerstwa Infrastruktury dotyczącej budowy elektronicznego systemu opłaty drogowej. Czy po kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury dotyczącym tego tematu nastąpiła jakaś pozytywna zmiana?

Ministerstwo Infrastruktury ogranicza się do potwierdzania informacji, iż ten system zostanie wprowadzony w terminie ustawowym, to znaczy 1 lipca 2011 roku. Jednoznaczne zapewnienia wiceministra Radosława Stępnia i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad nie rozwiąły moich wątpliwości, czy to jest realne.

Mamy już projekty rozporządzeń regulujących zasady wprowadzania tego systemu i to jest niewątpliwy plus. Natomiast pomimo planów wynikających z tych dokumentów nie wiemy, ile dróg realnie zostanie objętych systemem elektronicznego poboru opłat.

Problematyczna jest także wysokość opłat, jakie będą ponosili przedsiębiorcy za przejazdy odcinkami objętymi systemem. Pan wiceminister nie odpowiedział mi jednoznacznie podczas sejmowej debaty, czy polscy przewoźnicy, którzy są zarejestrowani w tym systemie, np. w Czechach, będą musieli się w Polsce ponownie rejestrować; czy



też na podstawie tamtej rejestracji będą mogli poruszać się również po polskich drogach. Obecnie jesteśmy na etapie zapewnień i deklaracji, że MI zdąży z uruchomieniem elektronicznego systemu opłat drogowych, w co ze względu na dotychczasowe

doświadczenia związane z terminowością realizacji inwestycji infrastrukturalnych – śmiem wątpić. Obym się mylił.

Czy uważa Pan, że poziom stawek opłaty elektronicznej proponowany przez MI jest kompromi-

sem pomiędzy interesem sektora transportowego a interesem ogólnospołecznym, jakim jest według wiceministra Stępnia zbudowanie mechanizmu finansowania infrastruktury drogowej?

Wydaje mi się, że takiego kompromisu nie było. Zresztą mit o nim prysł w czasie obrad Komisji Infrastruktury. Bo oto z jednej strony MI przedstawiło proponowane w projekcie rozporządzenia stawki opłat, a z drugiej Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zaprezentowało raport dotyczący oceny wpływu projektowanych zmian na koszty przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce – z którego jednoznacznie wynika, że przyjęcie projektu rządowego spowoduje horrendalne podwyżki opłaty drogowej na poziomie 300-500%. Co więcej, przedstawiciele przewoźników zarzucili wiceministrowi Stępniewi, że pomimo wielokrotnych zaproszeń na spotkania unika rzeczowej dyskusji na ten temat.

Mam nadzieję, że dojdzie do takiego kompromisu po rozmowach, jakie wiceminister Stępień zobowiązał się przeprowadzić ze środowiskami samorządowymi. Zdaję sobie sprawę, że przewoźnicy chcieliby ponosić jak najniższe opłaty, zwłaszcza że ta branża znajduje się w trudnej sytuacji ekonomicznej. Z drugiej strony rozumiem intencje MI, które chciałoby uzyskać jak największy dochód z tego tytułu, że elektroniczny system poboru opłat wprowadza, aby znaleźć pieniądze na drogi i inwestycje związane z budową tego systemu. Dlatego konieczne jest wypracowanie realnego konsensusu. Spotkanie w Sejmie pokazało, że dotychczas go nie osiągnięto.

MI przedstawia wprowadzenie proponowanych rozwiązań jako gwarancję i warunek konieczny do realizacji planów budowy sieci

dróg w Polsce. Czy jest to pogląd uzasadniony?

MI, a głównie GDDKiA, potrzebują pieniędzy na budowę dróg. Zgodnie z rozporządzeniem, które przyjęto w ubiegłym roku, Rada Ministrów ograniczyła wielkość środków na budowę dróg i autostrad do poziomu 23,2 mld zł rocznie. Wydatki powyżej tej kwoty muszą mieć zgodę RM. W tym roku rząd ma wydać na ten cel około 35 mld zł. Życzę GDDKiA, aby tę kwotę na inwestycje infrastrukturalne zagospodarowała. Obawiam się jednak, że z powodu trudności budżetowych Ministerstwo Finansów znacznie te wydatki ograniczy.

Jeżeli przyjrzymy się założeniom rządowego Programu Budowy Dróg na lata 2010-2015, podzielonego na trzy grupy ze względu na stopień zaawansowania ich przygotowania i realizacji, to poziom wydatków na inwestycje zaplanowano w następujący sposób: w I grupie na ponad 80 mld zł, w II – 40 mld zł, w grupie III nie został nawet policzony. W tym kontekście zaproponowane przez MI stawki opłat są próbą i źródłem zwiększenia puli środków na realizację tego programu. Jeżeli ministerstwo będzie forsować wysokości myta elektronicznego zawarte w projekcie rozporządzenia, należy się spodziewać zwiększenia inflacji, ponieważ tak drastyczne podwyżki nie pozostaną obojętne na ceny usług przewozowych. Obecnie szacuje się, że 10% ceny towaru to koszty związane z transportem. Tym samym może to pogorszyć sytuację ekonomiczną w skali całego kraju, a nie tylko jednej branży. MI dysponuje oczywiście innymi źródłami finansowania inwestycji drogowych, są to: środki unijne, Krajowy Fundusz Drogowy, czy pieniądze z budżetu, ale wpływy z tego tytułu już zostały zaplanowane na realizację rządowego programu bu-

dowy dróg. Jedynym pomysłem MI na uzupełnienie niedoborów jest, jak się okazuje, sięgnięcie do kieszeni przewoźników.

Czy wiadomo, jakie będą opłaty na odcinkach płatnych autostrad administrowanych przez koncesjonariuszy ?

Znamy zasady, według których MI będzie ustalało stawki na nowo oddanych odcinkach autostrad zarządzanych przez GDDKiA. Ponieważ te instytucje nie są płatnikami VAT, więc stawki opłat, które ustali minister infrastruktury, będą niższe, bo nieopodatkowane VAT. Nawiasem mówiąc, gdyby płaciły VAT, wszystkie swoje koszty mogłyby sobie odliczyć od podatku. Tak więc będą miały koszty z VAT, a dochody bez VAT. Natomiast na odcinkach od dawna użytkowanych stawki będą podobnej wysokości, jak przed objęciem ich systemem winietowym. W związku z tym możemy się spodziewać ucieczki użytkowników, szczególnie transportu ciężkiego, na drogi alternatywne.

Przewoźnicy oczekują znacznych korekt rozporządzenia, zarówno co do wysokości elektronicznej opłaty, jak i preferencji ekologicznych. Czy z Pańskiej perspektywy są to oczekiwania uzasadnione i możliwe do spełnienia?

Dyrektywa UE i ustawa zobowiązuje nas do wprowadzenia elektronicznego systemu opłat od 1 lipca 2011 roku. Tak czy inaczej trzeba będzie płacić – pytanie tylko – ile? Myślę, że kompromis pomiędzy ministerstwem infrastruktury i ministerstwem finansów a przewoźnikami jest możliwy. Nie sądzę, żeby wszystkich zadowolili, bo przy powiększającej się dziurze budżetowej rząd wykorzystywał każdą sytuację do uzyskania dodatkowych wpływów, ale mam nadzieję, że nowe stawki opłat uda się obniżyć przynajmniej o 10 gr.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Polskie myto, czyli jak politycy uczyli się polityki transportowej

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita
fot.: archiwum autora

Kosztowne myto nie jest w Polsce niczym nowym. Po raz pierwszy pojawiło się w 1931 roku, gdy kryzys zmusił rząd do poszukania źródła finansowania remontów i budowy dróg. Słone opłaty przywiodłyby do likwidacji transport samochodowy, gdyby nie kilkudziesięciokrotna redukcja taryf.

W 1928 roku w Polsce było 46,8 tys. km dróg o twardej nawierzchni.

Pod pojęciem *twarda* kryła się każda nawierzchnia inna od grunтовой. Zazwyczaj było to kruszywo z wapienia, które było nietrwałe, a na dodatek w czasie suszy bardzo pyliło. Granit tatrzański lub bazalt wołyński były drogie z powodu kosztów transportu. Mimo słabych dróg, w latach 1926-1928 liczba autobusów zwiększyła się dwukrotnie – do 1384, a ciężarówek o 23 procent – do 3 133. Koła samochodów

niszczyły wapienne kamienie znacznie szybciej od końskich kopyt i kół furmanek. Żywiłowy rozwój transportu samochodowego nie uszedł uwadze administracji państwowej, która borykała się z niedostatkiem funduszy na utrzymanie, remont i rozbudowę dróg. 3 lutego 1931 roku Sejm uchwalił ustawę o Państwowym Funduszu Drogowym. Obciążyła ona właścicieli aut, a pojazdów użytkowych w szczególności,

Na złych drogach samochód nie mógł wykazać swojej największej zalety – szybkości. Stąd ponad 70 procent ruchu stanowiły pojazdy konne.



Do 18 000 litrów paliwa mniej
Do 80 000 złotych oszczędności

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ 



**Mistrz
oszczędnej
jazdy na długich
dystansach**

Pieniądze leżą na ulicy

Ceny oleju napędowego rosną, tak samo jak presja konkurencji. Czas obniżyć koszty. TGX EfficientLine w porównaniu do standardowego ciągnika siodłowego daje możliwość zaoszczędzenia do 18 000 litrów w ciągu czterech lat eksploatacji. Oznacza to potencjalne oszczędności rzędu 80 000 zł.* Również dzięki temu zmniejsza się emisja CO₂ o około

47 ton. Jeśli dodasz do tego szkolenie MAN ProfiDrive® dla Twojego kierowcy by zoptymalizować jego styl jazdy pod kątem ekonomiki oraz kontrakt serwisowy pozwalający na komfort planowania kosztów w sumie okaże się, że TGX EfficientLine to trafna inwestycja.

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.
Al. Katowicka 9, Wólka, PL 05-830 Nierzyszyn
www.mantruckandbus.pl

MAN Truck & Bus

* Ilość oszczędności zależy od wielu czynników, w tym od stylu jazdy i warunków eksploatacji.



wysokimi opłatami na rzecz funduszu. Były one podstawowym źródłem pieniędzy. Fundusz dodatkowo zasilany był przez opłaty od biletów za przejazd pojazdami mechanicznymi, grzywnami za przekroczenie przepisów porządkowych na drogach publicznych, opłatami z reklam umieszczanych wzdłuż dróg publicznych poza granicami miast oraz dotacje Skarbu Państwa. PFD mógł zaciągać gwarantowane przez Skarb Państwa pożyczki w wysokości do 400 mln zł.

Podatki były tak wysokie, że zostały gwałtownie oprotowane przez przewoźników oraz społeczeństwo i we wrześniu tego samego roku państwo zmniejszyło je przeciętnie o 20 procent. Stawka dla ciężarówek używanych do przewozów własnych spadła z 40 do 32 zł za każde 100 kg masy pojazdu. Według ustawy lutowej przewoźnicy płacili za samochód o masie ponad 1500 kg 600 zł opłaty plus po 50 zł od każdych 100 kg. Wrześniowe rozporządzenie RM zniosło tę progresję. Przewoźnicy publiczni płacili już nie 60, ale 48 zł od każdych stu kilogramów masy ciężarówki. Opłaty były wnoszone na specjalnych blankietach opłacanych np. na poczcie raz w roku. Mimo obniżki koszty działalności przewoźników nadal przekraczały wpływy. W 1932 roku sekretarz generalny Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych RP Jan Wroczyński pisał: „Przewoźnicy nie radzący sobie z opłatami na PFD nabywali tak wielkie długi, że niektórzy na licytacjach dokonali fikcyjnej sprzedaży autobusów i dalej prowadzą linie, tyle że pod innymi nazwiskami.” Wysokie opłaty drogowe i kryzys spowodowały spadek przewozów i przychodów przewoźników. Gwałtownie malejące wpływy zmusiły licznych przedsiębiorców do wycofania pojazdów z ruchu: z 3 702 au-

tobusów w 1931 roku zostało 2 545 dwa lata później. Park samochodów ciężarowych skurczył się w tym samym okresie z 6 117 do 5 623.

Konne fury zastąpiły autobusy

Powołanie Funduszu Drogowego nie zapewniło pieniędzy na utrzymanie dróg, natomiast doprowadziło do upadku przewoźników. Masowa likwidacja taboru zagroziła bezpieczeństwu państwa, w którym zniknęły ciężarówki i autobusy, uważane przez wojsko za transportowe zaplecze mobilizacyjne. Przedsiębiorcy tłumaczyli, że opłaty drogowe oraz wydawane tylko na rok koncesje przewozowe uniemożliwiają zakup taboru. Twierdzili, że „w tak krótkim czasie nikt nie zainwestuje 20 tys. zł w autobus. (...) Też kursują autobusy konne, i to na długich trasach. Tacy „autobusiarze” nie płacą 100 zł od miejsca na PFD, a zmniejszyli ruch na liniach autobusowych o połowę. Urzędy wojewódzkie ustalają taryfy w porozumieniu z dyrekcjami kolejowymi na 8-9 gr za pasażerokilometr, gdy kolej pobiera średnio 5,25 gr. Tak wysokie stawki odstraszą od naszych usług i zapewnią kolejom większy ruch. Kolej ma wyłączność na przewozy dalekobieżne.” Przewoźnicy autobusowi alarmowali, że np. na szlaku Łódź–Brzeziny (21 km) ukazały się „resorki” o pojemności 20 osób oraz karety mieszczące do 15 osób, które codziennie przewożą do dwustu osób po 50 groszy, co daje 2,5 gr za pas/km. Przy takiej konkurencji samochód okazywał się nierentowny. Liczba ciężarówek spadła w 1935 roku do rekordowo niskiego poziomu 4 945, zaś autobusów – do 1 542. Liczba przedsiębiorstw komunikacji osobowej zmniejszyła się z 2 112 w 1930 roku do 1 399 w 1932 roku i zaledwie 246 w 1936 roku.

Na kryzysie nie stracili właściciele konnych wozów. Gdy liczba

zarejestrowanych w Polsce samochodów była maksymalna, w 1930 roku, w skali całego kraju na drogach państwowych, wojewódzkich i powiatowych ruch konny stanowił 70,3 procent, zaś ruch samochodowy 29,7 procent. Statystykę zaniżyły woj. tarnopolskie (91,9 procent ruchu to pojazdy konne), stanisławowskie (87,2) oraz wołyńskie (86,3). Blżej wskaźników europejskich były woj. poznańskie (ruch konny stanowił połowę obciążenia dróg), pomorskie (54,1) oraz warszawskie (60,8). Statystyka nie uwzględniła autonomicznego woj. śląskiego. Kryzys i wysokie podatki doprowadziły w kolejnych latach do wycofania z ruchu wielu samochodów i w 1934 roku odsetek ruchu konnego na drogach państwowych wzrósł do 80,4 procent. Według badań natężenia ruchu drogowego z 1934 roku, na jeden samochód przypadały 4 furmanki.

Przedsiębiorcy kupują samochody

Przewoźnicy samochodowi domagali się zmian w ustawie koncesyjnej, wskazując, że ci, którzy przetrwali gehennę kryzysu nie mają pieniędzy na odnowienie taboru. Twierdzili, że na wymianę taboru przedsiębiorca powinien mieć 4-5 lat i na tyle powinny być udzielane koncesje. Te argumenty trafiły na podatny grunt, bo rząd zdecydował o motoryzacji kraju i nie tylko po raz kolejny obniżył opłaty na PFD (ciężarówki na wynajem płaciły 35 zł, na użytek własny – 20 zł; przewoźnicy autobusowi obsługujący więcej niż jedno województwo płacili 100 zł od każdego miejsca w autobusie i 0,40 zł od kilometra dziennego przebiegu, rocznie nie więcej niż 300 zł od jednego miejsca), ale i postanowił rozkręcić w Polsce produkcję ciężarówek i autobusów. Musiał więc zadbać o nabywców taboru.

Przedsiębiorcy i rząd zgodzili się na łączenie przedsiębiorstw pracujących na wspólnej linii lub obsługujących jeden region, czyli na monopolizację przewozów autobusowych. Ministerstwo Komunikacji poleciło wojewodom przychylnie podchodzić do podań przedsiębiorców planujących połączenie firm. Zdarzało się, że przedsiębiorstwo przejmujące było zmuszone zapłacić 25 tys. zł długu (z odsetkami) na PFD firmy przejętej.

21 sierpnia 1935 roku Rada Ministrów po raz kolejny zmniejszyła opłaty na Fundusz Drogowy. Za ciężarówkę właściciel płacił nie 35, a 20 zł; w stosunku do autobusów skasowano opłatę za miejsce, a podniesiono opłatę za każdy przebyty kilometr, z 0,4 na 0,5 zł rocznie. W autobusach wykorzystywanych doraźnie do przewozu osób jednorazową opłatę za miejsce zmniejszono z 200 do 150 zł rocznie. O 15 procent, do 58 gr, spadły ceny za litr

benzyny. RM również obniżyła o połowę opłaty dla samochodów w najmniej zmotoryzowanych województwach: wileńskim, nowogrodzkim, poleskim, wołyńskim, tarnopolskim i stanisławowskim. RM zwolniła z zaległych opłat na PFD tych właścicieli ciężarówek, którzy do 1 października 1936 roku zapłacili połowę opłat na PFD z lat 1931-33. Na początku 1938 roku ukazał się znowelizowany dekret z listopada 1936 roku – właściciele pojazdów o masie do 2 ton płacili rocznie 20 zł (a nie 20 zł od 100 kg), powyżej tej masy 50 zł za cały pojazd. Opłata za przyczepę wyniosła 20 zł rocznie (poprzednio połowę opłaty za pojazd). Wprowadzenie rozsądnych pod względem wysokości opłat w połączeniu z coraz lepszą koniunkturą gospodarczą przyniosło upragnioną motoryzację kraju. Ruch drogowy rósł z miesiąca na miesiąc. Na posiedzeniu Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby Przemysłowo-

Handlowej w Gdyni 7 grudnia 1938 roku inż. Alfred Dziedziul wygłosił referat o zagadnieniach komunikacyjnych Wielkiego Pomorza. Apelował o nowe drogi. „Wzmagający się z dnia na dzień ruch pojazdów mechanicznych, osobiście ciężkich aut towarowych do i od morza, uniemożliwia już obecnie szybszą i nieprzerwaną komunikację do Gdyni.”

Transport to dobra inwestycja

Rozwój gospodarczy kraju w ostatnich latach przed wojną opisał prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni Stanisław Tor na plenarnym zebraniu 14 grudnia 1938 roku: „Polska należy do nielicznej grupy państw, w których koniunktura gospodarcza rozwija się nadal, co szczególnie dało się zauważyć w ciągu ostatniego półtorej roku. Wśród pięciu państw, należących do tej grupy, Polska ze wzrostem wskaźnika koniunktury 8,4

Jedna z typowych dróg o nawierzchni bitych pod koniec lat 20.



procent stoi nawet wyżej niż Niemcy, wykazujące wzrost 6,2 proc. (...) Wskaźnik produkcji przemysłowej Polski wyniósł we wrześniu 1938 roku 123, przyjmując za 100 rok 1928.”

Szybki wzrost gospodarczy sprzyjał inwestycjom w infrastrukturę, ale finansowanym z budżetu państwa i samorządów. Zaciągnięte przez Polskę pożyczki oraz polityka inwestycji w infrastrukturę sprzyjały rozwojowi transportu, co z kolei napędzało wzrost gospodarczy. Według inż. Stanisława Kruszewskiego wartość dróg państwowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych bez wartości gruntu pod nimi wyniosła na początku 1937 roku 2,3 mld zł, dwa razy mniej od kolejowych linii normalnotorowych. Wartość wąskotorowych oszacował na 73 mln zł, natomiast dróg wod-

nych na 422 mln zł. Bolesław Hupczyc podsumował inwestycje drogowe międzywojnia w artykule „Reminiscencje o drogach i motoryzacji polskiej”, opublikowanym w wydawnym w 1944 roku w Szwajcarii periodyku „Odbudowa”: „W pierwszym dziesięcioleciu w Polsce powstawało 970 km nowych dróg rocznie, w drugiej dekadzie 1350 km, a w ostatnich czterech latach drugiego dziesięciolecia 2030 km. W okresie 1935-38 zbudowaliśmy 6 570 km nowych dróg bitych (czyli szutrowych), ulepszyliśmy 1 560 km i zbudowaliśmy 36 tys. metrów mostów stałych i drewnianych. W całym XX-leciu powstało 80 tys. metrów mostów, przeciętnie 4 tys. metrów rocznie, a w ostatnich czterech latach obserwowaliśmy dwa razy wyższe tempo budowy. W ostatniej dekadzie na drogi poszło 1,2 mld zł, w tym z bu-

dżetów samorządowych 526 mln zł.” W Polsce powstawały także drogi betonowe i asfaltowe. W kwietniu 1938 roku na 15 tys. km dróg krajowych zaledwie 2 600 km miało ulepszoną nawierzchnię, a 940 km pokryto asfaltem. Większe utwardzone odcinki to: Warszawa–Modlin, Warszawa–Radzymin, Warszawa–Mińsk Mazowiecki, Warszawa–Lwów, Warszawa–Łowicz, Poznań–Września, Kraków–Katowice, Kraków–Wieliczka, Kraków–Zakopane. Trzeba pamiętać, że wysiłek inwestycyjny młodego państwa był ogromny. Niemiecki dochód społeczny wynosił ok. 150 mld zł, czyli 2 tys. zł na głowę, Polski odpowiednio: 17,5 mld zł i 500 zł na głowę. W międzywojniu Polska zbudowała 1800 km linii kolejowych (12 procent przyrostu) oraz 17 tys. km dróg bitych (38 procent przyrostu)”.

Chevrolety w gdyńskim porcie pod koniec lat 30. Ciężarówki przejęły od kolei transport cennej drobnicy oraz owoców.



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

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

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

DAF

Zapraszamy do TB

Wolica

- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis naczeł
- ✓ Sprzedaż części
- ✓ **Sprzedaż naczeł nowych i używanych**

Rzgów

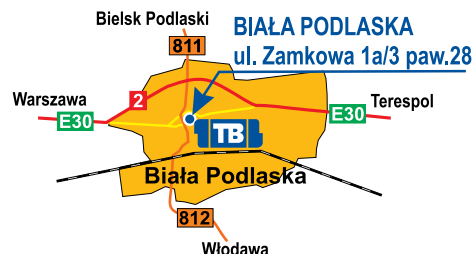
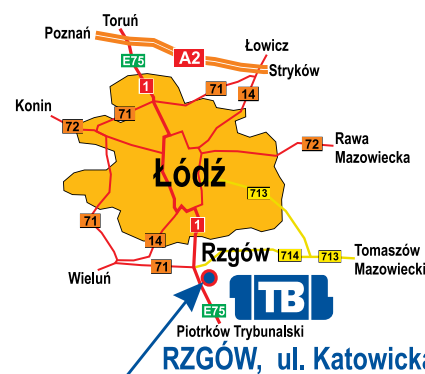
- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis naczeł
- ✓ Serwis agregatów Carrier
- ✓ Sprzedaż części
- ✓ **Sprzedaż naczeł nowych i używanych**

Wyszków

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

Biała Podlaska

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



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

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

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

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

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

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

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

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

ZAPRASZAMY !

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Marian Przetakiewicz-Leśniewski odjechał na zawsze

autor: Klaudiusz Madeja



*Walizkę pełną wiatru
i spełnionych marzeń
do bagażnika wrzucam dziś.
Jak zwykle nie wiem,
co na drodze się wydarzy,
odliczam szybko setki mil...*

Tymi słowami piosenki „Mam dzisiaj dobry dzień” przez kilkanaście lat rozpoczynała się w Programie I Polskiego Radia audycja „Radio Truck”. Na przełomie lat 1996/1997 Marian Leśniewski przyszedł do ówczesnego dyrektora radiowej Jedynki Andrzeja Turskiego i zaproponował audycję, przeznaczoną przede wszystkim dla kierowców ciężarówek – jednych z najwierniejszych słuchaczy radia, które towarzyszy im podczas długich podróży. Dyrektor Turski odparł bez chwili wahania: *Maniek! Pomysł jest znakomity, masz sponsorów i rozmówców, to ruszaj!* I tak się zaczęło.

