

# PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

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

nr (17) III maj/czerwiec 2011

**ZMPD**  
Dwumiesięcznik

**Forum Transportu Drogowego**  
Działania administracji powinny  
służyć branży s.12

**Chłodna perfekcja** s.58

**Kto zapłaci e-myto** s.6

PL



49\*



> 3,5 t

**viaTOLL**

# viaTOLL

**OBOWIĄZKOWE  
OPŁATY DROGOWE  
DLA POJAZDÓW > 3,5 t  
1 LIPCA 2011**



Obowiązkowy elektroniczny system opłat drogowych viaTOLL dotyczy pojazdów samochodowych i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony oraz autokarów i busów powyżej dziewięciu miejsc. System obowiązuje na wybranych i wskazanych w rozporządzeniu autostradach oraz drogach krajowych i ekspresowych.

Zarejestruj się i odbierz elektroniczne urządzenie viaBOX.

1 lipca 2011 roku przestaje obowiązywać system winietowy.

**Więcej informacji na:**

**[www.viatoll.pl](http://www.viatoll.pl)**

**800 101 101\*\***

**+ 48 22 521 10 10\*\*\***

\* Przykładowy znak z numerem drogi krajowej.

\*\* Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.

\*\*\* Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

Szanowni Czytelnicy,

*Obserwując zmiany, jakie zachodzą w otoczeniu prawnym i podatkowym firm przewozowych, trudno nie zadać pytania: Czy administracja rządowa zadała sobie trud chociażby pobieżnej analizy skutków własnych decyzji? Jej powinnościami powinny być działania sprzyjające poprawie funkcjonowania branży, ochrona przed nieuczciwą konkurencją oraz stwarzanie perspektyw rozwoju. Przyjęcie najgorszego rozwiązania co do wysokości stawek e-myta, bez żadnej możliwości okresu przejściowego; sukcesywna utrata udziału w rynku przewozów do Rosji; podnoszenie wysokości podatków i szalejące ceny paliwa – to okoliczności, które nie będą sprzyjać uzdrowieniu sytuacji w polskim transporcie. Nie przysporzą również spodziewanych wpływów budżetowych, gdyż taka kuracja zakończy się pewnie upadkiem wielu płatników. Rządzący tłumaczą te decyzje stanem wyższej konieczności i dobrem ogólnym: dostosowaniem prawa do przepisów europejskich, realizacją planu budowy dróg i autostrad czy brakiem możliwości (np. kontrolnych) wynikających z ograniczeń budżetowych. Kiedy w tej dbałości o ogólnospołeczny interes zaczną traktować przewoźników drogowych jak część społeczeństwa?*

*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, Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Izabella Mitraszewska, Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski, Anita Rusztecka, Paweł Smoręda, Mirosław Siech, Barbara Szulak, Jürgen Voigt, Jacek Wejman, Łukasz Włoch

#### Ogłoszenia i reklamy:

Katarzyna Milczarek  
e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl  
Agnieszka Kurdziel  
e-mail: agnieszka.kurdziel@zmpd.pl

**Skład i łamanie:** Adrian Podbielski

**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:

Kto zapłaci e-myto .....	4
Bardzo wysokie stawki e-myta przyjęte .....	8
Interes branży transportowej jest interesem społecznym .....	10
Działania administracji powinny służyć branży .....	12
Zezwolenia rosyjskie problem nierozwiązany .....	16
Wpływ otwarcia niemieckiego rynku pracy na sytuację w polskim transporcie .....	20
Warunki pracy kierowców w Niemczech .....	24
Kosztowne biopaliwa .....	26
W czym pomogą nam politycy Grzegorz Napieralski w ZMPD .....	28
Dla celników i przewoźników regionalne seminaria TIR .....	30
Mienie i czas klienta to najcenniejsza wartość dla firmy .....	32
Ryba bierze, czy nie bierze, ale powietrze świeże .....	36
Barcelona: najszybciej rozwijający się port śródziemnomorski .....	40
ICE - numer, który może ocalić życie .....	43
Początek odpowiedzialności przewoźnika za szkodę według Konwencji CMR .....	44
Zasady wystawiania faktur w transporcie i spedycji - od 1 kwietnia 2011 r. ....	46
CMR: Wyładunek i przechowanie towaru .....	52
Co się zmieniło, a co się zmieni? Rosną nie tylko składki i stawki .....	54
Odpočzynki tygodniowe kierowcy .....	60
Aktywnego oszczędzania nadszedł czas .....	64
Genewa 2011 .....	70
Monte Carlo Historique zabawa nie tylko dla dużych chłopców .....	74
LUXOO kamper z polski .....	80



# Kto zapłaci e-myto

autor: Ryszard Gałęzyński

od lewej:  
Wojciech Paprocki,  
Jan Buczek,  
Halina Brdulak,  
Aleksander Reisch

Wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłaty drogowej całkowicie zmieni sposób obliczania i planowania kosztów własnych w przedsiębiorstwach transportowych. Będzie to się również wiązało z nieuniknionym ich wzrostem. Duże firmy logistyczne dysponują odpowiednim aparatem administracyjnym i narzędziami pozwalającymi prognozować i kalkulować koszty oraz stawki przewozowe. Natomiast małe i średnie przedsiębiorstwa, które stanowią gros polskiego transportu, nie mają takich możliwości. Jak przewoźnicy mają korzystać z tego systemu? Co nowego w sferze kalkulacji kosztów dla nich oznacza? Odpowiedzi na te dwa podstawowe pytania poszukiwano podczas seminarium, które odbyło się w 19 kwietnia w siedzibie ZMPD, na temat: Wpływ e-myta na kalkulację kosztów przedsiębiorstw transportowych.

Gośćmi seminarium byli naukowcy, przedsiębiorcy oraz dziennikarze, m.in. prof. Halina Brdulak i prof. Wojciech Paprocki, Wojciech Zalewski i Wojciech Bocheński z firm zaj-

mujących się nowoczesnymi technologiami dla transportu. Przewoźników reprezentowali Mariusz Kąkol i Robert Stępień oraz Zarząd ZMPD wraz z prezesem Janem Buczkiem, a także przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch. Dorota

**„Myto jest opłatą administracyjną. Obowiązkiem przewoźnika i spedytora jest przeniesienie tych kosztów na rynek.”**

**Jacek Machocki,  
PEKAES SA Błonie**

Prochowicz z firmy Kapsch, wykonawcy elektronicznego systemu opłaty drogowej poinformowała m.in., że Kapsch przygotował dla przewoźników system kalkulacyjny przeznaczony do automatycznego przeliczania poszczególnych tras i oszacowania kosztów, dostępny na stronie internetowej [www.viatoll.pl](http://www.viatoll.pl).

Kalkulator przez nich opracowany

umożliwia obliczenie dwóch wariantów drogi, czyli czas przejazdu i koszty przejazdu po tej drodze, jak również będzie pokazywał drogę alternatywną – niepłatną. Trzeba tutaj mieć na uwadze, że nie wszystkie drogi będą dostępne dla pojazdów ciężkich z mocy obowiązującego prawa. Drogi alternatywne nie będą drogami szybkimi.

W opinii prof. Brdulak sytuację na rynku przewozowym będzie komplikować bardzo duża dysproporcja pomiędzy stawkami opłat dla poszczególnych klas pojazdów. Jak widać z rozporządzenia, opłaty w przypadku pojazdów Euro 5 są dwukrotnie niższe niż w przypadku Euro 2. Uderzy to szczególnie w przewoźników krajowych, ponieważ oni eksploatują tabor Euro 2 i Euro 3. Nastąpi znaczący wzrost kosztów funkcjonowania tych firm. Dodatkowym czynnikiem pogarszającym sytuację konkurencyjną przewoźników krajowych są podwyżki cen paliw. Udział kosztów paliwa w ogólnych kosztach funkcjonowania firm wzrósł o 10 procent w stosunku

do przełomu lat 2007 – 2008. Zdaniem prof. Brdulak ten wzrost kosztów powinien być ponoszony przez klientów, którzy są zleceniodawcami przewozów. Przeszkodą, utrudnieniem w tych rozmowach będzie właśnie struktura floty i niski poziom klasy ekologicznej pojazdów. Zamawiający usługę ma prawo nie godzić się na pokrywanie wysokich opłat za drogi tylko dlatego, że przewoźnik dysponuje przestarzałym taborem.

W takiej sytuacji rentowność przewozów zdecydowanie będzie malała, powodując coraz większą trudność w funkcjonowaniu małych i średnich firm przewozowych.

Wprowadzając elektroniczny system poboru myta Polska coraz głębiej wkracza w nurt europejskiej polityki transportowej. Zdaniem prof. Wojciecha Paprockiego (zarazem prezesa firmy logistycznej): „polityki transportowej, która w Europie jest w ogóle nieprzyjazna transportowi - a transportowi drogowemu w szczególności. Takiej polityki na żadnym kontynencie się nie prowadzi. W jego ocenie zagraża ona konkurencyjności gospodarki europejskiej. „Przekonywanie, że jakaś inna gałąź transportu jest w stanie przejąć zadania transportu drogowego, to absolutna nieprawda. Transport drogowy udowodnił przez 120 lat funkcjonowania, że jest najbardziej uniwersalny.”

Wskazał na trzy podstawowe cele systemu elektronicznego poboru opłat drogowych:

- „Z tak prowadzonej polityki wynika, że użytkownik drogi ma za nią zapłacić. Przy czym ta polityka jest bardzo szczególnie rozumiana w Polsce roku 2011, ponieważ jest tylko parę odcinków dróg, gdzie mamy płacić - a za resztę, która była objęta systemem winietowym, już nie. Oczywiście płaci również ten, który zanieczyści. Tutaj przeciwstawia się rurę wydechową samochodu bezemisyj-

nym kolejom elektrycznym – zając dominując o kominach elektrowni, gdzie ten prąd wyprodukowano.

- Drugi wynika z przekonania partego praktyką, iż w transporcie jest najłżejszy pobór podatków. Łatwy do nałożenia i ściągnięcia. Weźmy pod uwagę, że w transporcie pobiera się przede wszystkim



**Wojciech Paprocki**

Jeżeli rozmawiamy o tym, że chcemy na naszych klientów cokolwiek przerzucić, to powinniśmy im uświadomić, o co w tej grze w ogóle chodzi. Nie jest tak, że my jako środowisko chcemy więcej pieniędzy. My jesteśmy tylko nośnikiem, pasem transmisyjnym pieniędzy do budżetu. [...] My powinniśmy powiedzieć klientom, kochani to po wasze pieniądze wyciąga rękę budżet.

akcyzę od paliwa. Dzisiaj jesteśmy świadkami powtórzenia sytuacji z 2008 r., kiedy akcyza jest procentowa, a nie kwotowa, czyli im wyższa cena paliwa tym większe wpływy do budżetu. E-myto doskonale ten cel realizuje.

- Wreszcie trzeci cel - to nacisk, aby w ramach polityki proekologicznej przewoźnicy inwestowali w najnowocześniejszy tabor.

Tak wygląda rzeczywistość, w której branża transportowa musi funkcjonować i jest rzeczą według mnie po-

trzebną, żebyśmy przedstawiali ten obraz klientom.”

W opinii prof. Paprockiego trudności w negocjacjach z klientami będą wynikać ze słabej organizacji całego systemu. Mapa odcinków dróg objętych systemem opłat pokazuje szczególną jego dotkliwość dla przewoźników międzynarodowych. Bo akurat na podstawowych szlakach tranzytowych są pobierane opłaty. Poza tym, przynajmniej w pierwszym okresie funkcjonowania systemu opłat, będą zdarzały się sytuacje, kiedy przewoźnicy krajowi wykonujący usługi drogami jeszcze nim nieobjętymi – zyskają.

Nie będą ponosić żadnych kosztów, w przeciwieństwie do tych, którzy w systemie będą musieli funkcjonować. I to - zdaniem profesora - jest nie normalne. „To jest cena, jaką płacimy za to, że Polska jest na etapie rozwoju sieci dróg. Problem polega na tym, że to również jest nieprzejrzyste dla klientów. Oni nie rozumieją, że jak kierowca jedzie do Płońska - to płaci, a jak jedzie do Łowicza - nie płaci. Bardzo ważnym aspektem negocjacji z klientami jest klasa ekologiczna pojazdów. Zamawiający usługę w przewozach krajowych może żądać niemożliwego, tzn. obsługi taboru Euro 5. Może w takich okolicznościach zaproponować, że zapłaci najwyższą stawkę, ale reszta to problem przewoźnika. Jednakże ostatecznie o wysokości stawki za fracht, bez względu na to, czy będzie ona uwzględniała dodatkowe koszty przewoźnika - zadecyduje rynek. „My dostaniemy od klienta tyle, ile rynek będzie chciał zapłacić, nikt nie będzie pytał o nasze koszty” - konkluduje prof. Paprocki.

„Przy tak przedmiotowym traktowaniu branży transportowej, jako narzędzia do realizacji usługi przemieszczenia towarów można zadać pytanie: kto tak naprawdę jest użytkownikiem dróg?



### Robert Stępień

Jestem po kilku turach rozmów z przedstawicielami wielkich koncernów międzynarodowych, które obsługuję od kilkunastu lat. Na razie wygląda to tak, że rozmowy o wyższych stawkach po 31 czerwca są odkładane na później. Im później zaczniemy o nowych stawkach rozmawiać, tym gorzej dla nas. Tak naprawdę to rynek zdecyduje, kto za to zapłaci. Na początku wielkie koncerny poniosą te koszty, przez krótki moment. Obawiam się, że potem nastąpi szybka analiza kosztów, wszystko wróci do normy.

Jeżeli jesteśmy tylko częścią systemu dystrybucji, wykonującymi wyłącznie konkretne zlecenia, to de facto użytkownikami dróg są nasi zleceniodawcy.”

Aby sprostać coraz wyższym wymaganiom, zachować swoją sprawność i konkurencyjność branża transportowa potrzebuje dużo większej akumulacji środków. Nowe rosnące obciążenia finansowe ich nie przysporzą. Cała branża transportowo – logistyczna jest dzisiaj niedoinwestowana, ponieważ ma za mało kapitału. W związku z tym przewoźnicy oczekują iż rynek zaakceptuje dużo wyższe stawki. Należy liczyć się z tym, że na rynku krajowym będziemy mieć stawkę 1 euro/km (4 zł) - o której dzisiaj nikt nie chce słyszeć.

To przełoży się natychmiast na ceny przewożonych towarów, a w konsekwencji da impuls dla zwiększenia inflacji,

Kwestia myta nie jest domeną specjalistów, to sprawa żywotna dla każdego zjadacza chleba.



### Halina Brdulak

Wzrost kosztów, związany z wprowadzeniem myta elektronicznego, jest nieunikniony i będzie się zwiększał. Jest to sprawa obiektywna. Klienci zamawiający usługi przewozowe muszą mieć tego świadomość. Z drugiej strony w obecnej rzeczywistości gospodarczej – ograniczanie inwestycji, restrukturyzacje - jest bardzo silna presja na ceny. Dlatego przerzucanie kosztów e-myta może okazać się bardzo trudne. Uważam, wobec tego, że należy poszukiwać rozwiązań pośrednich. Przenoszenia choćby części tych kosztów na klienta.



## Cost under your control



Partners of professional drivers



EUROWAG oferuje bezpieczny i wygodny sposób płatności za myto na włoskich autostradach za pośrednictwem systemu **VIA CARD** i **TELEPASS**

**Rozwiązania spółki EUROWAG przyniosą Państwu następujące korzyści:**

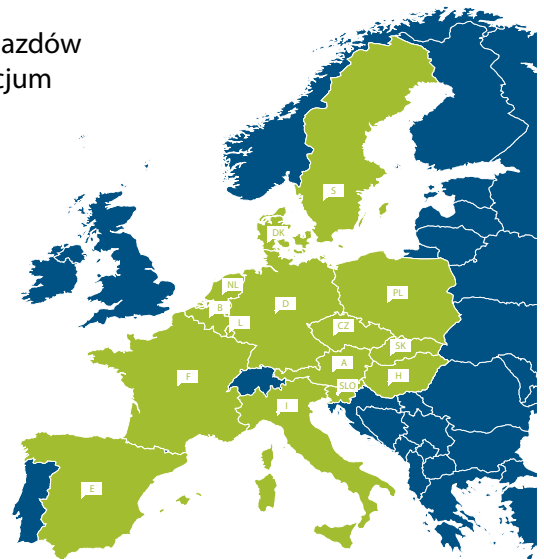
- **Codzienne raporty online** informujące o kosztach dokonanych przejazdów
- **Maksymalne upusty naliczane rocznie** po przystąpieniu do Konsorcjum
- **Elastyczna polityka kredytowa**
- **Konkurencyjnie prowizje**



Post-Pay jest teraz dostępny w EUROWAG także na **Słowenii**

**Rozwiązania spółki EUROWAG przyniosą Państwu następujące korzyści:**

- **Codzienne raporty online** informujące o kosztach dokonanych przejazdów
- **Maksymalne możliwe upusty**
- **Elastyczna polityka kredytowa**
- **Konkurencyjnie prowizje**
- **Możliwość otrzymania zniżek w trybie Post-Pay**



# Bardzo wysokie stawki e-myta przyjęte



autor: Ryszard Gałęziński

22 marca tego roku Rada Ministrów wydała rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.

Stawki dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusów wynoszą od 20 do 53 gr/km dla autostrad i dróg ekspresowych oraz od 16 do 42 gr/km dla pozostałych dróg krajowych. Poza kosmetycznymi zmianami jest to realizacja pierwotnego projektu, który wzbudził wielkie kontrowersje w całej branży transportowej właśnie ze względu na wysokość stawek e-myta. Zmiany, jakie się pojawiły to: wyodrębnienie osobnej kategorii dla pojazdów Euro 5 i obniżenie opłat dla autobusów – będą płacić takie stawki jak pojazdy od 3,5 do 12 ton.

W okresie od lipca 2011 do stycznia 2014 roku sieć dróg objętych elektronicznym systemem opłat będzie sukcesywnie rozbudowywana. Tak, aby docelowo obejmować ok. 2 900 km dróg różnych kategorii. Dla firm transportowych oznacza to coroczne zwiększanie się kosztów z tytułu opłaty drogowej.

Tak wysokie stawki elektronicznej opłaty drogowej spowodują, przynajmniej w początkowym okresie funkcjonowania systemu, przeniesienie dużej części ruchu ciężarowego na drogi alternatywne – niepłatne. Jednakże MI przewiduje działania restrykcyjne, które będą utrudniać czy wręcz uniemożliwiać takie zachowania: „Łącznie z wdrożeniem systemu elektronicznego poboru opłat wprowadzony zostanie program zabezpieczający niepłatne drogi alternatywne przed przeniesieniem się na nie ruchu ciężkiego. Program ten będzie obejmował zagadnienia prawne, administracyjne oraz inżynierskie. Zostaną także wykorzystane istniejące ograniczenia wynikające z przepisów o ruchu drogowym o poruszaniu się pojazdów ciężkich po drogach lokalnych.”

Przyjęcie takiego rozwiązania, bardzo niekorzystnego z punktu widzenia całej branży transportowej, może przynieść bardzo negatywne i trudne do oszacowania skutki dla polskiej gospodarki. MI uzasadnia swoją decyzję koniecznością... wdrożenia prawa europejskiego: „[...] Zasada ta jest bezpośrednim wdrożeniem przepisów dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Eu-

ropejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. [...]”. MI zwraca uwagę na fakt, że „[...] zaproponowane w Polsce stawki pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.”

Metoda, która posłużyła do skalkulowania tych stawek – jak czytamy w uzasadnieniu do rozporządzenia – została oparta na prognozach ruchu pojazdów ciężarowych. W kalkulacji uwzględniono również planowane rozszerzenie systemu do roku 2014. Czyli stawkę bazową wysokości 46 gr/km wyliczono w oparciu o prognozy ruchu na drogach, które jeszcze nie istnieją.

O stanie faktycznym i realnym poziomie stawek będzie się można przekonać w roku 2014 z danych, które dostarczy elektroniczny system opłat.



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

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin <sup>1)</sup>			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej <sup>2)</sup> powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej <sup>2)</sup> co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,40	0,35	0,28	0,20

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

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin <sup>1)</sup>			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej <sup>2)</sup> powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej <sup>2)</sup> co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,40	0,35	0,28	0,20

<sup>1)</sup> Zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 76 z 06.04.1970, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 1, str. 64, z późn. zm.), dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L z 187 z 20.07.1999, str. 42, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 372, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro 4 i 5) (Dz. Urz. UE L 275 z 20.10.2005, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, z późn. zm.).

<sup>2)</sup> Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

# Interes branży transportowej jest interesem społecznym

**Rozmowa z Andrzejem Adamczykiem,  
wiceprzewodniczącym Komisji Infrastruktury Sejmu RP**



**Czy przyjęte przez Radę Ministrów rozporządzenie dotyczące wysokości opłaty elektronicznej można nazwać kompromisem pomiędzy interesem branży transportowej a interesem ogólnospołecznym, jak twierdzą urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury?**

Lansowanie takiej tezy pokazuje, jak dalece urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury nie rozumieją podsta-

wowych procesów, jakie zachodzą w gospodarce. Nie ma żadnej różnicy między interesem społecznym a interesem branży transportowej. Firmy przewozowe nie są jakimś bytem obcym w naszym kraju, których działanie pozostaje bez wpływu na stan gospodarki. Przeciwnie to jest system naczyń połączonych. Koszt przewozu przekłada się bezpośrednio na cenę bochenka chleba, butelki wody mineralnej czy biletu autobusowego. To nie jest kompromis, ponieważ nie można tu o czymś takim w ogóle mówić. To jest kolejna danina, nowy podatek nałożony na polskich przewoźników, który ostatecznie i tak zapłaci każdy obywatel. Absurdalne jest przeciwstawianie interesowi społecznemu interesu firm transportowych, które najprościej rzecz ujmując – świadczą usługi dla ludności.

**Dla Ministerstwa Infrastruktury przyjęcie proponowanych rozwiązań było warunkiem koniecznym do realizacji planu budowy sieci dróg w Polsce. Należy wobec tego rozumieć, że w niczym nie jest on już zagrożony...**

Jeszcze dwa lata temu mówiono, że system finansowania rządowego programu budowy dróg i autostrad na lata 2008 – 2012 jest idealny, wręcz wzorcowy dla innych krajów. Ten system zbankrutował. Uchwałą rządu przyjęto więc nowy program

budowy dróg, który o połowę ograniczył zakres inwestycji. Jeżeli dzisiaj twierdzi się, że tak wysoki poziom stawek w elektronicznym systemie poboru opłat jest warunkiem koniecznym i niezbędnym dla realizacji tego programu – to mogę powiedzieć tylko tyle, że przy radosnym planowaniu resortu ministra Grabarczyka nigdy nie będzie im dość pieniędzy. Rząd powinien już finalizować program budowy dróg i autostrad w zakresie określonym uchwałą Rady Ministrów z września 2007 roku, to znaczy 3 200 km dróg: autostrad, ekspresowych, krajowych i obwodnic miast.

**Branża transportowa zwracała uwagę rządzącym na negatywne ogólnospołeczne skutki wprowadzenia tak wysokich opłat za drogi. Obecnie już oficjalnie mówi się o konieczności podwyżek za usługi przewozowe. Czy rzeczywiście skutki wprowadzenia e-myta na tym poziomie będą marginalne dla gospodarki kraju, jak przedstawiają to ministrowie?**

Lektura tego rozporządzenia, tabeli opłat, mapy z odcinkami dróg, na których będzie pobierane e-myto, przekonała mnie o tym, że urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury są pozbawieni wyobraźni. Na liniach autobusowych, przebiegających drogami krajowymi, na których pobierane są opłaty, ceny biletów mogą

podrożeć nawet o ponad 20 procent. Trzeba zaznaczyć, że ta podwyżka dotknie osoby niezamożne, studentów, emerytów i tych, którzy na co dzień dojeżdżają autobusami do pracy. Jeżeli według wstępnych szacunków za przejazd pomiędzy Olkuszem a Krakowem albo Myślenicami a Krakowem, w zależności od klasy Euro autobusu trzeba będzie uiścić od 2 000 do 4 000 zł opłaty drogowej – to w oczywisty sposób musi się to przełożyć na cenę usługi. W analogicznej sytuacji znajdują się przewoźnicy towarów. Podstawowe artykuły spożywcze są dostarczane do sklepów samochodami poruszającymi się po polskich drogach i ta opłata musi być wliczona w cenę produktów. To, że stanie się dodatkowym czynnikiem zwiększającym inflację jest, jak uważam, poza wszelką dyskusją. Patrząc na tabelę opłat i mając świadomość kondycji finansowej polskich przedsiębiorstw transportowych zadaję sobie również pytanie, czy ten dokument ma obowiązywać w naszym kraju? My technologicznie dopiero doganiamy Europę. Tabor, jakim dysponują polskie firmy, szczególnie w transporcie krajowym, nie należy do najwyższej półki. A to oznacza, że przewoźnicy wpadają w najwyższe stawki opłat za przejazd jednego kilometra. Skutkiem tego może być upadek wielu firm - pod pretekstem ochrony środowiska. Bo wysokość stawek jest, między innymi, uzależniona od normy emisji spalin, a znakomitej większości małych i średnich przedsiębiorstw nie będzie stać na natychmiastową wymianę taboru na pojazdy Euro 5. Kolejnym negatywnym skutkiem wprowadzanych regulacji, również w wymiarze społecznym, będzie przeniesienie ruchu samochodów ciężarowych na drogi samorządowe. Firmy transportowe będą chwytać się wszystkich możliwych sposobów ograniczenia kosztów

funkcjonowania. Takim sposobem będzie chociażby omijanie płatnych odcinków dróg, wszędzie tam, gdzie to tylko jest możliwe. Bo rzeczywistość dzisiejszego przedsiębiorcy transportowego to maksymalne cięcie kosztów i oszczędzanie na czym tylko się da. Rząd wprowadzając takie przepisy powinien brać pod uwagę te okoliczności. W końcu żyjemy tu i teraz.

***E-myto to nie jedyny problem zwiększania się kosztów funkcjonowania firm przewozowych. Nakładają się na nie również bardzo wysokie ceny paliw. Czy w takich okolicznościach wprowadzenie częściowej rekompensaty z tytułu stawek e-myta, czy zapisywanie osobnej pozycji na fakturze obejmującej opłaty za drogi wydaje się Panu postulatem uzasadnionym i możliwym do spełnienia?***

Koncerny paliwowe są spółkami Skarbu Państwa i to rząd powinien zasygnalizować prezesom tych spółek, że tak wysokie ceny paliw są zabójcze dla gospodarki. Jeżeli tego nie czyni, to znaczy, że jego priorytetem są wyłącznie wpływy do budżetu z podatku akcyzowego.

Co do wyodrębnienia na fakturze specjalnej pozycji za opłatę drogową to uważam, że takie rozwiązanie jest możliwe do wprowadzenia, potrzeba tylko dobrej woli. Pozwoliłoby to bodaj na okres przejściowy jednego roku – zanim rynek wypracuje swoje mechanizmy – uchronić przed poważnymi problemami finansowymi firmy, które mają zawarte umowy długoterminowe. O ile mi wiadomo, na przykład w Niemczech wprowadzono mocą ustawy takie przejściowe przepisy. Dając przedsiębiorcom gwarancję ustawową co do możliwości zapisu dodatkowej pozycji na fakturze i zobowiązując ustawą zamawiającego usługę przewozową do

ponoszenia opłaty drogowej w przeciągu roku, ułatwilibyśmy oszacowanie rzeczywistych kosztów ponoszonych z tytułu e-myta. Ponadto nowe umowy mogłyby być negocjowane z ich uwzględnieniem. Przyjęcie takiego zapisu wydaje mi się realne również dlatego, że nie powoduje żadnych skutków dla budżetu. Zresztą powinnością rządu jest podjęcie działań chroniących polskich przedsiębiorców przed upadłościami, które nie są przez nich zawinione.

***Od 1 maja otwiera się rynek pracy w Niemczech, Austrii i Szwajcarii. Migracja zarobkowa to sprawa wyboru. Natomiast najdroższy i nieefektywny system szkolenia kierowców – nie. Czy jest szansa na wprowadzenie zmian i powrotu do szkolnictwa zawodowego w tym zakresie?***

Posłowie mojego klubu wielokrotnie podnosili kwestię przywrócenia szkolnictwa zawodowego na posiedzeniach Sejmowej Komisji Edukacji, Nauki i Młodzieży. Tworzy się ogromna luka jeżeli chodzi o przygotowanie kadr na poziomie średnim i dotyczy to nie tylko branży transportowej. Kursy i szkolenia nie dają gwarancji dobrej nauki zawodu, poza tym są kosztowne. Dla młodych ludzi, stojących dopiero na starcie do zawodowej kariery, ma to niebagatelne znaczenie. Poza tym niedostatek wykwalifikowanych kadr obniża konkurencyjność naszej gospodarki. Mam nadzieję, że debata publiczna dotycząca szkolnictwa zawodowego wkrótce się rozpocznie. Proszę zwrócić uwagę na niemiecki system szkolenia zawodowego, który oprócz nauki daje pełne wsparcie socjalne.

*Rozmawiał Ryszard Gałczyński*

# Kolejne posiedzenie FTD

## Działania administracji powinny służyć branży

**autor: Ryszard Gałczyński**

Posiedzenie Forum Transportu Drogowego z 15 kwietnia poświęcone było trzem zagadnieniom:

- stworzeniu szczelnego systemu kontroli rosyjskich przewoźników przez uprawnione polskie służby,
- sytuacji dotyczącej szkoleń kierowców,
- nowym zasadom współpracy stowarzyszeń przewoźników z Biurem ds. Transportu Międzynarodowego GITD.

od lewej:  
Waldemar Wierzbicki,  
Tomasz Połeć,  
Tadeusz Jarmuziewicz,  
Andrzej Bogdanowicz

Gośćmi Forum byli m.in. wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz, dyrektor Departamen-

tu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz, Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć, dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD Waldemar Wierzbicki, naczelnik wydziału Wspólnej Polityki Rolnej w Departamencie Kontroli Celno - Akcyzowej Ministerstwa Finansów Marek Przybylski.

### **Kontrole wykorzystania zezwoleń**

Po raz pierwszy na posiedzeniu FTD o kontroli zezwoleń u rosyjskich przewoźników wjeżdżających na terytorium Polski przedstawiciele branży mieli okazję rozmawiać z urzędnikiem Służby Cel-

nej. Było to bardzo cenne spotkanie, ponieważ pokazało jak wielkie rozbieżności istnieją w ocenie zjawiska, jakim jest wielokrotne wykorzystanie zezwoleń jednorazowych przez Rosjan. Z obserwacji i praktyki zawodowej polskich przewoźników obsługujących tamten kierunek wynika, że skala tego proceduru stała się już trudna do oszacowania. Dane Służby Celnej dotyczące kasowania zezwoleń wydawanych przez stronę polską, jakie przedstawił Marek Przybylski - 146 tysięcy zezwoleń skasowanych na 150 tysięcy wydanych - sugerują, że jest inaczej. Nikt z obecnych na Forum nie kwestionował tych wyników. Nato-





**Jan Buczek**

O kontroli zezwoleń mówimy już od paru lat. W tej chwili, tak na dobrą sprawę, ważą się losy naszych kolegów, którzy wykonują przewozy do Rosji. Rozumiem - nie ma pieniędzy na wprowadzenie takiego systemu, ale czy przeprowadziliście Państwo analizę, ile traci budżet z powodu nieuprawnionych wjazdów do Polski przewoźników zagranicznych bez ważnego zezwolenia. Ile kosztowałoby uruchomienie takiego systemu? Mogłoby się okazać, że to znakomity interes dla państwa. Zadaniem administracji jest analiza, czy dotychczasowe działania zmierzają do poprawy funkcjonowania branży, zabezpieczają ją przed nieuczciwą konkurencją oraz stwarzają jej perspektywę rozwoju albo przynajmniej utrzymania się na rosyjskim rynku.



**Tomasz Połec**

Jeżeli Straż Graniczna, która jest na etapie tworzenia własnego elektronicznego systemu kontroli, zajmie negatywne stanowisko co do rozszerzenia go do rejestracji numerów zezwoleń - to deklaruję, że ITD własnymi siłami taki system stworzy, z możliwością dostępu do jego bazy przez inne służby. Z zastrzeżeniem, że prace nad jego wdrożeniem mogłyby się rozpocząć od stycznia przyszłego roku. Obecnie w budżecie ITD nie ma pieniędzy na ten cel. Kontrole rosyjskich ciężarówek są w tej chwili dla ITD absolutnym priorytetem. Na całym terytorium naszego kraju a nie tylko w województwach wschodnich.

miast przedmiotem ożywionej dyskusji były działania polskich celników i szczelność systemu stempowania zezwoleń. Nie było to zresztą szczególnie trudne. Przewoźnicy wskazywali na przypadki z ostatnich dni, np. po odprawach celnych w Siedlcach i Międzyrzeczu Rosjanie wyjeżdżali z nieskasowanymi zezwoleniami. To nie są odosobnione przypadki, a raczej w opinii przewoźników - norma. Tym bardziej z dużym prawdopodobieństwem, można przypuszczać, że w świetle liczb przedstawionych przez Mar-

ka Przybylskiego ilość przejazdów Rosjan przez Polskę jest znacznie wyższa niż 146 tysięcy, czyli znacznie wyższa niż to wynika z kontyngentu. Przedstawiciele przewoźników zwrócili uwagę na brak symetrii, jeżeli chodzi o kontrole zezwoleń przez służby rosyjskie i polskie. Rosjanie bardzo skrupulatnie weryfikują te dokumenty, czego nie można powiedzieć o polskich służbach. Dysponują systemem informatycznym, w którym rejestruje się numer każdego zezwolenia, co więcej - rosyjski celnik nie zamknie odprawy,

jeżeli tego numeru nie wpisze. M. Przybylski przyznał, że system polskich służb celnych nie dysponuje taką funkcją, stąd weryfikacja zezwoleń jest praktycznie niemożliwa, Dlatego wielokrotnie postulowanym warunkiem realnego uszczelnienia polskiej granicy wschodniej jest wprowadzenie zintegrowanego systemu numerycznej kontroli zezwoleń - i to możliwie jak najszybciej. Tomasz Połec wystąpił do szefa Służby Celnej Jacka Kapicy o modyfikację systemu informatycznego CELINA, tak, aby pojawiło się dodatkowe okno pozwalające na wpis numeru zezwolenia. Uzyskał odpowiedź odmowną: nie przewiduje się modyfikacji CELINY. Obiecał zwrócić się również w tej sprawie do szefa Służby Granicznej gen. Leszka Elasa. SG także posiada uprawnienia do kontroli zezwoleń. Jeżeli i te rozmowy nie przyniosą efektu, Główny Inspektor Transportu Drogowego zobowiązał się do stworzenia takiego systemu siłami ITD.

**Usprawnienie systemu szkoleń jest konieczne**

Wydarzeniem, które ponownie wywołało dyskusję o szkoleniach kierowców, były medialne doniesienia o skandalicznym poziomie takich zajęć, zorganizowanych przez Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. W efekcie minister infrastruktury Cezary Grabarczyk złożył zawiadomienie do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez osoby prowadzące zajęcia szkoleniowe, polegającego na poświadczaniu nieprawdy w dokumentacji oraz na podleganiu do popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Resort poinformował w mediach, że ma już projekt zmian obowiązujących przepisów. Jak się okazało, jest to projekt opracowany przez specjalny zespół wy-



**Tomasz Rejek**

Nie uporządkujemy tego rynku bez transparentności działania ośrodków szkoleń. Można to osiągnąć w bardzo prosty sposób - nakładając na nie obowiązek zgłaszania informacji o czasie i miejscu szkolenia wraz z listą jego uczestników. Dopóki takie rozwiązanie nie zostanie przyjęte, dalej będziemy mieć do czynienia z patologią pseudo szkoleń. Jeżeli chodzi o e-learning, to może być znakomite szkolenie, ale tylko pod warunkiem weryfikacji zdobytej w ten sposób wiedzy. Szkolenie tą metodą niezakończony sprawdzianem czy egzaminem – to absolutne nieporozumienie.

łoniony z członków FTD i przekazany do Ministerstwa Infrastruktury w listopadzie ubiegłego roku. Już w październiku 2010 roku, na specjalnie zwołanym Forum, środowisko informowało wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza, że luki w przepisach i brak nadzoru nad ośrodkami szkoleń powoduje patologie, sprowadzające cały proces edukacyjny do handlu świadectwami ukończenia takiego szkolenia. Praktyka potwierdziła, iż obowiązujące przepisy sprzyjają również prowadzeniu pseudo kursów. Wykorzystanie przez resort dla celów medialnych projektu zmian przyjętego przez FTD nie jest jednak równoznaczne z jego wdrożeniem. Tade-

usz Jarmuziewicz i Andrzej Bogdanowicz bardzo krytycznie odnieśli się do niektórych jego zapisów. Bogdanowicz wręcz stwierdził, że przyjęcie zawartych w nim rozwiązań przyczyniłoby się tylko do eskalacji, i tak już coraz bardziej się zaostrzającego, konfliktu pomiędzy stacjonarnymi ośrodkami szkoleń a pracującymi metodą e-learningu. Poza tym już ponad miesiąc trwają kontrole ośrodków szkoleń i do 31 maja wojewodowie mają obowiązek złożyć sprawozdania z tych kontroli. Będzie można sprawdzić, czy instrumenty prawne, jakie dają obowiązujące przepisy, pozwalają na skuteczny nadzór nad tymi ośrodkami. Bogdanowicz zapewnił, że przygotowany przez środowisko projekt zmian tych regulacji będzie dyskusowany po zakończeniu kontroli w ośrodkach szkoleń.

### **Nowe wymagania Biura ds.TM**

Wiele kontrowersji wzbudza zmiana zasad współpracy stowarzyszeń przewoźników z Biurem ds. Transportu Międzynarodowego GITD. Przedstawiciele tych organizacji wymagania dotyczące: wykazu pojazdów, aktualizacji dwa razy w tygodniu danych o wykorzystaniu zezwoleń, czasochłonnych procedur związanych z obiegiem dokumentów czy gwarancji finansowych – to wszystko po sankcją natychmiastowego rozwiązania umowy – traktują jak próbę ograniczenia ich suwerenności i powrót do centralnego planowania. Waldemar Wierzbicki tłumaczył, że informacje o ilości pojazdów służą do aktualizacji bazy danych BTM, w celu określenia stanu wyjściowego. W niektórych stowarzyszeniach wielkość floty bardzo się zmniejszyła. W pierwszej kolejności przesłanie aktualnych informacji dotyczy tych, którym przysługują limity zezwoleń. Również obowiązek aktualizacji dwa razy w



**Sławomir Kostjan**

Warunki współpracy zawarte w umowach, jakie stowarzyszenia muszą podpisać z Biurem ds. Transportu Międzynarodowego GITD, naruszają, nie tylko moim zdaniem, zasadę równości podmiotów. Poprzez nowe, czasochłonne procedury wymiany informacji i dokumentów zniechęcają do załatwiania podstawowych spraw w stowarzyszeniach, które prościej i szybciej można załatwić w centrali. W naszym odczuciu potraktowano organizacje regionalne jak jakąś uciążliwość dla Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD.

tygodniu danych o wykorzystaniu zezwoleń dotyczy wyłącznie tych, które podlegają ścisłej reglamentacji – jednorazowych zezwoleń rosyjskich i specjalnych, Rosja – K3. Zdaniem Wierzbickiego są to tylko chwilowe uciążliwości, a wszystkie te działania służą uszczelnieniu dystrybucji zezwoleń limitowanych i reglamentowanych, reszta jest do swobodnej dyspozycji stowarzyszeń. Nowe przepisy dążą do personalizacji przydziału tych dokumentów, czyli wypisywaniu ich na konkretną firmę. Co wynika z realizacji postulatów zgłaszanych przez środowiska przewoźników w tej kwestii.

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 nacze
- ✓ Sprzedaż części
- ✓ **Sprzedaż nacze nowych i używanych**

## Rzgów

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

## Wyszków

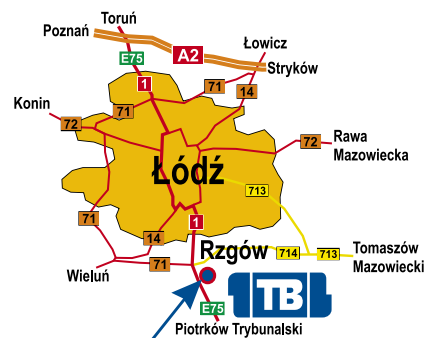
- ✓ Sprzedaż pojazdów nowych
- ✓ Sprzedaż pojazdów używanych
- ✓ Serwis DAF, inne marki
- ✓ Naprawy powypadkowe
- ✓ Serwis nacze
- ✓ Naprawy agregatów chłodni
- ✓ Sprzedaż części
- ✓ **Sprzedaż nacze nowych i używanych**

## Biała Podlaska

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

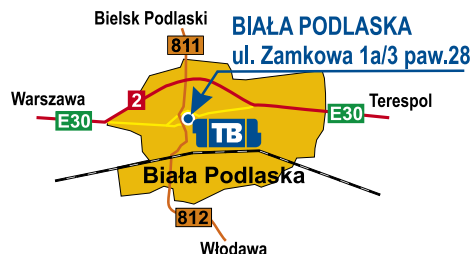


WOLICA, Al. Katowicka 40



RZGÓW, ul. Katowicka 121/123

WYSZKÓW, ul. Sienkiewicza 26



BIAŁA PODLASKA  
ul. Zamkowa 1a/3 paw.28

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

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

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

Sprzedaż Części  
Biała Podlaska  
tel. +48 661 662 226

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

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

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

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

ZAPRASZAMY !

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

**TB**  
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

# Zezwolenia rosyjskie problem nierozwiązany

autor: **Tadeusz Wilk,**  
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

W poprzednim numerze „Przewoźnika” szczegółowo opisaliśmy sytuację dotyczącą tegorocznych negocjacji ze stroną rosyjską w sprawie kontyngentów zezwoleń dla polskich przewoźników na wykonywanie przewozów na terenie Federacji Rosyjskiej. Stan na ten czas był taki: strona rosyjska wycofała się 2 lutego, podczas posiedzenia Międzynarodowego Forum Transportowego (ITF) w Paryżu ze swoich wcześniejszych ograniczeń związanych z możliwością wykorzystania zezwoleń EKMT na terytorium Federacji Rosyjskiej.

Autor tamtego tekstu zawarł w swoim tekście znamienne tezę „Problem polega jednak na tym, że pozostają (odblokowane zezwolenia EKMT – *dopisek TW*) na razie przysłowiowym kanarkiem na dachu”. Tak faktycznie się stało. Na kolejnym spotkaniu ITF - w dniach 17-18 lutego - strona rosyjska postawiła warunki, na jakich może się wycofać ze swojego ograniczenia. Warunki te są praktycznie nie do zaakceptowania przez większość państw - stron EKMT.

## **Pula zezwoleń EKMT ciągle nieustalona**

Kolejne posiedzenie ITF, tym razem Grupy ds. transportu samochodowego, odbyło się w dniach 21 i 22 marca. W międzyczasie minister transportu Federacji Rosyjskiej przedsta-

wił w liście z dnia 15 lutego, skierowanym do Sekretarza Generalnego ITF Jack'a Shorta, swoje konkretne stanowisko. Stawiał w nim nowe warunki; zażądał ustanowienia dla Federacji Rosyjskiej 360 zezwoleń bazowych na rok 2011, 600 zezwoleń bazowych - na rok 2012, na rok 2013 - 700, na rok 2014 - 800, a na rok 2015 nie mniej niż 1000 sztuk zezwoleń bazowych. W liście tym przedstawione zostały również inne warunki dotyczące samej realizacji przewozów na bazie zezwoleń EKMT. Takim warunkiem jest chociażby możliwość wykonywania przewozów ładownych do jednego kraju w liczbie nie większej niż 50 % sumy przewozów wykonanych na tym jednym zezwoleniu.

Przedstawiciel strony rosyjskiej na posiedzeniu Grupy ds. transportu samochodowego potwierdził to stanowisko. Wobec tego stało się oczywiste, że zdjęcie przez stronę rosyjską wcześniej wprowadzonych ograniczeń jest praktycznie nierealne. W związku z tym trzeba przyjąć, że w roku 2011 na terytorium Federacji Rosyjskiej polscy przewoźnicy będą mogli wykorzystać jedynie 670 zezwoleń EKMT (67 bazowych).

Sprawa ta będzie jeszcze prawdopodobnie tematem dyskusji na najbliższym posiedzeniu ministrów transportu krajów członkowskich ITF w

Lipsku, które odbędzie się pod koniec maja 2011 r. Czy przyniesie jakieś rozwiązanie tej sytuacji - nie wiadomo. Wydaje się jednak, że rozmowy będą raczej dotyczyć przyszłości systemu zezwoleń wielostronnych, a nie samego roku 2011.

## **Popyt większy niż podaż**

W związku z tym sytuacja, jaka się wytworzyła po podpisaniu porozumienia w Paryżu w sprawie wymiany zezwoleń jednorazowych pomiędzy Polską a Federacją Rosyjską, jest niekorzystna dla polskich przewoźników. W roku 2010 otrzymaliśmy w ramach umowy dwustronnej 150 tys. zezwoleń rosyjskich (125 tys. zezwoleń ogólnych i 25 tys. zezwoleń do i z krajów trzecich), ale zezwolenia te były praktycznie wykorzystywane dopiero od kwietnia 2010 r. Do tego terminu korzystaliśmy z zezwoleń z roku 2009. W roku 2010 mieliśmy do dyspozycji (i wykorzystaliśmy je w całości) także 1143 zezwolenia EKMT.

**W tej sytuacji suma możliwości przejazdowych w roku 2011 w naszej ocenie może być dla polskich przewoźników drogowych mniejsza o ponad 40 tys.jazd w stosunku do roku 2010.**

Grozi to bardzo poważnymi konsekwencjami dla polskich firm transportowych i firm eksportujących to-



„**Bezpłatnie ogłaszaj przetargi i składaj oferty w  eBid®**“<sup>1</sup>



#### Wszystkie drogi prowadzą do TimoCom.

Załadowcy, spedytorzy i przewoźnicy – każdy znajdzie coś dla siebie:

- codziennie nawet 300.000 ofert ładunków i wolnych pojazdów
- stałe zlecenia transportowe od europejskich załadowców
- 30.000 sprawdzonych usługodawców
- bezpłatny okres testowania

**OFERTA SPECJALNA!**



Dla klientów TimoCom możliwość **bezpłatnego ogłaszania przetargów** na stałe zlecenia transportowe w pakiecie<sup>1</sup>

Więcej informacji dostępnych na stronie [www.timocom.pl/oferta-specjalna](http://www.timocom.pl/oferta-specjalna) lub pod numerem telefonu +48 67 352 59 99.

<sup>1</sup> Akcja obowiązuje do końca roku 2011

## 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**

wary do Rosji, może również spowodować destabilizację polskiego rynku transportowego.

### **Interpretacja zmienia rzeczywistość**

Bardzo ważnym zagadnieniem pozostaje sprawa interpretacji umowy dwustronnej. Strona rosyjska pod koniec ubiegłego roku zaczęła stosować nową interpretację stosowania zezwolenia ogólnego lub zezwolenia do i z krajów trzecich, naszym zdaniem niezgodną z zapisami umowy między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Federacji Ro-

syjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 30 sierpnia 1996 r. Przewozy do i z krajów trzecich reguluje artykuł 9 ust. 2 tej Umowy. Stanowi on, że: „Przewoźnik może wykonywać przewozy z terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony na terytorium trzeciego państwa oraz z terytorium trzeciego państwa na terytorium państwa jednej z Umawiających się Stron, jeżeli otrzyma specjalne zezwolenie wydane przez właściwe organy drugiej Umawiającej się strony”.

Z tego zapisu jednoznacznie wynika, że zezwolenie specjalne niezbędne jest wyłącznie przy przewozach ładunków załadowanych w krajach trzecich i przewożonych do FR lub załadowanych w FR i przewożonych do krajów trzecich. Tymczasem strona rosyjska interpretuje to po swojemu i przy przewozie ładunku do FR patrzy nie na zapisy pkt. 4 listu przewozowego CMR – miejsce załadunku – lecz na inne dokumenty towarzyszące ładunkowi, które określają kraj pochodzenia lub kraj eksportera ładunku. Zdecydowanie nie możemy zgodzić się z jednostron-

Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt. 1 Statutu ZMPD Zarząd Zrzeszenia zwołuje

## **ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD**

które odbędzie się w dniu **7 czerwca 2011 r. (wtorek)**, o godzinie **10.30** w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej **Windsor Palace Hotel** w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

**Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30**

Jednocześnie informuję, że do wglądu w biurze ZMPD znajduje się Protokół z poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD z 03.12.2010 r.

  
Prezes ZMPD

Prosimy o zabranie ze sobą dokumentu potwierdzającego tożsamość.

Wszystkich zainteresowanych ewentualnym noclegiem prosimy o zgłoszenie tego faktu do biura ZMPD na nr faksu: 22 536 10 25

ną, niezgodną z Umową praktyką administracji rosyjskiej, która unie-  
możliwia wykonywanie transpor-  
tu polskim firmom. Tym bardziej,  
że w wydawanych decyzjach służ-  
by kontrolne powołują się na rosyj-  
skie przepisy wewnętrzne, a prze-  
pisy umowy bilateralnej pomiędzy  
Polską i Federacją Rosyjską powinny  
być nadrzędne w stosunku do prze-  
pisów wewnętrznych.

Stosowanie kraju pochodzenia, a nie  
miejsca załadunku towaru jest po-  
gwałceniem zapisów zawartych w  
obowiązującej umowie dwustronnej –  
takie jest oficjalne stanowisko  
ZMPD.

Ponadto sytuację polskich przewoź-  
ników dodatkowo pogarsza proce-  
der wielokrotnego wykorzystywania  
zezwoleń polskich przez przewoźni-

ków rosyjskich. Tę sprawę sygnalizo-  
waliśmy naszej administracji wielo-  
krotnie, ostatnio na posiedzeniu Fo-  
rum Transportu Drogowego w dniu  
15 kwietnia, na które zaprosiliśmy  
m.in. wiceministra infrastruktury  
Tadeusza Jarmuzewicza i Głównego  
Inspektora Transportu Drogowego  
Tomasz Połecia. Brak symetrii  
w kontrolach zezwoleń przez służ-  
by rosyjskie i polskie musi być zli-  
kwidowany, bowiem skala tego pro-  
cederu jest już duża, mimo że trud-  
na do oszacowania, co przy deficy-  
cie zezwoleń rosyjskich stanowi po-  
ważny problem w rozmowach dwu-  
stronnych o wielkości kontyngentu.

#### **Przewozy ważne dla gospodarki**

W dniach 21 i 22 kwietnia odbyło się  
w Krakowie posiedzenie Polsko-Ro-  
syjskiej Międzyrządowej Komisji ds.  
Współpracy Gospodarczej. W po-

siedzeniu uczestniczyła delegacja  
ZMPD z prezesem Janem Buczkiem.  
Podczas prac komisji z inicjatywy  
ZMPD podjęty został również tem-  
at wymiany zezwoleń na rok 2011  
i lata następne. W protokole końco-  
wym wprowadzono zapis, który zo-  
bowiązuje strony do podjęcia roz-  
mów w tej kwestii na najbliższych  
posiedzeniach Stałego Komitetu ds.  
Transportu oraz Komisji Mieszanej  
ds. międzynarodowych przewozów  
drogowych. Podczas posiedzenia tej  
Komisji będzie również podjęty tem-  
at stosowania odpowiednich ze-  
zwoleń w zależności od miejsca za-  
ładunku.

O wynikach tych negocjacji będzie-  
my informować na portalu interneto-  
wym [www.zmpd.pl](http://www.zmpd.pl) oraz w kolej-  
nych numerach „Przewoźnika”.



## Elektroniczny system poboru opłat drogowych w Polsce.



Zarejestruj się już dziś na [www.uta.pl](http://www.uta.pl)



# Wpływ otwarcia niemieckiego rynku pracy na sytuację w polskim transporcie

autor: Izabella Mitraszewska

Dzięki członkostwu naszego kraju w Unii Europejskiej dla Polaków otworzyła się możliwość legalnego zatrudnienia w innych krajach europejskich. Obecnie już w 9 krajach Wspólnoty mogą oni swobodnie mieszkać i pracować. 1 maja 2011 r. dołączą do nich Austria i Niemcy. Nie pozostanie to bez wpływu na polski rynek pracy, w tym rynek pracy kierowców autobusów i samochodów ciężarowych. Brak pracowników o tym zawodzie zaczynają już odczuwać polscy przewoźnicy. Termin uwolnienia niemieckiego rynku pracy jest dla nich szczególnie niekorzystny. Od 2008 r. dla kierowców autobusów i od 2009 dla kierowców samochodów ciężarowych zaczęły obowiązywać nowe zasady dostępu do zawodu – obowiązek regularnych szkoleń dla kierowców „starych” i kosztowna kwalifikacja wstępna dla kierowców „nowych”, tzn. takich, którzy prawa jazdy kategorii C i D nie posiadają. Według szacunków Instytutu Transportu Samochodowego

roczne zapotrzebowanie na nowych kierowców to ponad 20 000 osób, podczas gdy dotychczas (od 2008 r.) tylko 12 000 osób ukończyło kwalifikację wstępną. Brakuje statystyk, ilu kierowców pozostało w zawodzie, tzn. ukończyło szkolenie okresowe w wymaganym terminie.

Polacy, podobnie jak obywatele innych krajów, są starzejącym się społeczeństwem. Według prognoz GUS liczba osób w wieku poprodukcyjnym z ponad 6 mln w 2006 r. wzrosnie do 9,6 mln w roku 2030. Duży odpływ osób do pracy za granicą będzie miał znaczący wpływ na polski rynek pracy oraz na system świadczeń emerytalnych i rentowych. W mediach mówi się, że obecnie na jednego emeryta pracują 4 osoby, a w 2030 będzie to tylko jedna osoba. Wbrew pozorom, to wcale nie jest tak odległy termin. Już teraz należy pomyśleć o nowym systemie świadczeń emerytalnych, który przy takiej strukturze populacji ludności zabez-

pieczy potrzeby osób w wieku emerytalnym. Szacuje się, że średnia wieku polskich kierowców zawodowych jest wysoka (ponad 50% ich populacji przekracza wiek 50 lat). Ten zawód w Polsce nie cieszy się szacunkiem społecznym, podczas gdy np. we Francji jest to zawód elitarny. Trudno się więc dziwić, że chętnych do uprawiania tego zawodu jest niewielu.

Młodzi polscy kierowcy, wkładając dużo wysiłku (a także pieniędzy) w uzyskanie uprawnień, zachęceni przez niemiecki rząd i pracodawców, będą decydowali się podjąć pracę w Niemczech. Wybór tego kraju ma kilka zalet. Po pierwsze graniczy z Polską, co umożliwia kontakt z rodziną praktycznie bez ograniczeń. Po drugie - Niemcy są w stanie zapewnić naszym kierowcom wyższe wynagrodzenie (3-4 razy większe niż w Polsce) i lepszą opiekę socjalną, co oznacza wyższe emerytury. Po trzecie - niemiecki rynek transportowo - logistyczny jest ogromny, nawet w ska-

li światowej, tak, że kierowca w tym kraju praktycznie zawsze znajdzie pracę. A Niemcy kuszą, szczególnie młodych ludzi, „stypendiami” za naukę języka i zawodu, płatnymi praktykami czy gwarancją uzyskania zatrudnienia.

W opinii pracodawców zagranicznych polscy kierowcy zawodowi są dobrymi, wykwalifikowanymi pracownikami, stąd popyt na ich pracę stale wzrasta. Odbija się to niekorzystnie na polskim rynku transportowym i obniża jakość usług transportowych. Pracodawcy są zmuszani istniejącą sytuacją do podnoszenia stawek dla kierowców przy zmniejszaniu wymagań co do ich kwalifikacji i doświadczenia. Jeżeli dodać do tego ponad 6-krotny wzrost opłat za każdy przejechany kilometr po polskich drogach krajowych, ekspresowych i autostradach od połowy bieżącego roku oraz stały wzrost cen paliwa, prowadzenie działalności transportowej jest coraz trudniejsze i coraz bardziej ryzykowne. Istniejący stan rzeczy może mieć też negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Coraz częściej samochody ciężarowe i autobusy prowadzą niedoświadczeni kierowcy – zwiększa się więc ryzyko wypadków drogowych. W ubiegłym roku poprzez realizację szeregu projektów związanych ze zwiększeniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym – np. projektu GAMBIT, liczba zabitych w wypadkach drogowych spadła poniżej „magicznej” liczby 5 000 osób. Sądząc ze statystyk I kwartału tego roku, tego wyniku raczej nie uda się powtórzyć.

Według danych GUS w 2009 roku w Niemczech pracowało 415 tys. osób z Polski. Ogółem od 2004 roku do pracy w krajach Wspólnoty wyjechało ich 2 miliony. Część powróciła do Polski w czasie ogólnoświatowego kryzysu. Szacuje się, że po 1 maja tego roku Polskę opuści ponad 400 tys. wykwalifikowanych osób w wieku produkcyjnym oraz młodzieży mającej zamiar zdobyć zawód poszukiwany za granicą. Ekspertcy oceniają, że ten exodus, mimo znacznie mniejszej skali niż poprzedni, będzie dla Polski bardziej uciążliwy. Polskie społeczeństwo starzeje się, a dorasta niż demograficzny. Widać to po liczbie osób zainteresowanych zdobyciem prawa jazdy – zmniejszyła się średnio o ok. 40%. Oznacza to mniejszą populację osób w wieku uprawniającym do jego uzyskania. Taki wniosek wynika z faktu największego zainteresowania prawem jazdy kategorii B – 88%, a o takie uprawnienie ubiegają się zwykle ludzie młodzi w wieku 18 – 24 lata. W strukturze przeprowadzanych egzaminów kolejne miejsca zajmują kategoria C – 5%, CE – 3% i D – tylko 1%. Wynika to z zapotrzebowania rynku pracy – zapotrzebowanie na samochodowy transport pasażerski jest znacznie mniej-



**WIELKI** **Piknik** **27**  
**ZMPD** **MAJA**

**Zapraszamy**



**53°2238' N**  
**21°8579' E**

**MIEJSCE**

Hotel Zbyszko  
ul. Obrońców Nowogrodu 2  
18-414 Nowogród  
woj. podlaskie

**DATA**

27 maja 2011 r.

**PROGRAM**

- 14.30 – 16.00 Seminarium:
- „Elektroniczny pobór myta w Polsce”
  - „Aktualne problemy transportu drogowego”
- 16.00 – 17.00 Msza Świąta  
17.00 rozpoczęcie Pikniku
- 17.20 – 19.00 koncerty, gry, zabawy, występy na scenie
- 19.00 – 19.30 część oficjalna
- 20.00 – 21.30 gwiazda wieczoru “ELVIS BAND PROJECT”
- 22.00 – 22.30 występ zespołu tanecznego FEVER (klimaty brazylijskie, samba)
- 22.30 do zakończenia imprezy - muzyka taneczna w wykonaniu zespołu instrumentalno-wokalnego oraz DJ-a

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

Zapraszamy

sze niż w transporcie ciężarowym. W opinii egzaminatorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego najlepiej przygotowani do ubiegania się o prawo jazdy są kandydaci na kategorię D. Zdawalność w tej grupie osób sięga 80%. Trudno się więc dziwić, że w Anglii czy Szkocji w komunikacji miejskiej bardzo często można spotkać polskiego kierowcę mimo obowiązującego ruchu lewostronnego.

Z powyższych rozważań wynika, że w grupie osób decydujących się na pracę w Niemczech czy też w innych krajach Wspólnoty znaczącą liczbę będą stanowili kierowcy zawodowi posiadający prawo jazdy kategorii C, CE i D. Procesu tego nie da się skutecznie zahamować, ponieważ polscy pracodawcy nie mogą konkurować ofertą warunków pracy i płacy z firmami transportowymi w dynamicznie rozwijających się gospodarczo Niemczech.

Zawód kierowcy jest specyficzny i wymaga wielu wyrzeczeń, szczególnie w sferze życia rodzinnego. Większość czasu pracy spędza się za kierownicą, a niejednokrotnie, jeżeli wymaga tego sytuacja na trasie, również czas odpoczynku. I chociaż nowo produkowane pojazdy są coraz lepiej wyposażone w urządzenia socjalne – trudno uważać je za komfortowe i zbliżone do normalnych warunków życiowych. Praca kierowcy zaczyna się zwykle wcześniej rano lub wyjazd następuje w nocy i trwa około 12 godzin. Na trasie mogą się zdarzyć różne nieprzewidziane sytuacje – zatory na drogach, remonty, awarie, itp. Wymaga to szybkiej reakcji kierowcy oraz wytrzymałości, zarówno psychicznej, jak i fizycznej. Jeżeli dodać do tego fakt, że czasami przewóz trwa kilka dni lub nawet tygodni, trudno się dziwić, że młodzi ludzie nie uważają zawodu kierowcy za atrakcyjny. Co w takiej sytuacji mogą zrobić

polscy przewoźnicy? Do niedawna sięgali po pracowników z krajów wschodnich, dla których atrakcyjny był rynek pracy w Polsce w porównaniu z własnym. Sytuacja się jednak skomplikowała od czasu wejścia w życie przepisów Wspólnotowych o obowiązku dodatkowych szkoleń, o których już wspomniano powyżej, kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyspieszonej dla kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy kategorii C lub D po raz pierwszy oraz cyklicznych szkoleń okresowych. Z tymi ostatnimi sprawa jest prostsza, ponieważ są krótkie (35 godzin) co 5 lat. Problem jest z młodymi kierowcami, dla których szkolenia są kosztowne (280 lub 140 godzin, w tym 20 godzin jazdy) oraz kończą się egzaminem. W naszym kraju nie funkcjonuje system finansowania tych szkoleń, a kierowców z za wschodniej granicy na to nie stać. Teoretycznie pracodawca po podpisaniu odpowiedniej umowy (np. obowiązek świadczenia pracy przez kilka lat) mógłby takie kursy sfinansować, ale bez żadnej gwarancji dotrzymania przez kierowców warunków tej umowy. Zdarzają się przypadki porzucania pracy przez kierowców bez wypowiedzenia na rzecz innych, oferujących korzystniejsze warunki firm – niekoniernie w Polsce. Problem niedoboru kierowców będzie więc narastał. Dobrym rozwiązaniem wydaje się reaktywacja szkół - techników zawodowych kształcących młodych ludzi zgodnie z wymaganym przepisami programem. Na razie jednak takich szkół w Polsce jeszcze nie ma, a sprawa jest pilna, bo pierwsi absolwenci ukończą je dopiero za kilka lat. Musimy się więc przygotować na to, że coraz częściej nasze pojazdy ciężkie będą prowadzić emeryci albo młodzi, niedoświadczeni kierowcy.

# Twoja flota w sieci LOTOS

**BIZNES**



**LOTOS BIZNES** to oferta dla firm i instytucji posiadających samochody osobowe, dostawcze ciężarowe oraz inne środki transportu. Przy użyciu kart mikroprocesorowych Klient może dokonywać **zakupów bezgotówkowych** na stacjach sieci paliw w Polsce - **sieci LOTOS**

## Program LOTOS BIZNES to:

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

INFOLINIA 0 801 234 678

[www.lotosbiznes.pl](http://www.lotosbiznes.pl)

**LOTOS Paliwa Sp. z o.o.**

Dział Sprzedaży Flotowej

ul. Elbląska 135

89-718 Gdańsk

fax +48 58 326 43 80

e-mail: [biuro@lotosbiznes.pl](mailto:biuro@lotosbiznes.pl)

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

# Warunki pracy kierowców w Niemczech

autor: Jürgen Voigt

W sprawie warunków pracy i płacy kierowców w Niemczech bardzo trudno o jednoznaczne informacje. Wynika to z tak zwanej autonomii stron taryfowych, czyli związków zawodowych z jednej strony, a organizacji pracodawców z drugiej strony. One to negocjują „umowy taryfowe”, czyli układy zbiorowe, które określają przede wszystkim płace i inne świadczenia pieniężne, jak diety, dodatki urlopowe, „trzynastkę”, itp. oraz świadczenia niepieniężne, np. urlopy okolicznościowe.

Ale nie dość, że Niemcy są państwem federalnym, to okręgi taryfowe, czyli obszary, na których obowiązują dane układy zbiorowe, nie pokrywają się z granicami administracyjnymi. W rezultacie na terenie jednego landu może istnieć kilka układów zbiorowych, bardziej zorientowanych o rejonu (to tak, jakby dla województwa warmińsko-mazurskiego istniał jeden układ dla Warmii i oddzielny dla Mazur). Ponadto mogą istnieć układy zakładowe. W układy te państwo nie ingeruje, dlatego też w Niemczech dotychczas nie ma jeszcze ustawowej płacy minimalnej. W ten sposób wytworzyło się dość mocne zróżnicowanie poziomów wynegocjowanych płac „taryfowych”, jednak bardziej pod wpływem siły gospodarczej danego rejonu, wynikającej z tego konkurencji z innymi branżami o siłę roboczą, a zarazem też możliwościami przedsiębiorców do wypłacenia wynagrodzenia w takiej czy innej wysokości.

I następna ważna informacja: nie ma

żadnego obowiązku czy przymusu formalnego dla pracodawców, żeby przystosowali się do układów zbiorowych. Mogą swobodnie zadeklarować rezygnację ze związku taryfowego i wtedy układ zbiorowy ma dla nich już tylko funkcję orientacyjną. Szacuje się, że obecnie już ponad połowa firm transportowych nie należy do związków taryfowych, a w niektórych rejonach ich ilość sięga nawet 70%.

Układy zbiorowe nie są ogólnie publikowane, są dostępne tylko danym członkom, nawet związki zawodowe ich nie upubliczniają. Jednak o stopniu zróżnicowania płac mogą świadczyć dane ze źródeł wtórnych, które podają wartości pomiędzy 6,73 euro/godz. a 12,58 euro/godz.

Trzeba jednak pamiętać - są to dane z układów zbiorowych - a ponad połowa firm ich nie podpisuje.

Często stosowaną formą wynagrodzenia są też pensje za miesiąc, niezależne od ilości przepracowanych godzin. Pensje te wahają się od 1 300 do 2 300 euro za miesiąc, więc jest podobnie szeroki wachlarz jak przy stawkach godzinowych.

Wszystkie dane oznaczają płace brutto, dlatego należy jeszcze odjąć składki socjalne (ok. 21%) oraz podatki (przy tych wielkościach ok. 20%).

Do tego mogą, chociaż nie muszą, dojść dodatki tzw. jakościowe, powiązane z pewnymi czynnikami wykonywanej pracy (liczba miejsc ładunkowych, wymiana palet, zużycie paliwa, itp.).