4 stycznia 1997 r. nadano pierwszą audycję. Sam Marian Leśniewski mówił w styczniu 2010 r. w wywiadzie dla „Przewoźnika”: *Myszę,*

że te początkowe lata były najciekawsze, ponieważ nawiązywaliśmy kontakt ze słuchaczami, a więc kierowcami pojazdów użytkowych, przedsiębiorcami transportowymi. Równocześnie rozwijała się współpraca ze służbami drogowymi, celnymi, z policją, ze wszystkimi instytucjami związanymi z transportem drogowym. Ta audycja była czymś nowym, bo mówiła głównie właśnie o problemach tej branży. Szybko zyskaliśmy sobie przychylność, gdyż zaproponowana koncepcja wszystkim przypadła do gustu.

Lecz jego przygoda z radiem zaczęła się dużo wcześniej, bo w połowie lat 70-tych. Dołączył wówczas do powstałej właśnie audycji Radio Kierowców, którą wymyślił Aleksander Żyżny. W międzyczasie współorganizował też Piknik Country w Mrągowie. Jednak właśnie „Radio Truck” stało się „dziełem życia” Pana Mariana. Jego pasją były od zawsze motoryzacja, potem również radio. Sam, od czasu do czasu,

wspominał swoją pracę w ciężarówce Studebaker.

Przez kilka lat przebywał też w USA, gdzie miał do czynienia z truckami i muzyką country. Tę wiedzę praktyczną wykorzystywał w późniejszej działalności, już jako dziennikarz. Dzięki pracy w Radiu Kierowców stał się również znany w branży samochodów osobowych i sportu motorowego. Był lubiany i szanowany w środowisku ludzi związanych z motoryzacją.

Audycji „Radio Truck” – jedynej z założenia przeznaczonej przede wszystkim dla kierowców i przedsiębiorców związanych z transportem drogowym, słuchały chętnie także osoby, które nawet nie miały prawa jazdy. Przez ostatnie lata emisji, nadawana zawsze tuż po północy z piątku na sobotę, trwała do godz. 3.00. Zaproszeni goście, którzy do około 1.30 dyżurowali przy redakcyjnym telefonie, często dziwili się, że tyle osób dzwoni o tak późnej porze.

Sam Marian Leśniewski tak mówił „Przewoźnikowi”, już po zakończeniu pracy w radiu, o zlotach aut ciężarowych, skąd nadawano audycje: *Tych kilka imprez trakerskich w roku dawało prawdziwą odpowiedź na pytanie, czy audycja jest słuchana. To były bezpośrednie kontakty z kierowcami oraz transportowcami. Miałem wiele dowodów na to, że audycja jest lubiana i potrzebna. Na pewno będzie mi tego brakowało, i tych spotkań, i tej audycji. Czasem jest tak, że ludzie odchodzą, a programy pozostają. Zobaczmy, może kolejne kierownictwo Polskiego Radia uprzytomni sobie, że trzeba prowadzić tego typu misyjne działania. Jak dotąd sobie nie uprzytomniło...*

Podczas jubileuszowej audycji, 6 stycznia 2007 r., licznie zgromadzeni goście wraz z życzeniami z okazji 10-lecia „Radia Truck” mówili, że trzeba je wszystkie policzyc, bo już niedługo będzie ta z numerem 1 000. Niestety tak się nie stało. Z końcem 2009 r. zrezygnował z dalszej pracy w Polskim Radiu. Pogarszające się warunki finansowe martwiły Go podwójnie – jak wyznał w cytowanym wyżej wywiadzie dla naszego pisma: *Do 2007 roku mieliśmy zwiększony budżet ze względu na sponsorów, ale ówczesne kierownictwo w połowie roku zmieniło ten zapis i przestały przepływać pieniądze z tytułu umów sponsorskich. Ba, wręcz systematycznie zmniejszały się honoraria, wraz z rosnącymi problemami finansowymi całego Radia. Pod koniec było mi już naprawdę głupio przed całym zespołem tworzącym ze mną tę audycję, bo stawki stały się wręcz żenujące. Trzeba tutaj wyjaśnić, że przygotowanie trzygodzinnej audycji wcale nie jest takie łatwe. To była przecież audycja dla profesjonalistów.*

Ówczesny kryzys gospodarczy sprawił, że przestali się pojawiać

sponsorzy, którzy niegdyś z satysfakcją dawali swoje reklamy w „Radiu Truck”. 19 grudnia 2009 r. Pan Marian ostatni raz zasiadł w studiu Programu I PR, by jak zwykle poprowadzić swoją audycję. Z żalem żegnał się z nią cały zespół, w tym piszący te słowa. To była bardzo potrzebna audycja, która na pewno spełniała tzw. misyjną rolę mediów publicznych. Często się o tej roli mówi, ale na tym się z reguły kończy.

Odejście z czynnej działalności dziennikarskiej przyszło Mu z trudem, ponieważ był ciągle bardzo żywotnym człowiekiem, którego praca wręcz trzyma przy życiu. A do tego ta Jego motoryzacyjna pasja. Na swoim podwórku zostawił m.in. zabytkowego Tarpana. Tęsknił za radiem, słuchaczami, spotkaniami i rozmowami.

Niedawno skończył 70 lat, lecz nikt, kto Go znał, w to nie wierzył. Zarówno mentalnie, jak i zewnętrznie wyglądał o wiele młodziej. Miał bardzo ciekawe życie osobiste i zawodowe. Pod koniec rozmowy z „Przewoźnikiem” w styczniu 2010 r. powiedział: *Nie będę się żegnał ze słuchaczami. Chcę za to podziękować serdecznie tym wszystkim, którzy z „Radiem Truck” współpracowali. Tym, którzy, jak już wspomniałem, przychodzili w nocy do audycji, a później jeszcze dyżurowali przy telefonie. Dziękuję za telefoniczne rozmowy tym kierowcom, którzy dzwoniли z polskich szlaków i tym z Niemiec, Francji, Skandynawii oraz z Kanady i USA. Dziękuję bardzo także tym, którzy uważnie śledzili co tydzień każdą następną „trasę” naszej „Radiowej Ciężarówki”, czyli wiernym słuchaczom. Oczywiście wyrazy wdzięczności należą się również wszystkim osobom, które na stałe współpracowały z audycją. Przez tych kilkanaście lat było ich naprawdę wiele, dlatego nie będę wymieniał,*

bo miejsca mało, a poza tym mógłbym kogoś niechcący pominąć.

A na koniec życzę po prostu wszystkim pracującym w transporcie drogowym, by mieli coraz więcej satysfakcji, ale także korzyści finansowych, bo przecież to jest bardzo ciężka praca i nie zawsze dobrze opłacana. „Szerokości” i pomyślności, szczęśliwych wyjazdów i powrotów...

Niejeden kierowca wiele się dowiedział z audycji przygotowywanych przez Pana Mariana, niejeden uniknął wypadku lub mandatu po wysłuchaniu cennych porad specjalistów. Na Jego pogrzebie pojawiło się mnóstwo osób z różnych środowisk. Nie przyszli z obowiązku, bo „tak wypadło”, żeby się „pokazać”. Przyszli, bo lubili i szanowali „Maniusia”, jak mówili do Niego przyjaciele.

*W kieszeniach dziury,
lecz to nie jest najważniejsze,
dziś co innego liczy się...
Deszczowe chmury
też wydają się jaśniejsze
i pesymizmu jakby mniej.
I tylko cztery koła,
więcej mi nie trzeba,
do tego z radia parę nut...
I czas mi się nie dłuży
– uwielbiam być w podróży...*

brzmi dalej piosenka Andrzeja Cierńskiego, a Pan Marian zawsze kończył audycję życzeniem „szerokości” i do usłyszenia za tydzień o zwykłej porze.

Marian Przetakiewicz-Leśniewski wsiadł do kabiny swojej „Radiowej Ciężarówki” – jak mawiał, którą przebył tyle kilometrów, a właściwie tyle minut kolejnych audycji, i wyruszył w ostatnią, najdłuższą podróż.

Teraz my wszyscy Jemu życzymy „szerokości”...

P.S. Panie Marianie! To nie tak miało być... to nie tak miało się skończyć...

Nowa ustawa o kierujących pojazdami

autor: Kacper Jeneralski

Stało się. Będą nowe kategorie prawa jazdy, specjalny nadzór dla młodych kierowców i kursy reedukacyjne dla kierowców, którzy zbierają komplet punktów karnych. Prezydent Bronisław Komorowski podpisał nową ustawę o kierujących pojazdami. Większość zmian wejdzie w życie z pewnym opóźnieniem, ale już możemy się do nich przyzwyczajać.

Nowe przepisy oficjalnie mają na celu zmniejszenie liczby najniebezpieczniejszych wypadków. W Polsce jest co robić. Wprawdzie na naszych drogach z roku na rok jest coraz bezpieczniej, ale do średniej europejskiej wciąż nam daleko. „Szansa” udziału w ciężkim wypadku jest u nas trzykrotnie wyższa niż na zachodzie Europy. Nowa ustawa nie jest cudownym lekiem na wszystkie problemy, ale ma pomóc.

Zmiana, o której mówi się zdecydowanie najgłośniej, z pozoru ułatwia życie piratom drogowym... Kierowca, który zbiera komplet punktów karnych i przekroczy limit 24 punktów, nie straci prawa jazdy. Teraz tego typu kolekcjonerzy muszą zdawać ponownie egzamin, wkrótce czeka ich kurs reedukacyjny. Po takim dodatkowym szkoleniu kierowca będzie przechodził specjalny okres próbny, który nie będzie krótki. Jeśli przez kolejne 5 lat taki reedukowany pirat drogowy zbiera ponownie komplet punktów, utraci prawo jazdy. O ile dziś do odzyskania uprawnień wystarczy po-

nowny egzamin, o tyle w przyszłości będzie trzeba przejść od początku cały tok szkolenia. Tak jakby nigdy wcześniej nie miało się prawa jazdy i robiło się je po raz pierwszy.

W jeszcze trudniejszej sytuacji będą młodzi kierowcy. Tuż po odebraniu „prawka” świeżo upieczony kierowca rozpocznie dwuletni okres próbny. Na kurs reedukacyjny trafi, jeśli w tym czasie zostanie ukarany mandatem dwa razy. Po kolejnym wykroczeniu utraci prawo jazdy.

To nie wszystkie zmiany dotyczące żółtodziobów za kółkiem. Poważne zmiany dotkną też młodych miłośników jednoślądów. Ze względu na wzrost popularności motocykli, skuterów i quadów wprowadzone zostaną nowe kategorie prawa jazdy.

AM – tak oznaczona będzie kategoria prawa jazdy uprawniająca do prowadzenia motorowerów o pojemności do 50 cm sześciennych i lekkich pojazdów czterokołowych, czyli małych quadów. AM zastąpi mało popularną dziś kartę motorowerową. Ta zmiana w dość drastyczny sposób ukroci zwyczaj kupowania „quadów na komunie”. O uprawnień AM będą mogli ubiegać się osoby, które ukończyły 14 lat. Wszystkimi – również najcięższymi quadami będą mogły jeździć dopiero osoby posiadające kategorie prawa jazdy **B1** lub **B**.

Nieco bardziej skomplikowany los czeka miłośników motocykli, zwłaszcza tych młodych. Na najmocniejsze motocykle będzie można

wsiąść dopiero po ukończeniu 24 lat, a nie tak, jak teraz – po osiemnastce. Motocyklowe prawo jazdy będzie dostosowane do procesu dojrzewania młodego motocyklisty. 16-latek będzie mógł ubiegać się o kategorię **A1**, uprawniającą do prowadzenia motocykli o pojemności do 125 cm sześciennych. Po ukończeniu 18 lat przyjdzie pora na prawo jazdy **A2**, dające możliwość jazdy lekkimi motocyklami o mocy do 35 KW, czyli 42 koni mechanicznych. Pełnowartościowe prawo jazdy na motocykl **„A”**, uprawniające do jazdy każdym ciężkim motocyklem, będzie przeznaczane dla osób, które ukończyły 24 lata. Jeśli młody kierowca miał już prawo jazdy **A2**, tę kategorię warunkowo będzie mógł otrzymać wcześniej – dokładnie dwa lata po otrzymaniu **A2**, czyli najwcześniej w wieku 20 lat. W tym miejscu nowe przepisy są wprawdzie dosyć zawile, ale potwierdzają zasadę, że motocyklista powinien dojrzewać razem ze swoją maszyną i nie powinien wsiadać od razu na najcięższe i najmocniejsze jednoślady. Co ważne – przepisy nie będą działały wstecz. Młodzi posiadacze prawa jazdy kategorii **„A”**, którzy zdobyli je przed wprowadzeniem nowych przepisów, nie utracą uprawnień.

Elementarną wiedzę na temat ruchu drogowego będą musieli przyswoić już uczniowie szkół podstawowych. Karta rowerowa, która jest swego rodzaju wprowadzeniem młodego człowieka w świat przepisów drogowych, stanie się w pew-

nym sensie obowiązkowa. Każdy uczeń podstawówki będzie uczestniczył w szkoleniu na kartę rowerową. Z kursu zwolnione będą tylko osoby, które przedstawią zaświadczenie od lekarza o przeciwwskazaniach zdrowotnych. O ile sam fakt posiadania karty rowerowej według ustawodawcy nie jest tu najważniejszy, to wspomniane szkolenia będą miały istotny wpływ na uświadamianie najmłodszych w kwestii przepisów ruchu drogowego.

Ze względu na częste wypadki powodowane przez osoby cierpiące na kłopoty zdrowotne, wprowadzone zostaną też specjalne ankiety zdrowotne dla kursantów. Pod odpowiedzialnością karną trzeba będzie odpowiedzieć na pytania dotyczące schorzeń i dolegliwości, które mogą przeszkadzać w bezpiecznym prowadzeniu pojazdów. Uprawnienia nie będą przyznawane dożywotnio. **AM, A1, A2, A, B1, B, B + E** to kategorie, które będą przyznawane na 15 lat, później będzie trzeba je odnowić. Pozostałe uprawnienia będą ważne przez 5 lat. Duża część opisanych zmian wejdzie w życie dopiero w 2013 roku i do tego czasu czeka nas kolejna obowiązkowa wymiana dokumentów prawa jazdy.

Nowicjusze, którzy dopiero co odebrali prawo jazdy, będą zobowiązani zgłosić się na szkolenia dotyczące zagrożeń w ruchu. Będą to płatne wykłady, na które trzeba będzie się zgłosić pomiędzy czwartym a ósmym miesiącem od otrzymania prawa jazdy. Kursy będą przeprowadzane przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Głównych zainteresowanych ucieszyć może fakt, że kursy nie będą kończyły się egzaminem, wystarczy zaświadczenie o ich odbyciu.

Trudniejszy los czeka nie tylko kandydatów na prawo jazdy i kierowców, ale też instruktorów. Żeby podnieść poziom szkolenia, instruktorzy przejdą szereg specjalnych badań. Kandydat na instruktora będzie musiał zgłosić się między innymi do psychologa. Po zdobyciu uprawnień instruktora czekają systematyczne kursy doszkalające, organizowane raz w roku.



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.

Rozliczanie opłat drogowych kartą paliwową

DKV Euro Service, operator kart paliwowych, oferuje rozliczanie opłat za autostrady we wszystkich systemach, które działają dziś w Europie. Dotyczy to zarówno elektronicznego poboru myta, jak i kupna winiet.

W Europie działają systemy opłat drogowych oparte na mycie elektronicznym lub winietach. Kraje, w których pobierane jest myto elektroniczne to: Niemcy, Austria, Czechy, Słowacja, Włochy i Francja, Hiszpania. Kraje, w których obowiązuje jednolita Eurowinieta to: Dania, Szwecja, Belgia, Holandia i Luksemburg. Pozostałe kraje prowadzą własne systemy winietowe, np. Węgry, Słowenia czy Bułgaria.

DKV jest jednym z nielicznych operatorów kart, którzy wyspecja-

lizowali się w rozliczaniu opłat za przejazdy. Świadczy usługi finansowe, które polegają na obsłudze transakcji dokonywanych przez klientów na europejskich drogach. Oferuje zarówno **urządzenia** do dokonywania opłat, jak i **fakturowanie** tych płatności.

Opłaty w Europie

Systemy rozliczania opłat elektronicznych w Europie działają najczęściej w technologii DSRC (tzw. mikrofal), rzadziej oparte są na łączności satelitarnej. Jeśli w danym kraju płatne są wyłącznie przejazdy autostradami ograniczonymi bramkami, można wybrać jedną z dwóch metod płatności: każdorazowe regulowanie opłaty w bramce przy pomocy karty paliwowej, np. DKV Card lub automatyczne rozli-

czanie opłaty przez urządzenie pokładowe.

Drugie rozwiązanie, a więc płatność przez elektroniczny box, polecane jest firmom, które często podróżują na danej trasie. Urządzenie to nalicza opłatę samoczynnie, dzięki czemu kierowca nie musi martwić się o zbieranie kwitów z transakcji. Dla pojazdów wyposażonych w boxy przeznaczone są specjalne pasy w bramkach autostrad, na których nie trzeba się zatrzymywać. W państwach, gdzie opłaty drogowe obowiązują również na zwykłych drogach krajowych, montaż urządzenia pokładowego jest obowiązkowy.

Po co karta paliwowa?

W większości systemów elektronicznego rozliczania opłat współpraca z operatorem karty paliwowej jest konieczna w celu otrzymania faktury. Żaden inny podmiot nie zajmuje się bowiem zarządzaniem transakcjami z tytułu opłat drogowych. Operatorzy kart paliwowych to tak naprawdę firmy świadczące wyspecjalizowane usługi finansowe. Polegają one na obsłudze rozliczeń dokonywanych przez klientów na europejskich drogach. Oferują zarówno urządzenia do dokonywania wpłat (np. DKV Card oraz box), jak i fakturowanie tych transakcji.

DKV Euro Service załatwia za swoich klientów wszystkie formalności potrzebne do rozliczania opłat w danym systemie, włącznie z dostarczeniem urządzenia pokładowego. Oferuje dwie metody płatności: *pre-paid* (czyli przedpłata) oraz *post-paid* (płatność odroczone). Osoby korzystające z metody *pre-paid*



mogą przy pomocy karty DKV naładować swoje konto użytkownika określoną kwotą pieniężną, która będzie pobierana podczas mijania bramek autostrad.

Druga możliwość, zdecydowanie częściej wybierana przez przewoźników, to rozliczanie elektronicznych płatności metodą *post-paid*, czyli na podstawie faktury. Jej kwota zależy od wysokości opłat naliczonych przez urządzenie pokładowe w danym okresie. Zaletą tego rozwiązania jest to, że nie trzeba z góry mrozić określonej kwoty na koncie, a płatność następuje z odroczeniem – firma ma czas, aby przygotować się na ten wydatek. W przypadku DKV faktury za paliwo i opłaty drogowe wystawiane są co 14 dni, z 21-dniowym terminem płatności. Co więcej, DKV jako duży gracz może negocjować z operatorami autostrad korzystne stawki na

przejazdy dla swoich partnerów – rabaty te w całości przenoszone są na klientów.

Zarządzanie przez Internet

Zaletą korzystania z kart paliwowych do rozliczania myta jest prostota rozliczeń. Operator karty załatwia za klienta wszystkie formalności, a kontrolę nad wydatkami z tytułu e-myta sprawuje specjalny program do rozliczeń transakcji. Przykładem jest serwis eReporting DKV, który jako pierwszy w Europie łącznie analizuje koszty opłat drogowych oraz tankowań paliwa. Pozwala automatycznie tworzyć i zapisywać dowolne zestawienia danych. Ostrzega także o dokonaniu przez kierowcę nieplanowanej transakcji – na przykład podróży zakazanym odcinkiem autostrady we Francji. Wszystkie dane dostępne są online, a więc z eReportingu

można korzystać z dowolnego komputera i o dowolnej porze dnia.

Ważną rolę informacyjną pełni internetowe serwisy DKV poświęcone opłatom drogowym. Jednym z nich jest mapa Europy, gdzie wystarczy najechać kursorem na wybrane państwo, aby zobaczyć w szczegółach, jaki system opłat tam obowiązuje. Inny serwis pokazuje aktualne tabele stawek w poszczególnych krajach – wystarczy wybrać kraj, a następnie żądany odcinek drogi. Najbardziej popularnym wśród klientów narzędziem jest Nawigator DKV, który oblicza łączną wysokość opłat drogowych na wybranej trasie.

Już wkrótce DKV uruchomi nową stronę internetową, na której znajdą się wyczerpujące informacje o metodach rozliczania opłat drogowych. Strona będzie dostępna pod adresem: www.info-myto.pl.



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ

dls zaprasza:

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

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

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

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

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

VAN HOOL

nierdzewna perfekcja



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

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



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

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

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

zwrotvat@zmpd.pl

Coraz bezpieczniej na polskich drogach, ale... numer 112 wciąż zbyt często potrzebny

autor: Klaudiusz Madeja

Do chwili oddawania do druku tego numeru nie mieliśmy jeszcze ostatecznych danych policji, dotyczących stanu bezpieczeństwa na drogach w 2010 r. Wynika to stąd, że normy unijne nakazują odczekać pełne 30 dni. Inaczej mówiąc, za ofiarę uznaje się również człowieka, który w tym czasie umrze w wyniku obrażeń odniesionych podczas wypadku drogowego.

Dlatego ostateczne wyniki zostaną udostępnione dopiero w lutym. Ale już teraz możemy z czystym sumieniem powiedzieć, że pozytywny trend jest kontynuowany. Od 2008 r. systematycznie maleje ilość niebezpiecznych zdarzeń i ich skutki. Przejdźmy do konkretów:

- wypadki – **38 776**, tj. spadek o 5 420 zdarzeń, czyli 12% wobec 2009 r. (44 196)
- ranni – **48 872**, a więc mniej o 7 174 (13%) niż w 2009 r. (56 046)
- ofiary śmiertelne – **3 902**, wobec 4 572 w 2009 r., co oznacza spadek o 15% (670 ofiar)

Są to ciągle spore ilości, zarówno zdarzeń, jak i osób, które w ich wyniku ucierpiały. Przyczyny pozostają wciąż te same: nadmierna prędkość, brawura, nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu. A także jazda pod wpływem alkoholu. Trudno więc mówić o jakichś nowych przyczynach, czy zaskoczeniu. Spośród trzech czynników wpływających na liczbę i skutki wypadków drogowych, to człowiek

ma największy, ponad 90-procentowy udział. Dwa pozostałe: pojazd i droga są daleko w tyle. Łatwo obliczyć, że średnio prawie co kwadrans dochodzi w Polsce do wypadku drogowego. Każdego dnia jest to statystycznie ponad 100 zdarzeń. Codziennie tracimy średnio prawie 11 osób – znajomych, przyjaciół, kolegów z pracy, albo członków rodziny. To powinno dać do myślenia wszystkim, którzy świadomie łamią przepisy, a także wymuszającym te naruszenia. Czyli np. szefom albo dyspozytorom dyktującym terminy niemożliwe do zrealizowania bez przekraczania przepisów ruchu drogowego. Warto także pamiętać, że wypadek oprócz wymiaru społecznego i ludzkiego, wiąże się też ze skutkami ekonomicznymi dla całej gospodarki, ale również dla przedsiębiorstwa, którego kierowca i pojazd ucierpieli w zdarzeniu.