Diety płaci się zazwyczaj w wysoko-

ści 6/12/24 euro w zależności od długości dnia pracy czy nieobecności w bazie.

Ogólne warunki stosunku pracy, takie jak urlop minimalny (25 dni) czy okresy wypowiedzenia (zależne od stażu pracy w danej firmie) są ustawowo uregulowane i podobne do polskich. Jednak dotrzymanie okresu wypowiedzenia również ze strony pracownika często jest w umowach o pracę obwarowane karą umowną, słynne „rzucanie kluczykami” może okazać się zbyt drogie. A wszelkiego rodzaju przywłaszczenia rzeczy rzekomo niczyjej są traktowane bardzo poważnie, jako podważające stosunek zaufania, a zaufanie jest podstawą stosunku pracy.

Ostatnio głośno było w Niemczech o rozprawie sądowej, dotyczącej zwolnienia z pracy osoby z kilkudziesięcioletnim stażem z powodu przywłaszczenia resztek obiadu w domu starców. A oszczędności materiału są własnością tego, kto kupił ten materiał.

I ostatnia sprawa, chociaż nie najmniej ważna: kierowca ma dużo styczności z personelem w miejscach za- i rozładunku. Powodzenie jego pracodawcy u klientów będzie w dużej mierze zależało od tego, jak kierowca się z tym personelem dogada – nauka języka jest więc mocno wskazana.

**(Dane statystyczne z raportu BAG „Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2009-1 i 2010-1)**



# KARTA BP Plus

## prosty sposób na korzystanie z systemu viaTOLL

Od 1 lipca 2011 r. na wybranych odcinkach autostrad, dróg ekspresowych i krajowych zarządzanych przez GDDKiA, zaczną obowiązywać elektroniczny system poboru opłat – viaTOLL, który zastąpi dotychczasowe winiety.

System viaTOLL będzie obowiązkowy dla pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, a także dla autobusów niezależnie od ich masy całkowitej.

Już od maja na wybranych stacjach BP w Polsce - każdy zainteresowany będzie mógł dokonać rejestracji w systemie, założyć konto użytkownika oraz odebrać urządzenie viaBOX. Umożliwi ono zidentyfikowanie pojazdu przez system i automatyczny pobór opłaty.

W szczególnie korzystnej sytuacji znajdują się użytkownicy Kart Paliwowych BP Plus Routex, którzy będą mogli nie tylko łatwo zarejestrować się w systemie, ale również najwygodniej regulować płatności za przejazdy dzięki możliwości otrzymywania faktur zbiorczych z odroczonym terminem płatności.

Dodatkowo Klienci BP Europa będą mogli zamawiać urządzenia pokładowe viaBOX on-line i otrzymywać je bezpośrednio pod wskazany przez siebie adres.

W celu ułatwienia procesu dla pozostałych Klientów i zapewnienia najprostszej metody płatności za przejazd, firma BP przygotowała specjalną ofertę Kart Paliwowych.

Dokładna lista stacji BP, na których możliwa będzie rejestracja oraz formularz rejestracyjny jest dostępna na stronie [www.bpplus.pl](http://www.bpplus.pl)

Oprócz ułatwionego sposobu korzystania z systemu poboru opłat drogowych w Polsce, Karty Paliwowe BP Plus umożliwiają proste rozliczenia za paliwo i inne opłaty związane z transportem w pozostałych krajach Europy.

Bardzo przydatnym narzędziem, wykorzystywanym przez Klientów BP, jest stworzony przy współpracy z portalem tolltickets GmbH „BP PLUS Vignette Portal”. Za pośrednictwem tego portalu użytkownicy Kart Paliwowych BP Plus mogą łatwo doko-



nać zakupu wybranych zagranicznych winiet. Zaletami tej oferty są nie tylko bogata oferta produktowa i wygoda związana z możliwością rezerwacji online, ale również szybka dostawa bezpośrednio do Klienta oraz rozliczanie poprzez BP na jednej zbiorczej fakturze.

Szczegółowe informacje na temat oferty Kart Paliwowych BP Plus oraz systemu viaTOLL można uzyskać pod nr tel. 12 619 14 47 oraz na stronie [www.bpplus.pl](http://www.bpplus.pl).

Dział Kart Paliwowych BP Plus  
[firmy@bp.com](mailto:firmy@bp.com)  
tel. 12 619 14 46 lub 40

# Kosztowne **biopaliwa**

*autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita  
fot. Gareth Weeks*

**To będzie trudny rok dla przewoźników: w górę pójść opłaty drogowe, pensje kierowców i oczywiście ceny paliw. Branża paliwowa szacuje, że średnia cena za litr oleju napędowego w tym roku może przekroczyć 5,25 zł.**

Średnia cena ON w 2010 roku wynosiła 4,28 zł za litr i była o 17 procent wyższa od ceny z 2009 roku. W 2011 roku wzrost ceny ON może przekroczyć 22 procent. Podwyżka nie będzie skutkiem knowań międzynarodowych spekulantów, lecz m.in. działań Ministerstwa Finansów i Gospodarki RP. MF likwiduje od maja 2011 roku sięgającą 1,4 mld zł ulgę biokomponentową, którą otrzymywały koncerny paliwowe na pokrycie różnicy w kosztach produkcji i sprzedaży drogich biopaliw. Te pieniądze koncerny paliwowe oraz importerzy ściągają z rynku. Według zrzeszającej branżę paliwową Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, spowoduje to wzrost ceny litra paliwa średnio o ok. 7-10 groszy. Ministerstwo Gospodarki przez półtora roku nie było w stanie przygotować przepisów prawnych umożliwiających sprzedaż paliwa B7, chociaż – jak zaznacza POPIHN – od października

2009 roku jest to standardowe paliwo w całej Unii Europejskiej. Dlatego kolejne 3 grosze dorzuci do ceny litra konieczność sprzedaży paliwa B100, czyli czystego biopaliwa, zawierającego 100 procent estrów. Firmy w 2010 roku wprowadziły do obrotu ok. 1180 tys. m sześciennych biokomponentów, w tym 290 tys. m sześć. bioetanolu i 890 tys. m sześć. estrów. Biokomponenty były zastosowane przede wszystkim jako 5-procentowy dodatek do paliw. Zapotrzebowanie na biopaliwo B100 jest znikome i jego sprzedaż w 2010 roku wyniosła ok. 350 tys. m sześciennych. Także nie ma popytu na paliwo E85 (zawierające 85 procent bioetanolu) ze względu na brak dwupaliwowych samochodów. Gdyby MG dopuściło do obrotu paliwo B7, czyli biodiesla z siedmioprocentowym dodatkiem estrów (i E7 lub E10, czyli benzyny silnikowej z dodatkiem alkoholu), producenci oraz importerzy paliw nie musieliby ze stratą sprzedawać „na siłę” B100, czyli czystego biopaliwa, na które popyt jest znikomy. Do tej sprzedaży koncerny dopłaciły w 2010 roku 300 mln zł. Mieszając biokomponenty z paliwami pochodzenia mineralnego traciłyby mniej niż sprzedając czyste biopaliwo. Straciło też na

tym państwo, które nie pobrało ok. 60 mln zł opłaty paliwowej.

Podniesienie VAT z 22 do 23 procent zwiększyło cenę litra o 5 groszy, wzrost opłaty paliwowej dołożył jeden grosz do ceny, a niekorzystny kurs dolara może podnieść ceny nawet o 10 groszy na litrze. Ponieważ Europa per saldo importuje ON z innych rynków, więc okresowe braki oleju napędowego mogą podnosić ceny nawet o 10 groszy na litrze. W sumie ceny mogą wzrosnąć o 20 groszy lub nawet więcej z powodów niezależnych od rządu polskiego.

## **Rolnicy swoje muszą ugrać**

Przemysł paliwowy wskazuje, że „polska polityka w zakresie biopaliw przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w kraju. Bez żadnego racjonalnego uzasadnienia promowane są biopaliwa w czystej postaci, np. B100, kosztem paliw normalnych, zawierających odpowiednie domieszki biokomponentów. Jest to sprzeczne ze stanowiskiem firm paliwowych, motoryzacyjnych, wreszcie Europejskiej Rady Biopaliw, która skierowała w tej sprawie skargę do Komisji Europejskiej na polski rząd. Biopaliwa w czystej postaci, jak B100, nadają się do spalania wyłącznie w

silnikach kilkunastoletnich lub starszych pojazdów. Dla nowszych modeli są niedopuszczalne z uwagi na niebezpieczeństwo zniszczenia komponentów instalacji wtryskowej. Dlatego B100 nie jest popularne. Nie sprawdziły się oczekiwania Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, że wejście z biokomponentami na wartość ponad 93 mld zł rynek paliw (trzy razy większy od rynku sprzedaży nowych aut) stworzy rolnikom nowy rynek zbytu. Chociaż podsekretarz stanu w MRiR Artur Ławniczak był „zaniepokojony rozwojem rynku biopaliw” i na spotkaniu ze wszystkim zainteresowanymi czynnikami w kwietniu 2010 roku stwierdził, że „dotychczasowy etap realizacji <Wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014> nie przynosi oczekiwanych efektów społecznych”, od tamtej pory nic się nie zmieniło. W nowszych samochodach można spalać biopaliwa trzeciej generacji, których z powodów normatywnych i podatkowych w Polsce nie produkuje się. Na tej sytuacji tracą przede wszystkim konsumenci, którzy pokrywają wysokie koszty wprowadzenia na rynek czystych biopaliw. Traci też państwo i to podwójnie: z racji niższej dywidendy (jest właścicielem Lotosu i głównym akcjonariuszem Orlenu) oraz nie pobierając opłaty paliwowej. Wspierana jest tylko szara strefa, korzystająca z faktu sprzedaży B100 poniżej kosztów produkcji.

**Bez B7 ani rusz**

Konieczność sprzedaży biopaliw wynika z przyjęcia pod koniec lat 90. Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW), czyli norm wykorzystania biokomponentów w paliwach. Polska administracja sama dobrała wysokość wskaźnika, myśląc przede wszystkim o zbyciu biokomponentów. POPIHN uważa, że NCW jest zbyt wysoki szczególnie w okresie

**Narodowy Cel Wskaźnikowy, czyli udział biokomponentów w rynku paliw według wartości opałowej [w procentach]**

Rok	Udział
2000	0,35
2001	0,46
2002	0,57
2003	0,49
2004	0,29
2005	0,47
2006	0,92
2007	0,50
2008	3,45
2009	4,60
2010	5,75
2011	6,20
2012	6,55
2013	7,10

Źródło: Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi/RM/POPIHN

kryzysu. Rząd nie zamroził lub obniżył NCW chociaż – jak podaje POPIHN – uczyniło tak wiele państw Unii. Z powodu nieurodzaju rzepaku, jego ceny zdecydowanie wzrosły, co powiększyło straty na produkcji biopaliw. Większe koszty producenci odbili podnosząc ceny m.in. ON i benzyn. POPIHN apeluje do rządu o dopuszczenie do sprzedaży paliw B7 oraz E7 i E10 (dopuszczone są tylko B5 i E5) uwzględniając „interes całej polskiej gospodarki, a nie tylko wybranych jej segmentów”. „Przy ustalaniu programu promocji paliw odnawialnych – w tym biopaliw – kluczowe jest wzięcie pod uwagę skutków ekonomicznych przyjmowanych rozwiązań i ich wpływ na ostateczną cenę paliw, a także uwzględnienie najnowszych technologii produkcji biopaliw, akceptowanych przez producentów pojazdów.”

POPIHN zaniepokojony jest blokowaniem prac legislacyjnych umożliwiających wprowadzenie „zielonego diesla”, czyli uwodornionych olejów roślinnych, oznaczonych HVO. Takie

paliwo jest akceptowane przez producentów pojazdów. Produkcja HVO w technologii współwodornienia olejów roślinnych przez PKN Orlen oraz Grupę Lotos pomogłaby w spełnieniu NCW w najtańszy sposób. Ta technologia umożliwiłaby zastąpienie części importowanej ropy olejami roślinnymi.

**Minimalne stawki akcyzy na paliwo w Polsce [w euro za tys. litrów]**

Rok	Akcyza
2010	302
2012	330
2016	359
po 2016	380

Źródło: KE

**Liczba stacji paliw na koniec 2010**

Liczba stacji paliw	
PKN Orlen	1714
Grupa Lotos	324
Koncerny zagraniczne	1350
Niezależni operatorzy	3220
Sklepy	146
<b>Razem</b>	<b>6755</b>

Źródło: POPIHN

**Narodowy Cel Wskaźnikowy, czyli udział biokomponentów w rynku paliw według wartości opałowej [w procentach]**

Rok	Benzyny	ON
2006	6 041	10 321
2007	6 176	12 665
2008	5 890	13 224
2009	6 178	14 126
2010	5 782	14 614

Źródło: POPIHN

Branża apeluje o jak najszybsze przyjęcie przez rząd paliw typu B7, gdyż jako jedyne pozwalają połączyć wprowadzenie ekologicznych paliw, wymogi producentów pojazdów oraz ochronę konsumentów przed nieuzasadnionymi podwyżkami cen.

# W czym pomogą nam politycy

## Grzegorz Napieralski w ZMPD



Opr. Ryszard Gałczyński

od lewej:  
Jan Buczek,  
Grzegorz Napieralski,  
Marek Wikiński

9 marca w siedzibie ZMPD odbyło się spotkanie przedstawicieli przewoźników - członków ZMPD z przewodniczącym Klubu Poselskiego Sojuszu Lewicy Demokratycznej Grzegorzem Napieralskim. Towarzyszył mu wiceprzewodniczący Klubu Marek Wikiński, odpowiedzialny za sprawy gospodarcze.

Było to pierwsze z całego zaplanowanego cyklu spotkań z przewodniczącymi wszystkich klubów poselskich i parlamentarnych działających w Sejmie RP. Celem tych spotkań jest dotarcie do jak najszerszej reprezentacji polityków, m.in. po to, aby przybliżyć im problemy branży transportowej. Mają także ułatwić współdziałanie z politykami w sprawach istotnych dla środowiska.

Prezes ZMPD Jan Buczek przedstawił aktualne, najważniejsze problemy polskich przewoźników drogowych oraz inicjatywy zmierzające do poprawy warunków funkcjonowania transportu w naszym kraju. Podkreślił duże znaczenie branży dla całej gospodarki, bowiem transport dostarcza ok. 12 proc. PKB do budżetu. Innym istotnym wskaźnikiem rangi transportu w kontekście całej pol-

skiej gospodarki jest fakt, że z transportu w Polsce utrzymuje się 2 mln osób. Nie wszyscy też wiedzą, że polski drogowy transport międzynarodowy jest największy w Europie.

Lista problemów, jakie aktualnie nurtują branżę, jest niestety długa. Najbardziej dokucają generowane przez administrację formalne bariery rozwoju, jak np. likwidacja zawodu kierowcy, kosztowny system szkoleń, słaba sieć drogową, czy coraz to nowe ograniczenia ruchu pojazdów. Jednocześnie branża traktowana jest jako źródło uzupełniania niedoborów finansowych państwa, poprzez ciągłe zwiększanie obciążeń finansowych. Przewodniczący Grzegorz Napieralski zadeklarował zaangażowanie się w rozwiązanie konkretnych spraw branży. Ze względu na rangę przedstawionych przez środowisko problemów podzielił je na trzy grupy:

- pierwsza – to sprawy wymagające natychmiastowego załatwienia. Zapowiedział skierowanie wystąpienia Klubu do Ministerstwa Spraw Zagranicznych z wnioskiem o zwiększenie zaangażowanie jednostek konsularnych w pomoc polskim kierowcom w nagłych

wypadkach. Ochrona polskich obywateli za granicą jest obowiązkiem tych instytucji.

- druga – to sprawy wymagające zmian w prawie bądź związane z kosztami wynikającymi z wprowadzenia tych zmian. Często niestety oznacza to długi proces legislacyjny. Grzegorz Napieralski obiecał zajęcie się kwestią wprowadzenia do systemu edukacyjnego na poziomie szkół ponadpodstawowych nauczania zawodu kierowcy.
- trzecia – obejmuje zmiany w przepisach unijnych, czyli dotyczy prac na poziomie Parlamentu Europejskiego. Aktywnym uczestnikiem komisji tworzących ogólnoeuropejskie przepisy prawa dotyczące transportu jest doskonale znany środowisku przewoźników profesor Bogusław Liberadzki.

Z ramienia Klubu Parlamentarnego SLD kontaktami z przedstawicielami branży będzie zajmował się poseł Wiesław Szczepański. Przewodniczący Napieralski nie wykluczył również zwołania nadzwyczajnego posiedzenia Klubu, gdyby wymagała tego sytuacja.



# Nowe myto – nowe zasady

## UTA rejestruje w nowym systemie viaTOLL

1 lipca 2011 roku w Polsce ma zostać uruchomiony nowy elektroniczny system poboru myta – viaTOLL. Obowiązek uiszczania opłaty będzie dotyczył każdego kierowcy poruszającego się po wskazanej sieci dróg płatnych pojazdem lub zespołem pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony lub autobusem z liczbą miejsc powyżej 9.

**UTA została wybrana operatorem kart flotowych, mającym obsługiwać płatności w nowym systemie.** Oznacza to, że klienci UTA będą mogli bez problemu zarejestrować się w systemie i uiszczać opłaty za pośrednictwem kart UTA. Również firmy nie będące dotychczas klientem UTA będą mogły zgłaszać się w celu rejestracji do systemu.

### REJESTRACJA PRZEZ UTA

Start oficjalnej rejestracji do systemu viaTOLL przewidywany jest na początek maja 2011 r. **UTA już na początku kwietnia uruchomiła na swojej stronie [www.uta.pl](http://www.uta.pl) formularz, przy pomocy którego można było dokonać wstępnej rejestracji w nowym systemie poboru myta.** Nie tylko ułatwiło to pełną rejestrację w systemie po jej rozpoczęciu przez UTA, ale także umożliwiło bieżące informowanie o wszelkich nowościach i szczegółach dotyczących systemu viaTOLL.

### ROZLICZENIA PRZEZ UTA

Firmy, które zarejestrują się przez UTA, za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce będą otrzymywały co 2 tygodnie faktury zbiorcze z odroczonym 30-dniowym terminem płatności. UTA umożliwi swoim klientom rozliczenia, zarówno w trybie pre-pay (doładowania), jak i post-pay (odroczone płatność).

### viaBOX

Aby korzystać z sieci dróg płatnych, objętych systemem viaTOLL, należy obowiązkowo wyposażyć pojazd w małe, elektroniczne urządzenie pokładowe – **viaBOX**, które będzie przyklejane do przedniej szyby pojazdu. Naliczanie opłat drogowych opiera się na systemie komunikacji bezprzewodowej pomiędzy urządzeniem a bramownicami. viaBOX umożliwia zidentyfikowanie pojazdu podlegającego poborowi opłat oraz elektroniczne przechowywanie i przetwarzanie informacji. **Urządzenie viaBOX użytkownik otrzyma po wpłaceniu kaucji i zarejestrowaniu pojazdu w systemie viaTOLL.**

Odcinki płatne uruchamiane w pierwszym etapie.



**Za urządzenie viaBOX pobierana będzie kaucja w wysokości 120 złotych**, która będzie zwracana po zdaniu sprawnego urządzenia. Użytkownik sam instaluje urządzenie viaBOX, w związku z czym nie ponosi żadnych kosztów montażu.

Każdy viaBOX jest przypisany tylko do jednego konkretnego pojazdu i nie można go przenosić do innego pojazdu.

### PŁATNE ODCINKI DRÓG KRAJOWYCH

System będzie uruchamiany etapami. W początkowym okresie, tj. od 1 lipca 2011 r., opłata elektroniczna ma być pobierana na ok. 579 km autostrad, ok. 554 km dróg ekspresowych i ok. 432 km dróg krajowych, co stanowi łącznie 1 565 km dróg zarządzanych przez GDD-KiA. Pierwsza rozbudowa systemu (o kolejne odcinki dróg) planowana jest w styczniu 2012 r.

### STAWKI

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, **stawki te różnicowane będą ze względu na: rodzaje dróg, kategorie pojazdów i klasę emisji spalin** i wahają się od 0,16 zł/km do nawet 0,53 zł/km.



# Dla celników i przewoźników regionalne seminaria TIR

autor: Anita Rusztecka

Bent Rasmussen,  
ekspert techniczny TIR  
duńskiej administracji  
podatkowej

**Procedura TIR** - niemal wszyscy przewoźnicy, a już na pewno członkowie ZMPD, znają ten termin. Większość realizuje transporty pod osłoną karnetów TIR, a więc korzysta z udogodnień, jakie niesie system TIR. Można śmiało powiedzieć, że procedura TIR obejmuje swoim zasięgiem większość świata (67 państw jest Umawiającymi się Stronami Konwencji TIR, w tym wszystkie kraje Europy oraz jako 68. Umawiająca się Strona – Unia Europejska) i jest jedyną tak globalną procedurą transzytową. Wykonujący międzynarodowy transport towarów pod osłoną karnetów TIR sporo zyskują, bo nie wymaga się od nich składania na granicy zabezpieczeń finansowych związanych z należnościami celno – podatkowymi, a jednocześnie gwarantuje się władzom celnym zapłatę tych należności w przypadku pojawienia się nieprawidłowości. O przydatności systemu TIR oraz o jego rozwoju jednoznacznie świadczą liczby: w roku 1959, kiedy wprowadzono w życie przepisy Konwencji TIR, wydano na świecie 67 000 szt. karnetów TIR, a po 30 latach funkcjonowania - w

roku 2010 – 2 822 000 szt.

Cyklicznie organizowane przez Sekretariat TIR EKG ONZ wraz z krajowymi władzami celnymi **Regionalne Seminaria TIR** nie muszą już zachęcać kolejnych państw i przewoźników do korzystania z procedury TIR (bo ta broni się sama), spełniają więc raczej rolę forum wymiany doświadczeń. Ostatnie odbyło się pod koniec marca 2011 r. w Sarajewie i skierowane było głównie do państw regionu bałkańskiego (zwłaszcza do krajów byłej Jugosławii), lecz nie tylko. W spotkaniu tym wzięli udział przedstawiciele władz celných z kilku krajów, IRU, krajowych stowarzyszeń oraz Sekretariatu TIR. Łącznie uczestniczyło w seminarium około 50 osób bezpośrednio zaangażowanych w procedurę TIR.

Funkcjonowanie Konwencji TIR, która w obecnym kształcie została opracowana w 1975 r., opiera się na 5 filarach: bezpieczne pojazdy i kontenery; międzynarodowa gwarancja; jeden dokument – karnet TIR; wspólne uznanie kontroli celnej; kontrolowany dostęp do procedury TIR dla przewoźników. Stosowanie kar-

netu TIR przynosi wymierne korzyści nie tylko przewoźnikom, ale też władzom celnym, firmom handlowym (eksporterom i importerom towarów). Władze celne zyskują międzynarodowy system gwarancyjny, a przy tym zmniejszenie nakładu pracy, bowiem nie muszą dokonywać kontroli celnych w przejściowych urzędach celných, zmniejszenie liczby dokumentów, np. o wewnętrznej dokumentację celną, ponieważ jedyną formą zgłoszenia celnego podczas całego transportu TIR jest karnet TIR. Korzyścią dla przewoźników jest ograniczenie do minimum procedur podczas przekraczania granic celnych. Wszyscy oszczędzają przede wszystkim czas, a więc i pieniądze.

Funkcjonowanie procedury TIR na świecie opiera się również na elektronicznych systemach i bazach danych, jakie w ciągu ponad 50 lat zostały opracowane przez strony, które bezpośrednio lub pośrednio uczestniczą w funkcjonowaniu konwencji. Należą do nich m. innymi:

- **ITD** - baza danych zarządzana przez Sekretariat TIR EKG ONZ. Zawarte są w niej dane o upoważ-

nionych do procedury TIR przewoźnikach (obecnie baza ta zawiera dane ponad 35 000 firm); jak również informacje o wykluczonych lub zawieszonych użytkownikach.

- **system SafeTIR**, do którego, zgodnie z załącznikiem 10 do Konwencji TIR, władze celne mają obowiązek wprowadzać dane o zamkniętej procedurze TIR w ciągu 24 godz. Dzięki temu osoby posiadające dostęp do systemu CuteWise (w tym również zrzeczenia krajowe) mogą sprawdzić, czy transport wykonany z wykorzystaniem danego karnetu TIR został prawidłowo wykonany, a karnet zamknięty w docelowym urzędzie celnym.
- **system TIR/EPD**. Od 1 stycznia 2009 r. istnieje obowiązek elektronicznego zgłaszania do urzędu celnego każdego transportu TIR na obszarze UE. IRU stworzyła aplikację TIR/EPD i udostępniła ją zainteresowanym przewoźnikom, którzy mogą sami dokonać takiego zgłoszenia w kraju, który korzysta z tej aplikacji. Obecnie jest to 11 krajów, w tym Polska. W najbliższym czasie mają przystąpić do niej Francja i Niemcy, jak również Bośnia i Hercegowina.
- **system Real Time SafeTIR (RTS)** – będący narzędziem zarządzania ryzykiem, opracowany również przez IRU. Pozwala na automatyczną wymianę danych SafeTIR (cło – IRU). System ten został wprowadzony w Rosji, Kazachstanie, Bośni i Hercegowinie, Francji, na Ukrainie i w Bułgarii.

Wszelkie wspólne działania IRU, krajowych stowarzyszeń i władz celnych, dzięki którym wprowadzane są nowe, głównie elektroniczne metody funkcjonowania systemu w ciągle zmieniającym się świecie, to elementy zarządzania ryzykiem i mają na celu przede wszystkim ograniczenie występowania nieprawidłowo-



ści podczas realizowania transportu TIR. I taki cel jest osiągnięty. Jak poinformował podczas seminarium w Sarajewie przedstawiciel IRU, w roku 2010 wpłynęło do IRU łącznie 240 reklamacji od wszystkich administracji celnych, co stanowi mniej niż 0,0001% liczby wszystkich wykonanych przewozów w procedurze TIR. Uczestnicy seminarium dowiedzieli się od przedstawicieli władz celnych Chorwacji, Słowenii oraz Bośni i Hercegowiny, jak w tych krajach funkcjonuje system TIR. Bośnia i Hercegowina jest „najmłodszym” krajem w systemie, dołączyła do niego 15 stycznia 2010 r. W roku 2010 Bośnia i Hercegowina wydała 600 szt. karnetów TIR swoim przewoźnikom, natomiast na tym terenie zostało zamkniętych 5 700 procedur TIR zrealizowanych przez przewoźników z różnych krajów. W pierwszych miesiącach 2011 r. odnotowano 15-procentowy wzrost transportów TIR w Bośni w porównaniu z rokiem ubiegłym. Ogólnie w regionie bałkańskim w roku 2010 przewozy w procedurze TIR wzrosły w porównaniu z rokiem 2009 o 32%.

W ramach seminarium odbyła się ciekawa prezentacja Benta Rasmussena - eksperta technicznego duńskiej administracji podatkowej, który

omówił aspekty techniczne budowy pojazdów w kontekście bezpieczeństwa przewożonych towarów.

W drugim dniu seminarium w urzędzie celnym w Sarajewie przedstawiono program komputerowy obsługujący formalności celne związane z karnetem TIR. Uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z warunkami technicznymi pojazdów, które powinny być spełnione, jeśli pojazd ma wykonywać transporty w procedurze TIR. Na placu urzędu celnego znajdowało się kilka ciężarówek, które przewoziły towary w procedurze TIR. Bent Rasmussen pokazał, które elementy pojazdów nie spełniały wymogów, a następnie, w ciągu kilku minut, korzystając z podręcznych narzędzi, dostał się do przestrzeni ładunkowej, nie pozostawiając widocznych śladów tego demonstracyjnego „włamania” (np. przecięta plandeka czy linka celna). Oczywiście po zakończeniu prezentacji „naprawił” pojazd, aby kierowca nie miał kłopotów w urzędzie celnym. Było to niezwykle ciekawe, nie tylko dla przedstawicieli administracji celnych, którzy mogli przekonać się, jakie elementy powinny być szczególnie kontrolowane w momencie wydawania świadectw uznania dla pojazdów przewożących towary w procedurze TIR.

# Mienie i czas klienta to najcenniejsza wartość dla firmy



**Rozmowa z Robertem Stępiem,  
właścicielem Przedsiębiorstwa Transportowego Robert Stępień.**

***Kiedy czytałem informacje o Pana firmie z pewnym zdziwieniem skonstatowałem, że działa ona już od 37 lat i że jest to przedsiębiorstwo wielopokoleniowe. To ewenement na polskim rynku. Czy może Pan o tym opowiedzieć?***

Mój ojciec Antoni założył swoją firmę w 1974 roku. To były zupełnie inne czasy i inne od dzisiejszych zasady funkcjonowania na rynku. Pamiętam, że jego pierwszą ciężarówką był samochód marki Żubr – z dzieloną szybą i drzwiami otwieranymi do przodu, podobnymi do tych, które miała Syrena 103. Postanowiłem kontynuować rodzinne tradycje, a jednocześnie

popróbować własnych sił i 14 czerwca 1985 roku dostałem od naczelnika Urzędu Gminy Wierzbica Bolesława Zielińskiego pierwsze pozwolenie na wykonywanie usług transportowych wydane na moje nazwisko. Ojciec zaś nadal prowadził swoją firmę. I stało się tak, że jednocześnie, na tym samym podwórku przed domem mojego dziadka w Dąbrówce Warszawskiej nr 78 funkcjonowały dwie firmy. A wszystko zaczęło się od samochodu Żubr. Następnym samochodem był Jelcz 315, który okazji kupił mój tato. Szybko okazało się jednak, że pierwszy pojazd jest w tak złym stanie,

że nie warto go remontować. Został postawiony za stodołą dziadka. Chodziłem wtedy do szkoły samochodowej i kręciłem się koło tego samochodu. Gdy wracałem do domu, grzebałem przy nim. Ojciec z początku przekonywał mnie, żebym dał sobie spokój, ale widząc moje zaangażowanie stwierdził, że sobie radzę – i pomógł mi, doradzając oraz wspierając fachowymi instrukcjami i przekazując przetarte ścieżki, które potrzebne były, aby dotrzeć do mechaników, fachowców, urzędników oraz oczywiście pomógł finansowo. Z kilku skrzyń biegów zrobiłem jedną. Do silnika kupiłem kilka nowych tulei i tłoków. W końcu udało mi się go



odbudować i uruchomić. Pamiętam ten samochód bardzo dobrze: burty skrzyni ładunkowej były zrobione z desek, a jeżdżenie nim wymagało nie lada tężyzny, ponieważ nie miał wspomagania kierownicy.

### **Czy ten Jelcz jeszcze istnieje?**

Nie wiem. Wtedy obserwując zmiany zachodzące w transporcie - dążyłem do tego, żeby mieć lepszy pojazd; łatwiejszy w obsłudze, wydajniejszy, szybszy. Od początku stawiałem na rozwój. Kiedy kupiłem nowy, stary został sprzedany. Nie dysponowałem wówczas zapleczem finansowym, które by mi pozwoliło zatrzymać obydwie. Po latach chciałem odkupić ten pierwszy samochód od kolejnych właścicieli, ale ostatecznie nie doszło do transakcji. Ale mam w siedzibie firmy starego Jelcza 315, którego kupił ojciec w początkach działalności. Dysponuję również przyczepą HL811, którą przerobiłem na wywrotkę osobiście wraz ze spawaczem Edwardem Jażąbkiem.

### **Można zatem powiedzieć, że jest Pan w posiadaniu pojazdu, który stanowi wspomnienie polskiej myśli motoryzacyjnej?**

Tak. Z tym wiąże się pewna anegdota. Miałem Jelcza C316, do którego udało mi się dokupić przyczepę Autosan do przewozu bydła. Przerobiłem ją na przyczepę samowyładowczą i powstał mój pierwszy zestaw o ładowności 20 ton. Gdy pojechałem po partię 1250 pustaków (Suporex Kozienice), zapytano mnie, iloma samochodami przyjechałem, bo w tamtych czasach okoliczni odbiorcy ładowali około 800 sztuk, maksymalnie 900. To był w latach 90-tych najpotężniejszy zestaw w regionie. W latach dziewięćdziesiątych udało mi

się złożyć dwa ciągniki siodłowe i do tego kupiłem tzw. cemento-naczepy. Wiązało się to z pierwszym większym kontraktem podpisanym z producentem betonu - Prefabem Kozienice. Postanowiłem zainvestować. Kupiłem ciągniki siodłowe Liaz. Postawiłem na transport specjalistyczny do przewozu cementu i wapna luzem. Zaczęłem obsługiwać inne filie przedsiębiorstwa Prefabet. To z kolei pociągnęło za sobą konieczność dokupienia taboru. Zaryzykowałem i wzięłem duży kredyt. Niestety w latach dziewięćdziesiątych, za czasów Balcerowicza, szalała inflacja. Mimo że samochody jeździły dzień i noc - zarabiała tylko na odsetki od kredytów, które sięgały nawet 90%. Byłem zmuszony prosić w banku o prolongaty spłat rat kredytowych. Wreszcie doczekałem się tego, że oprocentowanie zaczęło spadać i wtedy złapałem oddech.

### **Czy to był moment przełomowy w historii Pańskiej firmy?**

Spłacałem zobowiązania i zacząłem stawać na nogi. Potem podjąłem współpracę z austriackimi firmami i obsługiwałem je na polskich budowach dróg. Podczas jednej z roboczych wizyt w Wiedniu zasugerowano mi, żebym kupił cysternę do przewozu asfaltu. W 1999 roku kupiłem we Francji firmę, która zbankrutowała - dwanaście cystern. Później, w roku 2000 kupiłem spółkę Trans Agros, należąca do grupy holdingowej Agros. W ten sposób otworzyłem nowy dział w swojej działalności; zająłem się transportem plandekowym i chłodniczym. To był ważny krok, choć kosztował mnie wiele pracy. Firma była wcześniej nienajlepiej zarządzana i wymagała wprowadzenia wielu zmian. Wobec tego musiałem dzielić czas między

Warszawę, gdzie mieściła się moja nowa spółka, a Mazowszany, gdzie modernizowałem swoją bazę. W poniedziałki, środy i piątki pracowałem od ósmej do dwudziestej w stolicy, a pozostałe dni tygodnia poświęcałem na prowadzenie przedsiębiorstwa w Mazowszanych. To był okres wielu wyzwań. Bo jednocześnie z kupnem spółki Trans Agros stałem się współudziałowcem w firmie Polsped Gerlach. Tym samym wkroczyłem w świat usług logistycznych. Pojawiły się nowe zagadnienia: agencje i składy celne, kontakty w całej Europie. Myślę, że to był dobry czas dla mnie. Miałem nowe kontrakty, mogłem przekonać się, jak wygląda świadczenie usług transportowych u doświadczonych partnerów. Moimi współnikami w tamtych czasach był Gerlach Venlo, potem niemiecki DHL, w końcu po przejęciu DHL - Deutsche Post. Wszystko to okazało się nowym bodźcem do działania. Jednocześnie prowadziłem prace w Mazowszanych. Cofnę się do roku 1994. Moja firma rozrosła się, przybywało środków transportu. W dalszym ciągu dysponowałem tylko podwórkiem dziadka. Ciężarówki parkowały na ulicy. Nawet ksiądz proboszcz zwrócił mi uwagę na związane z tym utrudnienia dla okolicznych mieszkańców. Zaczęłem szukać dla siebie odpowiedniejszego miejsca. Traf chciał, że natknąłem się w gazecie na ogłoszenie o sprzedaży zakładu w Mazowszanych. Zadzwoił do mnie z tą wiadomością w grudniu mój kolega. Miejsce spodobało mi się od razu: powierzchnia 3.5 ha, stacja paliw, sześć hal naprawczych, ogromne magazyny - tyle, że wszystko mocno zdewastowane. Przede wszystkim jednak cena okazała się za wysoka. Na szczęście na dwóch pierwszych przetargach obiekt nie zo-

stał sprzedany. Po kolejnym udało mi się go kupić. Mogłem w końcu przeprowadzić tam moje ciężarówki. Nie zajmowały wiele miejsca na dużym terenie. Zacząłem odbudowę zakładu. Z początku nie mieliśmy się gdzie podziąć. W piątkę urzędowaliśmy w jednym niewielkim pokoiku, który był przedłużeniem magazynu. Postanowiłem w pierwszym rzucie uruchomić stację paliw. Po kolei remontowaliśmy hale, a także budynek, w którym dziś mieszczą się biura. Mogłem wreszcie ściągnąć ludzi do Mazowszan. I to właśnie tutaj mieści się siedziba Przedsiębiorstwa Transportowego Robert Stępień.

### **Jak obecnie wygląda Przedsiębiorstwo Transportowe Robert Stępień?**

W tej chwili jeździmy samochodami marki MAN. Firma ma trzy specjalności: przewozy ADR (bitumy płynne), silosami transportujemy materiały sypkie, a chłodniami i plandekami artykuły spożywcze. Dzięki takiej strukturze taboru miałem możliwość pokonania trudności w czasach, gdy pojawiły się kłopoty z przewozami międzynarodowymi. Słuszność tego założenia potwierdziły też czasy kryzysu. Taka różnorodność jest bezpieczniejsza dla firmy niż jedna wąska specjalizacja. Poza tym zajmujemy się również spedycją. Obsługujemy kilka dużych koncernów, m.in. Kraft Foods Polska - Węgry - Niemcy - Ukraina - Austria - Bułgaria, Philips Morris, Imperial Tobacco. Jeździ dla nich kilka tysięcy samochodów, w tym także my. Pracując dla nich musimy stawiać na jakość usług, np. w zakresie bezpieczeństwa, kontroli przewozów. Staramy się uczyć od najlepszych, powielać dobre przykłady i spełniać wymagania. To

jest dla nas wyzwanie. Pracujemy dla kilku firm już od ponad dziesięciu lat i obsługujemy je nie tylko na terenie Polski, ale także w Niemczech, na Ukrainie, w Grecji, Rumunii, Bułgarii. Stajemy do globalnych przetargów. Wiąże się to z wysokimi standardami, którym musimy sprostać, dotyczącymi terminowości dostaw i bezpieczeństwa ładunku. Nasze samochody są wyposażone w GPS i dzięki temu każdy samochód jest monitorowany. Poza tym wyznajemy zasadę, że w czasie trwania kontraktów spotykamy się z naszymi partnerami co kwartał i omawiamy kwestie bieżące, słuchamy uwag, odnotowujemy z czego są zadowoleni, a co ich zdaniem wymaga usprawnienia.

**Lata 2007-2008 to okres dynamicznego rozwoju transportu. Po nich nastąpiło schłodzenie gospodarki światowej. Pojawiły się również niekorzystne trendy: wzrost cen paliwa, wprowadzenie elektronicznego mycia i otwarcie rynków pracy w Niemczech, Austrii i Szwajcarii. Czy może to mieć wpływ na Pańską firmę?**

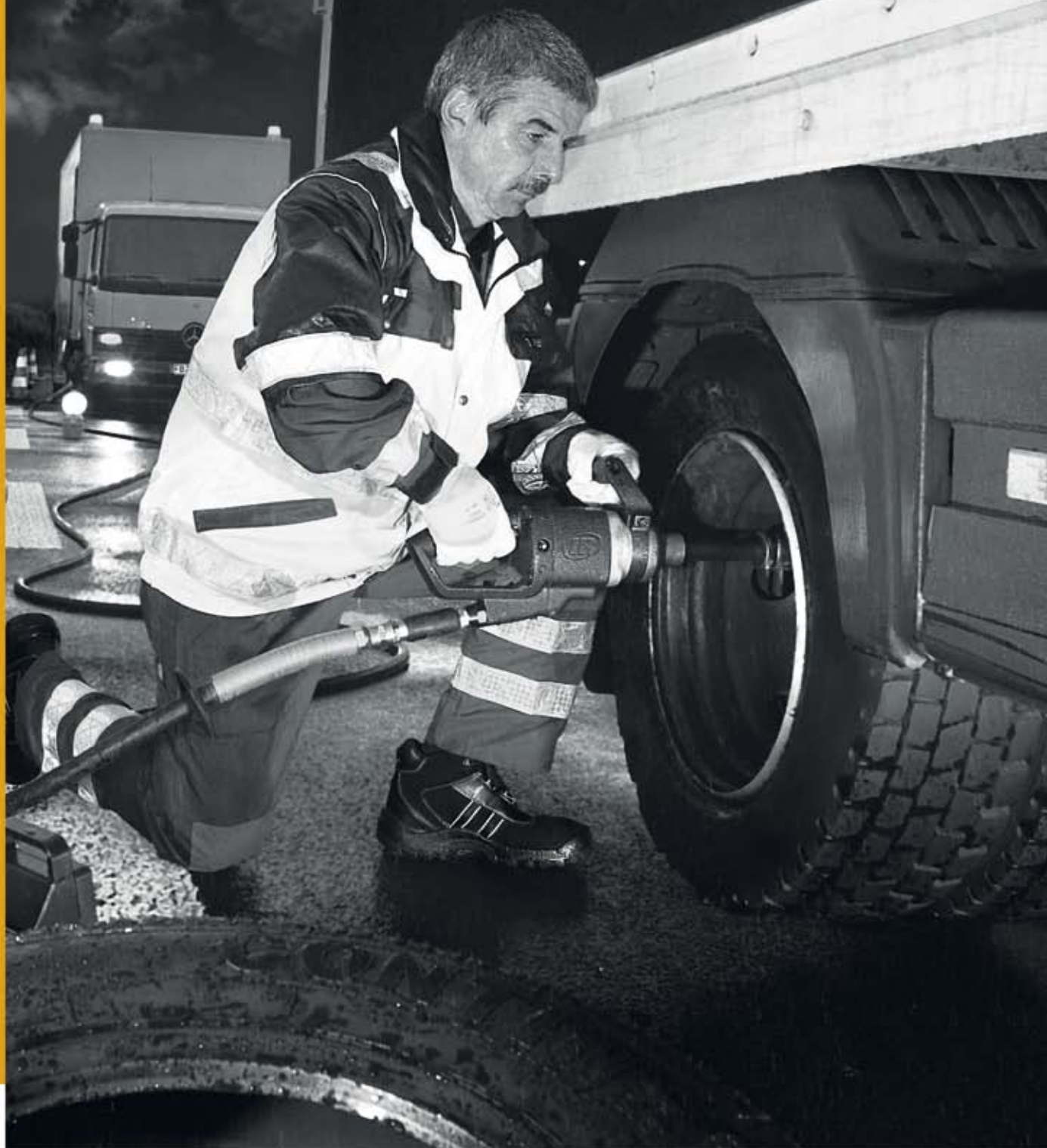
Odczułem pierwszą falę emigracji pracowników, gdy otworzyły się rynki Anglii i Irlandii. Ludzi kusily wyższe zarobki i lepsze warunki pracy. Dziś nie ma już takich dysproporcji. To, co przemawia na naszą niekorzyść, to niezwykle długi czas załatwiania formalności. Podam przykład: buduję obecnie stację paliw, a na pozwolenia czekam rok. W Niemczech załatwiłbym to w dwa miesiące. Myślę, że przy obecnym otwarciu rynku również może wyjechać sporo ludzi. Ale życie nie znosi próżni. Kiedy poprzednio wyjechali moi pracownicy, zatrudniłem Ukraiń-

ców. Przy tej okazji chciałem podkreślić, że dobry pracownik to największy skarb w firmie. Niektórzy kierowcy mają 22-letni staż pracy. I to jest największe dobro mojej firmy. Zawsze powtarzam, że sam nie jestem w stanie „uciągnąć” firmy. Doświadczeni kierowcy w moim przedsiębiorstwie wspomagają młodych. Tych zatrudniam na okres próbny i oddaję pod opiekę wypróbowanym specjalistom. Młodzi w tym czasie uczą się, nabierają umiejętności pod okiem starszych kolegów. Stosuję tę metodę z powodzeniem i dzięki niej mogę spokojnie spać, bo wiem, że mam dobrze przygotowanych pracowników. Wracając do kwestii ewentualnej emigracji: oczywiście patrzę na to z pewnym niepokojem, mam jednak nadzieję, że nie będzie ona tak gwałtowna, jak poprzednia.

Co do myta: nie mam dobrego zdania na ten temat. Rozumiem, że za używanie dróg wszyscy i wszędzie muszą płacić. Uważam jednak, że w przypadku transportowców jest to kolejna opłata, ponieważ ponosimy już wysokie koszty, wnosząc podatek do gminy. Opłacamy także winiety. Poza tym sądzę, że brakuje uzasadnienia wprowadzenia tych opłat, ponieważ po prostu nie mamy dróg ani infrastruktury w postaci parkingów, myjni, restauracji - tego wszystkiego, co stanowi normę gdzie indziej. Może się okazać, że kierowcy z zagranicy będą omijać nasz kraj i pojedą przez Czechy i Słowację, gdzie drogi są lepsze, a opłaty niższe. Obawiam się potwierdzenia starej prawdy, że kto chce zarobić dużo i szybko, w efekcie nie zarobi nic.

*Rozmawiał Ryszard Gałczyński*

Gdziekolwiek jesteś  
– nasz serwis jest w całej Europie!



Nowy, wszechstronny serwis dla opon od firmy Continental. Wiemy jak osiągnąć najniższe, całkowite koszty jazdy\*.

\* w oparciu o certyfikowany przez DEKRA model obliczeń ContiCostCalculator. Więcej informacji na stronie: <http://www.continental-truck-tires.com/pl/ccc>

infolinia: +49 1805 26684 0320  
[www.conti360.pl](http://www.conti360.pl)

**Continental**   
Tires – Engineered in Germany.

Opony Continental – 100 lat w Polsce!

# Ryba bierze, czy nie bierze, ale powietrze świeże

O swojej pasji opowiada **Andrzej Szablowski**  
fot. archiwum **Andrzeja Szablowskiego**

## **Czy lubisz jeść ryby?**

Oczywiście! Lubię smażonego pstrąga, wędzoną sielawę i sieję, a węgorzyk w galarecie – to coś pysznego. Moją ulubioną rybą jest sandacz z kurkami. Sandacza jest trudno złowić. To wyższa szkoła jazdy. Podstawowa trudność polega na znalezieniu sandacza, zlokalizowaniu go, bowiem lubi się chować w kamieniach na dnie i żeruje w mętnej wodzie. Poza tym jest to ryba bardzo ostrożna. Wystarczy jakikolwiek hałas, uderzenie wędką o dno łódki i zdobycz znika. Złowienie sandacza to jest sztuka. Dla porównania: okonia łowi się hurtowo, nawet po kilkadziesiąt sztuk za jednym razem. Wracając do kwestii kulinarnych: bardzo smaczny jest wspomniany okoń i sum. Tego ostatniego spotyka się jednak coraz rzadziej. Dawniej można go było złowić na przykład w Narwi; teraz koledzy wędkarze jeżdżą na suma do Włoch albo do Hiszpanii. Tam można złapać nawet stukilogramowe okazy.

## **Taką wielką rybę łowi się na wędkę?**

Jak najbardziej. Wymaga to oczywiście specjalnego sprzętu: wytrzymałego kołowrotka, a zamiast żyłki – mocnej plecionki. Mój kolega złowił na wędkę 128-kilogramowego jesiotra w Kanadzie.

## **A skąd wzięła się Twoja pasja?**

Pochodzę z Ostrołęki, która położona jest nad Narwią. Od dzieciństwa bawiliśmy się nad rzeką. Pływanie łódką i łowienie ryb mam więc we krwi; tam wszyscy to robili. Jednak łowienie na rzece nie jest takie proste. Znacznie łatwiej wędkować na jeziorze, na stojącej wodzie. Tam mniej jest zaczepów pod wodą, łatwiej można dokonać lokalizacji echosondą. Lubię łowić na Mazurach. Poza tym, jak mówią wędkarze: „ryba bierze, czy nie bierze, ale powietrze świeże”. I jest w tym sporo racji. Mazury są piękne. Nawet jeśli nic nie złowię, to i tak jest świetnie: pogadamy z kolegami na brzegu albo w łódce, odpoczniemy. Można pobyć trochę w otoczeniu przyrody. Ostatnio w drodze

nad jeziora miałem możliwość podpatrywać budzącą się wiosnę; las pokryty był dywanem niewielkich niebieskich kwiatków, przez Krutynię przepływały jelenie. To wszystko ma niepowtarzalny urok.

## **Jak często łowisz?**

Nie tak często, jak bym chciał. Staram się jeździć co tydzień, ale nie zawsze mi się to udaje. Raz do roku urządzamy sobie z kolegami dalsze eskapady. W ubiegłym byliśmy w Szwecji. Tego roku wybieramy się nad Zalew Soliński lub w okolice Czorsztyna. Mam grono kolegów, z którymi znamy się od lat i wspólnie wędkujemy. Z jednym z nich mamy wspólną łódź, ładujemy ją na przyczepę i jeździmy nad upatrzone jezioro. Wędkujemy właściwie przez cały rok. Do listopada można wypływać na wodę łódką. A potem do marca łowimy spod lodu, na przykład okonia albo płoć. Potem do maja trwa tzw. martwy sezon, ponieważ obowiązuje zakaz połowu drapieznika. Niektórych ryb nie wolno łowić aż do czerwca, a

na sumę można się wybrać dopiero w sierpniu.

### **Czy uczestniczysz w zawodach wędkarskich?**

Czasem startuję w zawodach. W zeszłym roku udało mi się wygrać współzawodnictwo w moim kole wędkarskim „Kiełbik”. Co roku jeżdżę z kolegami do Giżycka na zawody, które noszą nazwę „Drapieżnik” - ale nie odniosłem tam sukcesu. To oczywiście w niczym nie umniejsza przyjemności wędkowania, więc w tym roku również się tam wybieramy.

### **Jakich formalności trzeba dopełnić, żeby móc wędkować w zgodzie z obowiązującymi przepisami?**

Trzeba opłacić składki w swoim kole wędkarskim, także w PZW. Poza tym na Mazurach sporo jezior należy do gospodarstw rybackich, które pobierają dodatkowe opłaty. Część wód w Polsce to akweny dostępne dla wszystkich wędkarzy zrzeszonych w PZW. Straż rybacka kontroluje pozwolenia, a także sposób łowienia, wielkość i ilość ryb. Każdą złowioną rybkę trzeba odnotować w specjalnym kajecie i zapis musi się zgadzać z tym, co mamy w koszyku. Więc to wszystko jest uregulowane. Ale myślę, że tak powinno być, ponieważ pieniądze pozyskane ze składek są inwestowane w zarybianie. Nasze koło wędkarskie kupuje co roku kilkaset kilogramów narybku z hodowli i wpuszcza do rzeki. I jak to urośnie, to mamy co łowić.

### **Jakiego rodzaju wędkarstwo uprawiasz?**

Polujemy na drapieżniki i łowimy na spinning, tzw. sztuczną przynętę. Natomiast w martwym sezonie bywa, że bawimy się w tradycyjne metody, np. „na robaka”.

### **Pokutuje przekonanie, że wędkarstwo to kosztowne hobby...**

Wszystko zależy od indywidualnych preferencji i możliwości. Można sobie kupić wędkę równie dobrze za sto, jak i za trzy tysiące złotych. To tak jak z narciarstwem. Ja używam sprzętu średniej klasy; mam wędkę za trzyście złotych i kołowrotek za czterysta. Niektórzy dysponują znacznie droższym sprzętem, ale nie sądzę, żeby mieli w związku z tym lepsze wyniki. Ja wolę zainwestować od czasu do czasu trochę większe pieniądze w dalsze wyjazdy i mieć dzięki temu okazję do zobaczenia, jak wygląda świat gdzie indziej.

### **A jak na Twoje hobby zapatruje się rodzina?**

Myślę, że żona po prostu przywykła do tego, że wyjeżdżam na wędkowanie. Lubi jeść ryby, ale nie przepada za łowieniem. I chyba nie jest to sytuacja odosobniona: żony kolegów też nie łowią.

### **Z pewnością zdarzały Ci się jakieś wędkarskie przygody.**

Byłem kiedyś z córką nad Narwią. Postawiliśmy wędki na sumę, a po niedługim czasie ryba wciągnęła mnie w butach po kolana do wody. Nie byłem w stanie jej utrzymać, tak była silna. Na szczęście uratowałem wędkę, zdo-



Andrzej Szablowski



połowy w delcie Dunaju



bycz odpłynęła jednak w siną dal. Wspominałem wcześniej, że trudno jest podejść sandacza. Przypomina mi się w związku z tym pewna zabawna sytuacja z wyjazdu na Słowację. Łowiliśmy na zbiorniku Orawa, słynnym w całej Europie z sandacza właśnie. Tkwiliśmy tam chyba cztery dni, bez efektów, złapaliśmy zaledwie kilka małych okoni. Zrezygno-

wani siedzieliśmy na łódce ostatniego dnia przed wyjazdem i wymieniliśmy zwyczajowe pozdrowienia z rybakami płynącym z naprzeciwka. Dysponował skromną łódeczką i wędkami własnej roboty. Okazało się, że był to Polak. Zaprosiliśmy go na kieliszek koniaku i kiedy do nas podpłynął zauważyliśmy, że złowił trzy duże sandacze. Byliśmy trochę zazdrośni. Spytałismy go, jak to się robi. Z początku wykazywał rezerwę, ale po niedługim czasie poradził nam, żebyśmy popłynęli w stronę uskoku. Pokazał nam, gdzie się zaczyna. Skorzystaliśmy z jego rady. Ponieważ dysponowaliśmy echosondą szybko zlokalizowaliśmy miejsce, o którym mówił. W krótkim czasie mieliśmy w łodzi sandacza, może nie tak okazałe, jak u naszego „przewodnika”, ale jednak.

Innym razem na morzu łowiliśmy z kutra dorsze. Kolega przekonany, że złapał coś sporego, walczył zaciekle. Po dwudziestu minutach wyciągnął na pokład... deskę. Tak też bywa.

### **Wspomniałeś o swoich wyprawach za granicę.**

Wielokrotnie byłem w delcie Dunaju. Ujście rzeki do Morza Czarnego to

ogromny obszar, obejmujący około 5 tysięcy km<sup>2</sup>, pełen kanałów i kanałików, a zarazem wyjątkowej urody. Bez przewodnika łatwo się tam zgubić. To raj dla wędkarza. Wspaniała przyroda i bogactwo ryb.

Byłem także w Szwecji na szkierach. Tam z kolei przyroda jest surowa; morze wdiera się w ląd, słona woda miesza się ze słodką. Nie odnotowaliśmy jednak sukcesów wędkarskich, bo pogoda była za dobra na szczupaka. Bowiem im gorsza pogoda dla wędkarza, tym lepsza dla tego drapieżnika. Gdy leje i ślota, to ryba bierze jak złoto. Niestety, było słonecznie i ciepło. Odpoczęliśmy, było przyjemnie, lecz sukcesów w połowach nie mieliśmy. Myślę, że w wędkarstwie nie chodzi o to, żeby mieć łódkę wypełnioną po brzegi rybami. Często jest tak, że zabieramy do domu tylko te sztuki, które tego dnia mamy ochotę zjeść, a pozostałe wypuszczamy z powrotem do wody. Wśród łowiących coraz częściej spotyka się takich, którzy wyznają zasadę „no kill”. Wszystkim złowionym rybom zwracają wolność.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

## od redakcji

Szanowni Państwo,

Jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami i pasjami - zapraszamy na łamy naszego czasopisma.

Dotychczas zaprezentowaliśmy kilka niezwykłych pasji ludzi naszej branży. Jesteśmy przekonani, że w gronie naszych Czytelników hobbyistów jest więcej.

Razem możemy stworzyć własny klub pasjonatów.

Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji:

[redakcja\\_przewoznik@zmpd.pl](mailto:redakcja_przewoznik@zmpd.pl)

# Kartą paliwową DKV rozliczysz e-MYTO NA KREDYT



**Od 1 lipca klienci DKV będą mogli regulować opłaty drogowe na podstawie faktur wystawianych przez operatora karty paliwowej. Dzięki tej metodzie rozliczeń posiadacz samochodu nie będzie musiał z góry wykładać gotówki na pokrycie opłat – termin płatności wyniesie 21 dni.**

W lipcu rusza elektroniczny system poboru opłat drogowych viaTOLL. Obowiązywać będzie pojazdy o masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusy. W pierwszym etapie obejmie 1 573 km dróg krajowych. Nowe opłaty zastąpią winiety. Do ich automatycznego naliczania posłuży automatyczne urządzenie pokładowe o nazwie viaBOX.

DKV Euro Service, jako jeden z dwóch operatorów kart paliwowo-serwisowych w Polsce, zapewni pełną obsługę systemu viaTOLL: od dostarczenia **urządzeń** viaBOX, poprzez pełną obsługę **rozliczeń**, aż po program eReporting DKV do **zarządzania** transakcjami.

Rozliczanie opłat za autostrady, mosty i tunele za pośrednictwem operatora karty paliwowej jest najbardziej popularną metodą regulowania tych należności w Europie. Dlaczego? Właściciel pojazdu nie musi ponosić żadnych kosztów z tytułu opłat drogowych aż do momentu otrzymania faktury. Jednocześnie może na bieżąco śledzić w internecie transakcje dokonywane przez poszczególne pojazdy i z blisko miesięcznym wyprzedzeniem przygotować się na wydatki. Zobacz: [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl).

## Post-paid i pre-paid

Opisana wyżej metoda płatności nosi nazwę **post-paid**, czyli płatność z dołu. Polega na tym, że zamontowane w pojeździe urządzenie viaBOX automatycznie nalicza opłatę za każdym razem, kiedy pojazd mija zbudowane przy drogach bramownicze. Następnie klient DKV otrzymuje raz lub dwa razy w ciągu miesiąca fakturę, z 21-dniowym terminem płatności.

Opłaty drogowe w Polsce nie będą podlegać podatkowi VAT. Ich ujęcie w fakturze DKV oznaczać będzie tylko tyle, że ich koszt wyodrębniony zostanie obok innych transakcji dokonywanych na DKV Card, jak paliwo, myjnia, czy serwis auta.

Inną metodą rozliczeń opłat elektronicznych jest **pre-paid**, czyli przedpłata. Przy pomocy karty paliwowej DKV będzie można naładować konto użytkownika viaTOLL. Minimalna

kwota doładowania wyniesie 120 zł. W tym wypadku podczas mijania bramownic stan rachunku się pomniejsza, co urządzenie sygnalizuje dźwiękiem. Kiedy konto jest bliskie wyczerpania, zapala się czerwona dioda. Należy wówczas doładować je przelewem lub w punkcie dystrybucji viaTOLL, np. przy pomocy DKV Card.

Ważne jednak, aby pamiętać, że korzystanie z systemu pre-paid wymaga od przewoźnika bardzo dużej dyscypliny. Kierowca musi ze sobą wozić gotówkę na doładowania urządzenia i gromadzić kwity za płatności.

## Jak zamówić viaBOX

Urządzenie pokładowe viaBOX należy zamówić przed uruchomieniem systemu viaTOLL, ponieważ w przeciwnym wypadku kierowcy nie będą mogli korzystać z sieci dróg płatnych. Jest ono wielkości telefonu komórkowego i montuje się je na przedniej szybie pojazdu za pomocą samoprzylepnych plastrów dołączonych do opakowania. Jest zasilane baterią, która powinna starczyć na okres ok. 5 lat.

Już dziś można zarezerwować viaBOX u operatora kart DKV. Rezerwacja jest bezpłatna, wystarczy wypełnić formularz na stronie [www.dkv-euroservice.pl](http://www.dkv-euroservice.pl) lub [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl). W maju rozpocznie się dystrybucja urządzeń. Każda zarejestrowana za pośrednictwem DKV firma otrzyma je, po dopełnieniu formalności, przesyłką kurierską od operatora systemu viaTOLL.

DKV uruchomiło specjalną procedurę przyjmowania klientów, adresowaną do firm zainteresowanych wyłącznie rozliczaniem opłat elektronicznych za korzystanie z systemu viaTOLL. Nie trzeba przedstawiać **żadnego zabezpieczenia finansowego**. Wystarczy wypełnić dokumenty dostępne na stronie internetowej DKV w sekcji „Jak zostać klientem”, a następnie zarezerwować potrzebną liczbę urządzeń viaBOX.

Co więcej, jeśli firma korzystająca w Polsce z rozliczeń opłat elektronicznych jest zainteresowana podobnymi usługami za granicą, nie musi spełniać dodatkowych formalności. Jako klient DKV otrzyma komplet dokumentów wymaganych przez dowolnie wybrany kraj w Europie. Następnie będzie mogła rozliczać opłaty za autostrady, mosty i tunele poprzez rachunek i kartę DKV.

Zapraszamy na nową stronę: [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl)



szybka płatność + faktura

# Barcelona

najszybciej rozwijający się port  
śródziemnomorski



autor: Kamila Alvaro



Barcelona to nie tylko urokliwe miasto, ale także jeden z ważniejszych portów basenu Morza Śródziemnego. Właśnie przez Barcelonę Rzymianie dotarli na Półwysep Iberyjski, tu zostawili okręty i założyli osadę, po czym rozpoczęli ekspansję w głąb lądu. Później Barcelona służyła im jako baza do wypadów zbrojnych, których celem było osiągnięcie dominacji nad innymi portami śródziemnomorskimi. W średniowieczu zapanował względny spokój, co sprzyjało rozkwitowi handlu towarami przywożonymi drogą morską z Dalekiego Wschodu, Afryki i Europy. Do dziś Katalończycy znani są z zamiłowania do targowania się, a duża część firm jednoosobowych i rodzinnych trudni się właśnie handlem.

Obecnie port w Barcelonie jest najważniejszą infrastrukturą transportową i usługową Katalonii i zaliczany jest do najszybciej rozwijających się portów śródziemnomorskich.

Przez długi czas, prawie do końca ubiegłego wieku, port był oddzielony od miasta, a przeładunek i transport towarów przywożonych drogą morską odbywał się w specjalnie do tego wyznaczonej strefie, znanej dziś jako Zona Franca. Przed Olimpiadą w 1992 roku „połączono” Barcelonę z morzem, podnosząc jej atrakcyjność turystyczną, jednak port towarowy pozostał na uboczu. Dzięki temu ciężarówki przewożące ładunki do i z portu z założenia omijają miasto.

To jedyne „naturalne” ułatwienie dla drogowego dowozu towarów do/z portu. Nad technicznymi usprawnieniami, możliwymi w ramach dzisiejszych technologii, pracuje grupa robocza **Fòrum Telemàtic**, składająca się z przedstawicieli wszystkich firm działających na rzecz obsługi portu. Jej celem jest m.in. określenie procedur wymiany informacji między administracją i firmami, które zajmują się morskim transportem towarów, a następnie, dzięki systemowi elek-

tronicznej wymiany danych (EDI), przyspieszenie i usprawnienie obiegu dokumentów. Szybkość odprawy celnej w dużym stopniu zależy od sprawności przekazu dokumentacji. Należy mieć na uwadze, że ładunkom i ich odprawie „towarzyszy” ponad 40 różnych dokumentów, krążących między administracją, agentami portowymi, spedytorami, agentami celnymi i armatorami. Skalę problemu można zobrazować tylko jednym przykładem: co roku przez port w Barcelonie przechodzi ok. 2 mln kontenerów 20-stopowych (TEU) w obie strony.

### Wszystko dla ciężarówek

Zaczyna się oczywiście od wjazdu pojazdu na teren portu. Do terminala rozładunkowego mogą wjechać jedynie te, których ładunek ma już zarezerwowane miejsce na statku. Firma zajmująca się tylko tym fragmentem transportu przesyła e-mailem informacje o rezerwacjach do firm transportowych i do terminala. Kierowca może przedstawić wydrukowany dokument rezerwacji lub tylko podać swoje dane, aby w terminalu potwierdzili jego prawo do wjazdu. Jeżeli okaże się, że nie ma rezerwacji, musi opuścić terminal i zaparkować poza nim do czasu wyjaśnienia sytuacji. Tuż po wjeździe na terminal ustala się, czy załadowany na statek będzie cały pojazd czy tylko ładunek w kontenerze. W tym drugim przypadku kierowca musi wyprowadzić ciągnik poza terminal, jak tylko przekaże ładunek. Kierowca przebywający na terenie terminala ma obowiązki, dla bezpieczeństwa, nosić odblaskową kamizelkę.

Weryfikację danych przy wjeździe przeprowadza kontroler terminala. Jego zadaniem jest sprawdzenie, czy towary ładowane lub rozładowywane widnieją na liście i czy mają odpowiednie dokumenty przewozone. Przy wyjeździe z terminala inny

kontroler sprawdza, czy ciężarówka może opuścić terminal i czy należy do firmy przewoźowej, która ma się zająć transportem danego towaru. Po przejściu kontroli ciężarówka, które będą załadowane na statek w całości, mają zaparkować po prawej stronie od wjazdu, a jeżeli do załadunku jest przeznaczona tylko naczepa, zostawia się ją w oddzielnej strefie, po lewej stronie od wjazdu. Ciężarówka parkująca wzdłuż wyznaczonych linii, tworząc bloki, natomiast kontenery ustawiane są jedno na drugim, aby nie zajmować niepotrzebnie przestrzeni i tak czekają na załadunek.

Kierowcy ciężarówek, które są w całości ładowane na statek, mają obowiązki niezwłocznie po zaparkowaniu dokonać odprawy w budynku odpraw pasażerskich terminala. Przeznaczone jest dla nich oddzielne okienko. Dysponują również osobną restauracją, barem, telefonami, WC, itp.

Operacja rozładunku odbywa się nieco inaczej. Po pierwsze, całe ciężarówki wyjeżdżają bezpośrednio na teren terminala, bez czekania. Naczepy są odbierane bezpośrednio lub zostają poddane składowaniu w blokach, w specjalnej strefie rozładunku. Przy każdym przybywającym statku towarowym oczekuje podnośnik gotowy do wykonania rozładunku, ale większość kontenerów jest odbierana przez ciągniki siodłowe.

### Technika w służbie logistyki

Wspomniana wcześniej grupa robocza **Fòrum Telemàtic** realizuje reorganizację transportu drogowego związanego z działalnością portową, w ramach projektu PROATRANS. Jednym z tematów, którymi się zajmuje, jest wdrożenie nowych technologii dla poprawy funkcjonowania portu. Obejmuje on głównie:

- zastosowanie procedur telematycznych przy wjeździe i wyjeździe towarów drogą lądową, transpor-



tem kołowym,

- rozwiązanie problemów odbioru banderoli,
- komunikację między kierowcą a firmą przewoźną,
- identyfikację ciężarówek w celu kontroli wjazdu/wyjazdu na teren portu, terminali, parkingów, itd.

Wdrożenie procedur telematycznych przy wjeździe i wyjeździe towarów transportem drogowym (po hiszpańsku „Entrada y Salida de Mercancías Terrestre” (ESMT) jest kluczowym elementem procesu automatyzacji i informatyzacji transportu kontenerów ciężarówkami.