Do najczęstszych powodów kraks zalicza się również niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, na co zwracamy szczególną uwagę kierowcom ciężarówek. Nie umniejsza to faktu, że statystycznie truckerzy należą do bezpieczniejszych grup wśród uczestników ruchu. W 2009 r. udział pojazdów ciężarowych bez przyczepy w ogólnej liczbie wypadków wyniósł 4,8%, a z przyczepą 2,3%. 2011 rok przyniesie dalsze działania, mające na celu kontynuację poprawy bezpieczeństwa, wśród których na czoło wysuwa się oczywiście system nad-

zoru nad ruchem drogowym, czyli gęsta sieć fotoradarów. Mają one być dobrze oznakowane i, uwaga, nie będzie już atrap lub „pustych” słupów. Nowa ustawa nakazuje ustawianie jedynie czynnych urządzeń, rejestrujących wykroczenia. Będą to również kamery i nowe rozwiązania, jak chociażby pomiar czasu przejazdu danego pojazdu wybranym odcinkiem drogi. Na tej podstawie zostanie wyliczona średnia prędkość. Jeśli będzie wyższa od dopuszczalnej, kierowca zapłaci mandat. Ponadto nowe fotoradary mają również możliwość pomiaru szybkości z tyłu samochodu. A więc po minięciu słupa nie będzie gwałtownego przyspieszania, jak to do tej pory niektórzy czynili.



Numer 112

Pisząc o wypadkach warto również wspomnieć o ważnej rzeczy, jaką jest natychmiastowe wezwanie pomocy, gdy wymagają tego okoliczności i skutki zdarzenia. Fachowcy mówią, że często o tym, czy ciężko ranny przeżyje, decyduje pierwszych kilka minut po kraksie. Dlatego szybkie wezwanie pomocy oraz podjęcie działań ratunkowych do czasu jej przybycia mają ogromne znaczenie. Niedawno w Warszawie odbyła się konferencja poświęcona funkcjonowaniu numeru ratunkowego 112 w Polsce i innych krajach UE. Ten numer, choć pierwszy raz pojawił się już w 1991 r., wciąż nie jest zunifikowany i jego całkowite wprowadzenie we wszystkich krajach UE nastąpi dopiero w 2014 r. Nie znaczy to, że system nie działa w ogóle, ale nadal pojawiają się problemy z jego funkcjonowaniem. Według szacunków, 28% wybierających numer ratunkowy 112 za granicą swojego kraju ma kłopoty z porozumiewaniem się, czego być może doświadczyli nasi kierowcy, jeżdżący ciężarówkami przez wiele państw. Niestety tylko 1/3 Europejczyków zna język angielski. W przyszłości wybierając numer alarmowy 112 będzie można rozmawiać w 23 oficjalnych językach, co powinno poprawić skuteczność jego działania.

Są stosowane różne struktury działania Centrów Powiadomiania Ratunkowego (CPR) w poszczególnych krajach. Od centrali, w której siedzi dobrze przeszkolona

osoba lub funkcjonariusz, przyjmujący zgłoszenie i decydujący, do jakiej służby (pogotowia, straży, policji) w regionie, z którego nadeszło, przesłać informację. Poprzez wspólne CPR, gdzie w jednym pomieszczeniu przedstawiciele trzech służb ratowniczych decydują po otrzymaniu zawiadomienia, jakiego rodzaju akcję należy podjąć. Skończywszy wreszcie na sytuacji, gdy dzwoniący, w zależności od miejsca położenia, wybierając 112, jest kierowany do lokalnego pogotowia ratunkowego, straży pożarnej lub policji i tam zgłasza wypadek. Centralny system odbioru ma swoje zalety i wady. Zaletą jest na pewno możliwość zatrudnienia bardzo dobrych fachowców, którzy potrafią szybko ocenić wstępnie rozmiar zdarzenia i potrzebne środki zaradcze. Dyspozytor ma też pełen przegląd dostępnych w rejonie wypadku służb, dzięki czemu może również, we wstępnej fazie, koordynować ich działania z poziomu centralnego. Później tę funkcję przejmie już dowodzący akcją na miejscu. Minusem jest czasem niewielka lub żadna znajomość okolicy, gdzie doszło do zdarzenia, jej specyfiki, ukształtowania terenu, możliwości dojazdu, itp. Poza tym zdarzają się pomyłki, jak choćby podczas pamiętnej katastrofy, gdy w Katowicach pod naporem śniegu zawalił się dach, pierwsze połączenie zostało skierowane do Wrocławia. Oczywiście stamtąd natychmiast przekazano odpowiednią informację we właściwe miejsce.

Jednak w takich nagłych przypadkach są to cenne sekundy czy minuty. Odnotowano też wypadek, gdy połączenie z numeru 112 z Polski zostało odebrane w Grecji.

Na dodatek często występuje zasadniczy problem, mianowicie lokalizacja miejsca zdarzenia. Nie zawsze jest tak, że dzwoniący pod 112 potrafi dokładnie określić swoje położenie. Poza miastem dokładność może sięgać zaledwie ok. 35 km. Tyle bowiem wynosi maksymalny zasięg stacji bazowej sieci GSM. Operator dostaje wówczas jedynie informację dodatkową, że telefon inicjujący połączenie znajduje się w obrębie danej stacji. Może to być promień lub określony jego wycinek, gdy anteny są skierowane tylko w niektórych kierunkach. W mieście jest to dokładność zaledwie kilkuset metrów. To nie jest film o Jamesie Bondzie, tylko rzeczywistość – mówi Piotr Naszkowski – ekspert telefonii mobilnej, znający ją od momentu wprowadzenia jej do Polski. Najdokładniejsze określenie miejsca, z którego dzwoni abonent, to około 300 m. Poza miastem 500-600 m. Zdaniem specjalistów, dokładność lokalizacji telefonu komórkowego można jeszcze poprawić o 10-30%. Lepszy rezultat jest możliwy wówczas, gdy następuje dodatkowy pomiar siły sygnału. Pozwala on ocenić odległość aparatu od stacji bazowej. Nie można więc do końca ufać swojej „komórce”, licząc na to, że w razie wypadku na pewno nas bez kłopotu znajdą.



Wiadomo, że niemal idealny wynik daje nawigacja GPS. Wówczas dokładność wynosi nawet kilka metrów. Ale, w opinii fachowców, przy tym sposobie użytkownik może zniekształcać dane (np. uciekający przestępca). Poza tym nie każdy telefon obsługuje GPS. Jeśli zaś ktoś korzysta w samochodzie z nawigacji, musi się liczyć z możliwością jej uszkodzenia podczas wypadku, co wyklucza możliwość dokładnego określenia miejsca zdarzenia.

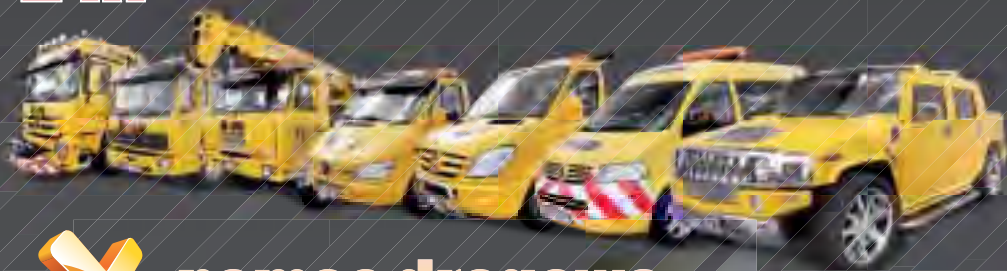
Jeżdżąc poza miastem, również autostradami, nie możemy do końca liczyć, że w razie nagłego, nieprzewidzianego zdarzenia wystarczy zadzwonić pod nr 112 i służby ratownicze już znajdą i uratują nas lub innych poszkodowanych, gdy jedynie udzielamy im pomocy. Tu jeszcze raz przypomnienie o początkowych minutach po wypadku, które mogą uratować rannym życie. Dlatego istotna jest znajomość udzielania pierwszej pomocy. System CPR funkcjonuje w Polsce jeszcze nie do końca właściwie. Należy jednak mieć nadzieję, że najpóźniej przed turniejem EURO 2012 wszystko będzie działało w pełni. Przemawia za tym także wynik ankiety, jaką w UE przeprowadził jeden z dużych operatorów telekomunikacyjnych, działający w kilku krajach (O₂). Na pytanie, jakiego numeru telefonu używa się w Unii, by wezwać pomoc, aż 56% ankietowanych w Polsce wskazało właśnie 112. Przy średniej dla 27 członków wspólnoty, wynoszącej 25%, to bardzo dobry wynik. Zajęliśmy trzecie miejsce za Luksemburgiem (59%) i Czechami (61%). Dla przykładu w Niemczech tylko 18%, a w Wielkiej Brytanii jedynie 8% wskazało numer 112.

Skoro więc tak dobrze już znamy numer 112, życzymy sobie wszyscy, abyśmy go używali jak najrzadziej, a najlepiej wcale...

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

Budowanie partnerskich relacji z klientami

Rozmowa z Mariuszem Kąkolem, prezesem firmy Ostsped Sp z o.o.



Ostsped rozpoczął swoją działalność w 1992 roku. Jak z tej perspektywy czasu widzi Pan swoją firmę?

To był dobry czas na rozpoczynanie działalności gospodarczej. Zmiany ustrojowe i ekonomiczne bardzo nam sprzyjały i wydaje mi się, że dobrze wykorzystaliśmy ten czas. Firma sukcesywnie się rozwijała; nie za szybko, ale stabilnie. Najważniejsza była równowaga między wydatkami a przychodami, między oczekiwaniami a realnymi możliwościami. Oczywiście towarzyszyło nam poczucie niepewności jutrzejszego dnia. Tak naprawdę nie wiedzieliśmy, jak to będzie. Wielu rzeczy nie byliśmy pewni; nie wiedzieliśmy, czy będziemy mogli liczyć na wsparcie w postaci finansowania, jak będzie się kształtował kurs walut, itd. Dzisiaj sytuacja jest o wiele stabilniejsza i bardziej przewidywalna. Ale

w dalszym ciągu ryzyko robienia biznesu w Polsce jest wysokie.

Na stronie Pana firmy przeczytałem następujące zdanie: „Naszą filozofią jest budowanie partnerskich i otwartych relacji z naszymi klientami na każdym etapie naszej działalności. Naszym celem jest tworzenie prostych i efektywnych rozwiązań, których realizacja opiera się na wzajemnej współpracy i zaufaniu.” Proszę powiedzieć, jak w praktyce przekłada się to na funkcjonowanie firmy?

Każdy inaczej definiuje słowo partnerstwo. Dla nas polega to na zbudowaniu dobrych relacji międzyludzkich z klientami. Chodzi o to, by nasi kontrahenci wiedzieli, że mogą na nas zawsze liczyć, bez względu na to, jaka jest sytuacja na rynku. I odwrotnie; my też wiemy, że są wobec nas lojalni. Wydaje mi się, że firmie Ostsped udało się stworzyć wiele takich relacji poprzez inwestowanie i dopracowywanie szczegółów współpracy. Dzięki temu z wieloma klientami współdziałamy już od bardzo wielu lat, nawet od początku funkcjonowania naszej firmy.

Jak buduje się takie relacje?

Jako partner logistyczny zajmujemy się bardzo szerokim zakresem funkcjonowania firm. Dzięki naszej obsłudze firmy produkcyjne czy handlowe mogą się skoncentrować wyłącznie na swoich głównych zadaniach, my zaś dbamy o całą resztę związaną z magazynowaniem, transportem, itd. Myślę, że podstawą budowania takich relacji są dobre kontakty międzyludzkie i możliwości inwestycyjne firmy. Czyli do-

stosowywanie się pod względem taboru, infrastruktury, możliwości informatycznych do potrzeb klientów. To znajduje uznanie w ich oczach.

Firma Ostsped nie ogranicza się wyłącznie do usług transportowych...

To fakt, jesteśmy i chcemy być operatorem logistycznym. W związku z tym rozwijamy działy magazynowania, spedycji, agencje celne, dystrybucję i oczywiście transport. Spośród innych firm średniej wielkości wyróżniamy się tym, że po pierwsze zajmujemy się dystrybucją. Czyli dostarczamy paletę z towarem w przeciągu 24 godzin na terenie całego kraju (poza najodleglejszymi zakątkami – 48 godzin). Jesteśmy uczestnikami i współwłaścicielami pierwszego w Polsce systemu dystrybucji, który został stworzony w drodze aliansu sześciu firm, polskich i zagranicznych. Najtrudniejszym wyzwaniem było stworzenie takiego systemu, który pozwala na operowanie w całym kraju. Wymagało to dużych nakładów finansowych i wiele czasu. Poza tym obsługujemy także kierunki wschodnie. Chcielibyśmy być swego rodzaju pomostem pomiędzy Wschodem a Zachodem. I w znacznej mierze udaje nam się to realizować. Mamy bowiem zarówno klientów w państwach UE, jak i w Rosji. Wozimy towary w obu kierunkach. Dlatego jesteśmy żywotnie zainteresowani wyklarowaniem się sytuacji z zezwoleniami rosyjskimi.

Ostsped to firma wielokrotnie nagradzana, między innymi tytułem „Gazeli Biznesu” za lata 2007

i 2008. Jednym z podstawowych kryteriów, które decyduje o przyznaniu tego wyróżnienia jest wzrost firmy. Rok 2008 był początkiem światowego kryzysu. Jak udało się Państwu przełamać negatywne tendencje i osiągnąć sukces?

Kryzys nas nie ominął, również odczuliśmy jego skutki. Choć wydaje mi się, że takim firmom jak nasza jest o wiele łatwiej w takich sytuacjach. Paradoksalnie kryzys z pewnego punktu widzenia zadziałał pozytywnie; w roku 2008 euro kosztowało 3,10 zł, a ropa 150\$ za baryłkę. W związku z tym, że paliwo było drogie, a euro tanie, ceny usług zaczęły raptownie spadać przy dużej konkurencji. Doprowadziło to do ustabilizowania sytuacji na rynku firm logistycznych i transportowych, a w konsekwencji do oczyszczenia się rynku. Moim zdaniem dzięki temu dzisiaj o wiele łatwiej jest funkcjonować. W związku z tym zyskali ci wszyscy, którzy mieli zlecenia i stałe kontrakty. Wykorzystaliśmy to i nam się udało.

Czy to znaczy, że nadszedł już okres stabilizacji w gospodarce?

Możemy określić czas, w którym kryzys się rozpoczął. Natomiast trudno o jednoznaczną odpowiedź na pytanie, czy już się zakończył. Jego skutki będą jeszcze długo odczuwane. Kryzys pokazał, że tak naprawdę w ekonomii nie ma mocnych. Dzięki temu, z czym mieliśmy do czynienia, wiemy, że musimy podchodzić z większym szacunkiem i pokorą do tego, co robimy. Wszystko co budujemy, powinniśmy stawiać z rozwagą i na mocnych fundamentach, żeby uchronić się przed zagrożeniami.

Jestem ciekaw, czy fakt, że Pana firma zlokalizowana jest w Wielkopolsce, wpływa na prowadzenie interesów?

Moim zdaniem największe możliwości mamy tam, gdzie się urodzili-

śmy i wychowaliśmy. Wielkopolska to bardzo ciekawi ludzie, dobrzy klienci, sumienni i poukładani pracownicy. Poza tym Poznań jest swoistym mostem, łączącym Zachód ze Wschodem. W tym mieście mamy magazyny, spedycję, regionalny HUB całego systemu dystrybucji.

Poznań jako pierwszy ośrodek łączący Wschód z Zachodem – to dosyć oryginalna opinia, jak na polskie schematy myślenia...

Polska ma ogromną szansę zarabiania pieniędzy w oparciu właśnie o tę relację: Wschód – Zachód. Nie wiem, dlaczego tak mało się o tym mówi. Wydaje mi się, że rządzący nie opracowali sensownej strategii w tym kierunku. Ogromny potencjał krajów Europy zachodniej coraz intensywniej szuka dla siebie miejsca do działania na wschodzie. A po drodze jest Polska i Wielkopolska. Postanowiłem to wykorzystać i próbuję na tym zarabiać, czyli transportuję, magazynuję i załatwiam formalności celne. W tym właśnie się specjalizujemy i rozwijamy.

Czy to jest kierunek, który daje perspektywę, bo Rosjanie robią wszystko, aby udział Polaków coraz bardziej ograniczać?

Dotykamy w tym momencie polityki. Z mojego biznesowego punktu widzenia to jest kierunek konieczny, a nie tylko perspektywiczny. Polska jest położona między Niemcami a Rosją i ruch towarów będzie się odbywał korytarzem transportowym wiodącym przez nasz kraj – czy to się komuś podoba, czy nie. Naszym zadaniem, jako przedsiębiorców, jest, aby nie dać się konkurencji z Rosji i Niemiec. Bo zarówno jedni i drudzy chętnie pominęliby polskie firmy, aby bezpośrednio ze sobą kooperować. Natomiast nasi politycy powinni się skupić na tym, by stworzyć nam, Polakom, takie warunki prowadzenia działalności, które pozwoliłyby osiągać zyski za-

równo naszym firmom, jak i naszemu państwu. Myślę tu o budowie infrastruktury drogowej i zapewnieniu korzystnego finansowania. Polska zbudowała ogromny potencjał transportowy. To zostało zauważone przez wszystkich, także przez Rosjan. Starają się ograniczyć naszą konkurencję w drodze działań politycznych, ograniczeń administracyjnych. To typowe dla Rosjan. Gwałtowne ruchy rosyjskich decydentów spowodowały, że w ostatnich tygodniach zarabiali wszyscy, tylko nie Polacy i Rosjanie. Pamiętajmy, że biznes nie zna pojęcia granic, zawsze znajdzie alternatywną drogę, którą towar zostanie przewieziony. Natomiast dla nas liczy się to, żebyśmy nie byli z tego wykluczeni.

Czy kooperują Państwo w prowadzeniu swoich interesów z innymi firmami?

Dysponujemy oczywiście własnym działem transportu, ale większość zleceń realizują stale z nami współpracujące przedsiębiorstwa przewozowe. W tej chwili jest ich ponad sto. Realizujemy również przewozy kombinowane: transportem morskim i drogowym, kolejowym i drogowym, a także lotniczym, choć w mniejszym zakresie.

Jakie są plany rozwoju firmy?

W tej chwili jesteśmy zainteresowani rozwojem informatycznym. Przygotowujemy się do inwestycji, które usprawnią przepływ informacji. Interesują nas nowoczesne systemy operacyjne wspomagające kompleksową obsługę klienta. Wymaga to również inwestycji w doskonalenie zawodowe naszych pracowników. Poza tym rozbudowujemy powierzchnie magazynowe i wyposażamy nasze bazy w sprzęt potrzebny do ich obsługi. Ważną sprawą są także inwestycje w monitorowanie środków transportu, czyli GPS z telematyką.

Rozmawiał: Ryszard Gałczyński

Dostawy towarów w miastach zakorkowanych

autor: Kamila Alvaro



W samolocie do Barcelony staram się usiąść z prawej strony, żeby przy schodzeniu do lądowania nacieszyć oczy widokiem miasta. Z lotu ptaka widać jak na dłoni, że urbanisci tworzyli miasto według prostego planu. Z góry Barcelona przypomina tabliczkę czekolady. Projekt powstał w 1859 roku, a jego autor Ildefons Cerda wziął pod uwagę wzrost liczby samochodów. Jednak aż do XXI wieku jego wyobraźnia nie sięgnęła. W mieście, gdzie na 100 km kw. mieszka ponad półtora miliona ludzi, przypada jeden samochód na 2,5 mieszkańca. (Dla porównania: Warszawa zajmuje nieco ponad 500 km kw., a mieszka w niej tylko trochę więcej osób, bo 1,7 miliona – średnio na 2 osoby przypada 1 auto) Według danych z roku 2009 w Barcelonie jest zarejestrowanych prawie 3 500 ciągników siodłowych i ponad 28 tys. innych pojazdów pow. 3,5 t.

Ograniczenia i usprawnienia

W obronie przed totalnym zakorkowaniem miasta i wjazdów do niego (średni dzienny przepływ pojazdów na zjazdach z obwodnic to ponad 1 mln 100 tys.), władze Barcelony podjęły szereg działań usprawniających ruch kołowy, w tym ograniczający i organizujący wjazd pojazdów ciężkich do miasta. Nie jest to pierwszy ani jedyny projekt wykorzystujący innowacyjne rozwiązania. Barcelonę uznaje się za europejskiego lidera w usprawnianiu komunikacji samochodowej. Gdyby miasto nie zajmowało się bołaczkami zmotoryzowanych mieszkańców, prawdopodobnie dojazd do pracy w ogóle nie byłby możliwy. W godzinach szczytu dojazdów i powrotów z pracy ulice wypełnione są autami osobowymi i wydaje się, że poza motorami i skuterami nikt się nie porusza. Samochody stoją

w miejscu, a ich kierowcy zajmują się ciągłym naciskaniem klaksonu. Ciężarówki po prostu by się nie zmieściły. I faktycznie ich nie widać w mieście za dnia, co po warszawskich doświadczeniach było dla mnie sporym zaskoczeniem.

Nocne dostawy

Nocne dostawy, to był właśnie sposób, jaki zastosowano dla rozwiązania największego problemu, czyli konieczności dowozu towarów do prawie 50 tys. punktów handlowych. W 2006 roku oszacowano, że w Barcelonie codziennie odbywa się ok. 100 tys. operacji rozładunku i załadunku z udziałem 25 tys. pojazdów. Porządkowanie tej działalności rozpoczęto od organizacji dostaw do małych sklepów, mieszczących się przy ulicach bez specjalnych miejsc do parkowania aut dostawczych. Ścięte narożniki ulic, tzw. chaflany,

przeznaczono na strefę załadunku/rozładunku. W zależności od dzielnicy można tam zaparkować pojazd do 6 t dmc na czas dostawy, który jest ograniczony do 30 min. w godzinach 8-20 w dni robocze. Poza tym czasem w tym miejscu parkują auta osobowe. Gdy dostawa z chaflana jest niemożliwa, dostawca może zaparkować na jezdni wzdłuż chodnika, na specjalnie do tego wydzielonym pasie, który w nocy (w godz. 20-8) służy jako parking dla okolicznych mieszkańców, a w pozostałych godzinach do jazdy lub załadunku/rozładunku. Do kontroli czasu parkowania w tej strefie służy proste kartonowe urządzenie, przypominające z wyglądu analogowy tachograf, na którym kierowca zaznacza godzinę, o której zaparkował.

Już w 2005 roku miejsc parkingowych przeznaczonych do rozładunku było ponad 10 tysięcy. Sklepy o powierzchni handlowej powyżej 400 m kw. zostały zobowiązane do zorganizowania doków rozładunkowych w obrębie obiektu, a mniejszym, niedysponującym parkingiem, wydzielono z jezdni strefy rozładunkowe. Służby miejskie we współpracy z kierownictwem placówek handlowych przygotowały odpowiednie podjazdy umożliwiające przejazd wózków widłowych

lub podnośników elektrycznych. Rozwiązanie to przy okazji znacznie zmniejszyło liczbę źle zaparkowanych i porzuconych aut. Każdy z użytkowników pasa, uprawniony do jego zajęcia w swoich widełkach czasowych, ma prawo zadzwonić po miejską lawetę, która w ciągu pół godziny zabiera zawalidrogę.

Dla mieszkańców uciążliwy był również hałas towarzyszący dostawom dużych partii towaru do marketów spożywczych i centrów handlowych. Zmniejszono go cichymi nocnymi dostawami, które odbywają się w godzinach 22.00-5.00 i są realizowane przez pojazdy o dmc 15 i 40 ton. Dwie największe sieci

sklepów spożywczych zobowiązały się do wyposażenia swoich pojazdów w elektryczne podnośniki, podkładki wyciszające oraz elementy ułatwiające rozładunek przy pomocy elektrycznego wózka widłowego. Szacuje się, że dwa nocne kursy większymi pojazdami tygodniowo zastępują 7 dostaw mniejszymi autami w ciągu dnia. Według przedstawicieli sklepów koszt inwestycji we flotę samochodową zwrócił się w ciągu 1,5-3 lat, w zależności od wielkości pojazdu. Na rynku pojawiły się pojazdy dostawcze z fabrycznie zamontowanymi ulepszeniami, wymaganymi do nocnych dostaw. Projekt cichych nocnych dostaw



jest realizowany także w Lyonie, Hanowerze i Genewie. Odpowiednie badania i próby poprzedzające wdrożenie projektu są prowadzone w innych dużych miastach Hiszpanii, Francji i Niemiec.