W Forum Telematic uczestniczą wszystkie firmy i zarządcy działający w społeczności logistycznej portu. Ten ambitny projekt jest wprowadzany w życie i umożliwia przesyłanie dokumentów wjazdowych i wyjazdowych w sposób elektroniczny. Testy przeprowadzono w terminalach z udziałem znaczącej liczby spedytorów.

W aplikacji procedur telematycznych nie wszystko może zostać zdigitalizowane, czego przykładem jest banderola „Port Barcelona”. Z tego powodu grupa robocza przeanalizowała różne opcje w poszukiwaniu optymalnego rozwiązania dystrybucji banderoli dla kontenerów przeznaczonych na eksport. Ostatecznie ustalono, że kierowcy będą odbiera-

li banderole w składzie kontenerów, a po załadunku kontenera, w obecności przedstawiciela firmy eksportującej, zabezpieczą nimi kontener. Następnie przekażą informację o numerze banderoli do swojej firmy i bramy wyjazdowej terminala. Z kolei terminal poinformuje spedytora i upewni się, że podany numer banderoli odpowiada temu nadanemu przez system EDI przy wjeździe kontenera do terminala.

### Komunikacja z kabiną kierowcy

Do tej pory kierowca swoją ciężarówką musiał krążyć po różnych biurach portowych, wręczając i odbierając dokumenty papierowe niezbędne do wjazdu towaru do terminala i jego obsługi w składzie celnym, a także list przewoźowy dla końcowego odbiorcy. Pominięcie wizyt w biurach staje się możliwe, jeżeli kierowca zainstaluje w kabinie mały komputer pokładowy i przenośną drukarkę. Komputer poprzez technologię komórkową GPRS otrzyma wytyczne do realizacji na terenie portu. Kierowca po ich akceptacji będzie mógł wydrukować pełną dokumentację bez wychodzenia z kabiny (dokument transportowy do wręczenia w składzie, kolejny dla terminala i dwa listy przewoźowe dla odbiorcy końcowego). O postępach w realizacji kolejnych czynności w porcie (wjeździe do terminala lub składu, załadunku, dostawie do

końcowego odbiorcy lub jakichkolwiek zakłóceniach w przebiegu załadunku lub rozładunku) kierowca będzie mógł poinformować biuro swojej firmy. Operator ruchu z kolei, za pośrednictwem GPRS, będzie mógł przesłać wszelkie informacje i zmiany w obsłudze dla kierowców bez utraty płynności ruchu w porcie.

Dzięki temu systemowi eliminuje się zbędne przejazdy pojazdów na terenie portu, prowadzone tylko po to, aby odebrać dokumenty z różnych miejsc, oraz usprawnia się komunikację między kierowcą a centralą, co oznacza oszczędności dla wszystkich. Ponadto wzrasta jakość obsługi i staje się możliwa natychmiastowa wymiana informacji w przypadku np. awarii.

Dla identyfikacji kierowców i ciężarówek rozważano instalację systemu optycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych pojazdów uprawnionych do wjazdu na teren portu i jego poszczególnych terminali oraz tagów aktywnych i pasywnych. Przeważała opcja tagów - koszt urządzeń i ich montażu jest niewielki, a przynosi znaczące oszczędności czasu przy wjeździe i wyjeździe, zarówno dla portu, jak i dla firm transportowych. Pomyślne przeprowadzenie tego planu strategicznego ma uczynić z portu w Barcelonie centrum logistyczne dla Europy i Morza Śródziemnego.

# ICE

## numer, który może ocalić życie

Opr. Ryszard Galczyński

### Ratownicy apelują o przypisanie specjalnych kodów dla numerów telefonicznych do bliskich osób.

ICE (z ang. In Case of Emergency - w razie wypadku) to międzynarodowy skrót zrozumiały dla wszystkich służb medycznych interweniujących na miejscu wypadku.

Ratownicy medyczni, policjanci, strażacy i wszyscy inni, którzy interweniują na miejscu wypadków, wielokrotnie napotykają na trudności, kiedy muszą kontaktować się z krewnymi lub bliskimi poszkodowanych. Szczególnie, gdy wypadek przytrafi się nam zagranicą. Dlatego, opierając się na opiniach i doświadczeniach ratowników medycznych i lekarzy, opracowano genialny w swojej prostocie sposób, aby temu zaradzić, polegający na oznaczeniu numerów do bliskich osób na liście kontaktów w telefonie komórkowym skrótem ICE. Za przyjęciem i propagowaniem tego rozwiązania przemawia powszechność użycia tych urządzeń. Posiada go już niemal każdy i stał się przedmiotem codziennego użytku. Daje również możliwości wpisania więcej niż jednej osoby do takiego kontaktu – wtedy wymaga to następującego oznaczenia: ICE1, ICE2, ICE3. Możliwość szybkiego skomunikowania się z bliskimi osoby poszkodowanej pozwala na uzyskanie bardzo ważnych informacji, takich jak: gru-



pa krwi, przyjmowane leki, choroby przewlekłe czy alergie. Z drugiej strony może oszczędzić rodzinie wielkiego stresu wynikającego z niepewności co do losów najbliższych.

Ideę ICE propaguje Polski Czerwony Krzyż i organizacje pozarządowe. W USA została wsparta przez Departament Zdrowia, który przygotowuje nawet specjalne naklejki na telefon informujące, że w aparacie zapisany jest kontakt ICE. Amerykański operator komórkowy Verizon poszedł jeszcze dalej – sprzedaje telefony posiadające trzy przyciski – I, C oraz E, pod którymi można zaprogramować dowolne trzy numery. Ale numer ICE można również zaprogramować w tradycyjnych telefonach komórkowych.

### Jak to zrobić?

Wystarczy wejść do swojej **książki adresowej** w telefonie komórkowym (czasami nazywanej **kontakty**) i pod nazwą **ICE** podać numer telefoniczny do osoby, z którą powinny się skontaktować służby ratownicze w razie wypadku. Może to być małżonek lub inny członek rodziny. Najważniejsze, aby wybrana osoba posiadała o nas jak największą wiedzę. W przypadku, kiedy chcemy mieć w swoim telefonie więcej niż jeden numer ICE wystarczy, żeby je ponumerować. Wtedy ICE 1 - to osoba, z którą służby powinny się skontaktować jako pierwszą, ICE2 - jako drugą, itd.

# Początek odpowiedzialności przewoźnika za szkodę według Konwencji CMR

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



Zgodnie z art. 17 ust. 1 Konwencji CMR - przewoźnik wykonujący przewóz międzynarodowy ponosi odpowiedzialność za zaginięcie lub uszkodzenie towaru, które nastąpi w czasie pomiędzy jego przyjęciem a wydaniem. Moment przyjęcia i wydania ładunku wyznacza czas, w którym na przewoźniku ciąży odpowiedzialność za szkodę w towarze. Odpowiedzialność ta oparta jest o zasadę ryzyka, czy też winy domniemanej, jak to się w języku prawniczym fachowo określa. Oznacza to, że w razie powstania szkody w postaci uszkodzenia lub zaginięcia części lub całości ładunku uprawniony do odszkodowania (w zależności od szczegółowych okoliczności sprawy: odbiorca lub nadawca) nie musi udowodniać winy w powstaniu szkody po stronie przewoźnika, wystarczy wykazanie szkody i jej rozmiarów, a także tego, że szkoda powstała po przyjęciu towaru przez

przewoźnika, a przed jego poprawnym wydaniem. Zasady wydawania towaru uprawnionemu, a więc moment zakończenia odpowiedzialności przewoźnika były przedmiotem artykułu opublikowanego w styczniowym, 15. numerze *Przewoźnika*. Teraz przyszedł czas na omówienie momentu, od którego ta odpowiedzialność powstaje.

Jak to już powiedziano, przewoźnik odpowiada za szkodę, jeśli ta pozostaje w związku czasowym z przewozem, czyli od momentu przyjęcia ładunku przez przewoźnika do chwili wydania ładunku. Powstaje zatem pytanie, czy momentem tym jest wydanie ładunku z magazynu przewoźnikowi, rozpoczęcie czynności ładunkowych, czy ich zakończenie.

## Załadunek

W pierwszej kolejności wskazać trzeba, że w Konwencji CMR nie ustalono, na kim ciąży obowiązek dokonania załadunku. Kwestia ta pozostawiona została stronom umowy przewozu. Czasem takie klauzule pojawiają się na zleceniach przewozowych, które przez przyjęcie przez przewoźnika stają się treścią umowy przewozu. W praktyce umowne przyjęcie odpowiedzialności za załadunek przez przewoźnika ma miejsce w przypadku przewozów specjalistycznych, np. pojazdów samochodowych na lawetach, kiedy to kierowcy

posiadają odpowiednie przygotowanie i znają reguły oraz sposoby dokonywania bezpiecznego załadunku na specjalistyczne pojazdy. Istotny jest tu też zwyczaj, jaki ukształtował się pomiędzy stronami umowy lub przy przewozach danego typu, wówczas może on być źródłem powstania zobowiązania co do dokonywania czynności ładunkowych przez przewoźnika. W braku jakichkolwiek ustaleń umownych lub zwyczaju co do czynności ładunkowych (co jest regułą w typowych relacjach gospodarczych), kierując się treścią art. 43 polskiej ustawy Prawo przewozowe, przyjęć należy, że za ładunek towaru odpowiada nadawca lub odbiorca. W takiej sytuacji podstawienie pojazdu do załadunku i rozpoczęcie czynności ładunkowych nie oznacza jeszcze przyjęcia odpowiedzialności za towar przez przewoźnika. Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w towarze powstanie dopiero z chwilą zakończenia załadunku. Przerwanie jednak czynności ładunkowych na dłuższy okres, np. na noc, przerwę na posiłek, oznacza, że ta część towaru, która została już załadowana podlega pieczy przewoźnika i została mu wydana, w rozumieniu przepisów Konwencji. Za tę część ładunku przewoźnik ponosi odpowiedzialność i ryzyko utraty lub uszkodzenia, mimo niezakończenia całości załadunku.

### Zwolnienie z odpowiedzialności

Odpowiedzialność załadowcy za szkodę potwierdzają też przepisy Konwencji CMR. W myśl bowiem art. 17 ust. 4 lit. c) Konwencji przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało poprzez „manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy.” Przyjmuje się przy tym, że na podstawie tego przepisu przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za szkodę także w zakresie szkód powstałych w trakcie przewozu, a więc już po zakończeniu załadunku, jeżeli jednak przyczyna takiej szkody tkwiła we wcześniejszych czynnościach załadunkowych, polegających na ładowaniu, manipulowaniu, rozmieszczeniu przesyłki. Przykładem takiej sytuacji

może być umieszczenie w bezpośredniej bliskości ładunków sypkich lub podatnych na uszkodzenia obok ładunków o właściwościach mogących uszkodzić sąsiednie. Nie należy jednak zapominać, że za zabezpieczenie przesyłki, np. pasami przez docisnięcie poszczególnych elementów ładunku czy rozłożenie mat, odpowiada już przewoźnik, gdyż nie jest to czynność ładunkowa, lecz związana z samym przewozem i zapewnieniem jego bezpieczeństwa.

### Uprawdopodobnienie spowodowania szkody przez załadowcę

W przypadku powstania szkody z jednej z wymienionych przyczyn spowodowanych przez załadowcę przewoźnik nie musi udowadniać, że szkoda ta wynikała z tej właśnie przyczyny. Wystarczające jest tu uprawdopodobnienie tej okoliczności. Uprawdopodobnienie jest środkiem

zastępczym względem dowodu. Nie daje ono pewności co do zaistnienia konkretnego faktu, lecz stwarza przekonanie co do prawdopodobieństwa zaistnienia danego faktu. Jeżeli więc dowód daje pewność co do faktu, to uprawdopodobnienie stwarza warunki do uznania tego faktu za prawdopodobny. Uprawdopodobnienie nie może wynikać z samych oświadczeń stron, powinno być poparte jakimś materiałem dowodowym, np. zdjęciami, zeznaniami świadków i wywodem wskazującym na możliwość istnienia związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy czynnościami załadunkowymi i zaistniałą szkodą. Pozycja procesowa przewoźnika jest tu więc w znacznym stopniu uprzywilejowana. Niemożność przeprowadzenia takiego uprawdopodobnienia powodować będzie, że odpowiedzialność za szkodę ciężać będzie na przewoźniku.



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



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@kop-broker.pl

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

**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](mailto:A.Hische@dls-Deutschland.de)  
[www.dls-Deutschland.de](http://www.dls-Deutschland.de)

# Zasady wystawiania faktur w transporcie i spedycji od 1 kwietnia 2011 r.

**autor: Anna Piotrkiewicz**

Z dniem 1 kwietnia 2011 r. zaczęły obowiązywać kolejne zmiany w podatku od towarów i usług, wynikające ze zmian wprowadzonych ustawowo oraz z nowych rozporządzeń wykonawczych. Jednym z nich jest nowe rozporządzenie regulujące zasady wystawiania faktur VAT.

Faktura pełni określone funkcje w rozliczeniach podatkowych i rozliczaniu należności wynikających z zawartych umów przewozu i spedycji. Faktura stanowi:

- dowód potwierdzający wykonanie usługi, dostawę towaru lub przyjęcie zaliczki,
- dokument rozliczeniowy, potwierdzający powstanie należności za wykonaną usługę, sprzedany towar lub zobowiązania z tytułu przyjętej zaliczki.

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

turze podatku VAT nie zostało zakwestionowane w postępowaniu podatkowym przez organ podatkowy.

W rozliczeniach podatkowych faktura jest podstawowym dokumentem, z tytułu wystawienia którego powstają określone skutki prawne i finansowe, zarówno dla jej wystawcy jak i odbiorcy. Jednocześnie przepisy nie przewidują możliwości odstąpienia od wystawienia faktury VAT, jeżeli doszło do wykonania usługi lub wydania towaru.

Obowiązek wystawienia faktury wynika z:

- art. 220 Dyrektywy 112, który nakłada obowiązek wystawienia faktury na podatnika lub w jego imieniu w przypadku m.in. wykonania usługi,
- art. 106 ustawy o podatku VAT, zgodnie z którym podatnik obowiązany jest wystawić fakturę stwierdzającą dokonanie sprzedaży.

Sankcje za niewystawienie lub nierzetelne wystawienie faktury określa ustawa z dnia 10 września 1999 r. Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2007 r. Nr 111, poz. 765, ze zm.) w art. 62. Kto wbrew obowiązkowi nie wystawia faktury lub rachunku za wykonanie świadczenia, wystawia je w sposób wadliwy albo odmawia ich wydania, podlega karze grzywny do 180 stawek dziennych. Kto fakturę lub rachunek wystawia w sposób nierzetelny albo takim dokumentem posługuje się, podlega karze grzywny do

240 stawek dziennych. Karze określonej powyżej podlega także ten, kto wbrew obowiązkowi nie przechowuje wystawionej lub otrzymanej faktury lub rachunku. Stawka dzienna nie może być niższa od jednej trzydziestej części najniższego miesięcznego wynagrodzenia ani też przekraczać jej czterystukrotności.

## 1. Akty prawne unijne i krajowe regulujące zasady wystawiania faktur VAT

- Dyrektywa 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L Nr 347 i Nr 384) w art. 217 do 240,
- Dyrektywa Rady 2010/45/UE z dnia 13 lipca 2010 r., zmieniająca dyrektywę 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w odniesieniu do przepisów dotyczących fakturowania,
- ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, ze zm.) w art. 106 do 108,
- art. 53 ust. 2 akapit 2 i 3 rozporządzenia wykonawczego Rady (UE) Nr 282-2011 z dnia 15 marca 2011 r., ustanawiającego środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE Nr 77), które wchodzi w życie z dniem 12 kwietnia 2011 r. i stosuje się z dniem 1 lipca 2011 r.

jako akt prawny powszechnie obowiązujący w całej UE,

- rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 68, poz. 360),

- rozporządzenie 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).

Uzupełnieniem są indywidualne interpretacje wymienionych przepisów, wydawane w imieniu ministra finansów przez dyrektorów 4 Izb Skarbowych (Warszawa, Poznań, Katowice, Bydgoszcz). Od 1 kwietnia 2011 r. in-

terpretacje takie może wydawać także dyrektor Izby Skarbowej w Łodzi. Zakres jego właściwości określił minister finansów i obejmuje on teren województw: opolskiego, świętokrzyskiego, łódzkiego i lubelskiego.

## 2. Termin wystawienia faktury VAT

Przy ustalaniu daty, w której można wystawić fakturę VAT za usługę, należy uwzględnić następujące przepisy:

- art. 63, art. 65 Dyrektywy 112, zgodnie z którym zdarzenie podlegające opodatkowaniu ma miejsce, gdy usługi zostaną wykonane lub gdy płatność zostanie dokonana przed wykonaniem usług,
- art. 106 ustawy o podatku VAT, zgodnie z którym podatnik obowiązany jest wystawić fakturę stwierdzającą dokonanie sprzedaży (za sprzedaż zgodnie z art. 2

pkt 22 rozumie się także odpłatne świadczenie usług),

- art. 19 ust. 4 i ust. 13 pkt 2 ustawy o podatku VAT, który łączy datę powstania obowiązku podatkowego i pośrednio datę wystawienia faktury z dniem wykonania usługi,
- par. 11 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011r. 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 68, poz. 360), zgodnie z którym, w przypadku usług wymienionych w art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o podatku VAT (usługi transportu, spedycji, przeładunkowe, w portach morskich i handlowych) oraz ust. 19a ustawy o podatku VAT (usługi objęte art. 28b jako import usług oraz

# TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

Let's talk about trucks.  
www.truckstore.com

## TruckStore Warszawa

ul. Inowłodzka 5, 03-237 Warszawa, tel.: (+4822) 312 53 33, fax: (+4822) 312 53 38, truckstore.warszawa@daimler.com



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0903, 2007 r., 406.000 km  
**179.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0892, 2007 r., 448.000 km  
**179.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0905, 2007 r., 419.000 km  
**179.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0886, 2007 r., 421.000 km  
**179.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0889, 2007 r., 387.000 km  
**185.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0899, 2007 r., 363.000 km  
**185.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0890, 2008 r., 190.000 km  
**189.900 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 103001S0888, 2008 r., 190.000 km  
**189.900 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1846 LS**  
oferta 103001S0303, 2006 r., 714.000 km  
**129.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1846 LS**  
oferta 113001S0141, 2006 r., 862.000 km  
**139.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 113001S0163, 2006 r., 788.000 km  
**139.900 zł**



**Mercedes-Benz Actros 2041 AS**  
oferta 113001S0159, 2006 r., 326.000 km  
**159.000 zł**



**Alicja Syc**  
tel. kom. +48 692 432 754  
tel. (+4822) 312 53 31  
fax (+4822) 312 53 35  
alicja.syc@daimler.com



**Lukasz Cherubiński**  
tel. kom. +48 698 697 337  
tel. (+4822) 312 53 34  
fax (+4822) 312 53 38  
lukasz.cherubinski@daimler.com



**Marcin Dużyński**  
tel. kom. +48 692 437 401  
tel. (+4822) 312 53 40  
fax (+4822) 312 53 38  
marcin.duzynski@daimler.com



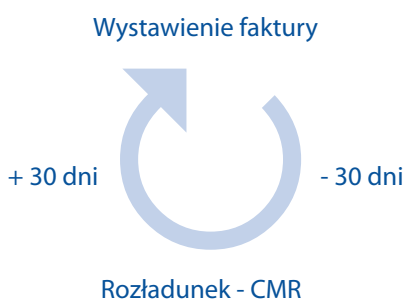
**Sylwester Lyczewski**  
tel. kom. +48 692 434 530  
tel. (+4822) 312 53 41  
fax (+4822) 312 53 38  
sylwester.lyczewski@daimler.com



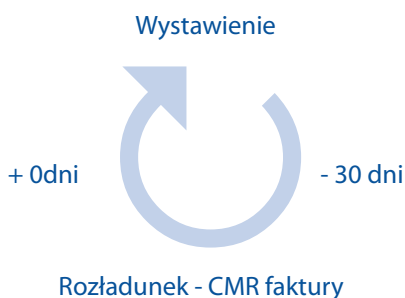
**Paweł Pazio**  
tel. kom. +48 692 431 566  
tel. (+4822) 312 53 44  
fax (+4822) 312 53 38  
pawel.pazio@daimler.com



usługi nie podlegające opodatkowaniu w kraju z art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku VAT) fakturę wystawia się nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego. Faktury te nie mogą być wystawione wcześniej niż 30. dnia przed powstaniem obowiązku podatkowego. Zasadę tę, obowiązującą w transporcie i spedycji od 1993 r., obrazuje poniższy schemat w przypadku przewozów samochodowych wykonywanych dla zleceniodawcy krajowego.



Z powyższego wynika, że faktura dla polskiego zleceniodawcy powinna być wystawiona nie później niż 30. dnia od daty wykonania usługi i nie wcześniej niż 30. dnia przed datą powstania obowiązku podatkowego. Dla przewozów i spedycji wykonywanych dla podatników objętych art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku VAT schemat ten będzie następujący. Co oznacza, że fakturę należy wystawić nie później niż w dniu wykonania usługi i nie wcześniej niż 30 dni przed jej wykonaniem.



Z powyższego wynika, że faktura dla zleceniodawcy mającego siedzibę na terytorium UE powinna być wysta-

wiona w dniu powstania obowiązku podatkowego, tj. wykonania usługi i nie wcześniej niż 30 dni przed powstaniem obowiązku podatkowego.

#### **4. Identyfikacja podatnika oraz zapisy w fakturach na usługi niepodlegające opodatkowaniu w kraju**

Przystępując do wystawienia faktury VAT za usługi przewozu i spedycji wykonane na rzecz podatnika niemającego siedziby na terytorium kraju należy:

- dokonać oceny statusu podatkowego tego podatnika,
- uwzględnić przepisy unijne i krajowe w zakresie wymogów dla wystawianej faktury temu podatnikowi.

Status podatnika ustalamy na podstawie:

- art. 43 Dyrektywy 2006/112/WE, zmienionej Dyrektywą Rady 2008/8/WE w odniesieniu do miejsca świadczenia usług,
- art. 28a ustawy o podatku od towarów i usług,
- pomocniczo wykorzystując rozporządzenie Rady (WE) nr 1777/2005 w wersji ustalonej w dokumencie COM/2009/0672 końcowy - NLE 2009/0177. Od 1 lipca 2011 r. będzie to rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) Nr 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r., ustanawiające środki wykonawcze do Dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 77/1), które wchodzi w życie 12 kwietnia 2011 r. i ma zastosowanie we wszystkich krajach członkowskich od 1 lipca 2011 r.

Ustalenie statusu podatnika jest niezbędne dla prawidłowego wystawienia faktury w zakresie związanym z powoływaniem w fakturze NIP - UE lub nie oraz ujęcia wykonanej i zafakturowanej usługi w Informacji Podsumowującej lub nie.

W zakresie prawidłowego wystawienia faktury VAT dla podmiotu będącego podatnikiem, ale niemającego siedziby na terytorium kraju, istotne są postanowienia Dyrektywy 2006/112/WE zawarte w następujących jej artykułach:

- art. 44 - miejscem świadczenia usług na rzecz podatnika działającego w takim charakterze jest miejsce, w którym podatnik ten posiada siedzibę swojej działalności gospodarczej. Jeżeli jednak usługi te są świadczone na rzecz stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej podatnika znajdującego się w miejscu innym niż jego siedziba działalności gospodarczej, miejscem świadczenia tych usług jest stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej. W przypadku braku takiej siedziby lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej miejscem świadczenia usług jest miejsce, w którym podatnik będący usługobiorcą ma stałe miejsce zamieszkania lub zwykłe miejsce pobytu,
- art. 196 - do zapłaty VAT zobowiązany jest każdy podatnik lub osoba prawna niebędąca podatnikiem zidentyfikowana do celów VAT, na rzecz której świadczone są usługi objęte art. 44, jeżeli usługi te są świadczone przez podatnika niemającego siedziby na terytorium tego państwa członkowskiego,
- art. 226 ust. 11a - faktury wystawione zgodnie z przepisami do celów VAT, zawierają wyłącznie następujące dane: w przypadku, gdy nabywca lub usługobiorca są zobowiązani do zapłaty VAT - wyrazy "odwrotne obciążenie".

Dla prawidłowego wystawienia faktury VAT, spełniającego wymogi wynikające z przepisów krajowych, istotne są następujące przepisy prawa krajowego zawarte w:

- 1) art. 28a ustawy o podatku VAT





- ilekroć jest mowa o podatniku - rozumie się przez to:

- podmioty, które wykonują samodzielnie działalność gospodarczą lub działalność gospodarczą odpowiadającą tej działalności, bez względu na cel czy rezultat takiej działalności,
  - osobę prawną niebędącą podatnikiem, która jest zidentyfikowana do celów podatku lub podatku od wartości dodanej;
- 2) art. 28b ust. 1 ustawy o podatku VAT - miejscem świadczenia usług w przypadku świadczenia usług na rzecz podatnika jest miejsce, w którym podatnik będący usługobiorcą posiada siedzibę lub stałe miejsce zamieszkania,
- 3) Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania

faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług w:

- par. 5 ust. 15 - faktury stwierdzające dokonanie dostawy towarów lub wykonanie usługi, dla których podatnikiem zgodnie z przepisami ustawy jest nabywca towaru lub usługi, zamiast danych dotyczących stawki i kwoty podatku oraz kwoty należności wraz z podatkiem zawierają:
  - adnotację, że podatek rozlicza nabywca lub
  - wskazanie właściwego przepisu ustawy lub dyrektywy, wskazującego, że podatek rozlicza nabywca, lub
  - oznaczenie "odwrotne obciążenie",
- par. 26 ust. 4 - w przypadku świad-

czenia usług, o których mowa w art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy (tj. objętych Informacją Podsumowującą), 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 :

- adnotację, że podatek rozlicza nabywca lub
- wskazanie właściwego przepisu ustawy lub dyrektywy, wskazującego, że podatek rozlicza nabywca, lub
- oznaczenie "odwrotne obciążenie".

Przedstawione powyżej przepisy prawa unijnego oraz prawa krajowego wskazują, że każda faktura VAT wystawiona dla usług wykonywanych na

podstawie art. 28b ustawy o podatku VAT (art. 44 Dyrektywy 2006/112/WE) dla podatnika niemającego siedziby na terytorium kraju, powinna zawierać zapis o przejściu obowiązku podatkowego przez nabywcę tej usługi (dotyczy to nabywców z krajów trzecich i UE). Dodatkowo dla podmiotów będących podatnikami w rozumieniu art. 43 Dyrektywy 2006/112/WE, mających swoją siedzibę na terytorium UE i objętych przepisami art. 100 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku VAT (Informacjami Podsumowującymi), należy wpisać w fakturze numer VAT - UE, pod którym nabywca usługi jest zidentyfikowany w swoim kraju członkowskim, w którym ma siedzibę.

W przypadku, gdy zleceniodawca będzie miał siedzibę na terytorium UE, będzie podatnikiem w rozumieniu przepisów Dyrektywy 112, lecz nie będzie posiadał numeru VAT - UE, tylko numer krajowy dla dokonywania obrotu w kraju siedziby, polski wykonawca usługi nie traci prawa do wystawienia faktury na usługę niepodlegającą opodatkowaniu. Z uwagi na brak numeru VAT - UE faktura przenosząca obowiązek podatkowy na nabywcę nie podlega ujęciu w Informacji Podsumowującej. Wynika to z interpretacji indywidualnej dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie Nr IPPP3/443-28/11-4/LK z dnia 30 marca 2011 r.

#### **5. Dodatkowe dokumenty niezbędne do wystawienia faktury**

W transporcie i spedycji międzynarodowej dla zastosowania stawki 0% VAT przy zleceniu otrzymanym od zleceniodawcy krajowego, tj. posiadającego siedzibę na terytorium kraju, niezbędne są dokumenty wymienione w art. 83 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy o podatku VAT, tj.:

- międzynarodowy dokument przewozowy potwierdzający przekroczenie granicy kraju trzeciego

przez towar (m.in. CMR, CIM, SMGS)

- dokument celny potwierdzający zaliczenie kosztów transportu do podstawy opodatkowania importowanego towaru ( SAD, zaświadczenie UC).

W transporcie i spedycji wewnątrzspółnotowej niezbędnym jest posiadanie NIP - UE klienta, potwierdzonego elektronicznie lub przez odpowiednie instytucje do tego powołane. Dla przewozu samochodowego w transporcie międzynarodowym wykonywanym na zlecenie polskiego podatnika mającego siedzibę na terytorium kraju, np. na trasie Warszawa - Moskwa, dla potwierdzenia prawa do stawki 0% niezbędne jest posiadanie listu przewozowego CMR, potwierdzającego tę trasę przewozu. W przypadku przewozu towaru z Moskwy do Warszawy jako towaru importowanego do Polski, niezbędne jest posiadanie listu przewozowego CMR potwierdzającego tę trasę przewozu oraz dokumentu celnego potwierdzającego, że koszty transportu na tej trasie dla importowanego towaru, dopuszczanego do obrotu na terytorium kraju, zostały zaliczone w dokumencie SAD do podstawy opodatkowania tego towaru. Jeżeli przewoźnik lub spedytor będą posiadali wyłącznie list przewozowy CMR, bez dokumentu celnego potwierdzającego zaliczenie kosztów transportu do podstawy opodatkowania importowanego towaru, zastosowanie stawki 0% nie będzie możliwe. Wtedy dla zleceniodawcy polskiego właściciwą stawką będzie 23%.

#### **6. Kurs waluty przy wystawianiu faktur w walutach obcych**

Problem kursu waluty przy wystawianiu faktur w walutach obcych reguluje:

- art. 91 ust. 2 Dyrektywy 112 - w przypadku, gdy kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania

transakcji innej niż import towarów są wyrażone w walucie innej niż waluta państwa członkowskiego, w którym następuje określenie tej wartości, jako kurs wymiany stosuje się ostatni zanotowany kurs sprzedaży, w chwili, gdy VAT staje się wymagalny, na najbardziej reprezentatywnym rynku lub rynkach walutowych danego państwa członkowskiego, lub też kurs ustalony przez odniesienie do takiego rynku lub rynków, na warunkach określonych przez to państwo członkowskie.

- art. 31 a ustawy o podatku VAT - jeżeli kwoty na fakturze, stosowane do określenia podstawy opodatkowania, są określone w walucie obcej, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego tej waluty obcej ogłoszonego przez NBP na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień wystawienia faktury,
- par. 5 ust. 6 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług, zgodnie z którym kwoty podatku wykazuje się w złotych bez względu na to, w jakiej walucie określona jest kwota należności w fakturze.

#### **7. Refakturowanie**

Refakturowanie jest nieodłącznym elementem fakturowania. Czynność refakturowania w transporcie i spedycji występuje w przypadkach dokonywania czynności podlegających opodatkowaniu na zlecenie nadawcy, odbiorcy towaru lub przewoźnika bądź spedytora. Czynność refakturowania musi wynikać z zawartej umowy o działanie na zlecenie osoby trzeciej. Do refakturowania odnoszą się

następujące przepisy:

- art. 28 Dyrektywy 112 - w przypadku, gdy podatnik, działając we własnym imieniu, ale na rzecz osoby trzeciej, bierze udział w świadczeniu usług, przyjmuje się, że podatnik ten sam otrzymał i wyświadczył te usługi,
- art. 79 ust. c Dyrektywy 112 - Podstawa opodatkowania nie obejmuje kwot otrzymanych przez podatnika od nabywcy lub usługobiorcy, a zaksięgowanych przez podatnika na koncie przejściowym. Podatnik musi przedstawić dowód na rzeczywistą kwotę kosztów i nie może odliczyć VAT, który w danym przypadku mógł zostać naliczony,
- art. 8 ust. 2a ustawy o podatku VAT - w przypadku, gdy podatnik, działając we własnym imieniu, ale na rzecz osoby trzeciej, bierze udział w świadczeniu usług, przyjmuje się, że ten podatnik sam otrzymał i wyświadczył te usługi (obowiązuje od 1 kwietnia 2011 r.),
- art. 30 ust. 3 ustawy o podatku VAT - w przypadku, gdy podatnik, działając we własnym imieniu, ale na rzecz osoby trzeciej, bierze udział w świadczeniu usług, podstawą opodatkowania jest kwota należna z tytułu świadczenia usług, pomniejszona o kwotę podatku.

Częstym jest rozliczanie na zasadzie refakturowania kosztów operacji ładunkowych wykonywanych przy przewozach łączonych morsko - samochodowych, kosztów odpraw celnych, na które zostały wystawione odrębne faktury przez świadczących te usługi. Jeżeli koszty nie są rozliczane poprzez należność frachtową za wykonaną usługę przewozu lub spedycji, podlegają refakturowaniu.