Zgodnie z dekretem alkada w Barcelonie są wyznaczone strefy, ograniczone większymi ulicami, wewnątrz których pojazdy o masie ponad 20 t dmc nie mogą się poruszać w godzinach 8.00-10.00 i 18.00-20.00. Samochody nieprzekraczające 16 t dmc, zaopatrujące budowy i staje benzynowe oraz lawety i sa-

mochody kierujące się do portu lub na stację kolejową potrzebują specjalnego zezwolenia, aby wykonać te przejazdy, jeżeli muszą przejechać ulicami wewnątrz strefy ograniczonego przejazdu w godzinach objętych zakazem. Po Rondach, czyli obwodnicach Barcelony, ciężarówki o dmc pow. 20 t i 12 m długości mogą jeździć środkowym i prawym pasem, skrajny lewy zostawiając wolny dla osobówek.

Madryt zamknięty w obwodnicy

Podobne zadanie, czyli udrożnie-

nie ruchu w coraz bardziej zatłoczonym mieście (3,2 mln mieszkańców, 600 km kw. powierzchni), musiały rozwiązać władze Madrytu. Ułatwieniem był znaczący stan posiadania dróg. Obwodnica M-30 ma prawie 100 km długości i istnieje od 1960 r. Wydawałoby się, że nie jest łatwym zadaniem zakorkować trasę, która ma od 3 do 6 pasów w każdym kierunku, a jednak Hiszpanom to się udało. M-30 to najbardziej zatłoczona droga w tym kraju, znana z tworzących się na niej gigantycznych korków. Tę obwodnicę władze Madrytu ustanowiły jako linię graniczną, wewnątrz której o każdej porze (poza określonymi wyjątkami) mogą jeździć i wykonywać załadunek/rozładunek jedynie pojazdy o dmc poniżej 12 t. Ciężarówki o dmc powyżej 12 t mogą wjeżdżać do miasta w nocy w dni robocze, między 23.00 a 7.00. Poza tymi godzinami nie mogą parkować na drogach publicznych w strefie ograniczonego dla nich ruchu. Dodatkowe ograniczenie wprowadzono w tunelach obwodnicy, które wybudowano w latach 2005-2008 kosztem ponad 3,5 mld euro – mogą nimi jeździć tylko pojazdy o dmc do 7,5 t.





Podwykonawstwo przewozu i przewóz sukcesywny w Konwencji CMR

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

Operacja transportowa w drogowym przewozie międzynarodowym towarów zazwyczaj jest skomplikowanym łańcuchem umów pomiędzy kooperującymi podmiotami. Zlecenie przewozu często dociera do przewoźnika, który faktycznie wykona przewóz, za pośrednictwem innych podmiotów. Świadczenie w umowie przewozu nie ma bowiem charakteru osobistego, dlatego, co potwierdza art. 3 Konwencji CMR, przewoźnik może przy wykonywaniu zawartej umowy przewozu posłużyć się podwykonawcą. Takie podzlecenia tworzą często łańcuch, na końcu którego jest przewoźnik faktycznie wykonujący przewóz.

Uczestnicy tego łańcucha przekazywanych zleceń zobowiązują się wobec swego bezpośredniego zleceniodawcy do wykonania konkretnego przewozu. Oznacza to, że zawiera się pomiędzy nimi umowa przewozu, w której bezpośredni zleceniodawca jest w rozumieniu prawa nadawcą przesyłki, a zleceniobiorca, do którego kierowane jest zlecenie, występuje w tej umowie jako przewoźnik. Przy czym bez znaczenia jest to, czy zleceniobiorca sam dokona przewozu, czy też udzieli kolejnego zlecenia jakiemuś innemu przewoźnikowi. I tak ten, kto przyjął zlecenie, będzie odpowiadał majątkowo wobec swojego bezpośredniego zleceniodawcy, jako że temu podmiotowi przysługują uprawnie-

nia nadawcy względem podmiotu przyjmującego zlecenie – przewoźnika. Jeśli zaś ten przewoźnik zleci przewóz kolejnemu podwykonawcy, zajmuje on w tym kolejnym zleceniu (umowie przewozu) rolę nadawcy, względem zleceniobiorcy przewoźnika, itd. Co istotne – nadawca jest w umowie przewozu podmiotem uprawnionym do zgłaszania roszczeń względem przewoźnika, aż do momentu, gdy uprawnienie to przejdzie na odbiorcę przez przyjęcie listu przewozowego lub adnotację w tym liście przewozowym o przysługiwaniu takiego prawa odbiorcy już od rozpoczęcia przewozu. Dla przykładu – przy zaginięciu ładunku w przewozie nadawca jest z reguły zawsze podmiotem uprawnionym do dochodzenia z tego tytułu roszczeń od przewoźnika, któremu zlecił przewóz, a jeżeli skutek przyjęcia zlecenia przewozu od innego nadawcy jest jednocześnie przewoźnikiem, to jest narażony bezpośrednio na jego roszczenia, itd.

Tak zorganizowany przewóz określany jest jako podwykonawstwo przewozu. Ogniwa tego łańcucha zleceń zachowują przy podwykonawstwie przewozu swój stały porządek. Można tę konstrukcję zilustrować następującym przykładem: Nadawca N zleca przewóz przewoźnikowi P1, który zleca ten sam przewóz przewoźnikowi P2, przewoźnik P2 podejmuje ładunek, przyjmuje

list przewozowy i rozpoczyna przewóz, podczas którego ładunek zostaje skradziony. W takiej sytuacji zawarto dwie umowy przewozu. Pierwszą pomiędzy N i P1, w której N jest nadawcą, a P1 przewoźnikiem, oraz drugą umowę przewozu pomiędzy P1 i P2, w której to P1 jest z kolei nadawcą, a P2 przewoźnikiem. Utrata ładunku w przewozie międzynarodowym powoduje, na podstawie art. 17 Konwencji CMR, powstanie u nadawcy N roszczenia o odszkodowanie, które może być kierowane do przewoźnika P1. Przewoźnik P1 może z kolei kierować analogiczne roszczenie z powodu tej szkody do przewoźnika P2.

Co istotne w tym przykładzie i w praktyce może mieć znaczenie – to kwestia ubezpieczenia. O ile tzw. polisa OCP (od odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zazwyczaj w takiej sytuacji chroni przewoźnika faktycznie wykonującego przewóz, o tyle przewoźnik, który tylko pośredniczy w „przekazaniu zlecenia”, w naszym przykładzie przewoźnik P1, może być tej ochrony pozbawiony. Ubezpieczyciel może odmawiać udzielenia ochrony z OCP, zasłaniając się koniecznością posiadania tzw. polisy OCS (od odpowiedzialności cywilnej spedytora), gdyż zlecenie podwykonawstwa będzie oceniał jako czynność spedycyjną, która może być wyłączona z OCP. Uważna lektura ogólnych warun-

ków umów ubezpieczeniowych, które tę kwestię regulują, jest tu konieczna.

Jak wynika z dotychczasowych wywodów – podwykonawstwo przewozu polega na zawieraniu odrębnych umów przewozu przez uczestników operacji transportowej, w których uczestnicy występują w roli nadawców i przewoźników w różnych konfiguracjach i ich prawne relacje sprowadzone są do jednostkowych relacji przewoźnik-nadawca.

Przewóz sukcesywny

Zupełnie inaczej te relacje układają się przy przewozie sukcesywnym. Przepisy regulujące tę instytucję zawarto w rozdziale VI Konwencji CMR (art. 34 i nast.). Przewóz sukcesywny polega na wykonaniu przewozu przez większą liczbę przewoźników, przy czym wszyscy ci przewoźnicy przystępują do jednej umowy przewozu. Następuje to przez przyjęcie towaru i listu przewozowego. Każdy z tych przewoźników pozostaje w bezpośredniej relacji prawnej (jest związany jedną umową przewozu) z nadawcą lub odbiorcą przesyłki – tzw. użytkownikiem transportu. Ta cecha odróżnia przewóz sukcesywny od pod-

wykonawstwa przewozu, w którym „kolejni” przewoźnicy zawierają umowy podwykonawcze z zleceniodawcą i w konsekwencji jednemu przewoźnikowi może towarzyszyć wiele takich umów.

W przewozie sukcesywnym roszczenia z tytułu zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia w przewozie uprawniony nadawca lub odbiorca może kierować do pierwszego, ostatniego przewoźnika lub przeciw temu przewoźnikowi, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące jedną z ww. szkód. Przewoźnik natomiast, który wypłacił odszkodowanie ma roszczenie regresowe do przewoźnika, który szkodę spowodował. Sprawca szkody nie może kwestionować wyroku zasądającego odszkodowanie, natomiast termin przedawnienia biegnie od dnia wyroku zasądającego odszkodowanie, bądź od dnia faktycznej zapłaty odszkodowania w razie braku orzeczenia sądowego.

Terminy przedawnienia są w tym przewozie znacznie wydłużone wobec zasadniczych rocznych terminów przedawnienia dla „zwykłych” umów przewozu, które znajdują zastosowanie przy podwykonawstwie przewozu.

W praktyce rozróżnienie umów przewozu sukcesywnego i podwykonawstwa przewozu może nastroić trudności, szczególnie w sytuacji, gdy pierwszy przewoźnik faktycznie nigdy nie przyjmuje towaru. Kierując się wskazówkami zawartymi w wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 października 2006 r. (I ACa 431/06) oraz Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2008 r. (II CSK 469/07) za miarodajne dla możliwości uznania transportu za sukcesywny będzie ujawnienie pierwszego przewoźnika w treści listu przewozowego oraz wykonanie całego przewozu na podstawie jednego tylko listu przewozowego oraz przyjmowanie przez kolejnych przewoźników całego towaru wraz z tym listem. Przyjmuje się w takim wypadku, że pierwszy przewoźnik nie tyle przyjmuje towar w sensie fizycznym, ile przyjmuje odpowiedzialność za ten towar. Praktyczne znaczenie przyjęcia konstrukcji przewozu sukcesywnego może być istotne w dochodzeniu roszczeń zwrotnych do przewoźników dalszych, zaangażowanych w operację transportową, jak i w sporach z ubezpieczycielami, którzy starać się mogą unikać udzielenia ochrony z polisy OCP.





Wybrane aspekty odpowiedzialności przewoźnika w Konwencji CMR – francuski punkt widzenia

autor: Iwona Jowik, adwokat przy Izbach Adwokackich w Paryżu i Warszawie, współnik kancelarii COPERNIC AVOCATS

Odpowiedzialność przewoźnika za powierzony ładunek w międzynarodowym transporcie towarów została uregulowana w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), sporządzonej w Genewie 19 maja 1956 r. (zwanej dalej Konwencją). Zasadą jest, iż przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem (art. 17 Konwencji). Wśród przyczyn pozwalających przewoźnikowi na uchylenie się od odpowiedzialności (określanych mianem przyczyn egzoneracyjnych) figurują okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (art. 17.2). W praktyce we Francji interpretacja zaistnienia lub też nie tych okoliczności odbywa się według kryteriów siły wyższej.

Z drugiej strony, pełna odpowiedzialność przewoźnika ma miejsce, jeśli szkoda powstała z winy umyślnej przewoźnika (według terminologii używanej przez Konwencję jest to tzw. zły zamiar) lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem.

Siła wyższa

W ujęciu ogólnym siłę wyższą definiuje się jako zdarzenie niemoż-

liwe do przewidzenia i skutkom którego nie można zapobiec.

W orzecznictwie francuskich sądów najczęściej przyjmuje się zaistnienie siły wyższej w następujących przypadkach:

- wyjątkowe warunki atmosferyczne, wówczas kiedy są one nadzwyczajne dla pory roku oraz obszaru,
- działanie osoby trzeciej w odniesieniu do umowy przewozu,
- klęski żywiołowe.

Już w tym miejscu należy jednak zaznaczyć, że możliwość przyjęcia zaistnienia siły wyższej w konkretnym przypadku jest wnikliwie analizowana przez sędziów na podstawie okoliczności faktycznych zdarzenia. W konsekwencji nawet minimalne różnice w tychże okolicznościach faktycznych mogą przechylić szalę werdyktu na korzyść lub niekorzyść przewoźnika. Subtelność przyjmowanych rozwiązań bardzo dobrze uwidacznia przypadek kradzieży ładunku.

Siła wyższa a kradzież ładunku

Mając na uwadze, iż kradzież ładunków stały się zjawiskiem niemalże powszechnym, nie są one uznawane za zdarzenia niemożliwe do przewidzenia i, jako takie, zwalniające przewoźnika od odpowiedzialności w oparciu o koncepcję siły wyższej.

Od powyższej zasady orzecznictwo sądów francuskich wypracowało jednak pewne wyjątki w sytuacji, kiedy:

- doszło do rozboju, a sprawca jest uzbrojony i organizuje zasadzkę na pojazd,
- kradzież została dokonana przez grupę zorganizowaną, podczas gdy pojazd parkował w uczęszczanym miejscu.

Przykładem praktycznego zastosowania drugiego spośród wskazanych powyżej wyjątków stanowi niedawny wyrok Sądu Apelacyjnego w Amiens. Nasz klient, polski przewoźnik, wykonywał transport na linii Polska–Francja. Po przybyciu na miejsce rozładunku i stwierdzeniu, iż magazyny są już zamknięte, kierowca zaparkował przed bramą wjazdową, gdzie znajdował się już inny samochód oczekujący na rozładunek. W nocy do kabiny wdarło się czterech zamaskowanych mężczyzn, którzy zaatakowali kierowcę, który bronił się przez chwilę, do momentu, kiedy napastnicy zagrozili mu bronią palną. Kierowca został skuty kajdankami, a ładunek bezpowrotnie zniknął. Nadawca otrzymał odszkodowanie od ubezpieczyciela, a ten z kolei wystąpił z regresem przeciwko polskiemu przewoźnikowi.

Analizując materiał dowodowy przedstawiony w sprawie Sąd Apelacyjny stwierdził, w pierwszej kolejności, iż napastnicy byli wyjątkowo dobrze zorganizowani. Następnie, wobec twierdzeń ubezpieczyciela o informowaniu wszystkich przewoźników o niebezpieczeństwach

związanych z parkowaniem w okolicy magazynu, sąd uznał tą okoliczność za nieudowodnioną, tym bardziej, że ciężarówka polskiego przewoźnika nie była jedyną, która oczekiwała w tym miejscu na rozładunek. Na zakończenie sąd odniósł się pozytywnie do argumentów przedstawionych w interesie polskiego przewoźnika, zmierzających do wykazania, iż miejsce, w którym samochód oczekiwał na rozładunek, nie mogło być uważane za wyjątkowo niebezpieczne, skoro magazyny nie posiadały ochrony, ani nawet kamer wideo.

W konsekwencji Sąd Apelacyjny uznał, że dokonany napad można zakwalifikować jako zdarzenie siły wyższej i, co za tym idzie, polski przewoźnik został zwolniony od odpowiedzialności. Niemniej jednak cytowany wyrok stanowi doskonały przykład tego, jak szczegółowej analizy każdej sytuacji dokonuje sędzia i jednocześnie, jak płynna jest granica pomiędzy stwierdzeniem i odrzuceniem zaistnienia siły wyższej w konkretnej sytuacji.

Siła wyższa a kradzież ładunku pod pozorem kontroli drogowej

Wyjątkowo interesująco przedstawia się zagadnienie utraty przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem samochodu pod pozorem kontroli policyjnej. Zasadnicze pytanie, jakie można sobie zadać w tej sytuacji brzmi: czy okoliczność zatrzymania się na sygnał „fałszywego” policjanta, które skutkuje kradzieżą ładunku, stanowi przypadek siły wyższej? W orzecznictwie sądów francuskich pytanie to znajduje, co do zasady, odpowiedź pozytywną.

Dla porównania – w Polsce Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 13 grudnia 2007 r. stwierdził, iż utrata przesyłki na skutek rozboju połączonego z zatrzymaniem sa-

mochodu ciężarowego pod pozorem policyjnej kontroli drogowej nie jest wynikiem działania siły wyższej.

W uzasadnieniu Sąd Najwyższy wskazał na okoliczność, iż: „siła wyższa może być uznana za przesłankę zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy nie poprzedził jej przyczyniający się do powstania szkody czynnik z zakresu wewnętrznego funkcjonowania przedsiębiorstwa przewozowego”. Rozbój dokonany przez przebranych za policjantów przestępców zaliczony więc został do sfery objętej ryzykiem przewoźnika.

Co jest równoznaczne ze „złym zamiarem” w prawie francuskim?

Tak jak zostało zaznaczone na wstępie – przewoźnik ponosi pełną odpowiedzialność za powierzony mu ładunek, jeżeli szkoda powstała wskutek jego złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem (art. 29 Konwencji).

Zły zamiar (dol) jest to wina umyślna, tj. świadome i dobrowolne działanie lub zaniechanie obliczone na wyrządzenie szkody drugiemu. Co do niedbalstwa, które we Francji jest uważane za równoznaczne ze złym zamiarem, należy wskazać na istotną i korzystną dla przewoźników zmianę dokonaną ustawą nr 2009-1503 z dnia 8 grudnia 2009 r. o organizacji i regulacji transportu kolejowego, zawierającą różne przepisy dotyczące transportu (określana mianem ustawy ORTF).

Do wejścia w życie ustawy z 8 grudnia 2009 r. (z dniem publikacji, czyli 9 grudnia 2009 r.), sądy francuskie uważały za równoznaczne ze złym zamiarem „ciężkie niedbalstwo” (*faute lourde*), które było definiowane jako: *Niezwykle poważne niedbalstwo wykazujące niezdolność*

przewoźnika, jedynie odpowiedzialnego za podejmowane przez siebie działania, do wykonania powierzonych mu umową zlecenia.

Poczynając od 9 grudnia 2009 r., zgodnie z nowym artykułem L. 133-8 Kodeksu handlowego, jedynie „niewybaczalne niedbalstwo” (*faute inexcusable*) powoduje, że niemożliwym staje się wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika. Co istotne, postanowienia umów przewozu, zmierzające do ominięcia tego przepisu, są nieważne. Definicja niewybaczalnego niedbalstwa zawarta w art. L.133-8 Kodeksu handlowego wskazuje, iż mamy tutaj do czynienia z: *Rozmyślnym niedbalstwem, które zakłada istnienie świadomości prawdopodobieństwa powstania szkody i jej lekkomyślną akceptację bez ważnego powodu.*

Pojęcie „ciężkiego niedbalstwa” w orzecznictwie sądów francuskich

W stanie prawnym sprzed 9 grudnia 2009 r. orzecznictwo sądów wypracowało pewne kryteria, według których oceniano, czy przewoźnik dopuścił się „ciężkiego niedbalstwa”. W przypadku kradzieży ładunku pozytywnymi przesłankami były:

- wiedza przewoźnika na temat wartości lub rodzaju ładunku oraz
- postój w miejscu uznanym za niebezpieczne, odosobnione, w porze nocnej, pojazdem krytym plandeką.

Niemniej jednak wnikliwa analiza orzeczeń sądów wskazuje na istotne rozbieżności co do pojęcia ciężkiego niedbalstwa. W ten oto sposób ciężkie niedbalstwo przewoźnika zostało stwierdzone dla przykładu w sytuacji, w której pojazd zatrzymał się na ulicy, w godzinach dużego natężenia ruchu, a kierowca był nieobecny przez 3 minuty. W innym orzeczeniu zostało

przyjęte domniemanie, że przewoźnik zna wartość ładunku, a istnienie ciężkiego niedbalstwa ocenia się na podstawie doniosłości szkody.

Bardziej jednolite jest natomiast orzecznictwo dotyczące wypadków drogowych. Przykłady z decyzji, które zapadły w ostatnim czasie wskazują, iż dopuszcza się ciężkiego niedbalstwa kierowca, który prowadzi pojazd ze zbyt dużą prędkością, pochyla się, aby włączyć radio i traci panowanie nad pojazdem. Dla porównania – nie stwierdzono ciężkiego niedbalstwa w przypadku kierowcy, który zasnął za kierownicą i uderzył w barierę bezpieczeństwa.

A co z „niewybaczalnym niedbalstwem”?

Stwierdzenie istnienia po stronie przewoźnika niewybaczalnego niedbalstwa wymaga udowodnienia jednoczesnego spełnienia czterech warunków:

- niedbalstwo powinno być rozmyślne i, co za tym idzie, nie wynikać ze zwykłej nieuwagi, ale ze świadomej decyzji (w uproszeniu może to być np.: *„nie mam ochoty jechać na parking oddalony o kilka kilometrów i zostawiam pojazd w MOP-ie przy autostradzie, poczym – nie warto zamykać samochodu – idę zobaczyć znajomego”*),
- świadomość przewoźnika prawdopodobieństwa wyrządzenia szkody nie jest oceniana abstrakcyjnie (zachowanie się jak dobry profesjonalista), ale konkretnie, według okoliczności danego przypadku. Przewoźnik powinien mieć rzeczywiste świadomość przedsiębranego ryzyka (w uproszeniu może to być np.: *„wiem, że miejsce jest rzadko odwiedzane i że kradzieże są częste”*),
- akceptacja ryzyka musi być lekkomyślna (w uproszeniu może to być np.: *„zobaczy się”*),
- nie istnieje ważny powód, dla któ-

rego przewoźnik akceptuje ryzyko (którym mogłaby być dla przykładu chęć przestrzegania przepisów prawa pracy).

Dla porównania – w ramach systemu ciężkiego niedbalstwa w orzecznictwie przyjmowano, że konieczność postoju podyktowana przepisami o czasie pracy kierowców była okolicznością obojętną dla stwierdzenia ciężkiego niedbalstwa.

Niewybaczalne niedbalstwo, którego dopuścić się miał przewoźnik, musi zostać udowodnione przez powoda. Nie obowiązują więc w tym zakresie domniemania obciążające ciężarem dowodu przewoźnika. Warto również pamiętać, iż niewybaczalne niedbalstwo jest ryzykiem, od którego można się ubezpieczyć.

Wreszcie przepis art. L. 133-8 Kodeksu handlowego ma charakter bezwzględnie obowiązujący i, w konsekwencji, nie jest możliwe, aby nadawca „powrócił” w umowie do systemu ciężkiego niedbalstwa.

Uwagi końcowe

Warto pamiętać, iż praktyka prawa francuskiego do problematyki siły wyższej zwalniającej przewoźnika od odpowiedzialności odnosi się inaczej niż ma to miejsce w Polsce. Przyjmowane we Francji rozwiązania są korzystniejsze dla przewoźnika. W zakresie okoliczności uzasadniających pełną odpowiedzialność przewoźnika za powierzony ładunek, ustawa z 8 grudnia 2009 r. podniosła stopień winy przewoźnika uzasadniający ponoszenie takiej odpowiedzialności. Można więc stwierdzić, że problematyka odpowiedzialności przewoźnika stanowi kolejny, po rozszczeniu bezpośrednim opisanym w listopadowo-grudniowym wydaniu „Przewoźnika”, przykład uprzywilejowania interesów przewoźników w prawie francuskim.

PRZEWOŹNIK prenumerata

W związku z dużym zainteresowaniem otwieramy dodatkową możliwość prenumeraty „Przewoźnika”.

Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

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

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

www.przewoznik.zmpd.pl

Zapraszamy

Zmiany w VAT od 2011 r. w obszarze działalności transportowej

autor: Anna Piotrkiewicz

Nawiązanie do tematu podatku VAT w kolejnym numerze wiąże się z potrzebą w miarę pełnego przedstawienia zaktualizowanych lub nowo wydanych przepisów określających zasady rozliczeń w działalności transportowej i spedycyjnej. Poprzedni artykuł miał charakter sygnałny dla projektowanych zmian. W momencie jego przygotowania nie było jeszcze wielu rozporządzeń wykonawczych do zmienionych ustaw. Stąd w obecnym artykule zawarty jest krótki opis wszystkich zmian w VAT, jakie w obszarze prowadzenia działalności transportowej obowiązują od początku 2011 roku.

Z uwagi na zapowiadane przez Komisję Europejską kolejne zmiany w zakresie rozliczeń wynikających z faktur za usługi, w tym projektowanego związania prawa do rozliczenia podatku wynikającego z wystawionych faktur z obowiązkiem opłacenia kwot z nich wynikających oraz projekty zmian polskich ustaw o podpisie elektronicznym oraz ustawy o podatku od towarów i usług w zakresie zasad wystawiania faktur, problem ten w obecnym artykule został ograniczony do zasygnalizowania najważniejszych zmian. Zasadom wystawiania faktur w działalności transportowej oraz przy dokonywanych zakupach na potrzeby tej działalności zostanie poświęcony jeden z najbliższych artykułów.

1 stycznia 2011 r. weszły w życie zmiany dotyczące podatku od towarów i usług. Zmiany te wynikają z następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 226, poz. 1476),
- 2) ustawy z dnia 23 października 2009 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 195, poz. 1504),
- 3) ustawy z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz.U. Nr 238, poz. 1578),
- 4) ustawy z dnia 2 grudnia 2009 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 215, poz. 1666),
- 5) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 247, poz. 1652).

Dodatkowo zmiany w VAT zawarte są w rozporządzeniach Ministra Finansów.

Rozporządzenia wykonawcze do zmienionych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług, obowiązujące od 1 stycznia 2011 r.:

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 2010 r., zmieniające 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 (Dz.U. Nr 244, poz. 1627),

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2010 r. w sprawie przesyłania faktur w formie elektronicznej, zasad ich przechowywania oraz trybu udostępniania organowi podatkowemu lub organowi kontroli skarbowej (Dz.U. Nr 249, poz. 1661) (określa nowe zasady przekazywania faktur e-mailami, „magazynowanie” faktur wystawianych i otrzymywanych elektronicznie, e-mailowo),

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2010 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie wzorów deklaracji podatkowych dla podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 250, poz. 1681) (wprowadza nowy wzór deklaracji VAT – 7 z określeniem stawek w formie alternatywnej, tj. np. 22% lub 23%)

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 246, poz. 1649) (zmienia miejsce wykonania i opodatkowania usług świadczonych poza UE, np. Ukraina – Rosja. W 2010 r. podlegały one opodatkowaniu w kraju stawką 22% dla polskich zleceniodawców),

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie wykazów towarów do celów poboru podatku od towarów i usług w imporcie (Dz.U. Nr 245, poz. 1638),

■ rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2010 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie kryteriów i warunków technicznych, którym muszą odpowiadać kasy rejestrujące oraz warunków ich stosowania (Dz.U. Nr 252, poz. 1694) (dotyczy przewozów pasażerskich, dla których stawka podatku wzrosła z 7 do 8%),

■ rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23 grudnia 2010 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie deklaracji importowej dla podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 252, poz. 1693),

■ rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2010 r., zmieniające 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 (Dz.U. Nr 255, poz. 1713).

I. Ustawa z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 226, poz. 1476); zmiany dotyczą m.in.:

- dostosowania do klasyfikacji PKWiU 2008
- uchylecia załącznika nr 4 do ustawy o VAT
- od 1 stycznia 2011 r. zwolnione są usługi ubezpieczeniowe i finansowe, m.in.:
 - a) usługi ubezpieczeniowe, usługi reasekuracyjne i usługi pośrednictwa w świadczeniu usług ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych, a także usługi świadczone przez ubezpieczającego w zakresie zawieranych przez niego umów ubezpieczenia na cudzy rachunek (np. doubezpieczanie ładunków na zlecenie),
 - b) usługi pośrednictwa w obsłudze płatności
- określone zostały nowe warunki dla zwolnienia usług szkolenio-

wych, w tym w zakresie transportu.

W odniesieniu do usług ubezpieczeniowych i finansowych zwolnienie nie ma zastosowania m.in. do:

- 1) czynności ściągania długów, w tym factoringu;
- 2) usług doradztwa;
- 3) usług w zakresie leasingu.

Ponadto w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 246, poz. 1649), wprowadzono **nowe zwolnienie od podatku** dla świadczenia usług międzynarodowego przewozu drogowego polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw trzecich, które nie pobierają podatków lub opłat o podobnym charakterze od przewozów osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium kraju, przez podatników mających siedzibę lub



stałe miejsce prowadzenia działalności, lub miejsce zamieszkania lub pobytu poza terytorium kraju.

II. Ustawa z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz.U. Nr 238, poz. 1578).

Zgodnie z tą ustawą od stycznia 2011 r. obowiązują stawki podatku w wysokości 23 %, 8 % i 5 %, wprowadzone na okres tymczasowy – 3 lata, tj. do 31 grudnia 2013 r.

Stawka 0% nadal obowiązuje na niezmienionych warunkach do obrotu międzynarodowego, w tym do transportu i spedycji międzynarodowej wykonywanej na rzecz polskich zleceniodawców. Dodatkowo od 1 stycznia 2011 r. stawkę 0% stosuje się do:

- usług świadczonych na obszarze portów morskich, polegających na obsłudze morskich środków transportu na rzecz podatnika w rozumieniu art. 28a ustawy będącego usługobiorcą tych usług, posiadającego na terytorium kraju siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub stałe miejsce prowadzenia działalności, jeżeli usługi te wykonywane są poza terytorium kraju;
- usług świadczonych na obszarze portów morskich, związanych z transportem międzynarodowym lub z wewnątrzspółnotową usługą transportu towarów, polegających na obsłudze lądowych środków transportu na rzecz podatnika w rozumieniu art. 28a ustawy będącego usługobiorcą tych usług, posiadającego na terytorium kraju siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub stałe miejsce prowadzenia działalności, jeżeli usługi te wykonywane są poza terytorium kraju.

Dla rozliczenia zleceń wykonywanych w ostatnich dniach grudnia 2010 r. i na przełomie 2010/2011 r.

należy przyjąć, zgodnie z przepisami przejściowymi, następujące zasady.

Stawka VAT powinna być przyjęta według daty wykonania usługi – przewóz według daty CMR, CIM SMGS, AWB, spedycja - data wykonania według warunków zlecenia. CMR-y grudniowe, tj. zakończone w grudniu 2010 r., z 22%, nawet w przypadku fakturowania w styczniu 2011 r.

Usługi transportu i spedycji objęte deklaracją VAT-7 za styczeń 2011 r. będą następujące:

1. Usługi transportu i spedycji wykonane w grudniu 2010 r., dla których obowiązek podatkowy powstał w styczniu 2011 r., na warunkach wynikających z art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o VAT – stawka 22%.
2. Usługi transportu i spedycji rozpoczęte w grudniu 2010 r., a wykonane w styczniu 2011 r., dla których obowiązek podatkowy powstał w styczniu 2011 r., na warunkach wynikających z art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o VAT – stawka 23%.
3. Usługi transportu i spedycji rozpoczęte i wykonane w styczniu 2011 r., opodatkowane w kraju (art. 19 ust. 13 pkt 2) w dniu otrzymania zapłaty, nie później niż 30. dnia od daty wykonania usługi – stawka 23%.
4. Usługi transportu i spedycji rozpoczęte i wykonane w styczniu 2011 r. z art. 28b ustawy o VAT, opodatkowane w UE lub K3 (art. 19 ust. 19a), ujęte w deklaracji według daty wykonania usługi – bez zmian.
5. Import usług nabytych w styczniu 2011 r., dla których obowiązek podatkowy powstał w dacie ich wykonania, w styczniu 2011 r. – stawki z 2011 roku.

Zmiana rozliczeń VAT dla przewozów pomiędzy krajami trzecimi.

Od 1 stycznia 2011 r. przepisami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 grudnia 2010 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 246, poz. 1649) określone zostało odmiennie niż w art. 28b ustawy miejsce świadczenia usług transportu towarów dla polskich zleceniodawców, wykonywanych pomiędzy krajami trzecimi.

Miejscem świadczenia usług transportu towarów świadczonych na rzecz podatnika, w rozumieniu art. 28a ustawy, będącego usługobiorcą tych usług, posiadającego na terytorium kraju siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub stałe miejsce prowadzenia działalności, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości poza terytorium Unii Europejskiej, jest miejsce, gdzie faktycznie odbywa się transport towarów (§ 5 ww. rozporządzenia). Są to przewozy pomiędzy krajami trzecimi dla polskich zleceniodawców, nie objęte art. 83 ustawy o VAT, jako transport międzynarodowy, jak również przewozy te nie są transportem wewnątrzspółnotowym.

Do przewozów tych w 2010 r. zastosowanie miała stawka 22%, ponieważ nie było przepisu pozwalającego na stosowanie stawki obniżonej lub wyłączenia z opodatkowania. Do końca 2009 r. przewozy te nie podlegały opodatkowaniu w kraju. Są to przewozy m.in. na trasie Rosja–Ukraina, Ukraina–Mołdawia, Szwajcaria–USA, Chiny–Szwajcaria, itp.

Zmiany w zasadach fakturowania wynikają z rozporządzeń:

1. rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 9 grudnia 2010 r., zmieniające rozporządzenie w spra-

wie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 244, poz. 1627).

Zgodnie z tym rozporządzeniem podatnicy przechowują faktury, faktury korygujące, a także duplikaty tych dokumentów, w podziale na okresy rozliczeniowe w dowolny sposób zapewniający:

- 1) autentyczność pochodzenia, integralność treści i czytelność tych faktur od momentu ich wystawienia do czasu upływu terminu przedawnienia zobowiązania podatkowego;
- 2) łatwe ich odszukanie;
- 3) bezzwłoczny dostęp do faktur organowi podatkowemu lub organowi kontroli skarbowej na żądanie, zgodnie z odręb-

nyimi przepisami, a w przypadku faktur przechowywanych w formie elektronicznej – umożliwiając tym organom również przetwarzanie danych w nich zawartych.

Autentyczność pochodzenia oznacza pewność co do tożsamości dokonującego dostawy towarów lub usługodawcy, albo wystawcy faktury. Integralność treści oznacza, że w fakturze nie zmieniono danych, które powinna zawierać faktura.

2. rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2010 r. w sprawie przesyłania faktur w formie elektronicznej, zasad ich przechowywania oraz trybu udostępniania organowi podatkowemu lub organowi kontroli skarbowej (Dz.U. Nr 249, poz. 1661). Rozporządzenie to określa nowe zasady przekazywania faktur e-mailami, „magazynowanie” fak-

tur wystawianych i otrzymywanych elektronicznie, e-mailowo. Faktury mogą być przesyłane, w tym udostępniane, w formie elektronicznej w dowolnym formacie elektronicznym, pod warunkiem uprzedniej akceptacji tego sposobu przesyłania faktur przez odbiorcę faktury, zwanej dalej „akceptacją”. Akceptacja albo jej cofnięcie może być wyrażona w formie pisemnej lub w formie elektronicznej. W przypadku cofnięcia akceptacji przez odbiorcę faktury wystawca faktury traci prawo do przesyłania temu odbiorcy faktur w formie elektronicznej od dnia następującego po dniu, w którym otrzymał powiadomienie od odbiorcy o cofnięciu akceptacji, chyba że strony uzgodnią inny termin utraty przez wystawcę prawa do przesyłania faktur w formie

EURO  **BROKERS** [®] Sp. z o.o.
www.eurobrokers.com.pl

Pracujemy dla ZMPD.

Tworzymy autorskie programy ubezpieczeń komunikacyjnych dla flot pojazdów

- OC/AC/NNW
- OC nadwyżkowe
- Assistance i Ochrona Prawna
- inne na życzenie przewoźnika

Służymy doświadczeniem i fachowością w negocjacji umów i podczas likwidacji szkód.

Zadzwoń i sprawdź:

Eurobrokers Sp. z o.o.
Przedstawicielstwo w Warszawie

Marek Ziętara
Broker Ubezpieczeniowy

Al. Jerozolimskie 155 lok 7
00-222 Warszawa

ul. Ogrodowa 28/30 pok. 408/409
00-896 Warszawa

tel. 22 823 78 50, 22 823 78 52
fax 22 658 11 77
biuro@fkip-broker.pl

tel. 22 654 02 22
tel/fax. 22 620 39 00
marekzietara@poczta.fm

Szukasz klientów?
Zaprezentuj się na naszych łamach!



Warszawianin in Poland 2011

magazyny W POLSCE

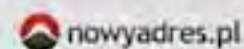
3 edycja, jesień 2011

Już w przygotowaniu.
Album „Magazyny w Polsce 2011”

Skontaktuj się z nami już dziś
a przedstawimy Ci ofertę
dopasowaną
do Twoich potrzeb!

tel.: 0 795 550 440

www.wydawnictwa.nowyadres.pl



elektronicznej, nie dłuższy jednak niż 30 dni.

3. rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2010 r., zmieniające 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 (Dz.U. Nr 255, poz. 1713).

Rozporządzenie to określa zasady wystawiania zbiorczych faktur korygujących. Natomiast w przypadku świadczenia usług objętych informacjami podsumowującymi, faktura dokumentująca wykonanie tych czynności powinna zawierać numer, pod którym nabywca usługi jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium kraju, oraz:

- 1) adnotację, że podatek rozlicza nabywca lub
- 2) wskazanie właściwego przepisu ustawy lub dyrektywy, wskazującego, że podatek rozlicza nabywca, lub
- 3) oznaczenie „odwrotne obciążenie”.

III. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 247, poz. 1652) wprowadza w zakresie samochodów, potocznie nazywanych samochodami z kratką lub kratkami:

- 1) ograniczenia w odliczeniu podatku naliczonego:
 - przy zakupie samochodu kratki
 - przy leasingu, najmie, dzierżawie samochodu kratki
 - przy zakupie paliwa do eksploatacji kratki.

Ograniczenia te będą dotyczyć samochodów osobowych oraz nie-

których pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Podatnikowi przysługiwać będzie prawo do odliczenia podatku w wysokości 60% (nie więcej jednak niż 6 000 zł) przy ich nabyciu.

- 2) zmianę w zakresie korekty odliczonego podatku w przypadku dokonania zmian w pojeździe – korekty podatku naliczonego dokonujemy za okres, w którym pojazd nie spełnia warunków do pełnego odliczenia podatku naliczonego.
- 3) likwidację obowiązku dostarczania do naczelnika urzędu skarbowego kopii zaświadczenia wydanego przez okręgową stację kontroli pojazdów o spełnieniu przez pojazd warunków dla pełnego odliczenia podatku naliczonego, jak też pisemnego zawiadomienia naczelnika urzędu skarbowego o wprowadzeniu zmian w pojeździe, dla którego okręgową stacją kontroli pojazdów wydała zaświadczenie.
- 4) określa warunki dla zachowania praw nabytych w zakresie VAT od „kratek”, w okresie od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2012 r.

Przepisy dotyczące ograniczonego prawa do odliczenia podatku nie mają zastosowania do samochodów będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, w stosunku do których przysługiwało podatnikowi, zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług, obowiązującymi przed dniem wejścia w życie ustawy, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z takiej umowy.

Przepisy nie mają zastosowania w odniesieniu do umów zawartych przed dniem wejścia w życie pro-

jektowanych zmian, bez uwzględnienia zmian w tych umowach, po wejściu w życie projektowanej zmiany ustawy, oraz pod warunkiem, że umowy te zostaną zarejestrowane we właściwym urzędzie skarbowym najpóźniej 30. dnia licząc od dnia wejścia w życie ustawy.

Nabyte prawa nie dotyczą bieżącego zakupu paliwa do napędu takich pojazdów.

Ustawą tą wprowadzono także zmiany w zakresie opodatkowania autobusowych przewozów okazjonalnych. Zgodnie z art. 96a ustawy o podatku VAT w przypadku świadczenia 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. Obowiązek ten dotyczy przewoźników wykonujących przewozy okazjonalne autobusami zarejestrowanymi w państwach członkowskich.

Bowiem świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw trzecich, które nie pobierają podatków lub opłat o podobnym charakterze od przewozów osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium kraju, przez podatników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania lub pobytu poza terytorium kraju, zwolnione jest od 1 stycznia 2011 r. od podat-

ku od towarów i usług. Przewoźnicy z krajów trzecich nie muszą się rejestrować w Drugim Urzędzie Skarbowym Warszawa-Śródmieście i składać deklaracji podatkowych na podatek od okazjonalnych przewozów autobusowych.

Ponadto z dniem 1 stycznia 2011 r. weszła w życie zmiana w art. 86 ust. 7b ustawy o podatku od towarów i usług w zakresie odliczenia podatku VAT od wydatków związanych z nieruchomością wykorzystywaną zarówno do celów prowadzonej działalności gospodar-

czej, jak i do celów prywatnych podatnika. Zmiana ta doprecyzowuje ogólną zasadę w zakresie prawa do odliczenia podatku VAT od wydatków związanych z nieruchomością stanowiącą majątek przedsiębiorstwa podatnika, wykorzystywaną zarówno do celów prowadzonej działalności gospodarczej, jak i do celów innych niż prowadzona działalność. Zgodnie z dodanym nowym przepisem ust. 7b w art. 86 podatnik, który poniósł nakłady na nabycie, w tym nabycie praw wieczystego użytkownika gruntów, oraz wy-

tworzenie nieruchomości stanowiącej część przedsiębiorstwa danego podatnika i który wykorzystuje tę nieruchomość zarówno do celów prowadzonej przez tego podatnika działalności gospodarczej, jak i do celów innych, w tym do celów osobistych podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników, podatek naliczony powinien obliczyć według udziału procentowego, w jakim dana nieruchomość wykorzystywana jest do celów działalności gospodarczej.

Przede wszystkim bezpieczeństwo



Czasy, kiedy kierowcy podróżowali z gotówką, odchodzą w zapomnienie. W transporcie pieniądze wypiera system rozliczeń bezgotówkowych oparty o karty paliwowe.

Odejście od gotówki na rzecz kart podyktowane jest najczęściej trzema względami: bezpieczeństwem, znacznym ułatwieniem rozliczania kierowców i taboru oraz oszczędnościami.

Karty paliwowo-serwisowe już same w sobie są zabezpieczeniem, gdyż dzięki nim można uniknąć zagrożeń związanych z przewozem gotówki. Większość kart na rynku jest zabezpieczona przed nieuprawnionym wykorzystaniem przez osoby trzecie. W przypadku kart UTA jest to przede wszystkim indywidualny **kod PIN** oraz **przypisanie karty do numeru rejestracyjnego konkretnego pojazdu**.

Same zabezpieczenia jednak nie wystarczą, potrzebna jest także kontrola. UTA swoim klientom zapewnia m.in. **codzienny dostęp do informacji** o dokonanych transakcjach, jak również przesyła informacje o transakcjach nietypowych lub podejrzanych w celu ich

szybkiej weryfikacji i podjęcia stosownych kroków.

Z punktu widzenia kierowcy wprowadzenie kart paliwowo-serwisowych, takich jak karty UTA, zwiększa również jego **osobiste bezpieczeństwo**. Ponieważ za wszystkie wydatki niezbędne do kontynuowania jazdy może zapłacić kartą, nie musi mieć przy sobie gotówki i nie naraża się na próby kradzieży. Nie ma także ryzyka braku środków, gdy w czasie podróży służbowej pojawią się nieoczekiwane wydatki. Natomiast w sytuacjach awaryjnych kierowca zawsze może zwrócić się o pomoc do **serwisu UTA 24h**.

Zatem karta UTA to nie tylko źródło oszczędności i znaczne ułatwienia w trasie, ale również sposób na poprawę bezpieczeństwa firmy i jej pracowników.

*Michał Gwiazdziński,
dyrektor ds. sprzedaży
UTA Polska Sp. z o.o.*

DOMNIEMANIE UTRATY TOWARU NA PODSTAWIE ART. 20 KONWENCJI CMR

Stosownie do art. 20 (1) CMR – osoba uprawniona może, bez dalszych dowodów, uważać towar za zaginiony, jeżeli nie został on wydany w ciągu trzydziestu dni po upływie umówionego terminu, a jeżeli terminu nie umówiono, w ciągu sześćdziesięciu dni po przyjęciu towaru przez przewoźnika.

Wprawdzie terminy te są stosunkowo długie, jednakże coraz częściej zdarzają się sytuacje, w których dochodzi do ich przekroczenia, zwłaszcza w przypadku przewozów np. do krajów Wspólnoty Niepodległych Państw, gdzie samochody ciężarowe – niezależnie od przyczyny – są zatrzymywane przez organy państwowe i nie mogą kontynuować jazdy.

Niniejsze rozważania nie dotyczą przewidzianej w art. 16 (2) CMR sytuacji, w której przewoźnik w razie zaistnienia przeszkód uniemożliwiających przewóz towaru lub jego wydanie może dokonać rozładunku towaru na koszt osoby uprawnionej, przy czym po rozładowaniu towaru przewóz uważa się za zakończony.

Istotną kwestią, dotyczącą art. 20 (1) CMR, jest to, co dzieje się w sytuacji, gdy osoba uprawniona dokładnie wie, gdzie znajduje się towar po upływie uzgodnionego terminu lub po upływie 60 dni od przyjęcia przesyłki do przewozu. Przepis ten służy w pierwszej kolejności bezpieczeństwu prawnemu i umożliwia stronie, która dokonała załadunku towaru, wydawanie własnych dyspozycji po upływie uzgodnionego terminu dostawy. Jeżeli na przykład konieczny jest zakup zastępczy towaru,

który nie został zgodnie z umową dostarczony, nadawca/odbiorca powinien móc dokonać takiego zakupu, bez konieczności liczenia się z możliwością opóźnienia przy wydaniu transportowanego towaru, którego nie będzie mógł już wówczas zużytkować. W drugiej kolejności przepis ten wyznacza wyraźną granicę pomiędzy niewielką odpowiedzialnością za opóźnienia w dostawie, pokrywaną z przewoźnego, a odpowiedzialnością za utratę towaru, w przypadku której kwoty odpowiedzialności są o wiele wyższe i odpowiadają wartości towaru (por. art. 23 (5) bądź (3) CMR). Oznacza to, iż domniemanie utraty towaru znajduje zastosowanie także wówczas, gdy towar tak naprawdę nie został (jeszcze) stracony. Naturalnie w takiej sytuacji powstają kolejne problemy dotyczące późniejszego losu towaru, które reguluje art. 20 CMR w ustępach 2 – 4.

Osoba uprawniona, otrzymując odszkodowanie za utracony towar, może pisemnie zażądać, aby w razie odnalezienia towaru w ciągu roku od wypłaty odszkodowania zawiadomiono ją o tym niezwłocznie. Należy potwierdzić jej to żądanie na piśmie. Ponadto osoba uprawniona może w ciągu trzydziestu dni od otrzymania takiego zawiadomienia zażądać, aby towar został jej wydany za zapłatą należności wynikających z listu przewozowego i za zwrotem otrzymanego odszkodowania, po ewentualnym potrąceniu kosztów objętych tym odszkodowaniem, z zastrzeżeniem wszelkich przysługujących jej praw do odszkodowania z tytułu opóźnienia dostawy, przewidzianych w art. 23 i ewentualnie w art. 26. Jeżeli nie wysunięto

żądania wydania towaru po otrzymaniu takiego zawiadomienia lub nie udzielono żadnych instrukcji w terminie trzydziestu dni, albo jeżeli towar został odnaleziony później niż w rok po wypłaceniu odszkodowania, przewoźnik rozporządza nim stosownie do przepisów obowiązujących w miejscu, gdzie znajduje się towar.

Jak widać, sposób prawnego sformułowania treści przepisów art. 20 CMR, które zresztą według art. 51 (3) CMR są wiążące wyłącznie w oryginalnej wersji w języku angielskim i francuskim, wskazuje na to, iż mamy do czynienia z zawiłą materią.

Z tego względu wskazana jest opieka doświadczonego i obeznanego w tej tematyce maklera w zakresie ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej za powierzony towar. Ważniejsze jest jednak, by taka sytuacja objęta była ubezpieczeniem, gdyż pomimo faktu, że zdarza się ona rzadko, może pociągać za sobą olbrzymie koszty.