### 8. Konsekwencje błędnego wystawienia faktury

Konsekwencje nieprawidłowego wystawienia faktury powstają u nabywcy usług i towarów. Posiadacz takiej faktury może utracić prawo do odliczenia podatku naliczonego wykazanego w tej fakturze, mimo że opłacił pełną kwotę należności wynikającą z takiej faktury. Konsekwencje przyjęcia błędnie wystawionej faktury określa art. 88 ust. 1 i ust. 3a ustawy o podatku VAT, zgodnie z którymi nie stanowią podstawy do obniżenia podatku naliczonego oraz zwrotu różnicy podatku faktury, gdy transakcja udokumentowana fakturą nie podlega opodatkowaniu albo jest zwolniona od podatku, oraz gdy wystawiono faktury, w których została wykazana kwota podatku w stosunku do czynności opodatkowanych, dla których nie wykazuje się kwoty podatku na fakturze. Gdyby zatem w ramach asekuracji w fakturze za wykonaną usługę przewozu lub spedycji zamiast stawki 0% (np. transport międzynarodowy) lub (np. przewóz Ukraina – Rosja) wykazano stawkę 23% VAT, podatek z tej faktury nie powinien być odliczany przez krajowego nabywcę takiej usługi, lecz faktura ta powinna podlegać korekcie z tytułu błędnej stawki.

# 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.

# CMR: Wyładunek i przechowanie towaru

Artykuł 16 (2) CMR stanowi, że w przypadkach określonych w art. 14 (1) i w artykule 15 przewoźnik może bezwzględnie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej, a po wyładowaniu towaru przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie odpowiedzialność za dozór towaru, ale może także powierzyć go osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór osoby trzeciej. Towar zostaje obciążony należnościami wynikającymi z listu przewozowego oraz wszelkimi innymi kosztami.

To postanowienie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego wciąż powoduje spory i różnice w stanowiskach prawnych.

Przypadki, których dotyczy art. 16 CMR, stanowią „przeszkody uniemożliwiające wykonanie umowy przewozu” w rozumieniu art. 14 (1) CMR („Jeżeli z jakiegokolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z artykułem 12”) oraz „przeszkodę uniemożliwiającą wydanie towaru” w rozumieniu art. 15 (1) („Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego”).

Już na wstępie należy podkreślić, iż w przypadku wystąpienia niedającej się usunąć przeszkody, która uniemożliwia realizację umowy przewozu lub przeszkody uniemożliwiającej wydanie towaru, umowa przewozu nie zostaje zakończona w sposób automatyczny. Przewoźnik jest w związku z tym co do zasady zobowiązany zażądać instrukcji i podjąć działania zapobiegające szczególnie zepsuciu się towaru – o ile chodzi o towar łatwo psujący się; przewoźnik ponosi również odpowiedzialność przy rozładunku towaru, przed otrzymaniem instrukcji, początkowo nadal według art. 17 CMR („odpowiedzialność za szkody powstałe w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem”).

Art. 16 (2) CMR przyznaje przewoźnikowi prawo do wyładunku towaru. Jeżeli przewoźnik skorzysta z tego prawa, przewóz uważa się za ukończony, a odpowiedzialność z tytułu umowy przewozu ulega zakończeniu. Wyładunek towaru jest zatem równoważny z dostarczeniem towaru i traktowany jest jako zastępcze wydanie towaru. Z wyładunkiem towaru rozpoczyna się bieg terminu przedawnienia według art. 32 (1)a CMR.

W przypadku zastępczego wydania towaru dotychczasową umowę przewozu zastępuje umowa przechowania i umowa o dzieło. Zakończenie przewozu oznacza, że przewoźnik nie ma obowiązku ponownego załadunku i dalszego przewozu towaru, również wtedy, gdy po dokonaniu rozładunku przeszkoda przestała istnieć.

Jeżeli przewoźnik nie jest na podstawie umowy przewozu zobowiązany do wyładunku towaru, to dokonany przez niego wyładunek jest objęty okresem odpowiedzialności. Tym samym przewoźnik odpowiada za błędy powstałe w trakcie rozładunku w rozumieniu art. 17 CMR, ponieważ okres wynikającej z umowy przewozu odpowiedzialności za zaginięcie lub uszkodzenie towaru ulega w takim przypadku zakończeniu dopiero z chwilą ukończenia rozładunku. Pod względem czysto prawnym rozładunek jest działaniem przewoźnika, pociągającym za sobą określone skutki prawne. Jednakże z komercyjnego punktu widzenia może to być kwestia problematyczna dla przewoźnika, gdyż w trakcie rozładunku może niekiedy dojść do powstania szkód, a niezrealizowanie dostawy do pierwotnie przewidzianego odbiorcy może ujemnie wpłynąć na stosunki handlowe pomiędzy zleceniodawcą a przewoźnikiem. Szybki rozładunek często wywołuje dyskusję na temat faktycznej jego konieczności. Podjęcie decyzji, przed którą często postawiony zostaje kierowca, nie jest z reguły prostym zadaniem. Dlatego też uzyskanie precyzyjnej instrukcji jest w takim przypadku dla niego najkorzystniejszym rozwiązaniem.

Jeżeli przewoźnik nie rozładuje towaru, lecz tylko zażąda instrukcji, przewóz nie ulega zakończeniu. Przewoźnik pozostaje nadal odpowiedzialny za towar w ramach umowy przewozu.

Jak wskazano powyżej, procedura rozładunku odbywa się pod dozorem przewoźnika, w wyniku czego odpowiada on również za szkody powstałe w trakcie rozładunku.

Po wyładowaniu towaru przewoźnik jest zobowiązany do samodzielnego przechowania towaru lub powierzenia towaru osobie trzeciej.

W Konwencji CMR brak jest postanowień mówiących o tym, iż przewoźnik jest zobowiązany do informowania osoby uprawnionej o rozładunku, przy czym obowiązek ten wynika z prawa krajowego jako obowiązek akcesoryjny.

Przewoźnik, który rozładował towar, ma do dyspozycji dwie możliwości, a mianowicie: samodzielne przechowywanie towaru lub powierzenie towaru osobie trzeciej. Jeżeli przewoźnik samodzielnie przechowuje towar pod swym dozorem, jego prawa i obowiązki nie wynikają już z CMR, lecz każdorazowo z obowiązujących krajowych przepisów prawnych, dotyczących przechowywania i składowania towaru.

Druga możliwość polega na powierzeniu towaru osobie trzeciej na przechowanie. Wówczas przewoźnik ponosi odpowiedzialność jedynie za rozsądny wybór osoby trzeciej. Ponieważ przewoźnik występuje tutaj jako podmiot powierzający towar na przechowanie, jest on zobowiązany dokonać w razie konieczności na rzecz osoby uprawnionej cesji roszczeń odszkodowawczych, przysługującej w stosunku do podmiotu, któremu powierzono towar na przechowanie. W miejsce umowy przewozu wstępuje tutaj umowa o przechowanie towaru, zawarta przez przewoźnika na rachunek osoby uprawnionej. Przechowujący ponosi wówczas odpowiedzialność za szkody w towarze, stosownie do miarodajnych przepisów danego prawa krajowego w zakresie składowania towaru.

W drugim ustępie art. 16 CMR wyjaśnione jest jednoznacznie, iż dotychczasowymi roszczeniami wynikającymi z listu przewozowego (na przykład roszczeniem o zapłatę przewoźnego) oraz nowymi kosztami powstałymi w związku z przechowaniem towaru obciążony zostaje towar (wartość towaru). Przechowujący może więc wstrzymać się z wydaniem towaru do momentu zapłaty kosztów jego przechowania.

Interesującą kwestią jest to, który podmiot jest zobowiązany do poniesienia kosztów za rozładunek towaru u rozsądnie wybranej osoby trzeciej. Art 16 CMR stanowi, iż przewoźnik może wyładować towar na koszt osoby uprawnionej. Również te koszty obciążają towar. Oznacza to, iż przechowujący nie może wydać towaru, dopóki również i te koszty nie zostaną pokryte.

W szczególnych przypadkach możliwe jest także wystąpienie do sprzedaży awaryjnej towaru; kwestie te opisane są w ustępach 3 do 5 art. 16 CMR. Sposób postępowania w przypadku sprzedaży towaru – przy czym wyższą konieczność stanowi na przykład ryzyko zepsucia się towaru – reguluje zwyczaj obowiązujący w miej-

scu, w którym towar się znajduje. Z kwoty uzyskanej ze sprzedaży towaru należy najpierw potrącić roszczenia o koszty, a pozostała kwota podlega wypłacie osobie uprawnionej.

Jak widać, jest to więc dość skomplikowane zagadnienie. W razie wystąpienia szkody wskazane jest więc posiadanie pod ręką kompetentnej osoby kontaktowej. *Lutz Assekuranz pozostaje do dyspozycji spedytorów i przewoźników w zakresie zawierania wymaganych umów ubezpieczenia, a przede wszystkim w celu szybkiego, prawidłowego i kompetentnego załatwiania zaistniałych szkód.*

#### Lutz Assekuranz MaklergesmbH,

##### Biurow 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

##### Biurow w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51-53, A-1120 Wiedeń  
telefon: +43 1 8175573 21, fax: +43 1 8175573 22  
e-mail: siech@lutz-assekuranz.at,  
www.lutz-assekuranz.pl

##### Dział likwidacji szkód:

telefon: +43 1 8175573 16 lub +43 1 8175573 29  
chiang@lutz-assekuranz.at, duda@lutz-assekuranz.pl

office@lutz-assekuranz.pl



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie  
**OCP** to



Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

**KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE**

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każde zdarzenie, również w kabotażu.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego)
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Pełnimy rolę „adwokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.
- Przewozy ADR, 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.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedycję.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

**Biurow 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 Wiedeń, 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](http://www.lutz-assekuranz.pl)

# Co się zmieniło, a co się zmieni?

## Rosną nie tylko składki i stawki

**autor: Barbara Szulak**



### Co się zmieniło ...?

Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych dziś jest zupełnie innym rynkiem aniżeli w latach poprzednich. Sytuacja wygląda tak, że uczestnicy rynku zadają sobie pytanie - **o ile procent wzrośnie** składka ubezpieczeniowa, a nie - **czy nastąpi jej wzrost**. Jeszcze początek 2010 nie zapowiadał tak zauważalnego i odczuwalnego wzrostu stawek/składek ubezpieczeniowych, szczególnie z obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC), a dzisiaj wielu z nas zadaje sobie pytanie: Czy to koniec podwyżek, czy dopiero początek? Naturalnie odpowiedź na to pytanie nie jest ani łatwa ani jednoznaczna, ani też nie ma jednej takiej samej odpowiedzi dla każdego właściciela polisy.

### Dlaczego zmiany...?

Dane Komisji Nadzoru Finansowego (KNF) w latach 2006 - 2010 mówią o

tym, że już w 2009 roku ubezpieczyciele odnotowali 288,1 mln zł straty, gdzie w 2008 było „zaledwie” 8,9 mln zł strat, natomiast wynik 2007 roku był dodatni i wynosił 27,0 mln zł, w 2006 roku wynosił on „in plus” 187,0 mln zł. W historycznych danych trudno odnaleźć rok, w którym ubezpieczyciele odnotowali tak gigantyczne stratę z działalności ubezpieczeniowej (tzw. wynik techniczny), jak za rok 2010, mianowicie wynosi ona aż 1, 26 mld zł. Od samych zakładów ubezpieczeń można usłyszeć o narastającym problemie ostatnich lat, gdzie osią sytuacji są ubezpieczenia komunikacyjne, a w ostatnim roku również niespodziewanie duża liczba szkód z ubezpieczeń mienia od żywiołów. Przyczyn braku rentowności ubezpieczeń komunikacyjnych (OC i Autocasco) polskiego rynku należy upatrywać między innymi w parametrach szkodowych związanych z:

- rosnącymi kosztami wypłat odszkodowań (wyższe wypłaty za naprawę uszkodzonych pojazdów, uszkodzonego mienia, wyższe wypłaty osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, itp.),
- dużą liczbą zdarzeń ubezpieczeniowych podlegających ochronie ubezpieczeniowej i wypłacie odszkodowań (kolizje, wypadki drogowe, kradzieże, akty wandalizmu, itp.),
- wzrostem kosztów z tytułu wypłat

zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej z ubezpieczenia komunikacyjnego OC,

- wzrostem wartości wypłat z tytułu szkód zagranicznych spowodowanych przez obywateli RP.

Trzeba pamiętać, że na taką politykę zakładów ubezpieczeń poza powyższymi przyczynami ma również wpływ:

- wprowadzenie reguł Solvency II - nakładającej obowiązki i wymogi kapitałowe na ubezpieczycieli w zakresie zwiększania marginesu wypłacalności,
- długi okres przedawnienia roszczeń osobowych w OC - 10 lat, co oznacza zachowanie rezerwy przez ten okres na szkody tego rodzaju.

Reakcja zakładów ubezpieczeń, której kwintesencją są zmiany taryf z akcentem na zdecydowany wzrost cen ubezpieczeń komunikacyjnych, jest naturalną konsekwencją zaistniałej sytuacji. Analizując dane nadzoru nie znajdujemy potwierdzenia ogólnej opinii o wzroście cen z ubezpieczenia OC, gdyż średnia składka za polisę OC kształtuje się na poziomie ok. 400 zł, zarówno w 2009, jak i w 2010 roku, lecz niewątpliwie jest to sprzeczne z ogólnym odczuciem posiadaczy polis komunikacyjnych. Większość z nas odczuła w budżecie wzrost cen ubezpieczenia OC i jeżeli dodam, że nadal płacimy jedne z niższych sta-

wek w Europie, to w żaden sposób nie poprawię niczyjego samopoczucia. Świadomość, że średnia wypłacana szkoda z polisy OC wzrosła na przestrzeni ostatnich 5 lat (wzrost o ok. 19%), a średnia składka pozostała na tym samym poziomie, mimo woli prowadzi do wniosku, że należy spodziewać się zmiany jej ceny.

**Co się jeszcze zmieni i o czym warto wiedzieć?**

Na początek zacznijmy od ważnego wydarzenia dla klientów zakładów ubezpieczeń, a także dla całej branży ubezpieczeniowej, a mianowicie dostępności narzędzia do weryfikacji niżek lub wyżek z polis komunikacyjnych OC i AC (autocasco). Udostępniona przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny baza danych Ośrodka Informacji UFG pozwoli ubezpieczycielom na dostosowanie składki ubezpieczeniowej do rzeczywistego przebiegu ubezpieczenia. Kierowcy jeżdżący bezpiecznie i powodujący mniej kolizji i wypadków mogą liczyć na niższe składki z polis komunikacyjnych, natomiast kierowcy powodujący większą liczbę zdarzeń, z tytułu których ubezpieczyciele będą wypłacać odszkodowania, tradycyjnie będą płacić drożej za polisy komunikacyjne.

**Nowelizacja Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym (UFG) i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK).**

Usprawnienie rynku ubezpieczeń obowiązkowych wraz z wprowadzeniem rozwiązań prokonsumenckich wydają się być jednymi z głównych powodów determinujących propozycje zmian. Ostateczny ich kształt będzie można podsumować po ogłoszeniu finalnych zapisów w Dzienniku Ustaw. Warto spojrzeć na ich kierunek i ewentualne praktyczne za-

stosowanie, skupiając uwagę na części z nich, między innymi na zapisach mających ograniczyć (jeżeli nie wyeliminować) podwójne ubezpieczenie obowiązkowe OC posiadaczy pojazdów oraz tych ułatwiających nam codzienność, a dotyczących sfery ubezpieczeń obowiązkowych OC.

Propozycje nowych rozwiązań, czy też doprecyzowanie zapisów dotyczą między innymi:

**1) Zawarcia umowy w formie elektronicznej.**

Klient, który zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdu (OC), jako dowód posiadania polisy będzie mógł używać wydruku. Podpis osoby reprezentującej zakład ubezpieczeń na dokumencie potwierdzającym zawarcie takiej umowy może być odtworzony mechanicznie (wydruk) i będzie on wystarczający. Z uwagi na brak jednoznacznych uregulowań w tym zakresie w praktyce (czytaj w drodze) rozdziło to różne komplikacje, najmniej dotkliwy kłopot to wydłużający się czas potrzebny na przekonanie kontrolujących o posiadaniu ważnego ubezpieczenia.

**2) Ograniczenia (wylimitowania) podwójnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC).**

Omówione poniżej rozwiązania mają wyeliminować sytuacje, w których zdarzało się, że za jeden pojazd ten sam właściciel płacił za dwie polisy OC. Brak jednoznacznych regulacji „wspartych” brakiem dostatecznej wiedzy, czy też splotem niesprzyjających zdarzeń, finalnie znajdował „rozwiązanie” w portfelu właściciela pojazdu. Skuteczne wylimitowanie takich sytuacji ma przynieść:

**- Określenie, że o skuteczności złożenia oświadczenia decyduje data stempla pocztowego – wypowiedzenie umowy drogą pocztową korespondencyjną).**

W przypadku przesłania oświadczenia o wypowiedzeniu umowy ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej pojazdu (OC) pocztą, zasadą będzie, iż o jego skuteczności decydować będzie data stempla pocztowego. Zdarzało się, że klient wysyłając wypowiedzenie do zakładu ubezpieczeń był przekonany, że dokonał skutecznego rozwiązania umowy ubezpieczenia, zawarł nową i nagle otrzymywał wezwania do zapłaty składki. Zakończenie takiej historii mogło być różne. Bywało, że ubezpieczający posiadał dwie ważne polisy (podwójne ubezpieczenie), albo dochodziło do zastosowania rozwiązania kompromisowego, jedna z umów rozwiązywana była za porozumieniem, najczęściej z konsekwencją finansową. Zakład ubezpieczeń godził się na wcześniejsze rozwiązanie umowy, ale oczekiwał płatności składki za okres udzielonej ochrony ubezpieczeniowej.

**- Ułatwienie terminowego składania wypowiedzeń – uregulowanie dotyczące składania wypowiedzeń agentowi.**

Proponuje się również dodać regulację sankcjonującą, że zawiadomienia i oświadczenia składane agentowi danego zakładu ubezpieczeń będą uważane za złożone zakładowi ubezpieczeń, w imieniu lub na rzecz którego agent ubezpieczeniowy działa. Ma to ułatwić terminowe wypowiedzenie umów ubezpieczeń.

**- Obowiązek informacyjny zakładów ubezpieczeń na 14 dni przed zakończeniem umowy**

**ubezpieczenia.**

Zakłady ubezpieczeń będą zobowiązane do przesyłania ubezpieczającym na dwa tygodnie (14 dni) przed końcem umowy ubezpieczenia, w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, informacji o terminie końca polisy oraz propozycję ubezpieczenia na kolejny okres. Wprowadzany obowiązek informacyjny, należący do zakładów ubezpieczeń, jest jednym z elementów mających na celu likwidację zjawiska tzw. podwójnego ubezpieczenia, poprzez odpowiednio wczesne poinformowanie ubezpieczającego m.in. o skutkach braku złożenia w odpowiednim terminie wypowiedzenia dotychczasowej umowy, co niewątpliwie będzie pomocne dla niedoinformowanych” i „zapominalskich”.

**- W przypadku podwójnego ubezpieczenia – możliwość wypowiedzenia jednej z umów.**

W sytuacji, jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego w tym samym czasie jest ubezpieczony w dwóch lub więcej zakładach ubezpieczeń, przy czym jedna z umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych została zawarta w trybie automatycznego odnowienia, umowa taka może zostać przez niego wypowiedziana. Trzeba jednak pamiętać, że w przypadku takiego wypowiedzenia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, zakład ubezpieczeń będzie mógł żądać zapłaty składki ubezpieczeniowej za okres, przez który ponosił odpowiedzialność. Sprzedaż pojazdu – okres ochrony ubezpieczeniowej do końca okresu, na jaki umowa OC została zawarta.

**- Zmianę zasady automatycznego odnawiania umowy OC w przypadku sprzedaży pojazdu.**

W przypadku sprzedaży pojazdu i braku wypowiedzenia dotychczasowej polisy OC przez dotychczasowego lub nowego właściciela, umowa byłaby ważna tylko do końca okresu, na jaki została zawarta. Nie byłoby automatycznego wznawiania na następne 12 miesięcy, jak to ma miejsce aktualnie, a tym samym klienci „nie wpadną w pułapkę” wielokrotnego odnawiania takich umów.

Propozycje zmian dotyczą również:

**3) Zmiany sposobu naliczania zwrotu niewykorzystanej składki.**

Aktualnie naliczanie składki niewykorzystanej ochrony ubezpieczeniowej dokonywane jest według zasady, że za każdy miesiąc rozpoczętej ochrony należy zapłacić, czyli jeżeli pojazd sprzedamy w kwietniu, a umowa jest ważna do lipca, to możemy liczyć na zwrot od maja, czyli za 3 miesiące. Nowe zaproponowane rozwiązanie mówi o zwrocie składki za każdy niewykorzystany dzień. Wskazano również, że zakład ubezpieczeń będzie zobowiązany do jej zwrotu w ciągu 14 dni.

**4) Uprawnienie zakładu ubezpieczeń do możliwości żądania zmiany wysokości składki.**

Według projektu zakłady ubezpieczeń będą miały możliwość dokonania zmiany wysokości składki ubezpieczeniowej w trakcie trwania umowy ubezpieczenia. Podstawę do takich działań może stanowić fakt uzyskania przez ubezpieczyciela wiedzy, że ubezpieczający nie podał wszystkich istotnych informacji, o które zakład ubezpieczeń pytał przed zawarciem umo-

wy obowiązkowego ubezpieczenia OC, uznając je za istotne do oceny ryzyka, a tym samym składki. W przypadku wyjawienia tych okoliczności już po zawarciu umowy musimy brać pod uwagę zmianę co do ostatecznego rezultatu finansowego zakupionej polisy. Takim przykładem może być nieprecyzyjna informacja w zakresie liczby szkód, czy też okresu bezskładowego ubezpieczenia.

**5) Zmiana podstawy naliczania opłat za niespełnienie obowiązku ubezpieczenia OC.**

Wysokość opłat ma być uzależniona od wielokrotności minimalnego wynagrodzenia, proponując odpowiednio:

- kara za brak OC na samochód osobowy – równowartość dwukrotności płacy minimalnej,
- kara za brak OC na samochód ciężarowy i autobus – równowartość trzykrotności płacy minimalnej,
- kara za brak OC na pozostałe pojazdy – równowartość jednej trzeciej minimalnego wynagrodzenia.

Zaproponowane rozważania na temat zmian mogą prowadzić do różnych zdań. Każdy ma swoje racje i argumenty. Uregulowania prokonsumenckie, formalno – prawne, czy też standard obsługi klienta cały czas czerpie z dobrych rozwiązań europejskich. Wszystkim podobają się dobre europejskie praktyki w zakresie odszkodowań i nie mogą się oprzeć stwierdzeniu, że nieuchronnie zbliżamy się do standardów europejskich w sferze wyceny kosztu ubezpieczenia (składki). Wszystkim nam powinno zależeć, właścicielom polis, poszkodowanym, właścicielom i poszkodowanym w jednej osobie, żeby przyjęte rozwiązania były bezpieczne. I dla poszkodowanych i dla płatników składek też.



# Nowe szanse dla polskich firm transportowych

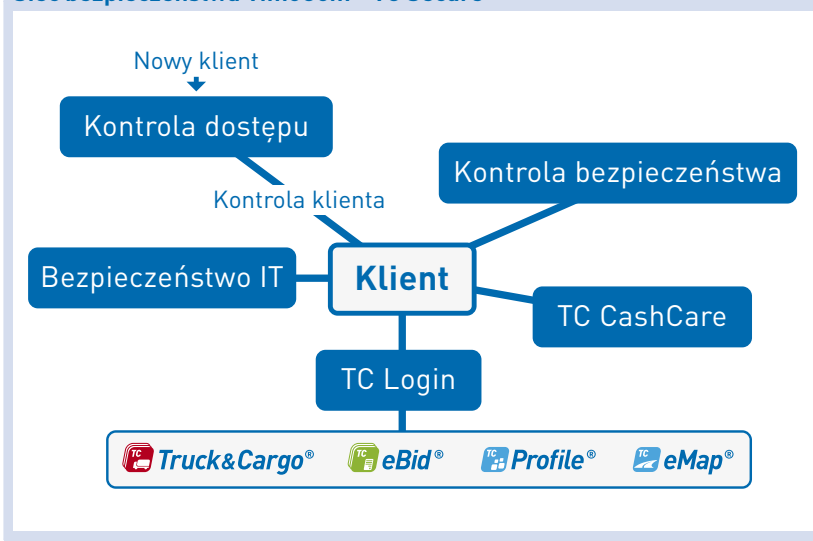
**Dostęp do międzynarodowych firm załadowczych, bezpośrednie zlecenia oraz pewni i sprawdzeni kontrahenci, to dla rodzimych firm transportowych szansa na zwiększenie zysków, redukcję kosztów, a tym samym na polepszenie konkurencyjności firmy na rynku.**

## Nowe możliwości biznesowe

Przedsiębiorstwo TimoCom Soft und Hardware GmbH, lider wśród europejskich giełd transportowych, oferuje także platformę przetargową TC eBid®. Służy ona do ogłaszania przetargów na długoterminowe kontrakty transportowe na terenie całej Europy. **Wszystkim klientom** giełdy TC Truck&Cargo® (obecnie korzysta z niej 85 000 sprawdzonych użytkowników z 44 krajów europejskich) firma udostępnia możliwość **bezpłatnego uczestniczenia w przetargach**.

Polskie firmy transportowe mają zazwyczaj ograniczony zasięg dotarcia do zagranicznych załadowców. Poprzez TC eBid® przewoźnicy zyskują międzynarodowe oferty stałej współpracy **od europejskich producentów**. Klienci TimoCom są regularnie informowani o nowych przetargach i mają możliwość **bezpłatnego** składania swoich ofert cenowych. Dzięki platformie przetargowej firmy transportowe nie muszą już być zależne tylko od rodzimych zleceniodawców.

## Sieć bezpieczeństwa TimoCom - TC Secure



## Pewność planowania, sprawdzeni partnerzy

Posiadanie stałych zleceń transportowych jest podstawą efektywnego działania przedsiębiorstw transportowych. Zabezpieczenie regularnej pracy jest ważne dla utrzymania pewności planowania, a co za tym idzie również i płynności finansowej. Bezpośrednie zlecenia zapewniają lepsze stawki, krótsze terminy płatności i większe bezpieczeństwo transakcji. Dzięki TC eBid® przewoźnicy mogą brać udział w **europejskich przetargach** i **bezpłatnie** składać do nich swoje oferty cenowe. TC eBid® zapewnia polskim przewoźnikom kontakt do **firm załadowczych z całej Europy**. Stwarza to szansę na pozyskanie nowych, intratnych zleceń.

Proces przetargowy jest prosty,

szybki i wygodny. Wszystko odbywa się online. Żeby złożyć ofertę nie trzeba wpłacać wadium, czyli opłaty zabezpieczającej wykonanie potencjalnej umowy. Aby zapobiec niekorzystnemu dla przewoźników licytowaniu cen, firma Tomicom ograniczyła widoczność propozycji cenowych do czasu zakończenia przetargu.

Dzięki TC eBid® firma TimoCom oferuje swoim Klientom jeszcze więcej możliwości biznesowych oraz więcej nowych, sprawdzonych partnerów.

Platforma TC eBid® opiera się na najnowszej technologii, jest łatwa w użytkowaniu, dostępna w 24 językach i powiązana z siecią bezpieczeństwa TimoCom.



**Większość kursów** wiedzie do Wielkiej Brytanii

# Chłodna perfekcja

W transporcie świeżej żywności podstawą są niezawodne, a przy tym oszczędne samochody. Ładunek musi trafić do klienta w ciągu 48 godzin. Dlatego firma Frigo Transport & Spedycja z Makowa Mazowieckiego rozbudowuje flotę ciągników Mercedes-Benz Actros. Szefowie chcą spać spokojnie i nie sięgać bez potrzeby do portfeli

**Tekst i zdjęcia: Tomasz Bańkowski**



**Transport świeżej żywności ma swoje wymagania.**  
Towar powinien dotrzeć do klienta w ciągu 48 godzin

**DYSTRYBUCJA** Na wielkim ogrodzonym parkingu na przedmieściach Makowa Mazowieckiego, obok biur i serwisu firmy Frigo Transport & Spedycja stoją dwa ciągniki Actros 1844 z 33-paletowymi naczepami-chłodniami. Jeden zaraz wyrusza w kolejny kurs ze świeżym mięsem do Anglii. Reszta firmowej floty jest w trasie. Każdy samochód pokonuje 20 tys. kilometrów miesięcznie, ponad 200 tys. rocznie. W sumie przez 12 miesięcy około 8 milionów kilometrów, bo w barwach Frigo, jeździ 40 zestawów z 33-paletowymi chłodniami (w tym 3 dostosowane do przewożenia towaru w dwóch różnych temperaturach). Firma ma także 22 chłodnie hakowe. Połowa floty ciągników to Actrosy 1844.

Rodzina Tyburskich transport ma w genach. To już trzecie pokolenie, które coś wozi. Jak wspomina Wojciech Tyburski, jeden z dwóch braci zarządzających firmą, zaczęło się od dziadka, który jeszcze koniem transportował mięso. Ojciec już ciężarówką, materiały sypkie. – A my zaczęliśmy na chłodniach ze świeżymi artykułami spożywczymi i mięsem. Potem doszły jeszcze owoce i warzywa, kwiaty – mówi. – Gdy w 1999

r. zakładaliśmy firmę, od razu zdecydowaliśmy się na ten rodzaj specjalizacji.

– Zaczynaliśmy od jednego, używanego samochodu, który brat przyprowadził z Francji. Rok później było ich 10. Pierwszych 15 nowych Actrosów kupiliśmy w 2003 r., wchodziły do służby w 2003 i 2004 – mówi Jarosław, drugi z braci Tyburskich. – Wtedy jeszcze eksperymentowaliśmy z różnymi markami, by w końcu, wcale nie tak dawno dojrzeć do decyzji, że będziemy budować naszą flotę razem z Mercedesem. Praktyka pokazała, że Actrosy to bardzo oszczędne pojazdy, a to podstawa w transporcie.

Większość obecnie jeżdżących Actrosów 1844 nie ma jeszcze roku, choć jest jeszcze jeden z 2008 r., ma już na liczniku ponad 500 tys. kilometrów. A w tym roku właściciele Frigo sprzedali Actrosa z 2005 r., który miał za sobą 970 tysięcy kilometrów i nie sprawiał żadnych kłopotów. Pojechał na Bliiski Wschód, gdzie jeszcze posłuży. – Teraz myślimy o zakupie kolejnych pięciu Actrosów, a do końca roku chcielibyśmy wymienić na nowe Mercedesy jeszcze 10 ciągników. Choć zawsze

trzeba się jeszcze porozumieć co do ostatecznej ceny – dodaje z uśmiechem.

Kierunek, w którym się dziś specjalizuje Frigo, czyli Anglia, to szczęśliwy przypadek. Zaczęło się 10 lat temu od pierwszego dużego klienta, dla którego zaczęła pracować firma – Smithfield Foods. Dziś w gronie kluczowych firm są też Wignall Foods, Autumn Foods, Targban (świeże owoce i warzywa), Lantmannen Unibake, Wędlinka, JBB Łyse, Animex, olsztyński Indykpol. Nieomal wszyscy mają coś do wysłania do Wielkiej Brytanii – tam prowadzi 90 proc. kursów firmy z Makowa Mazowieckiego.

Dla takiej firmy jak Frigo kluczowe są niezawodne samochody. Dlatego bracia Tyburscy zwracają uwagę na opiekę serwisową. To kwestia wewnętrznego spokoju, bo tak naprawdę w przypadku nowych samochodów do trzech lat jeździ się na przeglądach i dalej w trasę. – A sieć serwisowa Mercedesa w Polsce jest już na tyle gęsta, że nie ma żadnego problemu z jej dostępnością – mówi Jarosław Tyburski. – Dziś wiemy, że Actros to sprawdzony partner, na którego można postawić.

To ważne, bo auta pracują non-stop – wracają z trasy do Makowa, gdzie czeka nowa zmiana kierowców, i znowu w drogę. Każdy zestaw robi cztery kursy miesięcznie, święta, niedziele, nie ma przerw. Przy przewozie świeżej żywności nie obowiązują weekendowe zakazy ruchu, nie trzeba też czekać na załadunek czy rozładunek, są realizowane przez całą dobę. Wojciech Tyburski zdradza, że firma stawia na podwójną obsadę, bo to pozwala efektywniej wykorzystywać samochody, nie naruszając przepisów związanych z czasem pracy kie-

rowców, których firma zatrudnia ok. 60. Tak jest realizowanych prawie 2/3 proc. kursów. Frigo cieszy się dobrą opinią jako pracodawca, bo podwójna obsada pozwala kierowcom pracować intensywniej, ale i więcej czasu spędzać w rodziną w przerwach między kursami.

Problemem dla firm transportowych jest w tej chwili cena ropy, która w ciągu trzech miesięcy poszła w górę o kilkadziesiąt groszy. To się natychmiast przekłada na efektywność transportu. Na trasę do Anglii i z powrotem potrzeba ok. 1300 litrów paliwa, razy 50 groszy to już 450 złotych więcej. Dlatego kontrola zużycia paliwa to oczko w głowie zarządzających firmą. – Mamy swój własny system telematyczny, który przekazuje do centrali odczyty komputera w samochodzie. Dane odświeżają się co 15 sekund, więc doskonale wiemy, gdzie w danym momencie są nasze pojazdy i co się z nimi dzieje. Mamy odczyty prędkości, spalania. Stąd też wiemy, że trudno doścignąć Mercedesa pod względem zużycia oleju napędowego. Średnia to od 27,5 do 30 litrów na 100 kilometrów, i to z ładunkiem – mówi Jarosław Tyburski.

Bracia żartują, że ich kierowcy po prostu mają odpowiednie podejście do Mercedesów. – Oczywiście dużo zależy od kierowców, od stylu jazdy, ale nasi potrafią jeździć tak, jak zaleca producent, więc Mercedesy w ich rękach są naprawdę oszczędne – dodaje Wojciech Tyburski. – Biorąc pod uwagę miesięczne przebiegi, redukcja kosztów jest znacząca. Prawda jest taka, że ten, kto zaoferuje samochody najoszczędniejsze, ten wygra na rynku: ropa nie będzie tańsza, a jeździć trzeba. A pod tym względem na pierwszym miejscu jest Mercedes. ■



**Jarosław i Wojciech Tyburscy** uważają, że optymalna wielkość dla takiej firmy jak Frigo Transport & Spedycja to 40-50 zestawów. To pozwala zachować kontrolę i najwyższą jakość usług



**W firmie Frigo w 60 proc. kursów** jeżdżą podwójne obsady kierowców. W ten sposób można optymalnie wykorzystywać samochody

# Odpoczynki tygodniowe kierowcy



autor: **Łukasz Włoch**,  
specjalista PC NET Service

Zgodnie z art. 8 ust. 6 i 7 **Rozporządzenia (WE) 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 roku w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego**: w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej: dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu (...), odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.” Regularnym okresem odpoczynku będzie odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin, skróconym tygodniowym okresem odpoczynku odpoczynek trwający co najmniej 24 godziny, a krócej niż 45 godzin, tydzień jest okresem trwającym od godziny 0:00 w poniedziałek do 24:00 w niedzielę.

Upraszczając powyższe zapisy podczas szkoleń kierowców wielokrotnie przekazywana jest informacja, iż jeżeli kierowca wykonał skrócony tygodniowy okres odpoczynku następnym powinien wykonać regularny ty-

godniowy okres odpoczynku (patrz Rysunek 1).

Jednak w uzasadnionych przypad-



kach nic nie stoi na przeszkodzie, aby przedsiębiorca zaplanował dwa skrócone odpoczynki tygodniowe następujące po sobie, oczywiście zachowując zasady zawarte w art. 8 ust. 6 i 7 (patrz Rysunek 4).

Zgodnie z art. 8 ust. 6 tygodniowy okres odpoczynku zaczyna się najpóźniej po zakończeniu sześciu 24-godzinnych okresów, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Nie ma zatem w stosunku do kierowcy podlegającego pod przepisy rozporządzenia możliwości zastosowania harmonogramów pracy, które przewidują pracę przez więcej niż 6 kolejnych dni, bez znaczenia, czy kierowcy pracują w pojedynkę, czy w załodze. Należy zwrócić uwagę, że kierowca w ciągu 6 okresów 24 – godzinnych pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi może wykonać więcej niż sześć dziennych okresów prowadzenia pojazdów (patrz Rysunek 2).

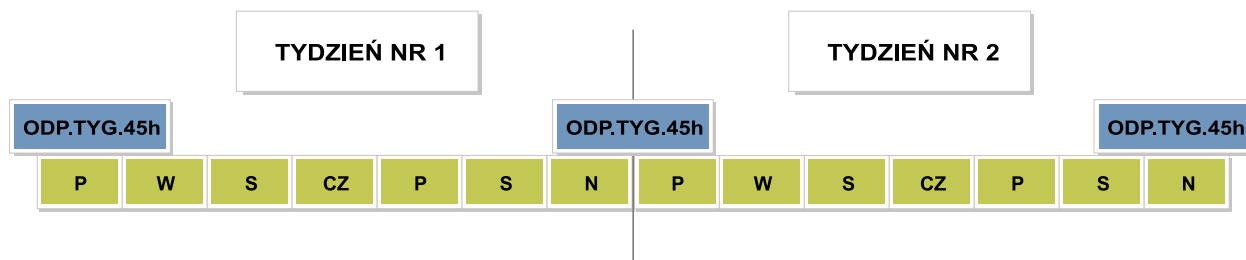
W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca, wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób, zdefiniowaną w roz-

porządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w spra-

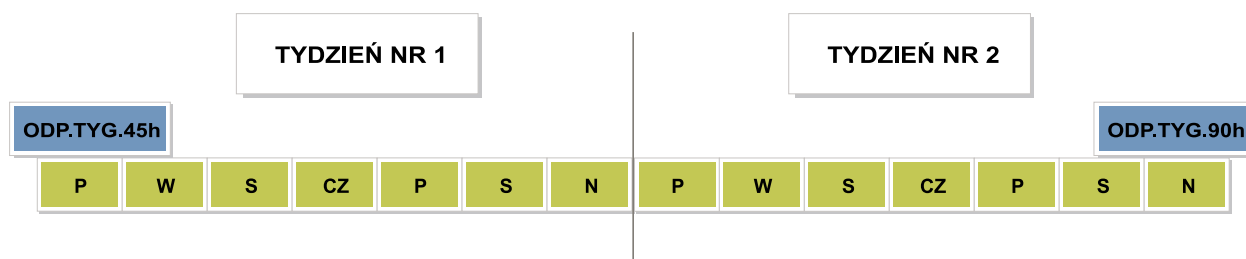
wie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych, może odłożyć tygodniowy okres wypoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczegodzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

- a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny w państwie członkowskim lub państwie trzecim, do którego zastosowania ma niniejsze rozporządzenie, innym niż państwo, w którym rozpoczęło się świadczenie usługi;
- b) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:
  - dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku. albo
  - jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku, trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu

Rozporządzenie (WE) 561/2006 dla odpoczynków tygodniowych regularnych



Rozporządzenie (WE) 1073/2009 dla odpoczynków tygodniowych regularnych (od 04.06.2010)



okresu odstępstwa (...)"  
Skrócenie odpoczynku tygodniowego należy skompensować równoważnym odpoczynkiem, wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Rekompensata może zostać dołączona do odpoczynku trwającego minimum 9 godzin (*patrz Rysunek 3*).

W przypadku braku odpoczynku tygodniowego na podstawie wytycznych GITD z 12.08.2009 r. należy nałożyć karę do 24 godzin, ale konieczna jest rekompensata całego skrócenia do 45 godzin. Na przykład: jeżeli odpoczynek trwał 19 godzin, to kierowca musi wykonać rekompensatę do 45 godzin, czyli co najmniej 26 godzin, jednak i tak otrzyma karę za skrócenie „do 24 godzin” - 5 godzin skrócenia. W przypadku braku rekompensaty kara naliczona zostanie do 45. godziny, tj. w powyższym przykładzie – 2550 zł.

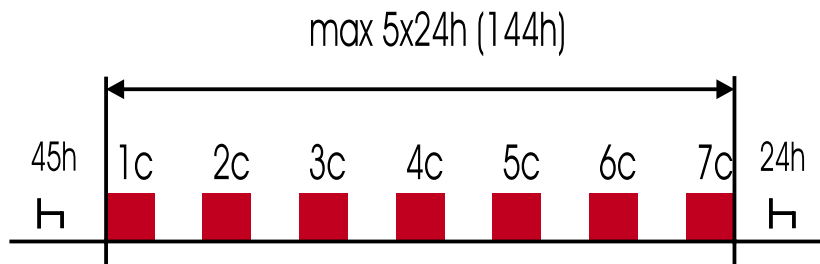
Zgodnie z art. 8 ust 8 rozporządzenia (WE) 561/2006 - dopiero jeżeli kierowca dokona takiego wybo-

ru, jedynie dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą może ode-

brać w pojeździe, jeżeli posiada odpowiednie miejsce do spania. Zgodnie z powyższym zapisem regularne tygodniowe okresy odpoczynku kierowca musi wykonać poza pojazdem, jednak odpoczynek trwający 44 godziny 59 minut zgodnie z definicją pozostaje nadal skróconym tygodniowym okresem odpoczynku, przez co dopuszczalne jest jego odebranie w pojeździe zgodnie z powyższym rozporządzeniem. Nie ma obowiązku dokumentowania miejsca odbioru odpoczynku, natomiast w trakcie kontroli kierowca może być w tym

zakresie przesłuchany w charakterze świadka. Podstawowym dokumentem, wy-

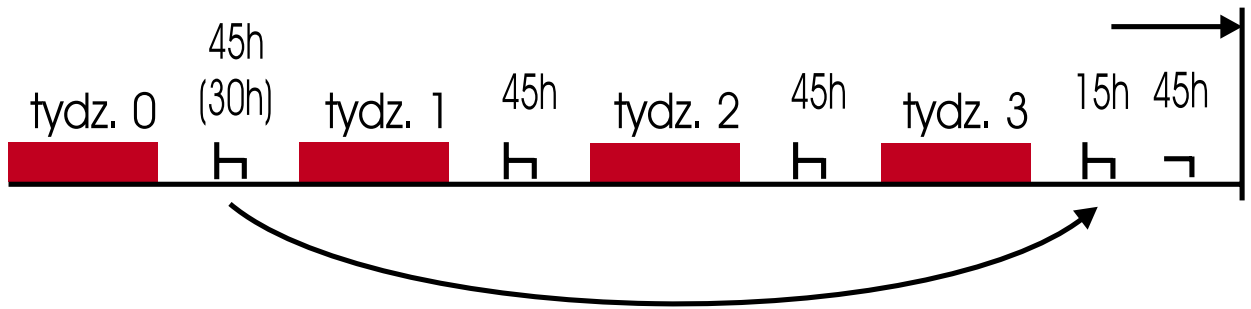
Rys. 2



nikającym z przepisów Wspólnoty Europejskiej, potwierdzającym fakt nieprowadzenia pojazdów, jest „zaświadczenie działalności na podstawie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy Europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)”

W odniesieniu do przewozu drogowego wykonywanego na terytorium Polski, dopuszczalne jest zastosowanie w miejsce zaświadczenia o nieprowadzeniu pojazdu tzw. „żółtych wykresówek”, ale jedynie wówczas,

Rys. 3



gdy będą na nich zawarte wszystkie dane wskazane w art. 31 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

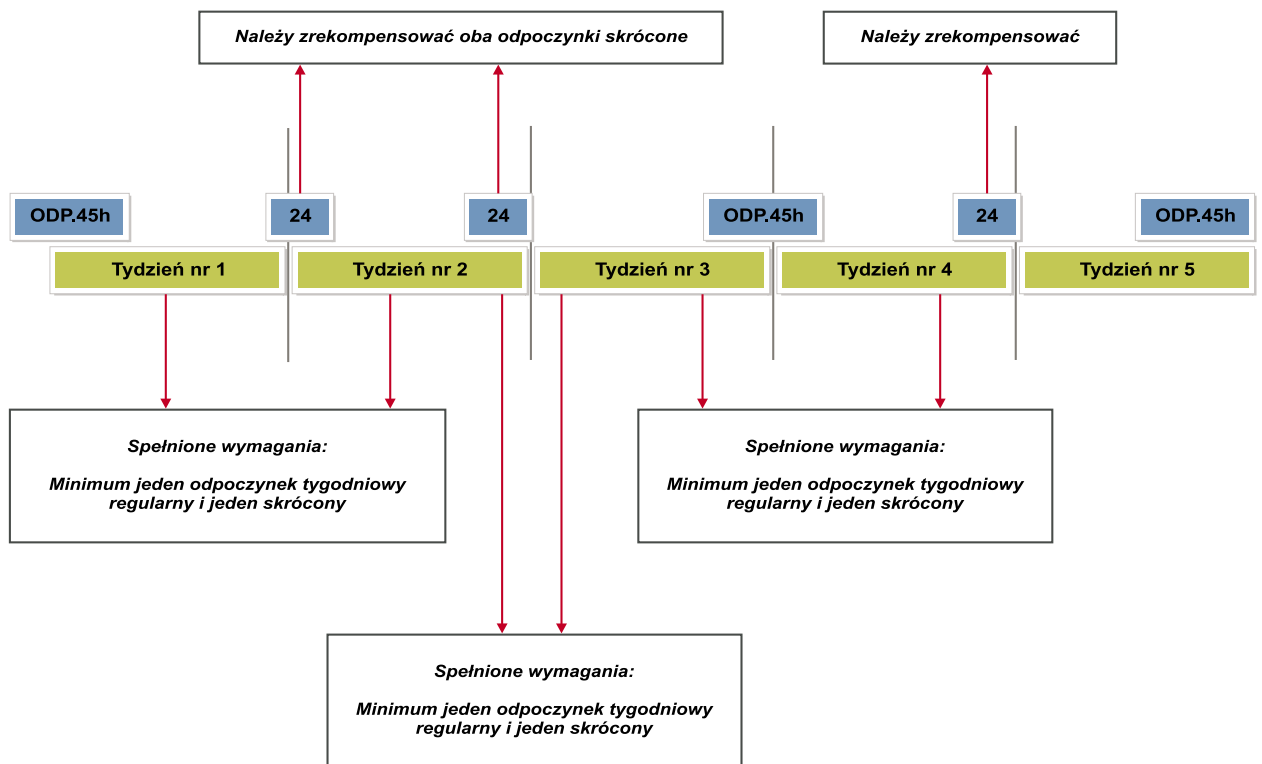
Kierowca, który odbiera tygodniowy odpoczynek poza granicami kraju lub na terytorium kraju będąc w trakcie wykonywania zadania przewozowego, a przedsiębiorca nie ma możli-

czalna jest na podstawie art. 15 ust. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, który stanowi: jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d):

2) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

Według wytycznych Głównego In-

Rys. 4



wości wyposażenia go w zaświadczenie potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu w danym okresie, może skorzystać z ręcznej rejestracji czasu odpoczynku na rewersie wykresówki. Ręczna rejestracja okresów i rodzajów aktywności kierowcy dopusz-

1) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty lub

spektoratu Transportu Drogowego w razie zaistnienia ww. okoliczności, kierowca zobligowany jest do nanieśnięcia na rewersie wykresówki przyczyn odstąpienia od rejestracji rodzajów aktywności w urządzeniu rejestrującym.

# NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD –

## PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW

DOTYCZĄCYCH ZWROTU

# PODATKU VAT

**ZMPD** SEKCJA  
SERWISOWA

## Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

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

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów:

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

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

**dotyczące zakupu oleju napędowego lub przejazdów autostradami.**

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

**Kontakt do Działu Zwrotu VAT:**

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

[zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)



# Aktywnego oszczędzania nadszedł czas

autor: Klaudiusz Madeja  
fot. archiwum autora

**Jeszcze niedawno mówiło się, że operatorzy stacji boją się ceny 5 zł i wyższej za litr. Mit prysnął. Paliwo jest drogie i nic nie wskazuje na to, aby miało potanieć. Tym bardziej trzeba szukać oszczędności. Przyjrzelśmy się, jak pomagają w tym sami producenci pojazdów.**

Nie wierzymy w to, że rychło nastąpi trend spadkowy kursu ropy naftowej. Sytuacja polityczna temu nie sprzyja. Operatorom też nie bardzo zależy na obniżkach, bo ich marże, choć stałe, rosną wraz z ceną bazową. Mrzonką są postulaty, aby rząd obniżył czasowo wysokość podatku akcyzowego od paliw. A po co podnieśli z początkiem roku VAT na 23 %? Żeby załatać dziurę budżetową. I teraz mieliby z tego zrezygnować? Skoro dalej brniemy w coraz wyższy deficyt, a oczekiwanych od lat reform ani śladu. Ktoś przecież musi utrzymać tę ciągle rozrastającą się administrację państwową. Dlatego nie spoglądajmy na in-

nych i nie czekajmy na cud. Zaczniemy szukać oszczędności u siebie.

Nowoczesne systemy wspomaganie są oparte o satelity, internet lub GSM. Co najważniejsze, współczesna elektronika pozwala na bieżąco uzupełniać i modernizować oprogramowanie takich urządzeń. Dzięki temu kierowca i jego szef nie tylko otrzymują analizę zużycia paliwa, ale także wielu innych parametrów. Pozwala to wyeliminować popełnione błędy, a w konsekwencji poprawić opłacalność korzystania z taboru. Można też wydłużyć okresy między przeglądami. Oferta produktowa zawiera rozwiązania korzystne dla dyspozytorów i zarządzających parkami pojazdów, umożliwiające komputerową analizę i przetwarzanie informacji o pojazdach, kursach oraz pochodzących z tachografów. Wszystkie dane można bez problemu przenieść do używanych programów spedycyjnych. Oprócz bezpiecznego i ekonomicznego stylu jazdy, duży nacisk kładzie

się na przestrzeganie terminów dostawy i unikanie objazdów.

Już od ponad 10 lat Mercedes proponuje swoje rozwiązanie **FleetBoard**. Dzięki urządzeniu DispoPilot kierowca może w jeszcze większym stopniu sprostać oczekiwaniom. Szczegółowe informacje na temat zleceń i kursów są wysyłane przez dyspozytora na ekran jego DispoPilota i potwierdzane. Dla zapewnienia większego komfortu obsługi i bezpieczeństwa procesu komunikaty o statusie wysyłane są w stałej kolejności na poziomie pojazdu, kursu i zlecenia. Ponadto urządzenie DispoPilot automatycznie rozpoznaje jazdę i postój samochodu. Zaś po przekazaniu szczegółów zlecenia, dane dotyczące adresu dostawy i odbioru mogą być przesłane bezpośrednio do systemu nawigacji. Szczególnie przydatna funkcja to wyświetlanie listy tras w formacie tekstowym z uwzględnieniem danych o odległości lub przedstawienie całej trasy na mapie.



Bieżący wgląd w czas pracy wszystkich kierowców przy jednoczesnym efektywnym wykorzystaniu informacji nie jest łatwym zadaniem. Z tego względu usługa zarządzania czasem w systemie FleetBoard wspomaga wszystkie istotne zastosowania związane z pracą kierowców. Tym samym odciąża ich samych, dyspozytora i dział kontroli. Rejestracja danych odbywa się automatycznie, zarówno za pośrednictwem podłączonego tachografu cyfrowego i analogowego, jak i poprzez, wspomniany już, DispoPilot. Dzięki na bieżąco zestawianym danym, np. informacji o pozostałym czasie jazdy, identyfikacji kierowcy i aktualnym położeniu, dyspozytor ma pełny wgląd w pozostały czas jazdy i może go poprawnie monitorować. Istnieje też możliwość zestawienia i wyeksportowania istotnych danych dotyczących wszystkich kierowców w zdefiniowanym okresie dla potrzeb kalkulacji płac.

Wraz z wprowadzeniem cyfrowego tachografu zaostrome zostały kontrole czasu jazdy i odpoczynku w europejskim ruchu drogowym i zmienione przepisy o archiwizacji informacji dotyczących kierowców. Dane z urządzenia pamięci masowej są odczytywane całkowicie automatycznie z miejsca pracy dyspozytora. W tym celu można podłączyć kartę przedsiębiorcy z cyfrowego tachografu do komputera osobistego. Wszystkie przeszłe i zaległe pobrania informacji są realizowane i monitorowane automatycznie. Pobieranie danych z kart kierowców pozwala na odczyt karty kierowcy bezpośrednio w pojeździe, niezależnie od zamontowanego tachografu, po wsunięciu karty kierowcy do komputera pokładowego FleetBoard. Spełnione są wszystkie ustawowe obowiązki w zakresie dokumentacji i archiwizacji, gdyż po zakończeniu obydwu wariantów pobierania danych wszystkie informacje z

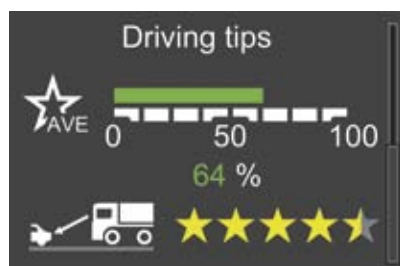
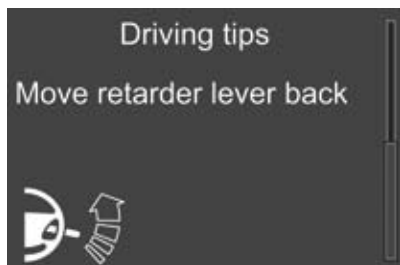
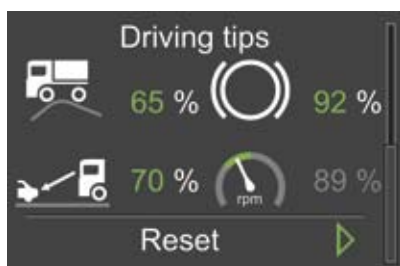
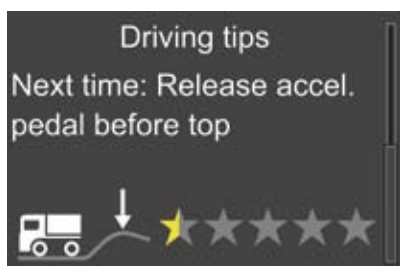
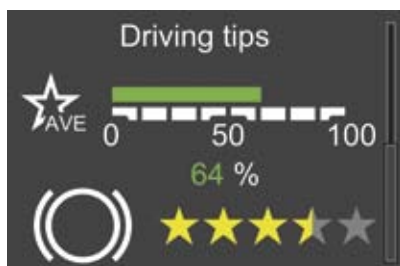
kart kierowców i urządzeń pamięci są na stałe zapisane w zabezpieczonym centrum komputerowym FleetBoard. Przy zastosowaniu własnych programów analitycznych zabezpieczone dane mogą być dodatkowo źródłem informacji o ewentualnych naruszeniach przepisów dotyczących czasu jazdy i odpoczynku, brakujących pobraniach danych lub przekroczeniach prędkości.

Usługa analizy eksploatacji FleetBoard za pomocą punktowej skali ocenia styl jazdy, a uzyskane dane wykorzystuje do analizy całej floty. Ocena uwzględnia istotne czynniki, takie jak: przejechaną odległość, przekręcanie silnika na wysokich obrotach, sposób hamowania, przerwy w trakcie jazdy oraz średnie zużycie paliwa. Dlatego stanowi ona doskonałą podstawę sprawiedliwego obliczenia premii dla kierowców, ponieważ każdy z nich ma przypisaną kartę. W oparciu o obiektywne wyniki można wspólnie z kierowcą opracować taki styl jazdy, który będzie oszczędny pod względem zużycia paliwa i części. Jak wykazuje praktyka, w stosunkowo krótkim czasie jeden szofer może zaoszczędzić w ten sposób nawet 2-5 % paliwa na 100 kilometrów. Zarządzający flotą dostaje też informacje o stopniu zużycia klocków hamulcowych, pozostałym czasie do przeglądu oraz dane o częściach zamiennych i elementach eksploatacyjnych. Dzięki temu kierowca nie musi zastanawiać się, czy poziom płynu w chłodnicy lub oleju jest wystarczający i kiedy trzeba go wymienić. Opcja planowania przeglądów z uwzględnieniem zużycia pojazdu daje na bieżąco wgląd w kolejne terminy wizyt w serwisie i umożliwia ich włączenie do harmonogramu z odpowiednim wyprzedzeniem. Dzięki opcji elektronicznego zapisu karty kierowcy, kierowca parku samochodowego może przedśledzić czas i miejsce postoju po-

szczególnych pojazdów, zyskując tym samym informacje o poziomie efektywności swojego parku maszynowego. Usługa zarządzania pojazdami w systemie dostarcza szefom parametry istotne z punktu widzenia zużycia paliwa i pojazdów, takie jak np. przewidywana jazda, zmiany prędkości, sposób hamowania i przełączania biegów. Na tej podstawie możliwe jest opracowanie szkoleń dla kierowców oraz udzielenie im wskazówek na temat bardziej oszczędnej eksploatacji pojazdów. Informacje te mogą zostać także później wykorzystane najpierw do zaplanowania, a później analizy kursów.

Warunkiem korzystania z usług zarządzania pojazdami FleetBoard jest fabryczny lub późniejszy montaż komputera pokładowego oraz zamówienie pakietu usług zarządzania pojazdami. Na życzenie możliwe jest włączenie usług zarządzania pojazdami do własnego oprogramowania spedytora poprzez łącze usług sieciowych, co eliminuje konieczność zmiany obszaru roboczego. Komunikacja z pojazdami z własnej aplikacji może się odbywać w czasie rzeczywistym.

Także **Renault** ma w swojej ofercie dla kierowców system wspomagania, nazwany **Optifuel**. Pod tą nazwą kryje się pakiet usług i urządzeń mających na celu zwiększenie produktywności pojazdu. Pojazd wyposażony w ten system ma komplet funkcji optiroll i soft cruise control. Uzupełnieniem jest usługa infomax oraz oferta szkoleń kierowców. Pakiet optiroll jest dostępny dla pojazdów Euro 5 lub EEV wyposażonych w skrzynię Optidriver+. Funkcja, wykorzystując bezwładność ciężarówki w taki sposób, aby dalej oszczędzać paliwo, może zostać uruchomiona tylko wówczas, gdy jest włączony tempomat. Za pomocą dodatkowego sprzęgła rozłączany jest napęd. Silnik prze-



chodzi na wolne obroty, co pozwala na oszczędność paliwa przy delikatnych zjazdach. Optiroll jest wyłączany automatycznie, jeśli warunki nie sprzyjają oszczędności paliwa lub jeśli kierowca zareaguje przyciskając pedał gazu czy hamulca albo zwalniacz. Wówczas skrzynia bezzwłocznie włącza odpowiedni bieg. Prowadzący ma również możliwość całkowitego wyłączenia układu jednym przyciskiem na desce rozdzielczej. Soft cruise control to z kolei inteligentny tempomat pomagający oszczędzać paliwo. Dzięki niemu podczas podjazdu pojazd dostosowuje prędkość do obrotów silnika, które w danym momencie są kompromisowe ze względu na oszczędność paliwa, rozwijany moment i moc oraz utrzymywanie prędkości jazdy. Dlatego może się zdarzyć, że na podjazdach rzeczywista prędkość pojazdu może być niższa niż zaprogramowana o 2 do 3 km/h.

Następnym elementem układu jest program Infomax. Za jego pomocą można wygenerować raport dotyczący wybranego pojazdu, za określony okres. Z niego wynikają podstawowe wartości określające wydajność jazdy kierowcy: średnia prędkość i zużycie paliwa oraz stosunek średniego zużycia paliwa w zielonym polu względem średniego zużycia z trasy. Aby dowiedzieć się, w jaki sposób kierowca może poprawić swoje wyniki, należy przeanalizować bardziej szczegółowe dane zawarte w raporcie, takie jak: procent paliwa zużytego w ekonomicznym zakresie prędkości obrotowej, czas pracy silnika w pojeździe pozostającym w bezruchu, pracu-

jącym na biegu jałowym, co prowadzi do marnowania paliwa, oraz wielkość średniego zużycia paliwa powyżej zielonego pola (tzw. przeciąganie obrotów), co pozwala ustalić, czy kierowca zmienia biegi we właściwym momencie. Te wskazówki pozwalają uzyskać podstawowy pogląd na styl jazdy, który prowadzi do znaczących oszczędności paliwa. Raport dostarcza również bardziej szczegółowych danych. I tak, wiemy, jakiego biegu kierowca używa do ruszania z miejsca, znamy sposób wykorzystywania zwalniaczy (np. hamulca silnikowego). Umiejętne obchodzenie się z hamulcem dekompresyjnym lub ze zwalniaczem hydraulicznym pozwala nawet dwukrotnie wydłużyć okres pomiędzy wymianami tarcz i klocków hamulcowych. Dodatkowo używanie hamulca dekompresyjnego lub ze zwalniaczem hydraulicznym pozwala nawet dwukrotnie wydłużyć okres pomiędzy wymianami tarcz i klocków hamulcowych. Dodatkowo używanie hamulca dekompresyjnego lub ze zwalniaczem hydraulicznym pozwala nawet dwukrotnie wydłużyć okres pomiędzy wymianami tarcz i klocków hamulcowych. Dodatkowo używanie hamulca dekompresyjnego lub ze zwalniaczem hydraulicznym pozwala nawet dwukrotnie wydłużyć okres pomiędzy wymianami tarcz i klocków hamulcowych.

Program Optifuel Infomax pozwala także samemu kierowcy sprawdzić swój styl jazdy. Może to zrobić np. podczas postoju na parkingu. Jeśli ma przenośny komputer z zainstalowanym oprogramowaniem, podłącza interfejs do gniazda OBD samochodu i poprzez USB pobiera dane. Wybiera w menu okres, za jaki chce wygenerować raport pełny. Komputer przygotowuje gotowy do analizy dokument w formacie PDF. Nie trzeba jednak przyglądać się wszystkim warto-



ściom, wykresom i tabelom zawartym w raporcie, aby wstępnie zorientować się, czy styl jazdy kierowcy jest odpowiedni, a zużycie paliwa na zadowalającym poziomie.

**Scania Driver Support** to kolejny program, który w czasie rzeczywistym udziela kierowcy cennych wskazówek umożliwiających doskonalenie stylu jazdy. Działanie systemu koncentruje się na aspektach mających istotny wpływ na bezpieczeństwo i oszczędność paliwa i pomaga w utrwaleniu umiejętności nabytych podczas szkolenia kierowców. Driver Support monitoruje działania kierowcy poprzez ciągłą analizę danych pochodzących z różnych czujników w pojeździe. System analizuje zasadnicze parametry stanowiące przedmiot programu Szkolenia Kierowców Scania i na bieżąco udziela kierowcy wskazówek, a po zakończeniu jazdy generuje podsumowanie z oceną stylu jazdy. Ma to motywować szofera do doskonalenia stylu jazdy, uświadamiając mu popełniane błędy i wskazując potencjalne możli-

wości poprawy. Pomaga w nauce bezpiecznego i efektywnego kierowania pojazdem, a jednocześnie nie rozprasza uwagi i nie irytuje prowadzącego. Jako podstawę do analiz producent wziął dane z pojazdów testowych i użytkowanych w Europie. A oto kategorie oceny kierowcy w tym systemie:

- jazda w górach, czyli posługiwanie się pedałem przyspieszenia i wykorzystanie bezwładności pojazdu w terenie o zmiennej topografii,
- przewidywanie, oznaczające umiejętność przewidywania sytuacji na drodze, na podstawie wartości przyspieszeń i opóźnień oraz czasu pomiędzy przyspieszaniem i hamowaniem,
- użycie hamulców, wskazujące częstotliwość i intensywność hamowania hamulcami zasadniczymi oraz umiejętność efektywnego korzystania z hamulców dodatkowych: retardera i hamulca wydechowego,
- wybór biegów, pokazujący wybór przełożeń i prędkości obrotowej silnika, zapewniających oszczędność paliwa.

Bieżące wyniki w poszczególnych ka-

tegoriach są przedstawiane w postaci procentowej na wyświetlaczu komputera pokładowego, dzięki czemu kierowca może monitorować swoje postępy. Do wyboru jest całkowita ocena lub wyniki w każdej z czterech kategorii. Np. po pokonaniu wzniesienia może pojawić się następująca wskazówka: *Następnym razem zwolnij pedał przyspieszenia przed dojazdem do szczytu*. Równocześnie wyświetlana jest ocena punktowa od 0 do 5 w postaci gwiazdek. Gdy kierowca zmienia biegi ręcznie, otrzymuje wskazówki dotyczące wyboru właściwego przełożenia. Komunikaty mają formę profesjonalnych wskazówek, opracowanych z myślą o motywowaniu prowadzącego do przestrzegania podstawowych zasad poznanych podczas szkolenia. Cały zestaw wskazówek obejmuje ok. dwunastu symboli, piętnastu komunikatów oraz symbole ocen procentowych i punktowych. Menu systemu jest dostępne w tych samych 20 językach, które są zaprogramowane w menu zestawu wskaźników. Jak podaje Scania, kierowcy korzystający z systemu

DispoPilot do  
FleetBoardu Mercedesa



system  
Scania Driver Support

są w stanie natychmiast zredukować zużycie paliwa nawet o 10%. Ponadto różnice w zużyciu paliwa u poszczególnych kierowców także uległy radykalnej zmianie, z 15 - 20% do około 5%, co oznacza większe ujednolicenie sposobu jazdy.

**Dynafleet** to internetowy System Informacji Transportowej **Volvo Trucks**, umożliwiający poprawę rentowności. Umożliwia sprawdzanie aktualnej lokalizacji pojazdów, monitoring zużycia paliwa, przesyłanie wiadomości, czasu pracy kie-

rowców, okresów międzyobsługowych i wiele innych parametrów. Czytelne i precyzyjne informacje, jakie zapewnia system, ułatwiają podejmowanie właściwych decyzji. Program jest oparty na czterech podstawowych usługach i daje możliwość wyboru tylko jednej z nich lub połączenia kilku. Pierwszą z nich Szwedzi określili jako „paliwo i środowisko”. Przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa i zmniejszenia wpływu na środowisko naturalne. System oferuje szczegółowe raporty, które ułatwiają śledzenie ewentualnych postępów i ocenę wyników. Jest także sprawdzianem dla kierowców przeszkolonych uprzednio w zakresie ekonomicznej jazdy. Następną to „lokalizacja”. Ułatwia planowanie zadań transportowych i pozwala przeprowadzić je w sposób możliwie najbardziej efektywny. Szczegółowe mapy zapewniają pełną kontrolę, w każdej sytuacji. Z kolei dzięki funkcji „czas pracy kierowcy” można uzyskać przegląd tego, jak spędzają oni dzień pracy, ułatwiając planowanie transportu i administracji. Funkcja „komunikacja” działa podobnie jak e-mail, umożliwiając wysyłanie wiadomości tekstowych pomiędzy biurem a pojazdami. W samochodzie ciężarowym zainstalowane jest wydajne urządzenie nadawczo - odbiorcze połączone z anteną GPS/GSM. Zależnie od wybranego pakietu, system może obejmować także ekran i klawiaturę. Urządzenie jest zgodne z przepisami ADR i można do niego podłączyć palmtop, laptop lub np. czytnik kodów kreskowych. Aktualizacja oprogramowania odbywa się zdalnie. Kierowca może mieć również dostęp do internetu. Komunikacja pomiędzy nim a macierzystą firmą odbywa się za pośrednictwem komunikatów tekstowych. Informacje dotyczące pojazdu i prowadzącego są przekazywa-

ne do bazy danych systemu Dyna-fleet, gdzie następuje analiza i prezentacja w postaci przejrzystych raportów.