Warunki ubezpieczeniowe pewnego dość znanego ubezpieczyciela przewidują przykładowo, iż z zakresu ubezpieczenia wyłączone są wszelkie roszczenia odszkodowawcze z tytułu przekroczenia zwykłego lub uzgodnionego terminu dostawy. Roszczenia wynikające z art. 20 CMR mogą jednak powstać w następstwie przekroczenia zwykłego lub uzgodnionego terminu dostawy, a mianowicie w przypadku przekroczenia terminu 30 bądź 60 dni. Oznacza to, iż takie przypadki nie są objęte ochroną ubezpieczeniową.

Inaczej ta sytuacja kształtuje się w ubezpieczeniach OCP oferowanych przez Lutz Assekuranz, który przewiduje ochronę ubezpieczeniową opisaną wyżej sytuacji.

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
office@lutz-assekuranz.pl

PARTNER BIZNESOWY



Jeżeli ubezpieczenie
OCP to



Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE

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



LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

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

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

www.lutz-assekuranz.pl

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

Praktyczne rady dla poszkodowanego w kolizji lub wypadku komunikacyjnym. Jak postępować?

autor: Barbara Szulak



Świadomość częstych kolizji i wypadków drogowych nie jest nam obca, lecz nasze przeświadczenie, że problem ten nas osobiście nie dotyczy, jest równie powszechna i naturalna. Życie jest jednak pełne niespodzianek i uczestnikiem takiego zdarzenia może być każdy z nas, w najmniej spodziewanym momencie, dlatego też warto mieć wiedzę, jak zachować się w takiej sytuacji.

Co oznacza kolizja, a co wypadek drogowy?

Często słyszymy, „miałem wypadek drogowy”, czy też „miałem kolizję” i tutaj zatrzymam się na chwilę, żeby przypomnieć znaczenie tych terminów, żeby podkreślić różnicę. Jest to istotne z uwagi na obowiązki, które spoczywają na uczestniku takiego wydarzenia.

Kolizją drogową nazywamy zdarzenie drogowe, które pociąga za sobą tylko straty materialne, czyli sytuacja, w której uległy uszkodzeniu np. pojazd, lub wówczas, gdy pojazd uszkodził ogrodzenie, a nikt z uczestników nie doznał obrażeń.

Wypadkiem drogowym w rozumieniu prawa jest zdarzenie drogowe polegające na zderzeniu minimum dwóch pojazdów, potrąceniu pieszego, innego uczestnika ruchu lub innej osoby przebywającej na drodze, uderzeniu pojazdu w przeszkodę, które powodują rozstrój zdrowia, uszkodzenie ciała innej osoby niż sprawca tej sytuacji.

Różnica w definiowaniu wypadku drogowego i kolizji jest o tyle istotna, że w sytuacji, gdy nie ma rannych lub ofiar śmiertelnych nie mamy obowiązku wzywać policji.

Jak postępować na miejscu zdarzenia?

Jeśli w wyniku kolizji samochód nie doznał dużych uszkodzeń i nadaje się do ruchu, pojazd należy usunąć z drogi, żeby nie zagrażał bezpieczeństwu osób biorących udział

w kolizji ani bezpieczeństwu ruchu drogowego. Pozostawienie samochodu tak, jak stoi, jest usprawiedliwione jedynie wówczas, gdy jest to niezbędne do ustalenia sprawcy lub gdy nie jesteśmy w stanie sami usunąć pojazdu. Należy przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu zdarzenia, np. ustawić trójkąt ostrzegawczy. Na żądanie osoby uczestniczącej w zdarzeniu należy podać swoje dane personalne, dane personalne właściciela lub posiadacza pojazdu oraz dane dotyczące zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC). Ważnym elementem postępowania na miejscu zdarzenia jest wykonanie dokumentacji fotograficznej miejsca zdarzenia, jak również uszkodzonych pojazdów uczestniczących w kolizji.

Z uwagi na dalsze postępowanie w sprawie zdarzenia, tj. karne i odszkodowawcze, czy też tylko odszkodowawcze, korzystnym dla poszkodowanego byłoby zadbanie o zabezpieczenie śladów i dowodów potwierdzających jego prawidłowe, zgodne z zasadami ruchu drogowego, zachowania tuż przed, w czasie i tuż po kolizji. Zabezpieczenie tych wszystkich śladów – to sytuacja idealna i dość rzadko spotykana, natomiast zabezpieczenie wszystkich możliwych – pożądana dla każdego uczestnika kolizji,

ograniczająca prawdopodobieństwo problemów w drodze do uzyskania odszkodowania. Jeszcze przed przyjazdem policji (jeżeli z jakichś innych powodów, niż spoczywający na nas obowiązek, decydujemy się na to) i przed usunięciem pojazdów z jezdni byłoby dobrze wykonać zdjęcia: ogólne miejsca zdarzenia, uszkodzeń pojazdów, miejsca ich pokolizyjnego zatrzymania oraz charakterystycznych śladów. W przypadku braku możliwości wykonania zdjęć należy ułatwić policji ujawnienie śladów kolizji, np. przez zaznaczenie czymkolwiek ustawienia kół pojazdów uczestniczących w kolizji w miejscach zatrzymania po zderzeniu i ustalenie świadków.

Pamiętajmy, że każdorazowo powinniśmy wezwać policję, gdy:

- w wyniku wypadku są zabici lub ranni,
- gdy mamy uzasadnione podejrzenie, że jeden z uczestników kolizji znajduje się w pod wpływem alkoholu albo środka odurzającego,
- nie wiadomo, kto jest winien, albo sprawca nie przyznaje się do winy,
- sprawca nie ma polisy obowiązkowego ubezpieczenia OC.
- mamy zastrzeżenia co do pochodzenia pojazdu i okazanych lub nieokazanych dokumentów (prawa jazdy, dowodu rejestracyjnego, ubezpieczenia).

Dokumentacja poświadczająca zdarzenie (notatka policyjna, oświadczenie)

Notatka policyjna

Jeśli na miejsce zdarzenia zostanie wezwana policja, należy poprosić o **wydanie notatki urzędowej (policyjnej)**. Niewątpliwie powinno to **przyspieszyć postępowanie likwidacyjne zakładu ubezpieczeń i wypłatę odszkodowania**. W notatce policyjnej zazwyczaj są wszystkie niezbędne dane sprawcy wypadku, numery rejestracyjne sa-

mochodów biorących udział w kolizji (względnie wypadku) oraz nazwa zakładu ubezpieczeń sprawcy wraz z numerem jego polisy OC. W przypadku, gdy policja nie jest w stanie wydać notatki bezpośrednio na miejscu zdarzenia, należy zapisać towarzystwo, w którym jest ubezpieczony sprawca i numer jego polisy, oraz ustalić, która komenda policji brała udział w czynnościach i gdzie będzie można odebrać notatkę. Dodatkowo policja może wskazać **numer boczka mandatowego** oraz dane, które umożliwią ubezpieczycielowi kontakt z policją w celu **potwierdzenia wersji zdarzeń**.

Oświadczenie

Warto mieć w pojeździe wzór **oświadczenia o kolizji**, najlepiej **wspólne oświadczenie o zdarzeniu, które jednocześnie jest niezwykle pomocne w sporządzeniu odpowiedniego zakresu informacji oraz złożenia podpisu uczestników zdarzenia**.

Zwracam uwagę na „wspólne” – czyli uczestników kolizji. Obowiązek spisania oświadczenia należy do sprawcy wypadku. Oświadczenie to musi być spisane rzetelnie i dokładnie. Należy zwrócić szczególną uwagę na poprawność zapisu **numera rejestracyjnego i danych osobowych sprawcy**. Sprawca nie może odmówić sporządzenia oświadczenia – gdy nie chce sporządzić takiego dokumentu, poszkodowany powinien, wręcz musi wezwać policję. W przypadku kolizji drogowej można odstąpić od powiadamiania policji. Następnie, jeśli istnieje taka możliwość, poszkodowany powinien wspólnie ze sprawcą udać się do firmy ubezpieczeniowej sprawcy w celu złożenia wyjaśnień. Takie zgłoszenie szkody spowoduje szybszą wypłatę odszkodowania oraz pozwoli uniknąć problemów na dalszym etapie postępowania likwidacyjnego

prowadzonego przez ubezpieczyciela. Trzeba pamiętać również o spisaniu danych świadka/świadków, najlepiej w dokumencie sporządzanym na miejscu zdarzenia, czyli oświadczeniu. Może zdarzyć się tak, że relacja osób innych niż uczestnik kolizji będzie miała istotne znaczenie dla finalnych rozstrzygnięć w kwestii odpowiedzialności za kolizję, a tym samym i za szkodę. Gdy mowa jest o wypadku drogowym, czyli są ranni bądź ofiary śmiertelne, na kierowcy oraz pasażerach (jeśli są) spoczywają dodatkowe obowiązki, których niedopełnienie grozi odpowiedzialnością karną. Uczestnicy zobowiązani są do:

- udzielenia niezbędnej pomocy ofiarom wypadku,
- wezwania pogotowia ratunkowego i policji,
- niepodejmowania czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku,
- pozostania na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie pogotowia lub policji wymaga oddalenia się, należy niezwłocznie powrócić na miejsce zdarzenia.

W tym miejscu należy przypomnieć i podkreślić, iż nieudzielenie pomocy ofierze wypadku, a także ucieczka z miejsca zdarzenia podlega odpowiedniemu wymiarowi kary przewidzianemu prawem.

W sytuacji, gdy dalsza jazda pojazdem jest niemożliwa należy skontaktować się z pomocą assistance lub – jeżeli sprawca posiada assistance z dodatkową opcją holowania dla poszkodowanego – trzeba z takiego rozwiązania skorzystać. Zazwyczaj na polisie OC jest numer telefonu na infolinię lub do centrum alarmowego zakładu ubezpieczeń. W przypadku braku takich rozwiązań można wezwać pomoc drogową i pamiętać o udokumentowaniu tego kosztu fakturą.

Podstawa prawna likwidacji szkód z OC

Zasady likwidacji szkody z OC komunikacyjnego regulowane są ustawą z dnia 23 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z późniejszymi zmianami. Zakłady ubezpieczeń muszą się do nich bezwzględnie stosować. Z ubezpieczenia tego przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz pojazdu lub kierujący pojazdem są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia, bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia. Odszkodowania z tytułu OC posiadaczy pojazdów można domagać się również za szkody powstałe:

- przy wsiadaniu do pojazdu mechanicznego i wysiadaniu z niego,
- bezpośrednio przy załadowywaniu i rozładowywaniu pojazdu,
- podczas zatrzymania, postoju lub garażowania pojazdu.

Ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która prowadząc auto w czasie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej wyrządziła szkodę. Ochrona ubezpieczeniowa w przypadku ubezpieczeń obowiązkowych działa także, jeśli:

- szkoda została wyrządzona umyślnie albo w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność,
- szkoda została wyrządzona przez ubezpieczonego lub osoby, za które ponosi on odpowiedzialność, w stanie po użyciu alkoholu lub pod wpływem narkotyków – w takim przypadku ubezpieczycielowi przysługuje prawo dochodzenia od ubezpieczonego zwrotu wypłaconego odszkodowania.

Zgodnie z ustawą natomiast ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody:

- polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu; dotyczy to również sytuacji, gdy posiadacz pojazdu, w którym szkoda została wyrządzona, jest równocześnie posiadaczem lub współwłaścicielem pojazdu, w którym szkoda została wyrządzona;
- wyrządzone samemu sobie;
- w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu, chyba że odpowiedzialnym za powstałą szkodę jest posiadacz innego pojazdu niż pojazd przewożący te przedmioty;
- polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, różnego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych, itp.;
- polegające na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska.

Zgłoszenie szkody

Szkodę najlepiej zgłosić niezwłocznie w zakładzie ubezpieczeń, w którym miał wykupioną polisę OC sprawca zdarzenia. Zgłoszenia możemy dokonać:

- **osobiście** – w najbliższej placówce,
- **telefonicznie** – dzwoniąc na numer infolinii,
- **za pośrednictwem internetu** – przez stronę internetową TU sprawcy, jeśli są na niej aplikacje umożliwiające zgłoszenie szkody,
- **mailowo** – jeżeli na stronach ubezpieczyciela odnajdziemy adres, pod którym możemy dokonać takiego zgłoszenia.

Oględziny

Ubezpieczyciel sprawcy zdarzenia, zgodnie z art. 16 pkt 1 Ustawy, ma obowiązek w ciągu **7 dni** przeprowadzić postępowanie dotyczące

ustalenia stanu faktycznego zdarzenia, zasadności zgłoszonych roszczeń i wysokości odszkodowania, czyli dokonać oględzin oraz sporządzić ocenę techniczną uszkodzonego pojazdu. Obowiązkiem zakładu ubezpieczeń jest również pisemne poinformowanie poszkodowanego, jakie dokumenty powinien dostarczyć, by możliwe było ustalenie odszkodowania. **Należy pamiętać, że przed zgłoszeniem szkody do zakładu ubezpieczeń i przeprowadzeniem oględzin przez ubezpieczyciela sprawcy wypadku nie można naprawiać uszkodzonego pojazdu, czy też innych przedmiotów, które uległy zniszczeniu.** Oczywiście niewielkie i konieczne naprawy umożliwiające dalszą jazdę są dopuszczalne, ale przed zmianą stanu pojazdu najlepiej udokumentować to poprzez wykonanie dokumentacji fotograficznej.

Odszkodowanie

W myśl zasady pełnego odszkodowania, poza szkodą w mieniu (uszkodzony samochód), **dotąd można starać się o zwrot uzasadnionych kosztów:**

- najmu pojazdu zastępczego,
- parkowania uszkodzonego pojazdu,
- utraty wartości handlowej naprawionego pojazdu,
- konieczności przeprowadzenia dodatkowych badań technicznych samochodu, czy też utraconych dochodów – gdy pojazd służył do działalności gospodarczej i na skutek jego wyłączenia z eksploatacji uszczuplone zostały dochody z tego tytułu.

Wymagane dokumenty przedkładane do zakładu ubezpieczeń:

- dokumenty pochodzenia pojazdu,
- dowód rejestracyjny pojazdu,
- dowód ubezpieczenia OC ważnego w dacie szkody,
- dokumenty dotyczące okoliczności

zdarzenia (oświadczenie sprawcy, notatka policyjna, wyrok sądu, zaświadczenie o braku ubezpieczenia OC przez sprawcę szkody),

- dokumentacja poniesionych kosztów – rachunek za holowanie, parkowanie, itp.,
- inne – wskazane przez zakład ubezpieczeń – uzasadniające zgłoszone roszczenie.

Gdy sprawca nie posiada ubezpieczenia OC

Kiedy sprawca szkody nie posiada ważnego ubezpieczenia OC, odszkodowanie zostanie wypłacone przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny. Szkodę zgłaszamy do UFG za pośrednictwem któregośkolwiek zakładu ubezpieczeń, prowadzącego sprzedaż polis OC. UFG po wypłacie odszkodowania zwraca się do sprawcy o zwrot poniesionych kosztów.

Terminy likwidacji szkód

Zgodnie z ustawą (art. 14) powinniśmy dostać odszkodowanie:

- 30 dni – termin na wypłatę od-

szkodowania liczony od dnia złożenia roszczeń do towarzystwa ubezpieczeniowego. W przypadku braku decyzji o przyznaniu odszkodowania zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do poinformowania klienta na piśmie o przyczynach uniemożliwiających wypłatę oraz do wypłacenia tzw. kwoty bezspornej.

▪ **14 dni** – w tym terminie zakład ubezpieczeń powinien podjąć decyzję, licząc od dnia wpływu ostatniego niezbędnego dokumentu do ustalenia odpowiedzialności.

▪ **90 dni** – to maksymalny czas na zakończenie postępowania likwidacyjnego, liczony od dnia złożenia roszczeń przez poszkodowanego. Zakład ubezpieczeń nie powinien przekraczać tego terminu. W razie niedopełnienia tego obowiązku w terminie wynikającym z ustawy, na ubezpieczyciela może zostać nałożona przez organ nadzoru kara (zasady określone w art. 212 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej).

Zakład ubezpieczeń ma obo-

wiązek informować poszkodowanego na piśmie o wszystkich zmianach i decyzjach (o przyznaniu odszkodowania, zmianie wysokości odszkodowania, odmowie). Pismo takie powinno zawsze zawierać wyjaśnienie oraz wskazywać podstawę prawną uzasadniającą przedmiotową decyzję.

Poszkodowany ma prawo dwugłędu do akt szkodowych.

Ubezpieczyciel ma obowiązek udostępnić wszystkie informacje i dokumenty wpływające na ustalenie odpowiedzialności i wysokości odszkodowania, jak również nie może odmówić ich wydania. Nikt z nas nie życzy sobie „szkodowych niespodzianek”. Dla każdego jest to większy lub mniejszy stres, a także niedogodność i problem, z którym chcemy uporać się jak najszybciej. W podróży pomocny jest drogowskaz, w likwidacji szkody, jeżeli ona już nam się przydarzy, wiedza – jak się zachować na miejscu zdarzenia i jakie poczynić dalsze kroki pomoże nam dotrzeć do celu – pełnego pokrycia szkody.



Niezbędnik kierowcy flotowego – karta paliwowa

autor: Klaudiusz Madeja

Karty paliwowe są obecnie nieodłącznym narzędziem wszystkich firm, dysponujących flotami pojazdów. I to zarówno tych dużych, jak i małych. Wynika to stąd, że funkcje oferowane przez „plastikowy pieniądz” są coraz bardziej rozbudowane. Co można dziś zrobić i jakie korzyści daje podpisanie umowy z operatorem...

Nasze życie w coraz większym stopniu jest zdominowane przez

elektronikę. Właściwie na każdym kroku się z nią stykamy. M.in. dlatego odchodzi się od płacenia gotówką. Nowa forma jest coraz bardziej popularna ze względu na wygodę. Już nawet za przejazd komunikacją miejską można płacić telefonem komórkowym.

Inaczej sprawa się ma z transportem drogowym. Trudno sobie wyobrazić, aby mobilny telefon spełniał tyle funkcji, ile oferują karty paliwowe. Wydają je operatorzy stacji lub wyspecjalizowane firmy. Ci niezależni emitenci podpisują umowy z różnymi sieciami i firmami, co w sposób znaczący zwiększa zakres usług, a przede wszystkim ilość stacji i punktów umożliwiających regulowanie należności kartą paliwową, która często „paliwową” bywa tylko z nazwy.

Właśnie takie firmy jak UTA lub DKV reklamują się tym, że dzięki porozumieniom z wieloma przedsiębiorstwami uzyskują korzystne rabaty dla użytkowników ich kart. I nie chodzi tu tylko o paliwo i dodatkowe usługi dostępne na stacjach. Przykładowo z kartą DKV wymiana opon w niemieckich punktach MAN jest tańsza o 40%. Tomasz Biadała, doradca DKV Euro Service Polska zachwala: *Dzięki międzynarodowym kartom paliwowo-serwisowym firmy transportowe mają dostęp do najszerszej sieci stacji paliw w Europie.*

Karty takie oferują atrakcyjne rabaty na olej napędowy, a jednocześnie nie ograniczają wyboru kierowcy do stacji jednego lub dwóch koncernów. Jeśli firma jeżdżąca po Polsce zdecyduje się wysłać pojazdy za granicę, nie musi dopełniać żadnych formalności, aby móc dokonywać tam bezgotówkowych płatności.

Podczas transakcji zagranicznych niezwykle ważna jest eliminacja ryzyka kursowego, czyli zagwarantowanie właścicielowi karty rozliczenia faktur według kursu z dnia transakcji. Operator daje przewoźnikowi możliwość wyboru waluty transakcji między euro a złotówką, albo obie równolegle. Odpada jednocześnie konieczność wożenia gotówki przez kierowców i rozliczania pojedynczych kwitów.

Z kolei sieci stacji paliwowych bardzo podkreślają oszczędności przy tankowaniu. Orlen oferuje właścicielom pojazdów ciężarowych zakup paliwa po cenie hurtowej, przy tankowaniu na wybranej stacji (np. zlokalizowanej najbliższej bazy). Zaś Lotos np. szczyci się nowoczesnymi kartami z mikroprocesorem, które są bezpieczniejsze od poprzedniej generacji z paskiem magnetycznym. Dodatkowo operatorzy sieci stacji proponują programy lojalnościowe, z których często korzystają kierowcy. Za uzyskane punkty mogą później otrzymać wybrane artykuły ze sklepu, a czasem też zjeść w bufecie



za darmo. Dlatego prywatni właściciele tworzą swoje, mniejsze sieci stacji, by kupować taniej paliwo i inne towary z jednej strony, oraz stosować wspólne przywileje dla klientów z drugiej. Jednak dla dużych firm transportowych niezbędna jest umowa z wielkim operatorem, przede wszystkim ze względu na ilość i rozmieszczenie stacji.

Przed podjęciem decyzji, z kim się wiązać, warto sobie najpierw określić własne potrzeby. Czyli m.in. pokonywane trasy i kierunki frachtów, ilość pojazdów oraz rodzaj realizowanych przewozów.

Zalety „plastiku”

Korzyści wynikające z używania kart, to oczywiście bezgotówkowe rozliczanie zakupu paliwa i innych usług, a tym samym ograniczenie liczby faktur, jakie firma otrzymuje. Operator karty może wystawić tylko jedną na koniec miesiąca lub też rozpisać wydatki na kilka rachunków, np. oddzielny za paliwo, usługi nabyte w warsztacie, itd.

Współczesny przedsiębiorca uzyskał możliwość zarządzania i kontrolowania swoich kierowców za pomocą przenośnego komputera niemal z dowolnego miejsca na ziemi, pod warunkiem, że będzie tam dostęp do internetu. Każdy z emitentów udostępnia już swoją stronę dla klientów. Po zalogowaniu dostępne jest wykonywanie wielu różnych operacji na dowolnej karcie.

W tym miejscu trzeba dodać, że może ona być na okaziciela lub przyporządkowana konkretnemu kierowcy czy pojazdowi. Oczywiście dwie ostatnie możliwości są najbezpieczniejsze i dają najlepszą kontrolę nad zatrudnionymi szoferami. I tak, można ustalić limity ilości tankowanego paliwa, liczby wizyt na stacji lub wartości zakupów na kartę.

Produkty i usługi oferowane poprzez kartę pogrupowane są w pa-

kiety. Są to paliwa, artykuły pozapaliwowe i pozostałe usługi, co również daje dodatkowe możliwości zarządzania w firmie i jeszcze bardziej ogranicza ewentualność prób oszukiwania pracodawców. Zmniejszając możliwości płatności kartą firmową, szef firmy oszczędza także czas, bo nie musi sprawdzać po kolei wszystkich wydatków poszczególnych pracowników.

Oczywiście dostępne jest również wykonywanie operacji nadzwyczajnych, gdy np. jakiś pojazd zepsuł się za granicą i konieczna jest naprawa, a potem zapłata za tę usługę.

W grę wchodzi także limit gotówkowy lub kwotowy, wskazany przez zamawiającego (karta przedpłacona). Inne możliwości – to dokładne sprawdzanie wydatków każdej karty, liczby tankowań, a nawet odległości między kolejnym wlewaniem paliwa, co pozwala orientacyjnie poznać jego zużycie w danym pojeździe i ocenić, czy dany kierowca przypadkiem nie „sprzedaje oszczędności”. Poprzez internet można także daną kartę natychmiast zablokować. Portale umożliwiają również sporządzanie kompletnych raportów, które można zapisać w formie elektronicznej albo wydrukować.

Nie tylko stacje

Od paru lat istotnym składnikiem kosztów są wszelkiego rodzaju opłaty za korzystanie z infrastruktury. A więc płatne odcinki dróg i autostrad, przejazdy przez niektóre tunele i mosty, przeprawy promowe. Te należności także można uregulować przy pomocy kart. Na wszystko klient otrzymuje jedną fakturę.

Kompleksowe usługi emitentów kart paliwowych są niczym innym, jak odmianą coraz bardziej popularnego w biznesie outsourcingu. Właściciel przedsiębiorstwa transportowego zamiast zbierać stosy faktur,

kontrolować wszystkich i wszystko, dostaje kompleksową usługę plus rabaty cenowe.

Są jednak jeszcze większe możliwości wykorzystywania kart paliwowych. Mianowicie wszystkie firmy, których samochody jeżdżą na terenie Unii Europejskiej i Norwegii, mają prawo ubiegać się o zwrot podatku VAT zapłaconego za granicą. Procedura jego odzyskania jest jednak uciążliwa i trwa zwykle minimum 3, a maksimum nawet 24 miesiące. Problem to skomplikowana i czasochłonna procedura zwrotu podatku. Sprawę utrudniał też fakt, że każdy kraj UE ma swoje własne, często zmieniane przepisy regulujące kwestie VAT. Rozwiązanie zaproponowali emitenci kart paliwo-serwisowych oraz inne firmy pośredniczące w odzyskiwaniu podatków. Przejmując na siebie ciężar załatwiania formalności, umożliwili przedsiębiorstwom transportowym łatwy i opłacalny sposób rozliczeń z zagranicznym fiskusem. Niektórzy emitenci kart paliwowych oferują zarówno zwrot VAT w trybie normalnym, jak i fakturowanie netto. Ścisłej mówiąc, firmy go nie



odzyskują, ale właściwie w ogóle nie płacą. Operator sam rozliczy cały podatek, a użytkownik płaci mu tylko kwotę netto. Można w ten sposób obniżyć koszty w granicach 15-25%.

Dotyczy to nie tylko samego paliwa, ale także serwisu, napraw, zakupów akcesoriów (płyn do spryskiwaczy, olej, itp.). Zaletą jest oczywiście znaczna oszczędność czasu i pracy związanej z odliczaniem i odzyskaniem podatku, a także lepsza płynność finansowa firmy.

Do wad trzeba zaliczyć większą prowizję dla operatora. Ale wiadomo, coś za coś. Początkowo tylko dwa koncerny – DKV i UTA oferowały, oprócz płatności za paliwo, także odliczanie VAT i opłacanie myta. Obecnie te możliwości dają już wszyscy więksi emitenci kart, w tym duże koncerny naftowe.

Karty polecane są firmom z przewagą aut ciężarowych, flotom dostawczym i osobowym oraz użytkownikom aut reprezentacyjnych, tankującym minimum 1 000 litrów paliwa w ciągu miesiąca. Niektóre koncerny ustaliły limit na 1 500 l. Jednak emitenci mają również oferty dla małych i średnich przedsię-

wzięciach, tankujących minimum 500 (Orlen), a nawet 400 (Statoil) litrów paliw miesięcznie. Orlen podkreśla np. prostotę i opłacalność owej karty. Umowę można zawrzeć na każdej stacji biorącej udział w programie.

Przyszłość

Coraz więcej firm docenia zalety używania kart, takie jak np. zbiorowa faktura czy rabaty (na paliwie można zaoszczędzić nawet kilkanaście procent jego kosztów). Czasami wożenia zwitku banknotów mijają bezpowrotnie. Operatorzy stacji paliw poprzez kartę związują ze sobą klienta, który od tej pory korzysta tylko z jej sieci. Dodatkowo można mu zaproponować rabaty lub system punktów premiowanych upominkami lub ulgami w rachunkach.

Nie bez znaczenia dla samych stacji jest też obrót bezgotówkowy. Bezpieczny transport pieniędzy kosztuje. Odpada również ryzyko napadów rabunkowych, jak np. w przypadku małych placówek bankowych. Dzisiaj więcej jest przestępstw polegających na zatankowaniu i ucieczce bez płacenia za paliwo niż kradzieży gotówki.

Prognozy dla towarowego transportu drogowego są dobre. Nie będzie oczywiście bomu sprzed kilku lat, ale ożywienie gospodarcze widać. Na pewno nie pomogła mu, jak zresztą nam wszystkim, podwyżka polskiego podatku VAT o 1%. Także sami emitenci nie próżnują i starają się wychodzić swoim klientom naprzeciw.

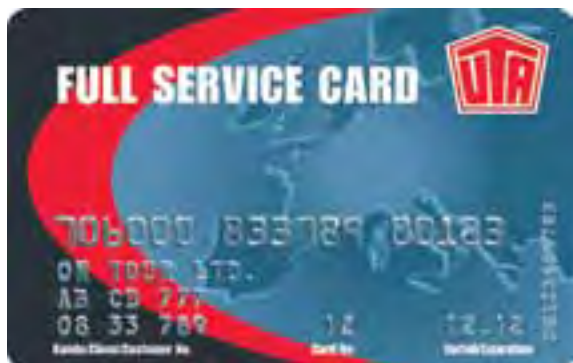
Koncern Shell oferuje, dający blisko 10% redukcji kosztów paliwa i lepszą kontrolę nad spalaniem, innowacyjny system zarządzania paliwem FuelSave Partner. Już od lipca, zaraz po m.in. Holandii, Wielkiej Brytanii, Niemczech i Szwecji, to nowe rozwiązanie, skierowane do zarządzających flotami pojazdów ciężarowych, trafiło na rynek polski i węgierski. System auto-

matycznie integruje informacje zawarte na kartach paliwowych euroShell z technologią telematyczną, zainstalowaną w pojeździe, oraz centralną bazą danych. Jak wskazują eksperci Shell, nowy system, eliminując konieczność ręcznego wprowadzania danych, umożliwia w przejrzysty sposób dostarczanie operatorom flot wielowymiarowej wiedzy na temat możliwości udoskonalenia w zakresie wydajności floty. Marcin Płocharski, dyrektor działu sprzedaży kart euroShell podkreśla: *Zdajemy sobie sprawę, że nasi klienci stale poszukują oszczędności w kosztach paliwa, dlatego staramy się znaleźć takie rozwiązania, które pozwolą im lepiej i bardziej efektywnie zarządzać paliwem.*

Niezależna UTA prowadzi z kolei negocjacje w sprawie regulowania należności ich kartami za nasze, płatne odcinki autostrad, których powoli, ale będzie przybywać. *Coraz więcej firm zwracających się do nas użytkowało już karty paliwowe i zna szczegóły ich funkcjonowania. Dlatego też są bardziej świadome swojego wyboru, analizują i porównują warunki współpracy, zwracając większą uwagę na różnice w ofertach poszczególnych emitentów – zauważa Iwona Belniak, menedżer ds. produktu UTA Polska.*

DKV ma w swojej ofercie specjalne karty dla pojazdów budowlanych, dopasowane specjalnie do potrzeb aut ciężarowych. Przy podpisywaniu umów partnerskich firma zwraca uwagę na szczegóły techniczne, takie jak dystrybutorzy szybkiego tankowania oraz szerokie i wysokie podjazdy, aby specjalistyczne samochody nie miały problemu z zaparkowaniem. To pozwala m.in. zatankować mobilne cysterny, które następnie zaopatrują w paliwo urządzenia na pobliskiej budowie.

Wskutek kryzysu część klientów przestała regulować należności



wynikające z użytkowania kart. Dlatego ich emitenci musieli w niektórych przypadkach zastrzyć kryteria przyznawania flotom kart, a czasem także wprowadzić limity „kredytowe”. Jednak: *Liczba klientów, pomimo burzliwego okresu dla branży transportowej, utrzymuje się na stałym poziomie. Z jednej strony obserwujemy bardzo duży popyt na karty, a z drugiej, przed przyjęciem nowego klienta dokładnie sprawdzamy jego wiarygodność finansową, a więc ograniczamy ryzyko współpracy z flotami niewypłacalnymi* – podkreśla Barbara Kubaj, dyrektor biura DKV Euro Service Polska.

Optyzmizm widać u największego polskiego sprzedawcy paliw: *Liczba naszych klientów ciągle rośnie, tak samo jak wolumen przez nich kupowany. Dzieje się tak, ponieważ firmy, w tym transportowe, chcą mieć solidnego dostawcę paliw, który ma dużą ilość stacji, dzięki czemu nie trzeba tracić czasu i pieniędzy na dojazd do nich* – informuje Aleksandra Pustelnik z biura prasowego PKN Orlen.

Ciekawą wizję rozwoju kart paliwowych roztacza Paulina Gołdzińska z euroShell Card: *Obecne rozwiązania operatorów kart paliwowych idą w kierunku integracji wielu usług. Integralne systemy regulowania wydatków drogowych są w tej chwili bardzo istotnym elementem, jeśli chodzi o funkcjonalność kart paliwowych. Za tą tendencją pójść zapewne nowe rozwiązania technologiczne, pozwalające na skuteczne zarządzanie wydatkami. I dalej przedstawia swoją wizję, pewnie nie tak dalekiej przyszłości: Jednak ciekawym, innowacyjnym rozwiązaniem byłoby zintegrowanie informacji o wydatkach paliwowych realizowanych poprzez różne karty paliwowe jednocześnie, czy poprzez tankowania na bazie. Taki system pozwoliłby na analizę pełnej konsumpcji*

paliwa, emisji dwutlenku węgla i porównania zużycia paliwa pomiędzy pojazdami czy kierowcami, identyfikując potencjalne oszczędności czy nadużycia. Gdyby dodatkowo połączyć te informacje z systemem telematycznym, a więc nawigacja, rejestrowanie drogi, postojów, tankowań, czasu pracy kierowców, karta paliwowa mogłaby się stać integralną częścią systemu zarządzania dla firmy transportowej.

Należy więc oczekiwać dalszego upowszechniania się kart paliwowych, które być może w przyszłości będą oferowały jeszcze większy zakres możliwości płatniczych. Taki np. Shell chwali się 150 milionami transakcji rocznie i 11 milionami faktur związanych z kartami paliwowymi. Przedsiębiorców nie wystraszył trudny czas spowolnienia gospodarczego: *Ogólnosiwiatowy kryzys gospodarczy zwerifikował możliwości finansowe i doświadczenie wielu firm transportowych, a tych, którzy go przetrwali, skłonił do szukania oszczędności oraz sposobów kontroli kosztów. Jednocześnie obserwujemy, że po załamaniu rynku zainteresowanie kartami paliwowo-serwisowymi UTA zaczęło znowu wzrastać. Pozwala to wnioskować, że ich użytkowanie jest na tyle rentowne, że przedsiębiorcy szukają w nich oszczędności* – podsumowuje Iwona Belniak.

Poprawiające się systematycznie wyniki, choć jeszcze nie boom związany z popytem na karty, a co za tym idzie na samo paliwo, potwierdza Mariusz Kordecki, kierownik Działu Klientów Biznesowych Lotos Paliwa: *Ilość wydanych kart, po zauważalnym spadku w roku 2009 związanym z kryzysem finansowym, zaczyna ponownie rosnąć. Ilość zamówień realizowa-*

nych w miesiącu wróciła do poziomów z czasów największych przyrostów ilości klientów, spadł natomiast współczynnik średniej liczby kart wydawanych w jednym zamówieniu. Wskazuje to z jednej strony na przyrost w grupie klientów małych i średnich, z drugiej zaś jest efektem umiarkowanych inwestycji w tabor u klientów o większym potencjale, ponieważ obecnie rzadko nabywane są jednorazowo grupy kilkunastu lub kilkudziesięciu pojazdów.

Na koniec warto jeszcze raz przypomnieć, że karty paliwowe lub paliwowo-serwisowe są oferowane w różnych konfiguracjach. Duża konkurencja na rynku powoduje szybkie dostosowywanie się do oferty innych emitentów. Nowości jednego operatora wkrótce są dostępne u następnych w podobnej lub identycznej postaci. Ostatnio np. karty pozwalają również na dokonywanie transakcji za wschodnią granicą. Przed decyzją, którego dostawcę wybrać, dobrze jest najpierw dokładnie określić swoje potrzeby, a także zasięgnąć informacji u kolegów z branży. Te czasem bywają najcenniejsze, bo wynikają z codziennej praktyki. A tak ogólnie, to wszystkim transportowcom należy chyba życzyć dużych obrotów na kartach. Bo są to co prawda wydatki, ale związane z realizowaniem zleceń. I oby tych było ich jak najwięcej...





W drodze

Actrosy z logo Grupy Raben zapewniają transport w całej Europie



Klucz do wielkich sukcesów

Marek Kortyla odbiera symboliczny klucz z rąk Sławomira Kwiatkowskiego






130 Mercedesów dla Grupy Raben

Grupa Raben wzbogaciła i unowocześniła flotę swoich pojazdów. Umowa podpisana z firmą Mercedes-Benz to największa w Polsce transakcja flotowa samochodów ciężarowych z gwiazdą na masce

KONTRAKT__Nie po raz pierwszy Grupa Raben doceniła zalety ciężarowych Mercedesów. Firma, słynąca z nowoczesności, dbałości o środowisko i standardy etyczne, wybrała ofertę Mercedesa ze względu na trzy parametry: korzystne koszty eksploatacji, technologię przyjazną dla środowiska i niezawodność. „Mercedes przedstawił nam atrakcyjną ofertę. Pojazdy z gwiazdą uznane zostały za najbardziej ekonomiczne w dłuższym czasie eksploatacji z kalkulacją TCO (total costs of ownership), obejmującą cenę zakupu, gwarantowaną wartość odkupu, zużycie paliwa oraz 3-letnią pełną gwarancję. Poza tym bezpośredni sprzedawca zaproponował elastyczne terminy dostawy – argumentował Marek Kortyla, dyrektor operacyjny w Raben Transport. Grupa Raben jest czołowym operatorem logistycznym działającym na rynku europejskim od ponad 75 lat. Dzięki profesjonalizmowi i rzetelnemu partnerstwu została uznana za najlepszą firmę logistyczną 2009 roku (wg Data Group). Rozporządzając transportem lądowym, lotniczym i oceanicznym, Raben oferuje kompleksowe rozwiązania logistyczne oraz globalne zarządzanie

łańcuchem dostaw. Grupa dysponuje 485 tys. mkw. powierzchni magazynowych, które zlokalizowane są w dziesięciu krajach Europy. Flota obejmuje ponad 4 tys. pojazdów różnego typu. Umowa podpisana z Mercedes-Benz Warszawa zwiększy polską flotę firmy o 130 samochodów. Wśród zamówionych pojazdów znalazło się 45 modeli Atego 1518 L, 55 Actrosów 1841 LS i 30 Actrosów 2544 LNR. Actros to ciężarówka oferująca najnowocześniejsze rozwiązania transportowe, najwyżej oceniona zarówno przez profesjonalne jury konkursów „Truck of the Year” i „Ciężarówka Roku” w Polsce (2009), jak i naszych klientów. Natomiast Atego zapewnia niskie zużycie paliwa, niezawodność oraz niewielkie koszty serwisowe, cechy istotne dla każdej firmy transportowej. Mercedes-Benz Polska i Grupa Raben są członkami stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego (www.pbd.org.pl), którego celem jest zmniejszenie liczby i kosztów wypadków drogowych. Mercedes-Benz Polska wspiera akcję Grupy Raben pn. „Transport jest potrzebny” (www.transport-jest-potrzebny.pl). ■



„Grupa Raben to niezwykle wymagający klient. Operuje na 10 rynkach naszej części Europy, doskonale zna realia rynku polskiego. Dlatego niezmiernie cieszą się, że udało nam się przedstawić atrakcyjną ofertę”

Sławomir Kwiatkowski, dyrektor sprzedaży i marketingu samochodów ciężarowych Mercedes-Benz

Dakar 2011 za nami

autor: Kacper Jeneralski

Przez 33 edycje zmieniała się trasa, pojazdy i zawodnicy. Nie zmieniło się jedno – trasę o długości sięgającej nawet 10 000 kilometrów udaje się przejechać zaledwie połowie startujących ekip. W 1988 roku tylko na jednym z pierwszych odcinków z rajdu odpadło 100 spośród 600 załóg startujących w rajdzie.

Dakar to najbardziej prestiżowy rajd po bezdrożach. Choć teoretycznie mogą w nim startować nawet amatorzy, to już sam fakt startu w imprezie często jest najważniejszym wydarzeniem w życiu danego sportowca. Pierwszy pustynny maraton z Paryża do Dakaru odbył się w 1977 roku. Ojcem i pomysłodawcą radu był Francuz Thierry Sabine, sportowiec, motocyklista kochający wyzwania. Ponoć idea zorganizowania rajdu narodziła się w nim w 1977 roku, kiedy zabłądził na pustyni w Libii podczas jednego z rajdów, w którym brał udział.

Nadal Dakar, choć nie w Dakarze

Przez wiele lat trasa rajdu zaczynała się w Paryżu, a kończyła w Dakarze, stolicy Senegalu. W 1992 roku po raz pierwszy rajd zakończył się gdzie indziej – w stolicy RPA Kapsztadzie. Przez lata trasa ulegała modyfikacjom, rajd startował między innymi z Grenady, Lizbony, czy Barcelony. Jednak zawsze zawodnicy najwięcej czasu spędzali na bezdrożach Afryki. Przełom nastąpił w 2008 roku. Ze względu na zagrożenie terrorystyczne imprezę, która miała wystartować tym razem z Lizbony, odwołano. Rok później rajd nie powrócił do Afryki – został przeniesiony do Ameryki Południowej. Jednak nazwy rajdu nie zmieniono, Dakar – już nie Paryż–Dakar – okazał się zbyt cennym symbolem. Początkowo spekulowano, że to może być manewr na rok, może dwa. Jednak po tegorocznej edycji już zapowiedziano, że start i meta ponownie zlokalizowane zostaną w Buenos Aires.

Trudny i niebezpieczny

Dakar jest terenowym maratonem, a to oznacza, że od umiejętności pokonywania terenowych pułapek ważniejsza jest tu piekielna wytrzymałość. Słowo piekielna jest tu jak najbardziej na miejscu, bo temperatura na niektórych odcinkach jest mordercza. Jednak to nie upały, a wypadki są najczęstszą przyczyną śmierci na Dakarze. Tego typu tragedie zdarzają się niestety regularnie i to licząc od pierwszego rajdu. Patrick Dodin francuski motocyklista zginął w okolicach Agadeszu w 1979 – podczas pierwszej edycji maratonu. Do tej pory śmierć podczas imprezy poniosło kilkadziesiąt osób. Na liście są głównie zawodnicy, ale też kibice i mechanicy. W 2005 roku w wyniku zatrzymania akcji serca podczas rajdu zmarł dwukrotny zwycięzca Dakaru motocyklista Fabrizio Meoni.

Śpią w namiotach i naprawiają

Walka na trasie rajdu nie kończy się po przejechaniu odcinka. Mimo że wieczór i noc to czas teoretycznie przeznaczony na sen. Każdy kierowca stara się dowieźć na biwak auto w jak najlepszym stanie, ale to nie zawsze jest możliwe. Często po ukończeniu odcinka trzeba uporać się z całą masą usterek. Koszmarem są awarie, które uniemożliwiają dalszą jazdę. W 2010 roku na trasie 9. etapu Krzysztof Hołowczy wycofał się z rajdu, po tym jak stracił tylny wał napędowy. To tylko przykład – jeden z wielu. Wszystkie inne awarie dowieszone na metę odcinka trzeba naprawić.

W rajdzie Dakar na początku startowały motocykle i samochody osobowe. W 1980 roku pojawiła się klasa samochodów ciężarowych, w 2009 roku quadów.

Najlepszy wśród Polaków wynik w tej pierwszej klasie uzyskał w 2003 roku Jarosław Kazberuk, który swoim ciężarowym Mercedesem dojechał na metę, jako 16. w klasie. Quady – najmłodsza klasa



dakarowych pojazdów – stają się polwoi polską specjalnością. W 2009 roku pierwszy w historii dakarowy (brązowy) medal przywiózł do Polski Rafał Sonik. Rok później, mimo wielu trudnych przygód, dotarł na metę jako piąty. W tym roku wycofał się w wyniku odniesionej kontuzji, ale miał godnego zastępcę.

Mamy drugi brąz

Tegoroczny Dakar był dla polskiej ekipy pomyślny, z wyjątkiem wspomnianego wypadku Rafała Sonika. Startujący BMW X3 Krzysztof Hołowczyc powtórzył swój wynik z 2009 roku i zajął 5. miejsce w klasie samochodów.

Drugi brązowy medal w historii zdobył dla Polski Łukasz Łaskawiec. Polak powtórzył wynik Rafała Sonika z 2009 roku i tak samo jak on był debiutantem w tej imprezie. Quadowiec nie startował jednak w Orlen Teamie, a w barwach czeskiej załogi KM Racing. Nasz





najlepszy motocyklista Marek Dąbrowski dojechał na metę jako 16., co również można uznać za sukces.

Podium dla Volkswagena

- wyniki 2011

Nasi liczą się w Dakarze, ale w tym roku impreza należała do Volkswagena. W najważniejszej klasie samochodów całe podium zdominowane było przez kierowców Volkswagenów Race Touaregów. Pierwsze miejsce zajął Katarczyk Nasser Al-Attiyah, drugi był Giniel Den Villeirs, a tuż a nim znalazł się Carlos Sainz. Wśród motocykli pierwsze dwa miejsca należały do KTM-ów, prowadzonych kolejno przez Marca Comę, Cyrila Despres. Podium uzupełnił Helder Rodrigues, jadący Yamahą. Quady to kolejno Alejandro Patronelli, Sebastian Halpern i Polak Łukasz Łaskawiec. Ostatnia klasa, która siłą rzeczy naszym czytelnikom powinna być najbliższa – mowa oczywiście o samochodach ciężarowych – została opanowana przez auta marki Kamaz. Podium zdobyli trzej Rosjanie: Vladimir Chagin, Firdaus Kabirov i Eduard Nikolayev.



W wyścigach szczęście jest potrzebne

Rozmowa z Łukaszem Łaskawcem

Mówi o sobie, że uwielbia odgłos pracy silnika, nawet jeśli to silnik odkurzacza. Urodził się w 1990 roku, w Dakarze był debiutem, a mimo to przywiózł do Polski drugi dakarowy medal w historii.

KJ: Ile trzeba mieć umiejętności, a ile szczęścia, żeby dojechać na metę Dakaru i to z dobrym wynikiem? Jakie są niespodzianki na trasie?

ŁŁ: Szczęście jest bardzo potrzebne w tego typu wyścigach, a zwłaszcza w Dakarze. No i przede wszystkim wytrzymałość, wytrzymałość musi być bardzo wielka. Odcinki dają się we znaki, jak przejeżdża się 800 kilometrów całego odcinka. Najpierw 500 kilometrów dojazdu, czyli tak jak z Katowic do Gdańska – a potem dopiero na ostatnich 300 kilometrach zaczynam się ścigać. Trze-



ba być wytrzymałym.

KJ: Jakie są te krytyczne momenty, nieprzewidziane sytuacje?

ŁŁ: Mnie akurat w jednym etapie najbardziej przeszkadzała temperatura. Było ponad 50 stopni, przy-

puszczam, że nawet bliżej 60! Jeździliśmy w takich kanionach, gdzie nie było w ogóle wiatru. No to było coś strasznego dla mnie. Tego dnia miałem chwilę zwątpienia i powiedziałem, że następnego dnia już nie jadę. Ale kiedy przeczytałem komentarze kibiców na moim blogu, to mnie podbudowało, żeby jechać dalej.

KJ: Rozumiem, że przygotowania do Dakaru są przed wyjazdem kluczową sprawą, ale czy coś Pana na miejscu zaskoczyło. Już po przyjeździe.

ŁŁ: Ja nie wiedziałem, czego mogę się spodziewać, bo nie startowałem nigdy wcześniej w tak długim rajdzie. Szczerze mówiąc, dla mnie tam wszystko było nowością. Wszystko dopiero poznawałem po trochu, na kolejnych etapach uczyłem się.

KJ: Żał, że nie mógł się Pan zmierzyć na całej trasie z Rafałem Sonikiem?



ŁŁ: Niestety Rafał na pierwszym etapie się przewrócił, miał wypadek i kontuzję. No i tak jakoś nie mogliśmy się zmierzyć za bardzo. Na samym początku jechałem bardzo spokojnie, żeby zapoznać się z sytuacją bez przygód, choć przygody i tak jakieś były.

KJ: A czy rozmawiał Pan z Rafałem Sonikiem?

ŁŁ: Na miejscu rozmawialiśmy. Rafał pożyczył mi część, którą połamałem w czasie wypadku. Z tym nie było problemu, był pomocny.

KJ: Można powiedzieć, że quady stały się polską dakarową specjalnością. Skąd to się wzięło?

ŁŁ: Nie wiem, to raczej przypadek. Ja bardzo lubię quady, lubię jeździć, a im dłużej tym lepiej. Dlatego odpowiadają mi tego typu rajdy.

KJ: Czy na trasie quad w porównaniu z samochodami i motocyklami jest szybszy, czy wolniejszy?

ŁŁ: Samochody doganiały nas na dłuższych odcinkach, jeśli te miały powyżej 250 kilometrów, to przeważnie wyprzedzało mnie około czterech samochodów. Motocykle również są szybsze niż quady... No niektóre, te lepszych zawodników. Oni nas wyprzedali lub startowali wcześniej, bo mieli lepsze czasy z poprzedniego dnia. Ciężarówka dogoniły nas tylko jednego dnia. To był Kamaz i Tatra, które jechały bardzo szybko. Później to już się nie zdarzyło.

KJ: Jakie plany po Dakarze?

ŁŁ: Do końca stycznia był wypoczynek. W lutym pierwsze treningi na siłowni, potem pierwsze treningi na quadzie, no i w marcu pierwsze zawody. To będą Mistrzostwa Europy.

KJ: No właśnie. Jak będzie wyglądał plan startów na resztę roku? Przecież Dakar to początek sezonu.

ŁŁ: Na pewno będę startował w Mistrzostwach Polski Crosscountry

i Enduro. Niemal pewne jest, że będę startował też w Mistrzostwach Europy Baja, tak jak do tej pory. Myślę też o starcie w niektórych rundach pucharu świata, no ale nie wiem, czy uda mi się to wszystko finansowo ogarnąć, bo to są bardzo duże koszty.

KJ: Na koniec pytanie, które myśle, że jest formalnością. Czy będzie Pan chciał wystartować w przyszłorocznym Dakarze?

ŁŁ: Ja bardzo tego pragnę. Jeżeli finansowo dam radę, znajdę jakiś sponsorów, którzy pomogą, to będę chciał wystartować i walczyć o lepsze miejsce. Wiadomo, że każdy sportowiec marzy o jak najlepszych wynikach.

KJ: Dziękuję bardzo i życzę powodzenia.

ŁŁ: Dziękuję ślicznie i również pozdrawiam

Rozmawiał Kacper Jeneralski





Walka z pustynią i ... z samym sobą

autor: Klaudiusz Madeja
fot.: archiwum autora

Dla Polaków tegoroczny Dakar toczył się ze zmiennym szczęściem. Jakub Przygoński jeszcze przed startem miał upadek i pęknięty nadgarstek wyeliminował go z rywalizacji. Jednak przebył całą trasę z Orlen Teamem, jako... dziennikarz. I jak sam przyznał: *Mogłem skupić się na rzeczach, których jako zawodnik dotychczas nie dostrzegałem.* Również Rafał Sonik nie może być zadowolony ze startu w 33. Dakarze. Wypadek jego quada był na tyle poważny, że wykluczał kontynuację jazdy. *Gdy siedziałem w helikopterze medycznym, myślałem już o następnych startach* – mówi ambitny zawodnik, który od tego roku został członkiem Orlen Teamu, co znacznie ułatwia mu całą stronę organizacyjną udziału w zawodach.

17. miejsce na swoim motocyklu zajął Marek Dąbrowski, marzący o tym, aby w przyszłym roku uplasować się w czołowej dziesiątce. Ze względów osobistych Dakar 2011

był być może najtrudniejszy dla Jacka Czachora. Krótco przed startem zmarła jego mama. Walczył z trudnymi szlakami, ale też trochę ze sobą. I udało się, bo jest jedynym Polakiem, który ukończył wszystkie swoje starty w tej trudnej imprezie. A było ich już jedenaście. *Jak dojechałem na metę, to czułem, że mógłbym pojechać w drugą stronę. Nie byłoby łatwo, ale dałbym radę* – zapewnia sympatyczny zawodnik, który jest jednocześnie kapitanem Orlen Teamu. Jak się ma takiego kapitana, to chce się jeździć...

Zapytany przez nas o pojazdy ciężarowe na Dakarze, Jacek odpowiedział: *Dla motocyklistów nie mają takiego znaczenia, jak dla samochodów osobowych. Tam się liczy praktycznie dziesięć ciężarówek, które walczą o sukces końcowy. Reszta startuje, ale ich głównym zadaniem jest zapewnienie serwisu swojemu teamowi. Kończą rajd, lecz pozycja nie ma dla nich tak wielkiego znaczenia. Jadą czasem tro-*

chę inną trasą, ale dla tych kierowców to też jest trudny sprawdzian. W tym roku sklasyfikowano go na jedenastej pozycji, choć faktycznie przyjechał dziesiąty. Ale czasem tak jest, że przy „zielonym stoliku” dzieją się różne rzeczy. My gratulujemy Jackowi Czachorowi siły ducha, wytrwałości i umiejętności.

Najbardziej znany z naszych kierowców – Krzysztof Hołowczyc powtórzył swoje najlepsze osiągnięcie z 2009 r. – zajął piąte miejsce. Wszyscy czterej kierowcy, którzy go wyprzedzili, mają już na swoim koncie zwycięstwa w Dakarze. Może więc kiedyś i do niego uśmiechnie się szczęście. W tym roku pierwszy raz startował w BMW X3. Ale samochód nie był jeszcze ustawiony pod jego indywidualne preferencje: *Dla mnie wóz był trochę za sztywny, miał za mało trakcji. Niemniej na pewno mechanicy zrobili podczas rajdu dobrą robotę. Widzę kilka miejsc, gdzie można poczynić poprawki i to mam zamiar w tym sezonie*

osiągnąć. W tym celu Hołowczyc w lutym pojechał do Niemiec na rozmowy z działem sportowym monachijskiego koncernu. Miejmy nadzieję, że korekty specyfikacji jego samochodu poprowadzą go do najlepszego miejsca w Dakarze 2012.

W tym roku była mała rezerwa, ale niewielka. Natomiast ja nie ukrywam, że zależało mi przede wszystkim na ukończeniu imprezy. Mogłem zaryzykować bardziej, ale ważniejsze dla mnie było miejsce w czołówce i pokazanie szefom, że mogę zdobyć jeszcze więcej. Kilka razy docisnęliśmy gazę z Jean-Marc Fortinem (pilotem – przyp. red.) i przekonaliśmy się, jak niewiele nas dzieliło od najlepszych – podkreśla zawodnik. Zaś gdy zapytaliśmy go o ciężarówkę na trasie Dakaru, najpierw nieco się zdziwił, bo: Jeden Kamaz był dla nas szybkim autem serwisowym, ale ku naszemu zaskoczeniu jego silnik szybko oddał ducha. Jednak sama świadomość, jak szybkie i mocne to są pojazdy budzi respekt. To niesamowite, że na niektórych odcinkach specjalnych taki kolos potrafi wejść do pierwszej dziesiątki. Widok ciężarówki



Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin – piąte miejsce w 2011 roku

żarówka pędzącej 150 na godzinę musi robić wrażenie, tym bardziej, że dla takiego kolosa jakiś krzaczek czy inny motocykl przy tej prędkości ma małe znaczenie... A bardziej poważnie pamiętam choćby mój pierwszy Dakar, gdy ciężarówka wyciągała mnie z piachu. Na szczęście w tym roku nie było takiej potrzeby. Dla naszego teamu pojazd ciężarowy byłby zbyt wolnym autem serwisowym, tracilibyśmy kilka cennych godzin zanim dojechałaby do mety kolejnego etapu. Na naszym poziomie serwisanci muszą czekać tuż za finiszem. Jednak nasz najlepszy

zawodnik podkreśla, że nie ma nic przeciwko dużym pojazdom. Zresztą chyba wszyscy uczestnicy rajdu potwierdzą, że samochody ciężarowe na trasie tylko dodają kolorytu tej imprezie. Najlepszym dowodem na to jest ich ilość w Dakarze 2011, czyli 68, podczas gdy rok wcześniej ta kategoria liczyła 52 pojazdy.

Wśród uczestników jest, niezmiernie ciekawie, Grzegorz Baran. W tegorocznej imprezie wystartował nieco zmodyfikowaną ciężarówką MAN. To ten sam pojazd z ubiegłego roku, tylko z mocą podniesioną do 580 KM. Grzegorz Baran

Start rajdu – Buenos Aires 2011



jeździ za własne i sponsorów środki. Twierdzi, że cała impreza kosztuje w sumie ok. 150 tys. € Najwięcej pieniędzy pochłania serwis po-

jazdu, jadącego w tak ekstremalnych warunkach na najwyższych obrotach. W Dakarze 2011 zajął 25. miejsce wśród ciężarówek. Lecz

dla niego znaczenie ma sam udział, ukończenie tej, jakże trudnej imprezy i kolejna piękna przygoda, jaką przeżył.



Dakarowy MAN
– 2010 rok



Rafał Sonik
– kontuzja
wyeliminowała go
z rajdu w 2011 roku

Udało nam się złapać pana Grzegorza podczas krótkiej przerwy, którą miał między Dakarem a następnym startem. W ostatniej chwili okazało się bowiem, że pojedzie Mercedem 280 C w Rajdzie Monte Carlo Historique. Rozmowa odbyła się na rajdowym parkingu, tuż przed obowiązkowym badaniem technicznym pojazdu...

Panie Grzegorzu, który to już był Dakar z pańskim udziałem?

Był to mój siódmy Dakar. Cztery w Afryce, a ten trzeci w Argentynie i Chile.

Jak to się właściwie zaczęło? Dlaczego wybrał pan Rajd Dakar? Czy startował pan wcześniej w innych zawodach?

Zacząłem się bardzo dawno, bo w latach 80-tych. Był rok 1980, spędzałem w Paryżu Sylwestra. Widziałem wówczas startujący Rajd Paryż – Dakar. Inaczej niż obecnie, ruszał w ostatni dzień roku, z wielką pompą spod wieży Eiffla, potem Polami Elizejskimi. Tam uczestnicy zostawiali samochody, chodzili po kafejkach, pili szampana, bawili się. To zadziało na moją wyobraźnię. Niestety dosyć długo musiałem czekać, żeby wystartować w tym wymarzonej rajdzie. Pojechałem, zarażłem się i tak już jest...

Ale dlaczego akurat ciężarówką? Nie kusiło pana, żeby pojechać samochodem osobowym, dostawczym? Różne pojazdy starują, a pan jedzie pojazdem ciężarowym...

To jest dosyć skomplikowana sprawa. W zasadzie jest to przypadek, bo dostałem propozycję współpracy w teamie Łukasza Komornickiego. Byłem wówczas szefem mechaników, prowadzącym samochód serwisowy – ciężarowy, którym pojechałem na Dakar. Naszym zadaniem było wspieranie i naprawa samochodu Łukasza. Było to tak fascynujące przeżycie, że zostałem przy ciężar-



rówkach. Po prostu różni ludzie różne rzeczy lubią, mniejsze, większe. Ciężarówka pozostawia niezatarte wrażenia z jazdy.

Skoro jesteśmy przy ciężarówkach, czym różni się start takim pojazdem od samochodu osobowego lub na przykład motocykla? Czy autem ciężarowym się pewnie jeździ?

Ciężko odpowiedzieć na to pytanie. Są inne odczucia. Inne trzeba mieć umiejętności. W zasadzie samochodami ciężarowymi jeżdżą zawodnicy z dużym doświadczeniem. Tym pojazdem trudniej się jeździ ze względu na jego gabaryty i masę. Trzeba trochę inaczej podchodzić do jego zdolności trakcyjnych. Są one zresztą bardzo duże, bo na niektórych OS-ach (odcinkach specjalnych – przyp. red.) ciężarówka wygrywa z samochodami osobowymi.

Pojazd ciężarowy jest chyba bezpieczniejszy na tych trudnych, pustyńskich trasach. Widząc niektó-

re wypadki quadów, motocykli, czy aut osobowych podczas rajdu, wydaje się, że ciężarówka jest jednak stabilniejsza.

Jest to bardzo mylne spostrzeżenie. W tym roku bardzo dużo było wypadków ciężarówek. Czeska Tatra dachowała przez przód... Jednak jest to samochód, który przewraca się, dachuje. Sądzę, że kierowcy ciężarówek mają więcej rozsądku niż inni zawodnicy i tych wypadków mają zdecydowanie mniej. A przede wszystkim nie są tak groźne w końcowym efekcie.

Jak długo trwa przygotowanie ciężarówki do takiego rajdu? Czy to jest tak, że jeden Dakar się kończy, a pan już myśli o następnym?

To mniej więcej tak wygląda, bo pojazd jest cały czas modyfikowany. W tym roku miałem nową turbinę, nowy komputer. Już staram się, żeby mi sprzedano amortyzatory takie, na jakich jedzie czołówka, czyli firmy Rieger – najlepsze w tej

Grzegorz Baran

chwili na świecie. Nie są to rzeczy, po które się po prostu idzie i kupuje. Po pierwsze trzeba mieć pieniądze, a po drugie muszą chcieć danemu zawodnikowi to sprzedać. Te super wyczynowe rzeczy są robione jednostkowo, trzeba je zamawiać. Czas oczekiwania na różne elementy, jak na przykład amortyzatory czy felgi waha się od pół roku do dziesięciu miesięcy. Więc ja już dzisiaj myślę, w jakiej specyfikacji wystartuję w przyszłym roku.

Pan to sobie wszystko sam przygotowuje?

Ja nie chcę się użalać. Przygotowuję sam bez żadnego wsparcia MAN Polska i to jest dosyć trudna rzecz. Za to mam świetne kontakty z MAN Motorsport w Niemczech. Ci ludzie są w stosunku do mnie bardzo życzliwi, przychylni. Widzą mnie w swoim gronie zawodników i naprawdę mi dużo pomagają.

I nic się nie da z tym zrobić? Przecież pana start jest jednocześnie ogromną promocją dla firmy...

To nie do mnie pytanie. Ja sądzę, że chyba nie są zainteresowani, nie mają chęci współpracy. Był okres, gdy miałem wrażenie, że ta współpraca w jakiś sposób się nawiąże, będzie się rozwijała. Niestety, to upadło. I chyba jest obecnie taka sytuacja, że oni nie są zainteresowani i ja też nie zabiegam, bo chodzenie i walenie głową w mur nie wychodzi mi dobrze. Ja nie potrafię tego robić. Jeżeli widzę, że są ludzie, którzy mi pomagają bezinteresownie, to korzystam z ich pomocy. Jest tak, jak jest... Trochę smutno.

Rajd Dakar prowadzi miejscami przez piękne okolice. Daje pan radę w drodze nacieszyć nimi oko, czy trud prowadzenia auta w ciężkim terenie nie pozwala na to?

To jest dosyć ciężka harówka. Oglądam zdjęcia i w pewnym momencie mówię, o, ja tu byłem, widziałem! Niektórych rzeczy nie oglądam, bo

po prostu boję się. Bardzo nie lubię jeździć po skalnych półkach. W tym roku był taki podjazd, przez osiem kilometrów wspinaliśmy się. Przewyższenie wynosiło dwa i pół tysiąca metrów, więc ze dwa razy spojrziałem na tę piękną, zieloną dolinę... Jednak wolałem skoncentrować się na drodze. Kierowca samochodu ciężarowego w terenie, jeżeli chce jechać szybciej, patrzy gdzieś mniej więcej na czterdziesty metr przed samochodem. I na tym się skupiam. Zdarza się zobaczyć, jak pięknie szybuje kondor, można zauważyć flamingi czy piękno gór Argentyny. Ale to są takie momenty, które niestety powodują dekoncentrację, więc raczej tego się unika.

Czyli pan czasem więcej widzi później, na zdjęciach, niż podczas samego rajdu?

No tak to mniej więcej wygląda. Oczywiście nie do końca jest tak, że nie oglądamy, nie cieszymy się tą przyrodą. Cieszymy się. Na pewno niezatarte wrażenie zostawia przejazd wąwozem, ale ciągle na pierwszym miejscu jest koncentracja na trasie. Wąwóz jest piękny, wspaniały, ma wysokie ściany, ale gdzieś leżą kamienie. Można przyciąć oponę, można zostać i zablokować przejazd. Jednak tam są troszkę inne priorytety niż oglądanie i podziwianie przyrody.

A czy tą ciężarówką startuje pan też w jakichś innych rajdach, czy tylko w Dakarze?

Gdy był budżet, startowałem w innych rajdach. W tym roku pojawiła się taka koncepcja, że pojedziemy jeszcze do Dubaju, może do Maroka. Zobaczymy, co z tego wyjdzie.





W sam raz na Dakar

autor: Jacek Wejman
fot.: archiwum autora

Firma Bocklet, specjalista od nietypowych pojazdów, zaprezentowała przeprowy kamper, zbudowany na podwoziu Mercedes-Benz Unimog U 4000. Wyposażony w mocny, 218-konny silnik wysokoprężny kamper ma oddzielny przedział mieszkalny, zabudowany na wysokiej ramie Unimoga. Kosztuje prawie 250 tys. euro, ale może służyć jako całoroczne mieszkanie podczas ekstremalnych wypraw w nieznaną. Jak sugeruje nazwa modelu – Bocklet Dakar U685 – niestraszny mu nawet morderczy rajd obecnie odbywający się w Ameryce Południowej.

Prosty silnik diesla o mocy 218 KM (160 kW) przy 2200 obr/min i maksymalnym momencie obroto-

wym 800 Nm w zakresie od 1200 do 1600 obr/min., dołączany napęd czterech kół, blokady mechanizmów różnicowych przedniej i tylnej osi oraz przekładnie planetarne znajdujące się w piastach kół plus solidna rama wysoko zawieszona i mamy nieskomplikowany pojazd terenowy. Zawieszenie złożone z wahaczy poprzecznych, sprężyn śrubowych i amortyzatorów charakteryzuje się znacznym skokiem i kątem wykrzywiania osi 30 stopni. W połączeniu z krótkimi zwisami i głębokością brodzenia w wodzie, dochodzącą do 1,2 m, czynią z pojazdu prawdziwego wszędolaza. Wyposażony w pojedyncze ogumienie kamper ma małe opory toczenia, a dzięki regulacji ciśnienia w kołach kierowca może bez wychodzenia z pojazdu dostosować charakterystykę przyczepności

do warunków panujących na drodze. Z tym systemem można śmiało pokonywać głęboki śnieg, jak i sypki piach. W sytuacjach awaryjnych do pomocy ma specjalne szyny pod koła oraz wyciągarkę hydrauliczną o sile 7 ton (dopuszczalna masa całkowita auta wynosi do 7490 kg lub w odmianie cięższej – 8500 kg). Wymiary i masa samochodu ciężarowego zobligowały producenta do zastosowania 290-litrowego zbiornika na paliwo plus dwa dodatkowe kanistry o pojemności 20 l. Taki zestaw umożliwi bezstresowe pokonanie setek kilometrów bez konieczności tankowania.

UNIMOG (skrót od Universal Motor Gerat – pojazd uniwersalny) wyposażony w zabudowę mieszkalną staje się jeszcze bardziej uniwersalny. Zabudowa nie tylko



Aneks kuchenny i proste szafki z klasyczną grzybkową blokadą

stylistycznie przystaje do surowego podwozia i kwadratowej kabiny. Jest odporna na siły skrętne działające podczas przepraw terenowych, ale także szczelna do nominalnej głębokości brodzenia Unimoga i zukosowana w tylnej części, aby nie ograniczać kąta zejścia. Pozbawione mostków termicznych ściany i dach mają budowę sandwichową o grubości 50 mm (podłoga ma 60 mm) z zewnętrzną powłoką o zwiększonej odporności na uszkodzenia i warunki atmosferyczne. Zabudowa mieszkalna ma 4,35 m długości i szerokość 2,20 m przy 1,95 m wysokości. Wszystkie klapy i drzwi są wyposażone w gumowe uszczelki i solidne zamki, a schowki zabezpieczone przed wniknięciem pyłu lub wody. Izolacja termiczna w połączeniu z ogrzewaniem postojowym i zestawem klimatyzacyjnym umożliwia całoroczne użytkowanie niezależnie od warunków klimatycznych.

Przy podwoziu off-roadowym o użytkowym charakterze i wyciągarce o sile 7 ton żadne przeszkody nie są straszne



W części mieszkalnej, tuż za kabiną kierowcy, znajduje się przedział sanitarny, wyposażony w WC, umywalkę i natrysk. Ciepłą wodę uzyskujemy z bojlera gazowo-elektrycznego Truma o pojemności 10 litrów. Zbiornik na czystą wodę ma pojemność 300 l, natomiast na zużyta – 200 l. Na wprost wejścia do kontenera mieszkalnego zabudowano aneks kuchenny, wyposażony w dwupalnikową kuchenkę gazową, kran i zlewozmywak. Przy drzwiach wejściowych umieszczono chłodziarkę kompresorową o pojemności 110 litrów. Instalacje na pokładzie Bockleta podporządkowane są maksymalnej oszczędności i wydajności. Wszędzie znajdują się lampy z diodami LED, telewizor składa się z energooszczędnego panelu TFT, a instalację złożoną z akumulatora o pojemności 220 Ah wspomaga panel solarny o mocy 260 W, automatyczna ładowarka (24 V/50 A) i prostownik o mocy 1,2 kW. Nic tylko, brać i jechać, gdyby nie ta cena.



Uwaga! Podczas przechodzenia do szafy należy wsunąć telewizor



Uniwersalne wnętrze ze składanym stolikiem i szerokim podwójnym materacem na końcu kabiny musi być przede wszystkim praktyczne



Żeby dostać się do wnętrza zabudowy mieszkalnej należy się pogimnastykować

WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”



TC TRUCK & CARGO® – Europejski Lider wśród giełd transportowych.

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



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

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

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

Oferta firmy Transpass.

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



map&guide

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

Oferta firmy Map & Guide

Continental

Markowe opony w niskiej cenie.

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

Opony Continental

POŚREDNICTWO WIZOWE

Sekcja Serwisowa ZMPD świadczy członkom ZMPD i innym klientom usługi:

- pośrednictwa w uzyskaniu wiz i ubezpieczeń zdrowotnych dla kierowców zawodowych do krajów: Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Republiki Kazachstanu i Turcji;
- wydaje zaświadczenia wizowe do: Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Kazachstanu i Turcji.



Kontakt do Działu pośrednictwa Wizowego
tel. 22 / 536 10 05; tel. 22 / 536 10 52; fax. 22 / 536 10 09



TRUCK SHOP

Posiada w sprzedaży winiety krajowych opłat drogowych z dostawą i możliwością odroczonego terminu zapłaty (nawet do 45 dni).

Kontakt do Punktu Sprzedaży:

Tel. 22 / 536 10 87, Fax 22 / 536 10 88, e-mail: sklep@zmpd.pl, www.uslugi.zmpd.pl



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

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

Karta paliwowa M-Oil

Jeżeli ubezpieczenie OCP Kabotażu



Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

**Ośrodek akredytowany
przez AKADEMIEŃ 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 w:**

- Centralny Ośrodek Szkolenia w Warszawie, Al. Jana Pawła II 78
- Ośrodek Szkolenia w Ostrołęce, ul. Kilińskiego 43
- Ośrodek Szkolenia w Rzeszowie, ul. Langiewicza 28 A
- Ośrodek Szkolenia w Opolu, ul. Głogowska 35

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**

Unikaj wypadków przez najechanie.

Actros teraz z nowym systemem Active Brake Assist 2.

Nowy Active Brake Assist 2 czyni jazdę jeszcze bezpieczniejszą – teraz sygnałem dźwiękowym ostrzega kierowcę również przed rozpoznanymi nieruchomymi przeszkodami. Jeśli kierowca nie zareaguje, system może samoczynnie zainicjować częściowe hamowanie. To daje kierowcy cenny czas, aby w razie potrzeby ominąć przeszkodę lub bezpiecznie zatrzymać ciężarówkę. W ten sposób można swobodnie łagodzić niebezpieczne sytuacje. Robimy wszystko, aby nasze samochody były najbezpieczniejsze. www.mercedes-benz.pl

Marka Daimler AG



125! lat innowacji



Mercedes-Benz
Trucks you can trust