Według różnych badań koszt paliwa stanowi w transporcie od 20 do nawet 45 % wydatków firmy transportowej. Są wśród nich również m.in. obsługa techniczna, naprawy, elementy eksploatacyjne i sam pojazd. Umiejętności kierowcy mają decydujący wpływ na co najmniej 40 % tych kosztów. Biorąc pod uwagę trudności w rekrutacji i zatrzymaniu wykwalifikowanych kierowców, ich systematyczne szkolenie stanowi atrakcyjną inwestycję dla wielu firm transportowych. Dlatego też zarówno wymienieni w tekście producenci, jak i pozostali, którzy nie oferują dodatkowych systemów, organizują i polecają przeszkolenia kierowców. Nie wystarczy dać im narzędzie w postaci programu analizującego sposób jazdy. Trzeba ich tej poprawnej jazdy najpierw nauczyć i wpoić im pewne nawyki, często uprzednio rugując inne, nabyte jeszcze wiele lat temu na starym taborze (np. jazda na „luzie”, itd.). Jak pokazują doświadczenia, po takiej lekcji zużycie paliwa spada, w niektórych przypadkach nawet znacząco.

Niektórzy przedsiębiorcy transportowi twierdzą, że „oszczędzają kierowcy”, a nie oni. Jednak nowoczesne urządzenia mogą z jednej strony umożliwić dokładną analizę wielkości spalania paliwa, a w dalszej konsekwencji pozwolić na konkretne zmniejszenie jego zużycia. Może więc warto rozważyć w firmie dodatkowe bonusy dla kierowców jeżdżących oszczędnie. Nie muszą to być tylko premie, ale np. okresowa wspólna biesiada sfinansowana z części zaoszczędzonych na paliwie pieniędzy.

# 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

# Genewa 2011



autor i fot. Kacper Jeneralski

**Salon samochodowy w Genewie cieszy się dużą popularnością i sympatią wśród zwiedzających. Być może dlatego, że jest najbardziej prestiżowy, albo ze względu na dużą liczbę wystawianych na nim nowości, a może po prostu dlatego, że pomiędzy stoiskami nie trzeba za dużo chodzić. Jest kameralny, a w porównaniu z wystawą we Frankfurcie z lekka ciasny. Mimo to wszyscy producenci muszą tu być obecni i co roku pokazują w Genewie najważniejsze wiosenne nowości - oto najważniejsze z nich.**

## Lancia Ypsilon

To auto nie jest najważniejszym samochodem tego sezonu. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że jest niszowe. Jednak z polskiego punktu widzenia to wyjątkowy model, ponieważ już jest produkowany w naszym kraju. Lancia Ypsilon to niewielki miejski samochód z gatunku,

„premium”, czyli auto lepiej wyposażone, lepiej wykonane i z większym polotem. Tak jak większość Lancii ma mieć styl, a nie tylko zadanie przewieźć z punktu A do punktu B. Ypsilon będzie wyposażona w silniki, które można znaleźć pod maskami innych małych aut koncernu Fiata. Na wystawie zaprezentowano diesla 1,3 Multijet o mocy 90 KM oraz dwucylindrowego benzyniaka o pojemności 0,9 i mocy 85 KM. Ten drugi silnik wyposażono w automatyczną skrzynię biegów.

## Farbowani Włosi

Na stoiskach należących do koncernu Fiat było na tegorocznym salonie wyjątkowo tłoczno - nie tylko ze względu na urodę hostess. Po raz pierwszy publiczność mogła zobaczyć amerykańskie auta ze znaczkami włoskich marek. Lancia Thema to nic innego jak Chrysler 300C nowej generacji, który będzie sprzedawany na naszym kontynencie przez włoskie salony.

Fiat Freemont to z kolei Dodge Journey, w którego przypadku dokonano podobnej naturalizacji „na Włocha”

## Koncepcyjny Yaris

W Genewie nie zabrakło samochodów koncepcyjnych, było ich nawet więcej niż aut gotowych do produkcji. Mała część prototypów przypominała jednak statki kosmiczne. Większość to samochody, które mogłyby i z pewnością wyjadą wkrótce na drogi, w niemal niezmienionej formie. Toyota zaprezentowała Yarisę, gdyby nie honorowe miejsce na środku stoiska, to nikt nie wpadłby na to, że to nowość. Samochód zmienił się nieznacznie. Więc gdzie ta nowość? Pod maską! Hybrydowy Yaris HSD to potwierdzenie, że Toyota śmiało kroczy hybrydową ścieżką. Producent zapowiedział w Genewie, że najbliższa generacja oprócz tradycyjnych silników będzie miała w opcji również ekologiczny napęd.

### Golf Cabrio

Genewski salon rozpoczyna się tuż przed nadejściem wiosny, więc wydaje się naturalne, że warto prezentować tam kabriolety. Golf Cabrio to nie jest następca Eosa, to dużo prostszy i bardziej klasyczny wóz bez dachu. Niemcy zdecydowali się w nim na tradycyjny brezentowy dach, który był stosowany we wszystkich otwartych Golfach. Auto jest dużo krótsze od Eosa, ma bardziej zwartą konstrukcję i przypomina bryłę Audi A3 Cabrio. Miejmy nadzieję, że będzie odpowiednio tańsze.



Nowe spojrzenie  
Toyota Yaris również jako  
hybryda

### Volkswagen Bulli Concept

Jeśli ten samochód wejdzie do produkcji, to prawdopodobnie nadejdzie jednocześnie nowa era hipisów. Niemcy stworzyli prototyp w stylu retro, auto nawiązujące do legendarnego Transportera T1 - czyli Bullika. Czterometrowy Van byłby wprost idealny dla neo-hipisa. Poza niepowtarzalnym stylem ma ciekawie rozwiązana tylną część kabiny. Po złożeniu tylnych siedzeń powstaje idealnie płaska podłoga, a właściwie łóżko. Krótko mówiąc mini camper. Auto



Volkswagen Bulli  
dla hipisa



Ferrari FF - najgorętsza  
nowość salonu

napędzane jest silnikiem elektrycznym, pierwszą setkę osiąga w 11,5 sekundy - drugiej w ogóle. Zasięg po pełnym naładowaniu akumulatorów to 140 km. Producent zaznaczył jednak, że może pojawić się opcja z tradycyjnym napędem - silnikiem diesla o pojemności 1,0 lub 1,4 litra.

## Ferrari FF

Zakup sportowego supersamochodu, to przede wszystkim duży wydatek. Oprócz tego jest to spełnienie zachcianki i mało praktyczny wybór. Jak się jednak okazuje, superauto może być użyteczne, może przewieźć cztery osoby, może mieć nawet багаż-

nik. Tę tezę udowodniło Ferrari prezentując model FF, czyli dwudrzwiową krzyżówkę coupe z... hatchbackiem? Model FF to jednak nadal Ferrari, a to oznacza 12-cylindrowy silnik pod maską, 660 koni mechanicznych i prędkość maksymalną, którą aż strach sprawdzać: 335km/h.



Skoda Vision D - ma odmienić wizerunek marki

## Lamborghini Aventador

Po drugiej stronie hal targowych pojawiło się najnowsze dziecko konkurencji Ferrari. Model Aventador to następca Murcielago. Nie ma czterech miejsc, na pewno nie jest wygodny, ale ma 700 koni mechanicznych i centralnie umieszczony silnik. Jeśli dodamy do tego wygląd mówiący „zaraz zginiesz”, to otrzymujemy auto godne znaczka Lamborghini. Silnik o pojemności 6,5 litra rozpędza auto do setki w 2,9 sekundy. Poza tym zapewnia prędkość maksymalną na poziomie 350 km/h i ponoć jest stosunkowo ekologiczny. Choć tak naprawdę na stoisku Lambo nikogo to nie obchodzi. Cena czerwonego potwora to - szybko licząc - ponad milion złotych.



Saab Phoenix z popiołów

## KIA Picanto i Rio

Schodząc na ziemię, odwiedzając przeciwny biegun motoryzacyjnej rzeczywistości, warto też wspomnieć o bardziej budżetowych propozycjach Genewy. KIA postanowiła zabrać się za auta, które - delikatnie mówiąc - odstawały stylistycznie i technologicznie od najnowszych modeli marki. Nowe Picanto, czyli najmniejszy samochód marki, będzie teraz po raz pierwszy dostępne w dwóch wersjach nadwozia: 3- i 5-drzwiowej. Pod maską na początku mają znaleźć się dwa silniki: 1,0 oraz 1,2. Ten pierwszy będzie oferowany w wersji zasilanej gazem LPG. Oprócz Picanto Koreańczycy zaprezentowali też nowe Rio. Ten hatchback w poprzedniej wersji był u nas mało popularny. Być może nowy model nie bę-





Lamborghini Aventador

dzie miał danej szansy tego zmienić, ponieważ na razie nie wiadomo, czy pojawi się w polskich salonach.

### **Ssang Yong**

Na salonie swoją obecność, a właściwie powrót do gry, zaznaczył też Ssang Yong. Koreański producent SUV-ów jest teraz w indyjskich rękach i powraca na nasz rynek. Oprócz nowego Komando, które jest już na naszym rynku, marka zapowiada też nowego pickupa. To auto przypominające nieco starsze konstrukcje producenta, ale obdarzone dużo większą urodą. Jego nazwę - miejmy nadzieję roboczą - należy sobie zostawić na koniec, ponieważ brzmi: SUT1.

### **Odmieniona Skoda**

Na stoisku czeskiego producenta pojawiło się tylko jedno nowe auto, ale kryło w sobie aż dwie nowości. Concept Vision D to zapowiedź, że Sko-

da zmienia swój wizerunek. Ostre kształty prototypu i jego śmiałe linie zwiastują, że Czesi zaczną wkrótce produkować auta z charakterem. Na masce tego auta można odnaleźć inną premierę - to nowe logo Skody. Jest teraz znacznie prostsze i pozbawione zielonego koloru, który okazał się zwyczajnie niemodny. Zielień będzie obecna już tylko w salonach - nigdy na maskach Skody.

### **Hyundai i40**

Można odnieść wrażenie, że nowy Hyundai i40 pojawił się na stoisku marki jako prototyp wyłącznie dlatego, że inżynierowie nie wyrobili się na czas. Nowe całkiem spore kombi robi wrażenie, dobre wrażenie. Auto ma konkurować z takimi graczami jak Ford Mondeo czy Volkswagen Passat. Poprzeczka ustawiona jest więc wysoko.

### **Saab PhoeniX**

Już sama nazwa tego auta sugeruje, że szwedzka marka chciałaby się odrodzić. Na razie w rękach Spykera za bardzo jej to nie wychodzi, ale trzeba być optymistą. Prototyp kosmicznego coupe na pewno nastraja nas dobrze. Ponoć auto jest przedsmakiem tego, jak będzie wyglądał najnowszy model 9-3, zapowiedziany na przyszły rok.

### **Infinity Etherea**

Trudno powiedzieć, jaki to typ nadwozia, trudno też powiedzieć, czy auto ma szansę na produkcję seryjną. Jednak patrząc na dotychczasowe śmiałe poczynania Infinity można przypuszczać, że część tych kształtów pojawi się w produkcyjnym aucie. Infinity postawiło sobie cel - wyprodukować niewielkie auto klasy premium, najmniejsze w dotychczasowej historii marki. Etherea jest jego zapowiedzią.

# Monte Carlo Historique

## zabawa nie tylko dla dużych chłopców



autor: Klaudiusz Madeja  
fot. Automobile Club de Monaco

nr 2 Renault Alpine A  
110 1600 S 1971 r. zało-  
ga: F. Eloy + J-Y. Le Gall

**Dla wielu osób w średnim wieku, które 26 i 27 stycznia zebrały się wokół Placu Teatralnego i pobliskiego hotelu „Victoria” w Warszawie, marzenia z dzieciństwa zostały urzeczywistnione. W czasach PRL-u rzadko docierały do Polski zdjęcia pięknych, sportowych i nie tylko, samochodów. Nie mówiąc już o możliwości obejrzenia takich maszyn wtedy na naszych drogach. Jak wszystko z Zachodu, także one były obiektem westchnień. I oto teraz, po latach Jaguary, Porsche, Triumphy, Citroeny, Alfę Romeo, Renault, Mini Coopery, Mercedesy i inne cacka z tamtych lat zjechały do Warszawy, by stąd wystar-**

**tować do XIV Rajdu Monte Carlo Historique. Stolica została w tym roku wybrana jako jedno z miejsc zlotu gwiazdzistego do Księżstwa Monaco. Ponadto uczestnicy mogli wybrać jako początek jazdy Marakesz w Maroku, Glasgow w Szkocji, hiszpańską Barcelonę lub francuskie Reims. Wszyscy zmierzali na południe Europy, by wystartować spod najbardziej chyba znanego kasyna na świecie w Monte Carlo do właściwej rywalizacji.**

### Rajd Monte Carlo

Impreza jest młodszym bratem głównego Rajdu Monte Carlo, który w tym roku obchodził 100-lecie.

Pierwszy raz wystartował w 1911 r. Aż trudno uwierzyć. Kiedyś impreza miała jeszcze większe znaczenie i cała Europa żyła rajdem. Właśnie m.in. dlatego, że najpierw odbywał się ten tzw. zlot gwiazdzisty. Dzięki temu w wielu krajach ludzie mogli obejrzeć mknące na południe kontynentu piękne, sportowe samochody. Tak było do 1996 r., zaś Warszawa należała do stolic, skąd ruszały załogi w latach 1959 - 1979, a my byliśmy dumni z naszych zawodników, jadących w tej trudnej imprezie. Ciekawe jest zestawienie marek, które najczęściej razy zwyciężały w stuletniej historii Rajdu Monte Carlo (z powodu przerw wojennych, w tym roku impreza odbywała się po raz 59.):

**13 razy** - Lancia

**7 razy** - Citroen i Ford

**6 razy** - Hotchkiss (lata 1932-34, 1939, 1949-50)

**4 razy** - Porsche i Renault

Dzisiaj Lancia raczej się ze sportem samochodowym nie kojarzy. Małym zaskoczeniem może być dopiero czwarta pozycja i tyle sukcesów końcowych Porsche, uznawanego przecież przez lata jako samochód stricte sportowy.

Wśród kierowców zwyciężających w Rajdzie Monte Carlo znajdujemy znane nazwiska:

**5 zwycięstw** - Sebastien Loeb

**4 zwycięstwa** - Tommi Mäkinen, Sandro Munari, Walter Röhl, Jean Trevoux

**3 zwycięstwa** - Didier Auriol, Carlos Sainz

Niemiec Walter Röhl jest jedynym, który swoje cztery triumfy odnosił jadąc za każdym razem samochodem innej marki. Chronologicznie były to: Fiat 131 Abarth, Opel Ascona 400, Lancia Rally 037 i Audi Quattro A2. Świadczy to o jego wszechstronności. Zresztą do dziś jest kierowcą testowym cenionym w swojej ojczyźnie.

### Rajd Monte Carlo Historique

Głównej imprezie „strzeliła setka”, wspomnień i kart historii jest mnóstwo. Ale prawdziwych miłośników motoryzacji nie zadowolają same zdjęcia i opowieści. Chcą sami wsiąść do samochodu i pojechać. Jednak start w Rajdzie Monte Carlo wiąże się z wieloma wymogami i kosztami. Stąd pomysł zorganizowania drugiego rajdu, niestawiającego wobec uczestników tak wielkich wymagań, a jednocześnie odświeżającego wspomnienia i wskrzeszającego dawne legendy. W tegorocznej imprezie mogły wziąć udział samochody zbudowane

w 1979 r. i wcześniej. Podzielono je na cztery kategorie:

**I** - wyprodukowane do 31.12.1961

**II** - wyprodukowane w okresie 1.01.1962 – 31.12.1965

**III** - wyprodukowane w okresie 1.01.1966 – 31.12.1971

**IV** - wyprodukowane w okresie 1.01.1972 – 31.12.1979

Ponadto uczestniczące pojazdy zostały podzielone na trzy klasy:

**I** - do 1 300 cm<sup>3</sup> pojemności

**II** - o pojemności 1 301 – 2 000 cm<sup>3</sup>

**III** - powyżej 2 000 cm<sup>3</sup> pojemności

Obserwując samochody oraz kierowców przygotowujących się do startu z Warszawy od razu można zauważyć jakby dwie grupy. Licniejsza jest ta, jadąca z zamiarem osiągnięcia jak najlepszego wyniku w klasyfikacji i dysponująca samochodami stricte rajdowymi. Część zaopatrzyła się nawet w zimowe opony z kolcami, by je założyć na górskich etapach. Zresztą niektórzy przywieźli swoje auta na przyczepach. Byli też tacy, którzy mieli dodatkowo swój serwis

w drugim samochodzie, często dostawczym. Ale większość przybyła do naszej stolicy tymi autami, którymi potem wystartowała w rajdzie. Druga grupa, to bardziej miłośnicy motoryzacji i Gran Turismo (wielkiej turystyki). Ich samochody były właściwie seryjnymi, czasem z niewielkimi przeróbkami. Startujące nimi załogi za cel stawiały sobie przede wszystkim dotrzeć cało do mety i przeżyć jednocześnie wielką przygodę pod tytułem Rajd Monte Carlo Historique. Kierowcy i piloci to mieszanka byłych zawodników oraz amatorów różnych profesji. Byli wśród nich triumfatorzy największych rajdów świata, ale także szefowie dużych firm albo np. lekarze. Wszyscy mają wspólną pasję, którą są rajdy samochodów historycznych. Swoje wspaniałe maszyny pokazali w tym roku także u nas.

Warszawa przez pięć lat zabiegała o przyznanie jej prawa organizacji startu. Po raz ostatni była takim punktem w 1979 r., ale w rajdzie zaliczanym wówczas do klasyfikacji mistrzostw świata. W końcu się udało, a Andrzej Witkowski, prezes Polskiego Związku Motorowego, komentował to w

nr 11 Porsche 911 T 2.0  
1969 r. załoga: M. Lange  
+ A. Sylvan



Datsun 240 Z z 1972 r.  
francuskiej załogi B. La-  
veder + Ch. Gruet przed  
startem z Wa-wy



nr 140 Alfa Romeo 2000  
GTV 1975 r. załoga: W.  
Pircher + N. Juelich



18 Citroen DS 21 1967 r.  
załoga: J-P. Mourenon +  
A. Mourenon



ten sposób: *Start Rajdu Monte Carlo w Warszawie jest ukoronowaniem obchodów 60-lecia Polskiego Związku Motorowego, przypadających właśnie w styczniu 2011 r. Symbolicznym i nieprzypadkowym wydaje się fakt, że nasz jubileusz zbiega się z jubileuszem 120-lecia Automobilklubu Monte Carlo i 100-leciem Rajdu Monte Carlo. Dodatkowo do tych imponujących jubileuszy możemy dołączyć nasz kulturowy rajd - Rajd Polski, który jako drugi, właśnie po Rajdzie Monte Carlo, najstarszy rajd na świecie, obchodził będzie 90-lecie swojego istnienia.*

Warszawę jako miejsce startu do XIV Rajdu Monte Carlo Historique wybrali między innymi ubiegłorocznymi triumfatorzy tej imprezy, belgijski duet Jose Lareppe i Joseph Lambert, którzy pojadą zwyciężkim Oplem Kadettem GTE z 1978 r. Do rajdu zgłoszono między innymi modele takich producentów, jak Porsche (43 auta), Lancia (23), Alfa Romeo (21), BMW (20), Renault (17), Renault - Alpine (17), Ford (15), Citroen (14), Volkswagen i Volvo (po 13), Fiat i Opel (po 12), Austin (10). Wiele z wymienionych marek widzieliśmy w styczniu podczas startu na Placu Teatralnym w Warszawie. Ale były również takie cacka, jak Jaguar E Type 4.2, Triumph Dolomite Sprint, Saab Sonett, Triumph GT6 czy Talbot Sunbeam z silnikiem Lotus. Tę prawdziwą kolekcję klasyków uzupełniały Fiaty 125p oraz Polonez, prowadzone przez polskie załogi. Najstarszym modelem, który kibice zobaczyli w Warszawie, była Alfa Romeo Giulietta Sprint z 1959 r.

### Polska tradycja

Mamy duże tradycje w rajdach samochodowych, choć w ostatnich latach nasi przedstawiciele nie zajmują miejsc w ścisłej czołówce, może z wyjątkiem Krzysztofa Hołowczyca w Dakarze. Jednak, jak on sam przyzna-



je, wciąż marzy o podium w tej imprezie. Ale podtrzymujemy nasze dobre tradycje w opisywanej imprezie. I tak po raz siódmy z rzędu w historycznym Monte Carlo startował Tomasz Jaskłowski Fiatem 125p MC z 1972 r. Tak mówił o imprezie: *Trasy prób sportowych nie są znane do ostatnich chwil przed rajdem, bowiem organizator nie ujawnia lokalizacji startu i mety poszczególnych odcinków. Doświadczenie oraz rajdowe wyczucie podpowiadają nam jednak, gdzie należy szukać tych miejsc. I dlatego przed imprezą przeprowadził rekonosans na trasach wokół Monte Carlo. Fiatami 125 z lat 1973, 1976 i 1977 jechali też Andrzej Duszyński, Andrzej Postawka i Włodzimierz Cier-*

*liński. Dla Andrzeja Postawki był to już czwarty start w tej imprezie. W rodzinnej załodze jest pilotem swojego syna Stanisława, któremu samodzielnie przygotował Fiata 125p MC z 1976 r. Poloneza z 1978 r. przypominał wszystkim Jerzy Mazur, znany przed laty kierowca rajdowy i wyścigowy. Z pozostałych polskich kierowców Piotr Burtan prowadził Fiata 128 Coupe rocznik 1975, a Jerzy Walentowicz, ze swoim bratem Wojciechem jako pilotem, Alfę Romeo 2000 GTV z 1972. Mieszkająca w Sztokholmie polska załoga, której pierwszą w karierze rajdówką była pod koniec lat sześćdziesiątych pożyczona od rodziców Syrena 104, startowała już siódmym raz. W ostatnich latach duet braci*

*Walentowiczów zajmował najwyższe spośród polskich załóg lokaty w klasyfikacji generalnej i tym razem również podtrzymał tę regułę, plasując się na 36. miejscu. - W roku 2005 wystartowaliśmy po raz pierwszy w Rallye Monte Carlo Historique. Przygotowaliśmy rajdową wersję samochodu Alfa Romeo GTV 2000 z 1972 roku według autentycznej, dawnej specyfikacji. Wybór samochodu okazał się wyjątkowo szczęśliwy. Tylko auta o najlepszych właściwościach jezdnych mają szansę na dobry wynik. Samo ukończenie rajdu jest dużym osiągnięciem - powiedział Jerzy Walentowicz. Zupełnie „cywilnego” Mercedesa 280 CE z 1977 r. zabrał na trasę Grzegorz Baran, który tak mówił*

nr 150 Fiat 125 P 1972 r. załoga: T. Jaskłowski + P. Bany



z Warszawy startowały m.in. trzy bliźniaczo podobne Jaguary E – Type 4.2, dwa z 1970 r. i jeden z 1968 r., wszystkimi jechały załogi z Litwy.

nam o tym występuje: *To jest pierwszy mój start. Jak ja mówię, w życiu trzeba mieć trochę szczęścia. Bo planowałem start w tym rajdzie w przyszłym roku. W 2011 miałem pojechać jako obserwator, w ramach rekonesansu. Ale w ostatniej chwili zgłosił się do mnie Mercedes z propozycją poprowadzenia samochodu ich marki w tym rajdzie. Oczywiście skwapliwie skorzystałem z propozycji pojechania do Monte Carlo tym autem.*

*Na pewno jest ten element rywalizacji, choć tu jest to zupełnie inna rywalizacja. Ja tak naprawdę do końca nie wiem, jak trzeba jechać, by dobrze wypaść. Chcę po prostu dojechać do mety. Będzie to jakaś analiza na przyszłość i sądzę, że jest to początek jakiejś dobrej współpracy.*

W sumie z Warszawy wyruszyło 98 załóg z 16 krajów w kierunku Wrocławia, gdzie zaplanowano przerwę i dalej do Drezna, a następnie przez Bad Homburg, Sochaux, Champagne, Annecy oraz St Andre Les Alpes, aby po pokonaniu ponad 2200 km i dwóch dniach jazdy dotrzeć do Monte Carlo. Dalsza rywalizacja

przebiegała na trasach zlokalizowanych na północ od Monaco. Skończyła się 2 lutego rano. Temperatura na starcie dochodziła do 15° C. Później, na górskich odcinkach specjalnych, było trochę śniegu. W ogólnej klasyfikacji najlepiej w tych warunkach spisała się włoska załoga Mario Sala - Maurizio Torlasco jadąca Porsche 911 (1965 r.), przed „gospodarzami” reprezentującymi Monaco: Raffaelo Raimondo - Marco Maria Calegarim w Innocenti Mini Cooper (1972 r.) oraz niemieckim duetem Ernst Jüntgen - Marcus Müller startującym Mercedesem 300 SE (1961 r.). A oto miejsca naszych załóg:

Miejsce	Załoga	Pojazd	Rocznik
36	Walentowicz - Walentowicz	Alfa Romeo 2000 GTV	1972
55	Postawka - Postawka	Polski Fiat 125p	1976
84	Jaskłowski - Bany	Polski Fiat 125p	1972
168	Burtan - Kot	Fiat 128 Coupe	1975
197	Cierliński-Miller	Polski Fiat 125p	1977
206	Baran - Wydra	Mercedes - Benz 280 CE	1977
221	Mazur - Storm	FSO Polonez	1978

Ogółem organizatorzy dopuścili 328 załóg spośród 700 zgłoszeń. Rajd ukończyło 249 samochodów. Ofi-

cialne wyniki ogłoszono tego samego dnia w południe, czyli 2 lutego. Zaś wieczorem, na zaproszenie księcia Monaco, wszyscy uczestnicy Rallye Monte Carlo Historique spotkali się na uroczystej gali połączonej z rozdaniem nagród. W regulaminie zawodów jest napisane, że obowiązują stroje wieczorowe. Ale udział jest wliczony w startowe, które w tym roku wynosiło 4 tys. euro. Jeśli jednak ktoś zapragnął teraz przeżyć podobną przygodę za rok, z pewnością musi się liczyć z dużo większymi wydatkami. Na wszelki wypadek informujemy, że regulamin i warunki uczestnictwa są dostępne na stronie l'Auto-

mobile Club de Monaco [www.acm.mc](http://www.acm.mc).

# WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA SERWISOWA



TC Truck&Cargo® - Lider wśród giełd transportowych w Europie

- Codziennie do 300 000 aktualnych ofert frachtów i przestrzeni ładunkowych
- 85 000 użytkowników z 44 krajów Europy
- Bezpłatna możliwość składania ofert do przetargów na stałe zlecenia transportowe w całej Europie
- Atrakcyjna oferta dla członków ZMPD – użytkowników aktywnych kart VIP



## OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

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

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

Oferta firmy Transpass

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



### map&guide

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

Oferta firmy Map & Guide

### Continental

Markowe opony w niskiej cenie.

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

Opony Continental



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](mailto:kartypaliwowe@zmpd.pl)

Karta paliwowa M-Oil

## 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 ZMPD  
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 ZMPD:

Tel. 22/ 536 10 87, Fax 22/ 536 10 88, e-mail: [sklep@zmpd.pl](mailto:sklep@zmpd.pl), [www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)

# LUXOO

## KAMPER Z POLSKI

8352C

Bieluko-Biała ul. Katowicka 24 tel. nr 813 44 43

*autor: Jacek Wejman  
fot. producent Luxoo*



**Dwie włoskie firmy Blucamp i Fiat Professional zawarły szereg i stworzyły Luxoo, czyli połączenie samochodu kempingowego i mobilnego biura. Zbudowany na podwoziu Fiata Ducato Furgon kampervan wygląda jak klasyczny samochód dostawczy, jednak skrywa w sobie praktycznie zabudowane wnętrze, które dostępne jest w dwóch wersjach wyposażenia Family i Bussines**

### GENEZA

Luxoo powstał przy współpracy partnerskiej w oparciu o doświadczenia firmy Blucamp.pl i Fiat Professional. Budowany jest w Polsce, z polskich komponentów w dwóch wersjach – Business i Family. Zalicza się do kategorii pojazdów zabudowanych na oryginalnym nadwoziu samochodu dostawczego (w tym wypadku Fiat Ducato, odmiana furgon) popularnie nazywanych na zachodzie klasą Van. Jak dowiedzieliśmy się od przedstawicieli projektu, Luxoo został stworzony dla osób w wieku 30 – 60 lat. Na grupę docelową odmiany Bussines mają się składać właściciele firm, których działalność gospodarcza jest powiązana z częstymi wyjazdami poza miejsce zamieszkania. Natomiast wersja Family - jak sama nazwa wskazuje - dotyczy rodzin 2+1.

### CHARAKTER

Luxoo został ukształtowany przez nadwozie Fiata Ducato 35 o długości 6 m, wysokości poniżej 3 m i rozstawie osi 4 m – jak na samochód kempingowy wymiary iście kompaktowe lub wręcz małe. Ale dzięki temu Luxoo może naprawdę wiele. Spokojnie może poruszać się po centrach zatłoczonych miast, trudnodostępnych drogach, na promach ma ulgę podobnie jak na autostradach. Sporo klientów z pewnością doceni także dyskretny wygląd auta, praktycznie niczym nie odbiegający od zwykłego



dostawczaka oraz niezakłóconą aerodynamikę normalnego Ducato, gwarantującą identyczny opór powietrza, a co za tym idzie spalanie utrzymane w normie. Dla Luxoo przewidziano tylko jedną jednostkę napędową - 2,3 l o mocy 120 KM. Silnik wysokoprężny z turbodoładowaniem w połączeniu z 6-biegową skrzynią napędza kampervana bez większych problemów i gwarantuje spalanie na poziomie 10 l/100 km.

### ALTERNATYWY

Konfiguracja kampera zaczyna się na etapie pojazdu bazowego. Wybrać można kolor lakieru bazowego, tapicerkę, klimatyzację, powiększony zbiornik paliwa, wzmocniony alternator, akumulator o większej pojem-

ności oraz fabryczny zestaw audio z technologią Blue&Me. Natomiast u doradcy producenta Luxoo można dopełnić wnętrze o kolor umeblowania, tapicerki części mieszkalnej i zamówić klimatyzację postojową. Jeśli zdecydujemy się na „full wypas”, to elementem rzucającym się w oczy na zewnątrz będzie z pewnością opcjonalna markiza, która na postoju uprzyjemni rodzinny piknik lub biznesowe spotkanie.

### KOMFORT

Standardowa zabudowa przewiduje obrotowe, profilowane fotele w kabinie, umożliwiające zajęcie miejsca przy stole oraz dodatkową 2-osobową kanapę, wyposażoną w podłokietniki i 3-punktowe pasy bezpieczeństwa.

Wąski stolik z trudem wystarcza do spożycia posiłku przez 4 osoby.



Ze względu na ograniczoną przestrzeń zlew zintegrowano z kuchenką gazową.



Toaleta zintegrowana z prysznicem to niestety konieczność w samochodach kempingowych.



Po otwarciu tylnych drzwi mamy nieograniczony dostęp do bagażnika i miejsca pracy lub wypoczynku...

Wyposażenie kempingowe obejmuje:

- instalację wodną ze zbiornikiem wody czystej (120 l) i zużytej (ok. 100 l);
- instalację gazową zasilaną butlą gazową 11 kg, zabezpieczoną systemem Secumotion firmy Truma używanym w mobilnych instalacjach;
- boiler ciepłej wody użytkowej zintegrowany z ogrzewaniem postojowym, zasilany gazem propanbutan;
- kuchenkę gazową dwupalnikową zintegrowaną ze zlewozmywakiem, wyposażoną w szklaną pokrywę umożliwiającą przekształcenie aneksu kuchennego w płaski blat;
- elektrycznie wysuwany stopień wejściowy, wyposażony w system automatycznego chowania po uruchomieniu silnika pojazdu;
- instalację elektryczną 12 V, zasilaną akumulatorem o zwiększonej pojemności 90 Ah, wyposażoną w szereg gniazd 12 V, prostownik oraz oświetlenie punktowe;
- lodówkę firmy Dometic, wyposażoną w zamrażalnik, zasilaną do wyboru: 12 V, 230 V;
- toaletę chemiczną firmy Thetford z kasetą 17 l;
- okna dachowe i boczne Heki wyposażone w rolety przeciwsłoneczne i moskitiery.

## PODSUMOWANIE

Cena wersji podstawowej wynosi ok. 137 000 zł netto. Dla przedsiębiorców zmuszonych do prowadzenia mobilnego biura jest to ciekawa propozycja, dla niewielkich rodzin wykorzystujących pojazd sporadycznie – już mniej. Tylko jedno porządne łóżko o wymiarach 195x130 cm i dodatkowe rozkładane w przestrzeni dziennej to niezbyt dużo. Ponadto niewielka ilość miejsca na sprzęt rekreacyjny i kempingowy.

# Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

[www.zmpd.pl](http://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](mailto: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](http://www.mercedes-benz.pl)

Marka Daimler AG



125! lat innowacji



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust