

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (18) IV lipiec/sierpień 2011

ZMPD
Dwumiesięcznik

E - myto ruszyło s. 4

**Czy polscy przewoźnicy muszą
ustąpić z rynku rosyjskiego? s. 18**

**Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD
Kolejny etap w rozwoju Zrzeszenia s. 21**



Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

**Ośrodek akredytowany
przez AKADEMIEŃ IRU w GENEWIE
oferujący PRESTIŻOWE DYPLOMY IRU**

ZAPRASZA NA SZKOLENIA

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

**Organizuje szkolenia o wybranej tematyce transportowej
wg indywidualnych potrzeb klientów w:**

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

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69

tel. + 48 22 536 10 63

faks: + 48 22 536 10 70

e-mail: szkolenia@zmpd.pl



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

Szanowni Czytelnicy,

Dwa tygodnie po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłaty drogowej można już zauważyć, jakie skutki wywołał. Przynajmniej w większości masową ucieczkę ciężarówek z autostrad na równoległe drogi alternatywne - tańsze krajowe i niepłatne samorządowe. Szacuje się, że ruch najcięższych pojazdów zmniejszył się na autostradach o ponad 50%. Poza tym e-myto bardzo mocno uderzy w przewozy pasażerskie, również w komunikację miejską. To przełoży się na ceny biletów. Władze samorządowe biją na alarm z powodu nieoczekiwanych, poważnych obciążeń ich budżetów i domagają się od rządu podjęcia działań osłonowych w postaci preferencyjnych stawek e-myta. Ministerstwo Infrastruktury kategorycznie się temu sprzeciwia, ponieważ pieniądze z opłat elektronicznych mają być podstawą finansowania budowy infrastruktury drogowej w Polsce.

Ze zwolnień z opłat nikt jeszcze nie zbudował dobrej drogi - powiedział Radosław Stępień, wiceminister infrastruktury. Z tego jasno widać, że jedynym skutkiem, jaki rząd uwzględnił wprowadzając elektroniczny system opłat drogowych, są 14-miliardowe wpływy w perspektywie najbliższych 8 lat.

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:

Marta Antochewicz, Kamila Alvaro, Christoph Grzimek, Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Tomasz Małyszko, Krzysztof Matuszewski, Anna Modarska, Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski, Paweł Smoręda, Mirosław Siech, Barbara Szulak, 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:

E-myto start opóźniony o 2 dni	4
Pierwsze tygodnie z e-mytem Ciężarówki uciekają na drogi lokalne	7
Myto znamy od stuleci	8
Mobilne jednostki kontrolne już na polskich drogach.....	14
Polscy przewoźnicy zdążyli z rejestracją w systemie	16
Czy polscy przewoźnicy muszą ustąpić z rynku rosyjskiego?	18
Zgromadzenie Ogólne Delegatów, kolejny etap w rozwoju ZMPD	21
Forum Transportu Drogowego, za dużo opłat, za mało zezwoleń	24
Nienormatywna rewolucja	26
Piknik w Nowogrodzie	28
Dyplomy IRU dla najlepszych kierowców	33
Zjazd przewoźników w Roskoszy	34
Moja syberyjska przygoda	36
Sztandar polskich przewoźników na Monte Casino	39
Jeździectwo nie jest tylko sportem, lecz pasją	40
Targom SIL w Barcelonie kryzys nie przeszkodzi	45
Przedawnienie roszczeń w Konwencji CMR	46
Kolejny etap zmian w podatku VAT	50
Przypadek Józefa K.	54
Przewoźnik ma obowiązek zbadania, co było przyczyną szkody	58
Urlop z polisą. O czym warto pomyśleć przed wyjazdem?	60
Wątpliwości interpretacyjne związane z czasem pracy kierowców	64
Elektronika na drogach	70
Maut dla Euro	74
Hybrydy coraz bardziej popularne	76
Kabel zamiast węża? To nie takie proste	80



E-myto start opóźniony o 2 dni

autor: Anna Modarska

W piątek 1 lipca wyjeżdżamy z Warszawy w trasę. Chcemy zobaczyć, co się będzie działo na drogach i podjechać do paru punktów obsługi. Czy wszystko funkcjonuje jak należy – zastanawiamy się. Mamy ze sobą wykaz dróg objętych opłatami, listę punktów obsługi, sporo numerów telefonów do ludzi, którzy mogą nam dostarczyć bieżących informacji. Pogoda paskudna, pada deszcz, jest dość chłodno.

1 lipca - falstart

Niedługo po wyjeździe dostajemy telefon: system nie działa. Koledzy czytają nam informację ze strony viaTOLL: *Kilkanaście godzin później niż to było pierwotnie planowane ruszy system elektronicznego poboru opłat za korzystanie z niektórych dróg krajowych. Opóźnienie wynika z problemów z przyłączem informatycznym części urzędzeń kontrolnych. Nasza spółka dołożyła wszelkich starań, by wywiązać się z nałożonych na nas przez GDDKiA*

obowiązków kontraktowych. Polski system powstawał w rekordowo krótkim czasie 7 miesięcy. Na finiszu napotkaliśmy problem, którego nie udało nam się rozwiązać przed planowaną godziną startu systemu i jego uruchomienie musieliśmy przesunąć o kilkanaście godzin.

Decydujemy na gorąco – jedziemy zgodnie z planem. Najpierw na trasę na Poznań. Ruch mały, samochodów ITD nie widać. Tankujemy na stacji Orlenu, widzimy tabliczkę viaTOLL. Przy kasach kierowcy płacą za paliwo, nie widać nikogo, kto chciałby teraz zarejestrować się do systemu. Jedna z pracownic mówi jednak, że dziś zarejestrowała już kilka osób. Większość korzysta z możliwości wcześniejszego zapisania się na konkretną godzinę. Rejestrować może każdy z przeszkolonych w tym zakresie pracowników stacji.

Podobnie jest na stacji BP, ale tu stoją w kolejce 3 osoby, jedna wcześniej nie

zapisana, ale obsługiwana. Jeden z kierowców skarży się, że informacja o nowych opłatach nie była wystarczająca. Trochę nas to dziwi, bo reklam w mediach było sporo. Ten punkt dystrybucji uruchomiono 24 czerwca. Doświadczam, że przychodzą tu głównie kierowcy i właściciele pojazdów lżejszych, o dmc 7,5 t i 12 t. Cięższe „zapisywały się” na poniedziałek, 4 lipca.

Sprawdzamy każdą zauważoną ciężarówkę: viaBOXy widać w co drugiej, czasem w co piątej mijanej na drodze.

Zajeżdżamy do Punktu Obsługi Klienta w Ołtarzewie, otworzonego 2 maja. Ruch zaczął się tu dopiero na początku czerwca. Jeszcze 2 tygodnie temu punkt przeżywał prawdziwe obłożenie. Tłum kierowców mocno wkurzonych długim oczekiwaniem tworzył listy kolejkowe. Od kiedy zwiększono obsługę o 22 dodatkowe osoby (będą do 15 lipca) dodając je do 7 ze stałej obsady i otworzono punkt na całą dobę, sytuacja się zmieniła, cho-

cięż rejestrujących się przybywało. W ostatnim tygodniu – mówi mi pracownik punktu - obsługiwano ponad tysiąc osób dziennie. Wydawano viaBOX-y głównie dla pojazdów najcięższych. 1 lipca w kolejce stoi 5 osób, a postoja najwyżej 15 minut. Są dwaj klienci DKV i Eurowagu, którzy nie doczekali się zamówionych urządzeń i tutaj mogą je wreszcie odebrać.

Zawracamy i wyjeżdżamy w kierunku Płońska. Nie dostrzegamy tablicy z informacją o wjeździe na drogę płatną. Nie widzimy też ani jednego samochodu ITD. Ale za to wreszcie widzimy pierwszą bramkę. Pada deszcz, jednak robimy zdjęcia. Niedługo potem kolejna bramka, po jakimś czasie następna. Ile ich jest? Szybko gubimy się w rachunkach. Widzimy bramki do naliczania opłat i bramki kontrolne. Kilka dopiero wystaje nieco z ziemi. Chyba każda wyposażona jest w element dodatkowy, czyli agregat prądotwórczy. Czyżby viaTOLL miał jakiś kłopot z podłączeniem bramek do systemu energetycznego?

Z radia dowiadujemy się, że dziś obciążenie przeżywają punkty graniczne. Dzwonimy do Jędrzychowic. Kierowniczka punktu potwierdza: jest sporo chętnych na urządzenia pokładowe. Wymienia narodowości: Portugalczycy, Hiszpanie, Turcy. Tylko część z nich już wcześniej zamówiła urządzenie, teraz chcą je odebrać. - Szkoda, że większość czekała na ostatnią chwilę – ocenia. Jest spokojnie, ale kolejka rośnie. Już po powrocie dostajemy informację, że kiedy my jeździliśmy, w tym punkcie dla rozładowania kolejek wprowadzono przewożenie klientów od stanowiska przed i za granicą, od tego w jakimś czasie bardziej zatłoczonego do mniej obciążonego. Potem, od poniedziałku, przewożą „nadmiar” ludzi busami do punktu we Wrocławiu.

Na stronie viaTOLL pojawiają się ak-



tualne dane, z godz. 15 z 1 lipca: do tej pory wydano 281 tys. 24 szt. urządzeń viaBox.

Na drogach spokojnie, w punktach granicznych - nie

Sobota i niedziela to czas objęty wakacyjnymi ograniczeniami ruchu, więc mimo że system rusza w niedzielę, na drogach jest spokojnie. Za to dzieje się sporo w punktach granicznych i kilku innych, bliżej granic. Anna Gorczyca pisze do Gazety Wyborczej z punktu w Barwinku: *Nerówka, przepychanki, szarpania i awantury, dziesiątki uzemnionych tirów na dawnym przejściu granicznym w Barwinku. Tu jest jeden z punktów, w których można pobrać viaBOX. Bez tego urządzenia od 1 lipca żadna ciężarówka nie może się po-*

ruszać po polskich drogach. Przez Barwinek wjeżdżają do Polski ciężarówki z południa Europy. - Czekam kilkanaście godzin i nie wiem, kiedy będę miał tego go-boksa (tak urządzenie nazywają kierowcy). Ani na Słowacji, ani w Austrii załatwienie tego nie trwa tyle co u was - gorączkuje się Milovan, zażywny pięćdziesięciolatek. Pracuje dla słoweńskiego przewoźnika. Jedzie na Białoruś z ładunkiem pomidorów. Punkt w Barwinku przechodzi od 2 lipca na całodobowy tryb pracy.

Na stronie viaTOLL w niedzielę można przeczytać: *Informujemy kierowców oczekujących na rejestrację w Świecku, Trzebini, Kudowie, Chyżnem, Barwinku i Chełmie, że mogą wjechać do Polski i poruszać się po drogach nie obję-*



Znak D39a

Znak poinformuje kierowców wjeżdżających do Polski o tym, że w kraju są pobierane opłaty w systemie elektronicznym za przejazd po drogach krajowych. Wzór tego znaku określa rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z 9 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które wejdzie w życie 30 czerwca 2011 roku (Dz. U. 2011 r., nr. 124, poz. 705)

tych systemem *viaTOLL* bez urządzenia *viaBOX*, a rejestracji dokonać w jednym z Punktów Dystrybucji zlokalizowanych przy sieci dróg płatnych na wybranych stacjach benzynowych BP, Lotos i Orlen.

Zarządzający punktami wprowadzają kolejne rozwiązania awaryjne. Od rana w niedzielę **3 lipca** kierowcy starający się o rejestrację w systemie w punkcie granicznym w Świecku są przewożeni busami do POK w Zielonej Górze, specjalnie otworzonego w niedzielę. Świecko zaczyna pracę w trybie całodobowym. Z obleganych Jędrzychowic busy wożą ludzi do Wrocławia, podobnie z Kołbaskowa do Szczecina.

Wszystkie 223 miejsca obsługujące kierowców rejestrujących się w systemie *viaTOLL* działają pełną parą: 16 Punktów Obsługi Klienta, 17 Przygranicznych Punktów Dystrybucji oraz 190 Punktów Dystrybucji na stacjach benzynowych.

Co będzie, jak było...

W poniedziałek **4 lipca** nadal najwięcej chętnych do rejestracji w systemie *viaTOLL* jest w punktach granicznych. Sporo pojawia się także w POK w Białymstoku i Białej Podlaskiej, co mogłoby trochę dziwić, bo w pobliżu nie ma dróg płatnych, no ale niedaleko jest kilka przejść granicznych.

Kolejki we wszystkich punktach granicznych dowodzą, że teraz tam rejestrowane są głównie auta zagraniczne.

W poniedziałek trwają nerwowe dyskusje: co z tym e-mytem? Czy podobne kłopoty miały jakieś inne kraje? Miały. Szwajcaria i Niemcy opóźniły o prawie 2 lata wprowadzenie systemu, podobnie Austria, w Czechach też tworzyły się kolejki, największe w 2010 r., kiedy opłatami objęto też mniejsze pojazdy, powyżej 3,5 tony, słowackie kłopoty kierowcy pewnie jeszcze pamiętają. Czy to może być dla nas jakimś pocieszeniem?

Pierwsze tygodnie z e-mytem

Ciężarówki uciekają na drogi lokalne

autor: Ryszard Gałczyński

Już po tygodniu od wprowadzenia elektronicznego poboru opłat o ponad 50% zwiększył się ruch najcięższych pojazdów na drogach alternatywnych, którymi można ominąć płatne odcinki autostrad. Szczególnie na tych, równoległych do zarządzanych przez koncesjonariuszy, jak np. odcinek autostrady A2 Konin - Września, czy autostrady A4. Spełniają się przewidywania środowiska przewoźników, które na długo przed wprowadzeniem systemu informowało Ministerstwo Infrastruktury, że przyjęcie wysokich stawek e-myta wywoła taki właśnie skutek. Z drugiej strony rząd obiecywał podjęcie rozmów z koncesjonariuszami o włączeniu zarządzanych przez nich odcinków autostrad do systemu poboru e-myta oraz negocjacje w sprawie wysokości opłat, które by na nich miały obowiązywać po zakończeniu systemu winietowego. O efektach tych rozmów wiadomo na razie tylko tyle, że odcinki koncesyjne do systemu nie weszły.

Przewoźnicy wybierają tańsze drogi krajowe lub niepłatne drogi lokalne. Władze samorządowe obawiają się, że masowe potoki ciężkich pojazdów zniszczą drogi nieprzystosowane do takiego ruchu, a przede wszystkim - że będą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców miast i miasteczek. Żądają podjęcia działań, które taki proceder ograniczą. Jedynym pomysłem na tę chwilę jest karanie kierowców. Oczywiście jest to możliwe tylko w

przypadku, gdy łamią przepisy wynikające z parametrów technicznych drogi, po której poruszają się ciężarówką.

Ciekawe, że według wiceministra infrastruktury Radosława Stępnia jest dokładnie odwrotnie. Jego zdaniem zastosowanie elektronicznego poboru opłat przyczynia się do powrotu pojazdów na drogi płatne (z powodu większego komfortu przejazdu) i zmniejszenia odpływu ruchu na drogi alternatywne. Stwierdza ponadto, że przejazdy w ruchu międzynarodowym i krajowym z ominięciem autostrad będą nieuzasadnione ekonomicznie, bo potencjalne oszczędno-

ści na opłatach nie będą równoważyły strat na czasie przejazdu.

Na razie wybór pomiędzy kilkusetzłotową opłatą za jednorazowy przejazd, a możliwością całkowitego jej uniknięcia, jest oczywisty. Tylko przewoźnicy realizujący dostawy terminowe zapłacą, natomiast dla reszty nie będzie to miało żadnego ekonomicznego uzasadnienia. Dla ułatwienia szacowania kosztów poruszania się po polskich drogach i wyboru optymalnych pod tym względem tras opracowano specjalne kalkulatory. Takie ułatwiające pracę narzędzie jest również dostępne na stronie internetowej ZMPD.





Myto znamy od stuleci

autor: Klaudiusz Madeja

Myto pojawiło się w Europie prawdopodobnie już w XI stuleciu, gdy z chęci zysku pobierano daninę za przejazd określonymi szlakami lub mostami. Niewykluczone, że prekursorami byli zbójnicy łupiący bogatych kupców przemierzających ze swoimi towarami dalekie trasy. Nikt wówczas nie mówił o konieczności rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej...

Techniczne rozwiązania dla gospodarki

Stale rosnące natężenie ruchu oraz konieczność szybkiego przemieszczania się niejako wymusiły powstanie nowoczesnych, szybkich i sprawnych systemów pobierania opłat. Dzięki nim oszczędzają zarówno operatorzy, jak i użytkownicy, a możliwości oszukiwania spadły prak-

tycznie do zera. Według niezależnego audytora, efektywność czeskiego e-myta przekracza 99 % (operatorem jest tam również firma Kapsch). Ogromną zaletą jest też elastyczność stosowanych rozwiązań, która pozwala uzależnić wysokość stawek od wielu czynników. Dobrym przykładem są wspomniane już Czechy, gdzie w piątkowe popołudnia od godz. 15 do 21 cięższe pojazdy obowiązują taryfa prawie o 50 % wyższa niż w pozostałe dni tygodnia. Wiąże się to z popularnymi w tym kraju wyjazdami weekendowymi.

Współczesne systemy „obserwują” pojazd w ruchu, cały proces odbywa się automatycznie. Można także w internecie sprawdzić przebiegi i wysokość naliczonego myta. Ten sposób jest również niezawodny pod względem wykrywania nieuczciwych kie-

rowców. Jeśli czasem komuś udało się przejechać bez ważnej winiety, a żaden patrol tego nie zauważył i go nie zatrzymał, to jego zysk. System elektroniczny „widzi” każdy samochód i w razie potrzeby bez trudu można udowodnić przejazd danym odcinkiem. Centrum zarządzania systemem Myto.CZ w Pradze, które ostatnio mieliśmy okazję zwiedzić, otrzymuje codziennie 30 tys. alertów ze wszystkich bramownic rozmieszczonych na terenie tego kraju. Są one wstępnie sprawdzane, a następnie przekazywane do ponownej weryfikacji. Dopiero wówczas o niezgodnościach zostaje poinformowana służba celna. To ona zajmuje się w Czechach sprawdzaniem i ściganiem kierowców, którzy próbują oszukać system elektronicznego poboru opłat za drogi. Co ciekawe, czescy celnicy mogą kontrolować pojazdy tylko na



trasach objętych mytem, na pozostałych już nie. Tam działa policja, zaś nie ma w ogóle odpowiednika naszej Inspekcji Transportu Drogowego. Wspomniani celnicy codziennie otrzymują od 4 do 5 tys. informacji z centrum zarządzania i na ich podstawie wyłapują wykroczenia. Poza tym sami przeprowadzają kontrole związane z e-mytem. Dysponują mobilnymi stacjami kontrolnymi, zainstalowanymi w niewielkich samochodach dostawczych. Mają w nich pełny dostęp do bazy danych i mogą uzyskać informacje o każdym zarejestrowanym w niej pojeździe. W przypadku naszego południowego sąsiada sytuacja jest o tyle trudna, że kłopot stanowią przejazdy tranzytowe. Ze względu na niewielką powierzchnię Republiki Czeskiej tamtejsi celnicy mają zaledwie 4 godziny na wyłapanie nieuczciwego kierowcy. Ci,

którym uda się przemknąć bez kontroli, a popełnili wykroczenie, trafiają na tzw. czarną listę. Ich udokumentowane wykroczenie jest przechowywane przez pół roku (w Polsce będzie to tylko 30 dni). Jeśli tylko system ponownie „zauważy” ów pojazd w Czechach, natychmiast zostaje wysłany alert i rozpoczynają się działania zmierzające do zatrzymania. Gdy to nastąpi, właściciel musi zapłacić zaległe kary. Podobnie będzie wyglądało nadzorowanie naszego e-myta, o czym jeszcze w dalszej części.

Obecnie istnieją trzy podstawowe technologie wykorzystywane do budowy elektronicznych systemów poboru opłat drogowych:

- Technologia mikrofalowa – DSRC (Dedicated Short Range Communication)
- Systemy pozycjonowania pojazdów (VPS) działające na bazie technologii satelitarnej (GNSS) i mobilnych sieci telekomunikacyjnych (GSM/GPRS)
- Technologia automatycznego rozpoznawania numerów rejestracyjnych pojazdów ANPR (Automatic Number Plate Recognition).

Trzeciego systemu używa się np. przy wjeździe do płatnego centrum miasta, jak chociażby w Londynie, a niedługo być może także w Warszawie, a później innych miastach Polski. Jest również stosowany w obu rozwiązaniach (satelitarnym i mikrofalowym) jako dodatkowa kontrola pojazdów na podstawie ich tablic rejestracyjnych. Główna różnica między systemem mikrofalowym DSRC a satelitarnym GNSS dotyczy sposobu ich działania.

Układ funkcjonujący na bazie technologii DSRC opiera się na naziemnej infrastrukturze. Stacje pobo-

ru opłat, czyli bramki nad jezdnią, budowane są we wskazanym punkcie płatnego odcinka drogi. W chwili przejazdu przez to miejsce, dzięki wykorzystaniu łączności w technologii DSRC pomiędzy anteną a jednostką pokładową (OBU – On Board Unit), pojazd zostaje obciążony opłatą za przejazd całej trasy. Jej wysokość naliczana jest według zadanych parametrów (np. masa, liczba osi). W przypadku systemu satelitarnego wymagania dla jednostek pokładowych OBU typu GPS są większe niż dla DSRC. Urządzenia pokładowe GPS są bardziej skomplikowane, a więc i droższe, wymagają też stałego źródła zasilania. Poza tym dane z jednostki pokładowej GPS są przesyłane do systemu centralnego za pośrednictwem sieci telefonicznej komórkowej, dlatego koszty operacyjne rozwiązania satelitarnego są dużo wyższe niż w przypadku DSRC. Jednostki pokładowe GPS wymagają dużej pamięci urządzenia, zawierającej dane dotyczące sieci płatnych dróg, taryf, itp. Minusem jest także to, że w przypadku zmiany tych parametrów (czytaj: przeważnie przy podwyżkach opłat), należy uaktualnić oprogramowanie w każdej jednostce z osobna, zamiast jednorazowo w centralnej bazie. Niemniej przy dzisiejszym postępie techniki być może wkrótce te kłopoty zostaną wyeliminowane.

W DSRC kosztem jest wybudowanie i utrzymanie stacji poboru opłat, czyli wspomnianych wyżej bramownic. Szacuje się, że rocznie każde takie urządzenie zbudowane nad drogą kosztuje 1 000 €. Natomiast cena jednostek pokładowych DSRC oraz koszty transmisji danych są relatywnie niskie. Dla przykładu: w Austrii, gdzie działa DSRC, całkowity koszt systemu, składający się z nakładów na jego wdrożenie i obsługę, wynosi około 9% ogólnego zysku wygene-

rowanego w danym okresie. W zależności od długości sieci płatnych dróg, technologia DSRC jest idealnym rozwiązaniem do poboru opłat na autostradach, drogach ekspresowych, a nawet głównych szlakach drugiej kategorii. W porównaniu do pozycjonowania satelitarnego, systemy typu DSRC są bardziej niezawodne i dokładne, pozwalają także na wyposażenie pojazdów w tanie i łatwe w instalacji urządzenia OBU. Ta cecha predestynuje to rozwiązanie dla obszarów, gdzie panuje duże natężenie ruchu, a co za tym idzie mamy do czynienia ze sporą liczbą użytkowników. Umożliwia także dość łatwe rozszerzenie grup pojazdów objętych systemem opłat, np. o samochody dostawcze poniżej 3,5 t. Niezawodność systemu DSRC i niski wskaźnik błędów w jego działaniu gwarantuje maksymalizację zysku z poboru opłat. Zaletą jest także możliwość instalowania na bramownicach innych urządzeń, jak np. tablic o zmiennej treści, pokazujących w miarę potrzeby komunikaty lub znaki zakazu, ostrzegawcze i informacyjne. Podobnie z wagami preselekcijnymi, dającymi możliwość typowania pojazdów o przekroczonym dopuszczalnym ciężarze całkowitym. Natomiast technologia satelitarna sprawdza się doskonale w trudnym terenie górzystym, albo na obszarach o silnie rozbudowanej infrastrukturze, gdzie już trudno znaleźć miejsce na postawienie bramownic. Nie pochłania też czasu i środków na konserwację bramek. Te stawia się tylko w niektórych miejscach, aby weryfikowały dane i eliminowały próby podmieniania OBU, w celu zmniejszenia wysokości opłaty. Do tego służy właśnie, wspomniany wyżej, system sczytywania tablic rejestracyjnych.

Dochodzi jednak inny aspekt. Mianowicie wiadomo, że od 1 lipca 2011

r. nasz system powinien objąć 1 565 km dróg (579 km autostrad, 554 km dróg ekspresowych i 432 km dróg krajowych). Ale stopniowe, zaplanowane od początku, rozszerzanie zakresu płatnych szlaków do 2014 r. zwiększy ich długość do prawie 2 900 km, czyli niemal dwukrotnie. I tu bardzo ciekawe jest porównanie kosztów rozbudowy infrastruktury, umożliwiającej dokonywanie poboru opłat na kolejnych szlakach drogowych, podane wiosną br. przez Instytut Transportu Samochodowego, który wykazał m.in., że nakłady na rozszerzenie systemu są bardzo wysokie dla rozwiązania, które wybrano w Polsce. Okazuje się, że najlepiej pod tym względem wypadła technologia mieszana, czyli w zależności od konfiguracji terenu i pozostałych warunków - albo satelitarna, albo mikrofalowa. To połączenie jeszcze w kwietniu 2010 r. zachwalał w wywiadzie dla jednego z polskich czasopism Michael Gschnitzer, dyrektor ds. Globalnej Sprzedaży Kapsch TrafficCom AG: *Najlepszy jest system hybrydowy, bo jest elastycznym rozwiązaniem, łączącym elementy mikrofalowego i satelitarnego.* A właśnie ten podmiot zwyciężył jesienią 2010 r. w przetargu ogłoszonym przez GDDKiA. Jednak od połowy 2011 r. pobór opłat za polskie drogi będzie się odbywał tylko przy użyciu systemu DSRC. Czemu więc firma realizuje w Polsce rozwiązanie oparte tylko na technologii mikrofalowej, choć w przetargu nie było zastrzeżenia, że nie może to być rozwiązanie mieszane, wykorzystujące zalety obu metod? **Marek Cywiński, dyrektor zarządzający firmy Kapsch Telematic Services sp. z o.o. odpowiedział podczas niedawnego IV Polskiego Kongresu ITS: *Złożyliśmy ofertę zgodną z warunkami przetargu i go wygraliśmy. Zleceniodawca pozytywnie ocenił zaproponowany przez nas system. Wszystkie***

odbyło się zgodnie z prawem, nie ma więc o czym teraz dyskutować. Rzeczywiście, o czym tu jeszcze rozprawać. Wygrała najtańsza oferta i tyle, a przecież za wszystko i tak my zapłacimy, bo wzrosną najpierw koszty transportu, a te później zostaną uwzględnione we wszystkich towarach i usługach.

Myto po polsku, czyli viaTOLL

Już od paru lat mówiło się o tym, że Polska powinna wprowadzić bardziej efektywny sposób pobierania opłat za drogi. Fakt, że były i jeszcze gdzieś niedługo są one fatalnej jakości, ale właśnie z tych zysków powinniśmy inwestować w rozwój infrastruktury. Nasi sąsiedzi z zachodu już od początku 2005 r. mają swój Maut. Czesi, z kłopotami, ale wprowadzili *poplatek*, zwany Myto.CZ w 2007 r. Polski system winietowy był już bardzo archaiczny, a poza tym niesprawiedliwy. To jedna z największych zalet naliczania myta w sposób elektroniczny - każdy użytkownik zapłaci za trasę, jaką faktycznie przebył. Dodatkowo nowy taryfikator preferuje jazdy o najniższym poziomie emisji spalin. Położenie geograficzne Polski wręcz prosiło się, aby korzystać z tranzytu pomiędzy Niemcami i Czechami a państwami za naszą wschodnią granicą. Ale elektronicznego systemu poboru opłat oczekuje od swych członków także UE. Jednak nie ma co liczyć, że wkrótce w całej Unii przy pomocy jednego urządzenia pokładowego OBU będziemy mogli rozliczać się z operatorami płatnych odcinków dróg. Na tę i kilka innych unifikacji, dotyczących choćby jednakowych znaków czy oznaczeń dróg, jeszcze pewnie długo poczekamy...

Polski system poboru opłat nazwano viaTOLL. Stawki za kilometr ustalone przez Ministerstwo Infrastruktury preferują pojazdy o niskiej emi-



sji spalin. Tymczasem prezes Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Kornelia Lewandowska podczas niedawnego spotkania zorganizowanego przez Polski Kongres Drogowy mówiła, że pojazdy kategorii EURO 2 i EURO 3 nadal stanowią 70 procent taboru polskich przewoźników. Łatwo policzyć, że za 10 tys. przejechanych kilometrów właściciel takiego samochodu zapłaci średnio ok. 1,8 tys. zł więcej od tego, który spełnia przynajmniej normę EURO 5. W tym miejscu każdy sam może tę kwotę pomnożyć przez swoje przebiegi. Z pewnością skłoni to dużych przewoźników do szybszej wymiany starego taboru. Należy się też spodziewać spadku cen używanych pojazdów z niższymi kategoriami emisji spalin. Sprzedawcy i osoby zajmujące się finansowaniem nabycia pojazdów (np. w drodze leasingu) zauważyli ostatnio

zwiększony ruch w segmencie pojazdów ciężarowych. Zapewniają, że starają się tę sytuację wykorzystać i dlatego m.in. liberalnie podchodzą do oceny swoich klientów pod kątem wiarygodności.

Magdalena Osińska z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu wyliczyła, że średnia wartość opłaty drogowej opartej jeszcze na systemie winietowym waha się w okolicach 8 gr/km. Zapytałem niedawno dużego przewoźnika ze Śląska, co sądzi o stawkach. Odparł krótko: *Ci, którzy tak jak ja, jeżdżą na zagraniczne zlecenia, sobie poradzą. Ale dla krajowych przewoźników to może być gwóźdź do trumny.* Nazwiska podać nie chciał... Kontrowersje budzi także rozdział na kategorie. Bo tak właściwie to podział został dokonany na poziomie 12 ton dmc. Już toczą się dyskusje, czy samochód dostaw-

czy powyżej 3,5 tony dmc w równym stopniu „niszczy”, albo jak kto woli „zużywa” drogę, co 12-tonowa ciężarówka. Podobnie w wyższej kategorii - jak porównać np. popularne pojazdy ciężarowe o 16 ton dmc z dużymi zestawami ciągnik - naczepa, ważącymi maksymalnie dopuszczalne 40 ton? Raczej nie trafia do nas taki argument, że system miał być prosty. Trudno też sobie wyobrazić, aby w najbliższej przyszłości zmieniono kategorie i ustalono nowy podział, bo to wprowadziłoby duże zamieszanie.

Czas pokaże, jak transportowcy poradzą sobie z nowymi obciążeniami. Wszak pobór myta oznacza nie tylko zbieranie pieniędzy, głównie od zagranicznych pojazdów. Te same stawki zapłacimy my wszyscy. W tym także firmy przewoźowe, zatrudniające pracowników, utrzymujące drogi tabor i płacące podatki,

Służba Celna kontroluje e-myto w Czechach



Urządzenia kontrolne umieszczone na bramownicach

również te wysokie, zawarte w paliwie. Obyśmy więc „nie wylali dziecka z kąpielą”, dobijając wielu przewoźników zbyt wysokimi kosztami. Trzeba w tym miejscu wspomnieć o kontrolach, jakie zapowiada Inspekcja Transportu Drogowego (ITD). - *Już 1 lipca 188 naszych funkcjonariuszy zostanie przesuniętych tylko do obsługi elektronicznego systemu poboru opłat* – informuje jej rzecznik Alvin Gajadhur. Zadbają o to, aby ciężarówki nie jeździły bocznymi drogami. Będą również współpracowali z operatorem systemu i reagowali na każdą informację o wykroczeniach. Zdaniem Kapscha, potrzeba co najmniej 513 funkcjonariuszy do sprawnego nadzoru. Niemniej jednak nie warto próbować kombinować, bo podobnie jak w przypadku braku ważnej winiety, kara wyniesie 3 tys. zł. Tak więc w interesie wszystkich użytkowników jest doko-

nanie rejestracji i spełnienie wszystkich wymogów, aby od 1 lipca jeździć zgodnie z prawem.

Rejestracja użytkowników jest niezbędna, aby od połowy roku korzystać z płatnych odcinków dróg. Operator uruchomił stronę internetową viatoll.pl. Znaleźć tam można zarówno szczegółowy wykaz tras, które w pierwszej kolejności będą objęte obowiązkiem płacenia, jak i inne przydatne wiadomości, w tym instrukcję, co zrobić, aby dokonać rejestracji. Przewoźnicy znajdą tam także kalkulator opłat, pozwalający obliczyć stawkę za przejazd na konkretnej drodze. Jest też wykaz punktów, gdzie można załatwiać formalności i uzupełniać stan swojego konta w systemie viaTOLL. To przy sposobie przedpłaconym, kiedy sami zasílamy kwotą od 120 do 1 200 zł nasze indywidualne konto, z którego później automatycznie będą pobierane

sumy za przejazd. Pamiętać należy przy uzupełnianiu konta przelewem, że księgowanie w Banku Gospodarstwa Krajowego może potrwać nawet 3 dni robocze. Przy opłaceniu w punkcie nasze konto w systemie viaTOLL jest od razu uaktualnione. Istnieje również możliwość wnoszenia opłat po fakcie, gdy właściciel pojazdu otrzyma notę obciążeniową za przejechane trasy. Nie będzie to faktura, bo przejazd drogami zawiadywanymi przez GDDKiA jest opłatą administracyjną, zwolnioną z podatku VAT. Jeśli jednak chcemy płacić po, a nie przed wjazdem na płatny odcinek, musimy przedstawić gwarancję bankową lub wnieść kaucję. Jej minimalną wysokość obliczono następująco:

G = przewidywana liczba km x max kwota opłaty za km x okres rozliczeniowy x czynnik



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

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



dls jest:

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

dls zaprasza:

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

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

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

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

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

- G** – gwarancja
- 0,53** – maksymalna kwota opłaty za km zgodnie z rozporządzeniem
- 1,3** – czynnik zawierający ewentualne odsetki, rezerwę w razie niepoprawnego przewidywania ilości km
- 1,5** – przyjęty okres rozliczeniowy 1,5 miesiąca
- 2000 km** – minimalna, zakładana przewidywana liczba przejechanych kilometrów

Przykład

G = 2000 x 0,53 x 1,5 x 1,3 = 2067 PLN – minimalna kwota gwarancji dla jednego pojazdu.

Swoją ofertę prezentują szeroko operatorzy kart paliwowych i flotowych. Po drugim przetargu, rozpisany przez operatora systemu firmę Kapsch, a zakończonym na początku czerwca, prawdopodobnie wszyscy czołowi gracze polskiego rynku zaoferują możliwość rozliczania myta z ich pomocą. Plusem jest niewątpliwie zrzucenie całej biurokracji na operatora karty, który o wszystko się zatroszczy i zadba, abyśmy zawsze mogli bezproblemowo przejeżdżać przez bramownice. Minusem jest prowizja, jaką im zapłacimy (2,5% opłaty drogowej do negocjacji dla dużych przewoźników). Ale tu każdy sam musi skalkulować swoje koszty i wybrać, co mu się bardziej opłaca. Operatorzy oferują obie formy płatności, przy czym dla użytkowników na pewno dogodniejsza jest post-paid. Emitent karty rozlicza jej debet co dwa tygodnie lub co miesiąc, a swojemu klientowi daje niekiedy nawet 30-dniowy termin płatności. We wszystkich krajach, gdzie działają elektroniczne systemy myta, większość przewoźników korzysta właśnie z tej metody, aby nie blokować środków finansowych, którymi w przypadku przedpłacenia obraca operator. W Czechach ten podział wynosi 56 – 44%. Przy okazji, jako ciekawostkę można dodać, że Polacy z udziałem ponad 9%, są tam obecnie trzecimi, po gospodarzach i Słowakach, płatnikami e-myta.

Zgodnie z planem 1 lipca 2011 r. ma wystartować u nas system elektronicznego poboru opłat za przejazd określonymi odcinkami dróg. Zwycięzca przetargu, czyli operator systemu, walczy o prestiż, ale także o pieniądze, bo za każdy dzień spóźnienia kara umowna wynosi 1 mln zł. Spragniony pieniędzy Krajowy Fundusz Drogowy (tam będą wpływać środki z myta liczone w miliardach złotych) czeka niecierpliwie. Im bliżej 1 lipca, tym więcej będzie docierało, czasem sprzecznych, informacji z różnych stron. Wszystko wskazuje jednak na to, że rozwiązanie ruszy, choć być może nie na każdym, planowanym w pierwszym etapie odcinku.

PRZEWOŹNIK

Van Hool nierdzewna perfekcja

kontakt w języku polskim

Maria M. Bakker
Van Hool Commercial Vehicles
tel. +31 518 402 403
fax +31 518 402 141
mobile +31 653 62 8332
e-mail mmbakker@transpontes.nl



Van Hool NV
Bernard Van Hoolstraat 58
BE-2500 Lier (Koningshooikt), Belgium
tel. +32 3 420 20 20 • fax +32 3 482 38 04
www.vanhool.be • sales.iv@vanhool.be

VAN HOOOL



Mobilne jednostki kontrolne już na polskich drogach

autor: Ryszard Gałczyński

W dyspozycji Inspekcji Transportu Drogowego znalazły się specjalistyczne samochody przeznaczone do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty za drogi w systemie elektronicznym. Wykonawca i operator systemu firma Kapsch przekazała GITD dziewięćdziesiąt cztery w pełni wyposażone pojazdy, służące do tego celu. Warunki kontraktu z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad obejmują również zapewnienie środków na utrzymanie tych samochodów ze strony Kapsch na okres 3 lat.

Do obsady 94 mobilnych jednostek kontrolnych systemu viaTOLL, GITD oddelegowało z posiadanych zasobów kadrowych 188 inspektorów. Zostali specjalnie przeszkoleni i będą się zajmować wyłącznie kontrolą e-myta. W tym zakresie doty-

czy ona dwóch zasadniczych kwestii. Inspektorzy sprawdzą, czy w pojeździe jest zainstalowane urządzenie rejestrujące viaBOX oraz czy konto jest zasilone stosownymi środkami pieniężnymi. Brak urządzenia pokładowego, jak i nieprawidłowo wniesiona opłata podlegają karze.

Za brak urządzenia rejestrującego viaBOX czy brak opłaty za korzystanie z dróg obowiązuje kara w wysokości 3 000 zł, za zaniżone opłaty – 1 500 zł.

Technologia wykorzystana w nowych pojazdach Inspekcji umożliwia w praktyce nieograniczoną miejscem kontrolę wszystkich zobowiązanych do uiszczenia opłaty elektronicznej. Kontrolujący pojazd wyposażony jest między innymi w system kamer, które rozpoznają nu-

mery rejestracyjne samochodów i przekazują te informacje (poprzez system anten) do centralnego serwera. Inspektorzy otrzymują natychmiast (on line) odpowiedź, czy dany samochód zapłacił za przejazd wyznaczoną drogą.

Tym samym sprawowanie kontroli i, jeżeli to konieczne, wymierzanie kary nie ograniczają się do samej płatnej drogi, ale mogą być przeprowadzone gdziekolwiek: podczas jazdy autostradą, na parkingach w pobliżu drogi płatnej lub przy przejściu granicznym.

Wszystkie urządzenia kontrolne w pojazdach ITD mogą łączyć się bezprzewodowo z urządzeniami pokładowymi viaBOX, zainstalowanymi w ciężarówkach, sprawdzając, czy opłata za przejazd została prawidłowo naliczona.

Dzięki elektronicznemu zapisowi zdarzeń kierowca, który nie wniósł opłaty za przejazd objętym nią odcinkiem, będzie mógł zostać zatrzymany nawet kilkaset kilometrów dalej, również na drodze nieobjętej systemem viaTOLL.

Mobilne Jednostki Kontrolne ITD, jako element bezpośredniej kontroli na drodze, mają gwarantować szczelność całego systemu poboru opłat.



Sylwester Ropielewski
naczelnik Biura do Spraw Elektronicznego Poboru Opłat GTD

ITD jest bardzo dobrze przygotowana do tego nowego, specjalistycznego zadania. Inspektorzy będą pracowali przede wszystkim na odcinkach, gdzie pobór opłat jest obowiązkowy. W niektórych województwach jest dość daleko do płatnych odcinków dróg, ale nie jest to dla nas problemem, ponieważ system umożliwia rozliczanie osób, które takiej opłaty nie wniósły, w późniejszym czasie. Właśnie na tym polega ta, swego rodzaju technologiczna rewolucja w narzędziach kontrolnych, jakie nasza służba otrzymała. W związku z tym najbardziej będziemy się koncentrować podczas bieżących kontroli na drodze na przewoźników zagranicznych.



Polscy przewoźnicy zdążyli z rejestracją w systemie

**Rozmowa z Tomaszem Połciem,
Głównym Inspektorem Transportu Drogowego**



Od 1 lipca na ITD spoczywa obowiązek kontroli prawidłowości opłat e-myta. Czy Inspekcja jest na to przygotowana?

Inspekcja rozpoczęła kontrole w zakresie e-myta od dnia 1 lipca, czyli zgodnie z zakładanym i deklarowanym terminem. Od uruchomienia systemu do 11 lipca zostało przeprowadzonych ponad 32 tys. kontroli. W 240 przypadkach byliśmy zmuszeni do nałożenia kary pieniężnej - z czego w 238 stwierdzono brak urządzenia pokładowego viaBox, w dwóch przypadkach urządzenie nie było włączone podczas poruszania się po drodze płatnej. Te naruszenia dotyczą niemal wyłącznie przewoźników zagranicznych. Okazuje się, że polscy transportowcy stanęli na wysokości zadania i pomimo wielkich obaw, większość zdążyła się zarejestrować w systemie i odebrać urządzenie pokładowe. Otrzy-

maliśmy w użyczenie od GDDKiA 94 samochody służbowe. Są one wykorzystywane cyklicznie. Do obsady tych pojazdów przeszkoliliśmy 188 inspektorów. To specjalne przygotowanie wynika z zastosowania bardzo nowoczesnych narzędzi do kontroli i innych jej metod. Nasze samochody mogą, za pomocą skanerów, dokonywać kontroli w ruchu, bez potrzeby zatrzymywania kontrolowanego pojazdu. Tak przeprowadzona kontrola pozwala ustalić, czy pojazd jest wyposażony w viaBox, czy urządzenie jest uruchomione, a należne opłaty prawidłowo uregulowane.

Jaka jest obecnie struktura ITD, bo już po 1 stycznia pojawiły się nowe zadania: przejście BOTM i obecnie sieci fotoradarów?

Zgodnie z porządkiem ustawowym GITD jest teraz instytucją, która składa się z trzech podmiotów. Pierwszy, zarazem główny, to Inspekcja, która realizuje swoje zadania od roku 2002. Drugi jest związany z kontrolą poboru opłat w systemie elektronicznym SEPO. Trzeci to Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, który administruje systemem fotoradarowym w Polsce.

Natomiast Biuro ds. Transportu Międzynarodowego jest jednym z wielu biur w GITD i realizuje dokładnie te same zadania, które wcześniej realizował BOTM. Tu war-

to zwrócić uwagę na fakt, że pomimo różnych kontrowersji w trakcie prac nad ustawą, która wprowadziła BOTM w struktury GITD - dla przeciętnego odbiorcy nic się nie zmieniło. Biuro pozostało w tym samym miejscu, pracują tam ci sami ludzie, realizuje te same zadania. W praktyce zmieniły się tylko nagłówki na pismach przygotowywanych przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego - tam gdzie był Minister Infrastruktury jest teraz Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Czy Inspekcja dysponuje wystarczającymi zasobami kadrowymi - zakres czynności w związku z sukcesywnym poszerzaniem sieci płatnych dróg będzie się z roku na rok zwiększał?

W chwili obecnej musimy realizować postawione przed nami zadania w oparciu o posiadane zasoby kadrowe. 4 lipca Prezes Rady Ministrów podjął decyzję o uruchomieniu rezerwy celowej, dzięki której możliwe będzie zatrudnienie nowych osób do realizacji zadań związanych z e-mytem. Chciałbym zaznaczyć, że system opłat elektronicznych dopiero ruszył. W roku przyszłym, wraz z rozbudową systemu, zgodnie z deklaracjami Ministerstwa Finansów, będziemy mieć wystarczającą liczbę pracowników, aby wypełniać nakładane na nas obowiązki.

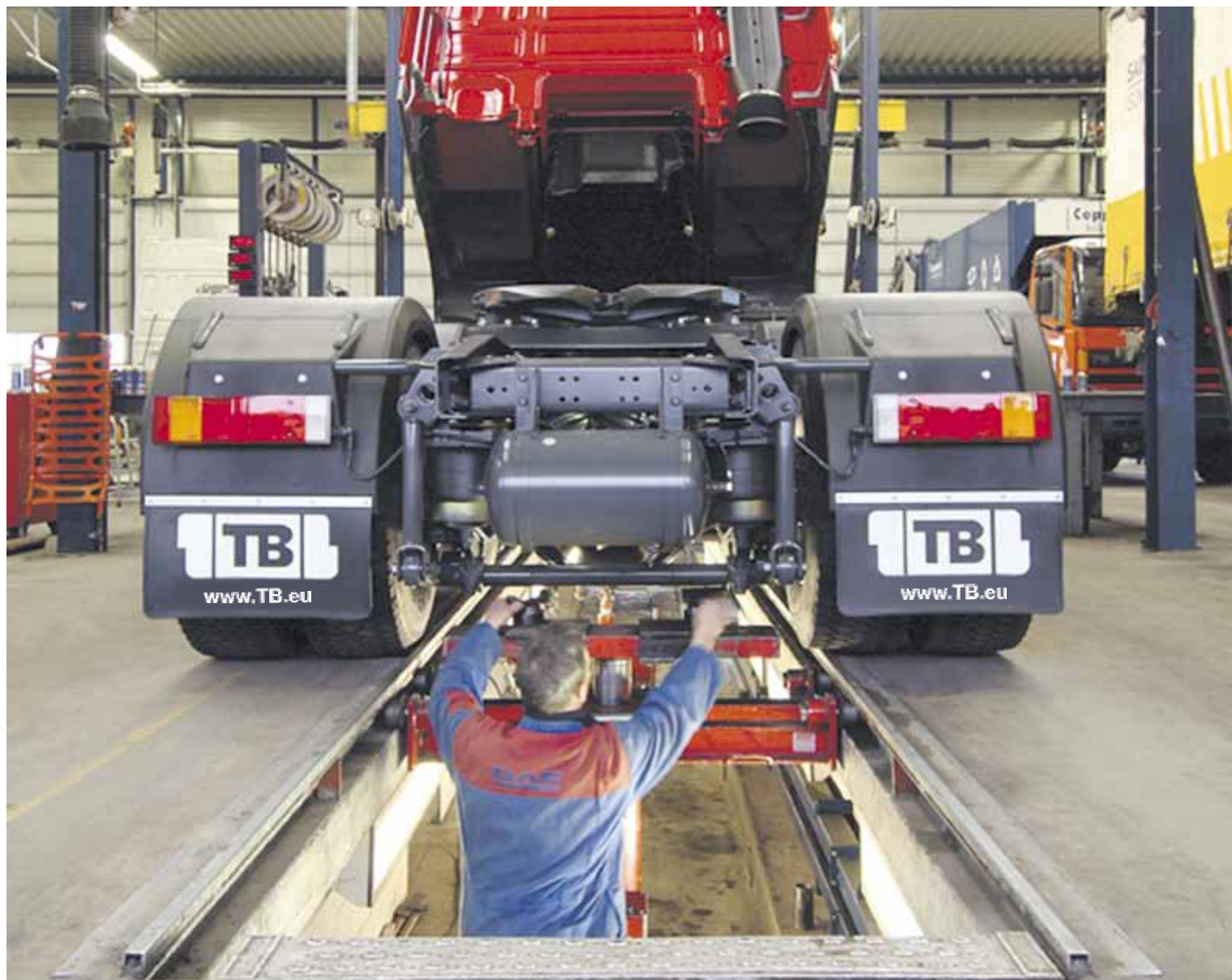
Rozmawiał Ryszard Gałczyński

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

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

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

DAF




Profesjoniści na Twojej drodze!

SERWIS

- serwis 24 h
- przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne
- naprawy mechaniczne
- naprawy powypadkowe
- bezpłatna pomoc w razie awarii (w Polsce i za granicą)
- własny holownik
- montaż Toll Collect

CZĘŚCI

- pełen asortyment oryginalnych części zamiennych
- części zamienne do naczip, przyczep oraz innych marek pojazdów ciężarowych 
- oleje i środki smarne
- akcesoria

SPRZEDAŻ POJAZDÓW DAF

- sprzedaż serii LF, CF, XF
- pojazdy używane
- pojazdy specjalistyczne
- wynajem krótko i długoterminowy

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

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

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

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

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

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

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

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

ZAPRASZAMY !

TB

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Czy polscy przewoźnicy muszą ustąpić z rynku rosyjskiego?



Rozmowa z Janem Buczekiem,
prezesem ZMPD

W dniach 7 - 8 lipca w Kazaniu odbyło się posiedzenie Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych.

Komisja ustaliła, że tegoroczny kontyngent zezwoleń będzie zwiększony o 30 tys. zezwoleń. W tej liczbie 2,5 tys. stanowią zezwolenia „Rosja - kraje trzecie”.

Efekt ostatniego posiedzenia Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej w Kazaniu, to sukces czy porażka? Polscy przewoźnicy twierdzą, że i tak zezwoleń nie wystarczy. Czy wobec tego powinni rezygnować z tego rynku i wybrać inne kierunki, co zresztą sugerują od jakiegoś czasu przedstawiciele polskiej administracji?

Absolutnie nie! Takie myślenie uważam za poważny błąd. Polscy przewoźnicy rozwinęli swoje firmy bez udziału i pomocy państwa, więc państwo nie powinno ingerować w ich aktywność. Ponadto zmiana kierunku wywoła zakłócenie na całym polskim rynku transportowym, obsługiwanym przez innych przewoźników. Niech każdy robi to, co potrafi - przewoźnicy niech walczą o klientów i kontrakty na tych ryn-

kach, na których umieją sobie poradzić. Inni przedsiębiorcy mogą z przewoźników brać przykład.

Wiem, że obecne stanowisko Rosjan jest wynikiem stale podejmowanych przy różnych okazjach działań ZMPD w tym zakresie.

Faktycznie, od kilku miesięcy prowadziliśmy konsekwentne rozmowy z naszymi kolegami z ASMAP i z przedstawicielami Ministerstwa Transportu FR. Pewien przełom w twardo prezentowanych stanowiskach nastąpił podczas posiedzenia Polsko-Rosyjskiej Międzyrządowej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej, które odbyło się w dniach 21-22 kwietnia w Krakowie. Szereg innych spotkań, to też były okazje do rozmów na ważne dla nas tematy. W rezultacie, kiedy już doszło do oficjalnych rozmów podczas komisji dwustronnej, znaliśmy swoje postawy i oczekiwania. Godnym podkreślenia jest fakt, że przewodniczący polskiej delegacji - dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz okazał się bardzo sprawnym negocjatorem i wykorzystał chyba wszystkie możliwości, jakie pojawiły się podczas samych rozmów. Dzięki dobremu

zrozumieniu, wzajemnemu wspieraniu się i współpracy niewątpliwie osiągnęliśmy sukces negocjacyjny. Staramy się o efekty negocjacji w takich samych kategoriach nie wypowiadać, bo one zawsze są wynikiem zrozumienia potrzeb i oczekiwań stron - czyli kompromisu.

Transportowy rynek rosyjski już od wielu lat jest bardzo atrakcyjnym kierunkiem dla polskich przewoźników i wielką szansą dla polskiej gospodarki. Polscy przewoźnicy drogowi przewozy na tym kierunku chyba wykonują „od zawsze”...

Istotnie, transport drogowy do Rosji jest wielką, ale niewykorzystaną w pełni przez polskich przewoźników szansą. Uważam, że w ciągu wielu lat negocjacji i rozmów, których świadkiem i uczestnikiem jestem od 1992 roku, tylko epizodycznie dochodziło do właściwego porozumienia przewoźników z administracją i wówczas odnosiliśmy sukcesy. Nie mam tu na myśli uzyskiwania coraz to większej puli zezwoleń na przewozy towarowe i pasażerskie, ale uzgadnianie warunków wykonywania transportu. Jeszcze nie tak dawno wielkimi problemami w przewozach do Rosji były

napady na ciężarówki i oszustwa celne na ogromną skalę z udziałem celników. Jednak przewoźnicy, wykonujący te przewozy, nie mogli wycofać się z tego rynku, chociażby z powodu zobowiązań finansowych wynikających głównie z inwestycji. Bardziej atrakcyjne kierunki do Włoch, Austrii, Belgii, czy Francji były opanowane przez „skuteczniejszych” przewoźników. Kierunki, na których zezwolenia były łatwiej dostępne, z konieczności stały się „atrakcyjne” dla pozostałych przewoźników... Nawet uruchomiono wtedy możliwość nabycia koncesji z ograniczonym tylko do rynku wschodniego zakresem obowiązywania, aby uaktywnić przewozy na te, nieatrakcyjne wówczas, kierunki.

W momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej zlikwidowano ograniczenia na kierunku zachodnim, a przewoźnicy obsługujący wschodnie kierunki transportowe mają w dalszym ciągu reglamentowany, ale też chroniony rynek. Tymczasem inni przewoźnicy chcieliby również operować na tym rynku.

Nikt im tego nie zabrania. Muszę jednak przypomnieć, że wymyślona przez nas, zaakceptowana przez administrację i dotychczas stosowana zasada 80 – 90 procent wypracowanego limitu zezwoleń jest nie tylko symbolicznym przykładem trojski środowiska o uporządkowanie rynku, ale też zapewnia przewoźnikom (choć w niepełnym zakresie) obsługę już posiadanych kontraktów na podobnym poziomie w latach następnych; z drugiej strony daje możliwość łagodnego wejścia pozostałym przewoźnikom właśnie na te kierunki przewozowe. Ponadto dodatkowo wynegocjowane limity zezwoleń również rozdzielane są pomiędzy wszystkich zainteresowa-

nych przewoźników, bez premiowania kogokolwiek. Nad tym czuwała kiedyś społeczna komisja powołana przez środowisko przewoźników skupionych przy Krajowej Radzie Przewoźników Drogowych, czy też Komisja ds. Współpracy ze Stowarzyszeniami Regionalnymi, utworzona przez ZMPD. Doświadczeni przewoźnicy nie skaczą z kierunku na kierunek, bo mają wieloletnie powiązania biznesowe ze stałymi zleceniodawcami. Dlatego przewoźnicy operujący np. na rynkach skandynawskich boją się przypadkowej konkurencji tych, którzy gdzie indziej nie podołali konkurencji i szukają nowej szansy. Ci operujący na wschodnich rynkach również obawiają się nowych konkurentów, chociaż ze względu na specyfikę i trudności ten rynek sam boleśnie weryfikuje przypadkowych konkurentów.

ZMPD wiele uwagi i działań poświęca wschodniemu kierunkowi, a niektórzy czynią z tego zarzut. Z czego wynika ta praktyka?

Chyba nie jest tajemnicą dla kogokolwiek z branży, że ZMPD 55 lat temu zostało powołane do celu umożliwienia przewoźnikom drogowym korzystania z gwarancji należności celno-podatkowych. Wów-

czas nie było żadnych wspólnych stref celnych i system TIR otwierał wszystkim przewoźnikom drogę do otwartej konkurencji. Od tamtego czasu sytuacja wielokrotnie się zmieniała. Dziś ten rodzaj zabezpieczenia funkcjonuje w przewozach pomiędzy krajami UE a krajami pozaunijnymi, a my jesteśmy zobowiązani być tam, gdzie są przewoźnicy, co jest chyba oczywiste.

Ale właśnie ten fakt był wielokrotnie podnoszony przez tych przewoźników, którzy nie wykonują przewozów na wschód. Oni uważają, że uwaga kierownictwa ZMPD jest skierowana wyłącznie na wschód.

Taka teza pochodzi z kręgów, które z założenia krytykują wszystko, co robi ZMPD. Nie mogę się z nią zgodzić. W 1999 roku, kiedy powie-



PARTNERZY BIZNESOWI



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, elektronicznie 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.

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

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

rzono mi funkcję Sekretarza Generalnego ZMPD, z przerażeniem dowiedziałem się, że polscy przewoźnicy, którzy stali się ofiarami przemytu cukru i mleka w proszku, zostali przez ówczesne kierownictwo pozbawieni ochrony łańcucha gwarancyjnego TIR. Na własną prośbę wyszli z ochrony pool'u ubezpieczeniowego i dlatego ich sprawy sporne nie były brane pod uwagę podczas wieloletnich negocjacji i wyjaśniania „sprawy po sprawie”. W wyniku konsekwentnych starań kolejnych zarządów i pracowników ZMPD dziś mało kto zdaje sobie sprawę z faktu, że już wówczas mógł zbankrutować z powodu ciążących na nim zobowiązań celno-podatkowych wraz z odsetkami. Następnym etapem była ogromna robota, żeby ochronić przed podobnymi skutkami przewoźników, którzy mieli sprawy sporne w Rosji i innych krajach WNP. W staraniach o zezwolenia, zarówno na zachodzie, kiedy jeszcze obowiązywały, jak i teraz, we wszystkich krajach, gdzie nadal funkcjonują, uczestniczy ZMPD, co jest oczywiste. Z karnetów TIR korzysta około połowa wszystkich członków Zrzeszenia. Dlaczego chcą być członkami ZMPD pozostałe firmy...? Nie przez sentyment, ale z chęci korzystania z innych oferowanych przez nas świadczeń i usług.

Rynki wschodnie, a zwłaszcza rynek rosyjski nieustannie rośnie i ten wzrost jest bardzo dynamiczny. Czy odczuwalna jest pomoc administracji państwa w zdobywaniu tych rynków przez polskich przewoźników?

Istotnie, od wielu lat dynamicznie rośnie poziom wymiany handlowej z Rosją, zwłaszcza eksport do Rosji. Polscy przedsiębiorcy odrabiają straty powstałe w wyniku błędów polityków i często niepotrzebnie

agresywnej postawy naszej administracji wobec Rosji. Nie nauczyliśmy się jeszcze, że struktury państwa powinny ułatwiać, a nie utrudniać im rozwój i funkcjonowanie. Szczególnie ważnym jest, aby otoczyć szczególną troską tych, którzy eksportują, bo to jest najważniejsze dla państwa na międzynarodowej arenie. Transport międzynarodowy, który jest również eksporterem, tyle że usług, powinien odczuwać wsparcie państwa, ale niestety tak nie jest.

Jakie są przyczyny naszej słabej skuteczności w zapewnieniu polskim przewoźnikom większego udziału na tym rynku?

Najważniejszą przyczyną jest brak konsekwentnej polityki w tym zakresie. Kolejne rządy potrafiły zaprezentować „radosną twórczość indywidualistów”, w oderwaniu od osiągnięć poprzedników i bez wykorzystania ich doświadczeń. Okres „obwąchiwania” pola manewru trwa zbyt długo, a tymczasem po drugiej stronie mamy do czynienia z ciągłą pracą nad odzyskaniem wcześniej nieeksploatowanych segmentów rynku. Ignorowanie partnera ze wschodu prowadzi często do przegranej z kretesem, o czym niejedni już się przekonali. ZMPD w relacjach z zagranicznymi stowarzyszeniami przewoźników – czyli naszych zagranicznych konkurentów zawsze zachowuje się z pełnym zrozumieniem i szacunkiem; odpowiada, kiedy zwracają się do nas po pomoc lub informację. Jesteśmy przyjaźnie do siebie nastawieni, mimo często rozbieżnych interesów utrzymujemy „stałe mosty”, umożliwiające nam ponowne zasiadanie do negocjacyjnego stołu z nowymi argumentami. Tak było w Kazaniu, gdzie nasi rosyjscy koledzy zaakceptowali częściowo nasze stanowisko dotyczące kontyngentu ze-

zwoleń, dzięki czemu został zwiększony.

Czy możemy spodziewać się jakiś zmian w zakresie zezwoleń EKMT, z którymi ostatnio jest również sporo zamieszania.

Funkcjonujący od lat system zezwoleń EKMT jest problemem samym w sobie dla wielu krajów. System przyznawania tych zezwoleń dla poszczególnych państw jest bardzo precyzyjnie określony. Ale niektóre potrzebują ich wiele, inne nie wykorzystują ich prawie wcale. Nie ma jeszcze konsensusu, w jakim kierunku powinny iść zmiany, a tymczasem pewne kraje już wprowadzają wyłom od obowiązujących zasad. Rosjanie na rok 2011 jednostronnie ograniczyli ilość tych zezwoleń do kwoty bazowej 67, co spowodowało komplikacje w wielu krajach. Na rok 2012 zapowiadają utrzymanie tego ograniczenia i ponadto wprowadzają kolejne w postaci wykonywania przewozów do jednego kraju w 50%! Takie stanowisko powoduje, że nasi przewoźnicy tracą połowę możliwości przewozowych do Rosji na podstawie zezwoleń EKMT. W tej sytuacji należy rozważyć, czy Polska w ogóle jest zainteresowana podtrzymaniem tego systemu? Ale z uwagi na poważne skutki jakiegokolwiek decyzji w tym zakresie, należy przeprowadzić konsultacje społeczne. Dlatego na lipiec zwołane zostało nadzwyczajne posiedzenie Forum Transportu Drogowego z udziałem Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Tadeusza Jarmuzewicza, podczas którego wypracowane zostanie ostateczne stanowisko w tej sprawie.

Rozmawiała Anna Modarska

Zgromadzenie Ogólne Delegatów

Kolejny etap w rozwoju ZMPD



autor: Ryszard Gałczyński

7 czerwca odbyło się w Jachrance zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Było to pierwsze spotkanie delegatów wybranych na nową kadencję podczas zebrań regionalnych w roku 2010.

ZOD-owi przewodniczył Ryszard Sidorzak, wiceprzewodniczącym był Sławomir Kostjan, a sekretarzem - Zofia Sępnicka. Przyjęto wszystkie zaplanowane w porządku obrad uchwały. Zgromadzenie zatwierdziło sprawozdania Zarządu ZMPD, Rady ZMPD i Komisji Rewizyjnej za rok 2010.

Zarząd ZMPD

W swoim wystąpieniu Jan Buczek, prezes ZMPD, podkreślał przede wszystkim znakomity nadzór i kontrolę nad funkcjonowaniem systemu TIR - co jest naczelnym zadaniem Zrzeszenia. Audyt przeprowadzony przez IRU uznał Depar-

tament TIR ZMPD za wzorcowy. Stwierdził przy tym, że tak znakomite efekty są osiągnięte przy wykorzystaniu bardzo skromnych środków, dzięki profesjonalizmowi i zaangażowaniu pracowników tego Departamentu. ZMPD zaznacza swoją obecność na forach międzynarodowych. Na szczególną uwagę zasługuje bardzo dobra współpraca z IRU. Zrzeszenie aktywnie uczestniczy również w działaniach na rzecz poprawy warunków, w jakich funkcjonuje branża transportowa w kraju, zarówno poprzez inicjowanie prac Forum Transportu Drogowego, jak i udział w pracach legislacyjnych Komisji Infrastruktury Sejmu RP. W ostatnim roku zostało zaopiniowanych przez środowisko siedem projektów ustaw. Obecnie ZMPD uczestniczy we wdrażaniu elektronicznego systemu opłaty drogowej.

Dyrektor generalny ZMPD Wie-

śław Starostka przedstawił nowy projekt, w który zaangażowało się Zrzeszenie, dotyczący utworzenia i zarządzania siecią Punktów Obsługi Klienta w systemie elektronicznego poboru myta tworzonego w Polsce przez firmę Kapsch Telematic Services Sp. z o.o. Umowa została podpisana na 8 lat i ma stanowić kolejne źródło finansowania działalności statutowej Zrzeszenia. Udział ZMPD w tym systemie daje szansę na to, aby część kosztów wynikających z opłat za drogi mogła powrócić do środowiska przewoźników.

Rada ZMPD

Od 1 stycznia 2011 roku Rada ukonstytuowała się w nowym składzie. Zapewniona została ciągłość działania z Radą poprzedniej kadencji. Nadal kontynuowane są prace w Komisji Etyki i Postępowania Pojedynczego (wspólnej komisji organów ZMPD) - wpłynęły do niej

Od lewej:
Rejestracja delegatów;
Wydawanie terminali do
głosowania;
Terminal



Prezydium ZOD. Od lewej:
Zofia Stępnicka,
Sławomir Kostjan,
Ryszard Sidorzak,
Jan Buczek



Komisja Rewizyjna ZMPD.
Od lewej:
Kazimierz Błażejczyk,
Jan Oleksiuk,
Wojciech Sienicki



dotychczas 24 sprawy, z czego 18 już zostało rozstrzygniętych; Komisji ds. Przewozu Towarów i Osób i Komisji Szkoleniowej. W związku z nadaniem Radzie funkcji organu odwoławczego powołano Zespół ds. Członkowskich, którego zadaniem jest przygotowywanie dokumentacji w przypadku odwołań członków wykluczonych z ZMPD lub udzielania rekomendacji dla nowo wstępujących. W Zespole tym pracują: Przemysław Stefaniuk (przewod-

niczący), Zofia Stępnicka i Małgorzata Zdrodowska. W efekcie przywrócono członkostwo 20 firmom w ramach procedury odwoławczej i udzielono rekomendacji 2 firmom, które wstąpiły do ZMPD.

Komisja Rewizyjna

Komisja Rewizyjna pozytywnie oceniła pracę Zarządu ZMPD, wyrażając szczególne uznanie dla działań dotyczących utrzymania dostępu do rynku rosyjskiego dla pol-

skich przewoźników. Zaapelowała o ich dalszą kontynuację. Najbardziej, w jej opinii, pilna jest w tej chwili sprawa uregulowania wwozu produkowanych lub trwale składowanych w Polsce towarów wywożonych do Rosji z fakturami pochodzącymi z krajów trzecich. Zastrzeżenia Komisji Rewizyjnej dotyczyły małej dynamiki rozwoju Ośrodka Szkoleń ZMPD, nieadekwatnej – zdaniem Komisji – do jego potencjału i możliwości. Za niewystarczające uznała również działania w zakresie tworzenia prawa i prób zmiany niekorzystnych dla przewoźników przepisów. Pojawiła się sugestia stworzenia odrębnej jednostki w strukturze Zrzeszenia, zajmującej się tylko tymi sprawami i przeznaczona na ten cel odpowiednich środków finansowych.

Zgromadzenie udzieliło absolutarium za rok 2010 wszystkim ówczesnym członkom Zarządu: Janowi Buczkowi, Januszowi Łacnemu, Bolesławowi Milewskiemu, Jarosławowi Jakoniukowi, Andrzejowi Nowrotkowi i Leszkowi Pieńkowskiemu.

W związku ze zmianami w Statucie ZMPD, przyjętymi w roku 2010, Zgromadzenie zatwierdziło nowelizację regulaminów poszczególnych organów statutowych Zrzeszenia. Przyjęto również regulamin określający sposób ustanawiania upoważnionych przedstawicieli. Jedną z istotniejszych zmian, jakie wprowadza, jest zapis, że jedna osoba może być upoważnionym przedstawicielem tylko jedne-



Dyrektor Generalny ZMPD
Wiesław Starostka

go członka Zrzeszenia. Uchwała będzie obowiązywać od 1 lipca 2011 r.

Ożywioną dyskusję wywołały projekty uchwał dotyczących ustalenia wysokości opłaty wpisowej dla nowych członków przystępujących do ZMPD i stanowiska Zrzeszenia w sprawie wycofania ograniczeń w wwozie do Polski paliwa w zbiornikach ciężarówek. Ustalono, że od 1 stycznia 2012 roku opłata wpisowa dla nowych członków będzie wynosiła 20 tysięcy złotych.

Natomiast w sprawie wwozu paliwa Zgromadzenie zdecydowało, że oficjalnym stanowiskiem ZMPD będzie postulowanie zniesienia wszelkich obowiązujących dotychczas ograniczeń, czyli możliwości wwozu pełnych fabrycznych zbiorników paliwa. Wśród delegatów pojawiły się pytania, czy prezentowanie odmiennego zdania może być podstawą do wykluczenia ze Zrzeszenia. W odpowiedzi mecenas Jerzy Kwaśniewski wskazał na art. 6 ustawy Prawo o stowarzyszeniach, który mówi o zakazie wprowadzenia bezwzględnego posłuszeństwa członków wobec władz stowarzyszenia oraz na ogólne zasady tej ustawy, mówiące o lojalności wobec organizacji. Statut ZMPD w paragrafie 11 zobowiązuje członków do popierania celów Zrzeszenia i czynnego uczestnictwa w ich realizacji. Jan Buczek zwrócił uwagę na fakt, iż podjęcie uchwały w sprawie zniesienia obowiązujących ograniczeń w wwozie paliwa wcale nie oznacza, że zostaną one szybko zniesione.

Takiemu rozwiązaniu sprzeciwia się przede wszystkim Ministerstwo Finansów. Koniecznym jest jednak, aby taka organizacja jak ZMPD prezentowała precyzyjny i jasno określony pogląd w tej sprawie. Ostatecznie przyjęto tę uchwałę przytłaczającą większością głosów – 113 za przyjęciem, 27 przeciw.

Powołano Komisję Statutową, która ma się zająć analizą obowiązujących przepisów i przedstawieniem projektów zmian. Nastąpiło to na skutek uwag zgłaszanych przez członków Zrzeszenia co do niektórych jego zapisów podczas zebrań regionalnych. ZOD również uznał konieczność wznowienia prac nad dostosowaniem Statutu do potrzeb i oczekiwań członków ZMPD. W

skład Komisji Statutowej wybrano: Annę Cieniuch, Barbarę Sobczuk, Artura Kamińskiego, Sławomira Kostjana, Aleksandra Reischa, Ryszarda Sidorzaka i Dionizego Woźnego.

W trakcie obrad do Komisji Uchwał i Wniosków wpłynęło pięć wniosków. Dotyczyły między innymi: zasad przyjmowania nowych członków Zrzeszenia, oddzielnego zapisywania opłaty za drogi na fakturze VAT, rozpoczęcia prac nad stworzenia ustawy o taryfach przewoźnych.

Po odczytaniu złożonych przez delegatów wniosków Ryszard Sidorzak zamknął obrady.



Komisja Mandatowo-Skrutacyjna
Od lewej: Krzysztof Strzała, Michał Wereszczyński, Mirosław Kaczorowski (przewodniczący), Magdalena Mrozińska - biuro ZMPD



Przygotowanie do głosowania elektronicznego



Forum Transportu Drogowego

Za dużo opłat, za mało zezwoleń

autor: Anna Wrona, ZMPD

Od lewej:
Michał Rzemieniewski,
Mirostaw Maksimiuk,
Dionizy Woźny

Jak zwykle FTD zajęło się problemami, które najbardziej duczają przewoźnikom. W połowie czerwca (posiedzenie odbywało się 14 czerwca) była to m.in. sprawa zezwoleń rosyjskich. Ten problem wprawdzie znany jest od początku roku, ale nasilił się po zawirowaniach z zezwoleniami EKMT. Mimo wcześniejszych (z lutego tego roku) ustaleń między ministrami branżowymi Polski i Rosji, tylko mała część zezwoleń EKMT może być wykorzystana na tym kierunku przewozowym.

Dzielenie biedy

Głównym powodem kłopotów jest brak dostatecznej liczby zezwoleń rosyjskich, które obecnie są w zasadzie dostępne tylko dla przewoźników i stowarzyszeń, posiadających ustalony limit zezwoleń. Wszyscy

otrzymują ich jednak mniej niż potrzebują, co oczywiście wywołuje niezadowolenie. Taka sytuacja jest powodem konfliktów, które wyraźnie można było dostrzec także na tym posiedzeniu FTD. Przewoźnicy mają pretensje do Biura ds. Transportu Drogowego, a biuro m.in. do stowarzyszeń przewoźników. Między tym młotem a kowadłem znajduje się społeczna komisja ds. podziału (brakujących) zezwoleń. Przy omawianiu tej sprawy podniesiono także problem nowych firm, które „pączkują” z już istniejących, m.in. po to, aby otrzymać deficytowe zezwolenia „S” na Rosję.

- Zastanówmy się, jak można zmienić tę sytuację, a nie dyskutujemy, jak dzielić biedę – zaproponował koordynator Forum Dionizy Woźny.

Tej sprawy nie można rozwiązać definitywnie w inny sposób niż po-

zez przyznanie polskim przewoźnikom dodatkowej liczby zezwoleń, co można zrobić tylko w ramach polsko - rosyjskiej komisji mieszanej ds. zezwoleń. Jej najbliższe posiedzenie planowane jest jeszcze w lipcu.

E-myto:

ruszy, nie ruszy – płacić trzeba

1 lipca ma ruszyć w Polsce system poboru elektronicznych opłat drogowych. Czy ruszy? Obecni na spotkaniu reprezentanci GITD: Mirostaw Maksimiuk, zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Michał Rzemieniewski, dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD mogli tylko powtórzyć informację od wykonawcy systemu - konsorcjum Kapsch, że system będzie na czas. Problemem dla GITD jest tylko zbyt mała (ich zdaniem) liczba inspektorów kontrolu-



Podwyższone znacząco koszty korzystania z dróg są też powodem zabiegania o nowy sposób formalnego rozliczania kosztów przewozu, poprzez wyodrębnienie opłat drogowych w osobnej pozycji na fakturze.

Niewielkim pocieszeniem mogło być dla uczestników Forum stwierdzenie M. Maksymiuka, który przypomniał, że: *Jakiegokolwiek opóźnienie w uruchomieniu systemu e-myta nie będzie problemem dla kierowców, bo oznaczałoby tylko, że po drogach państwowych pojadą wtedy bezpłatnie.* Czy tak będzie, w momencie przekazania tego numeru Przewoźnika do rąk Czytelników, wszyscy już będziemy wiedzieli.

Winiety – problem, który już mija

Za niebyły trzeba będzie uznać za to inny kłopot, czyli brak winiet w niektórych punktach sprzedaży, występujący już od maja. Przepytany na tę okoliczność dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD Waldemar Wierzbicki, nie dopatrywał się w tym żadnej winy swojego biura. Więcej nawet, poinformował, że teraz „mają bardzo intensywną sprzedaż winiet”, a Państwowa Wytwórnia Papierów Wartościowych nie nadąza z drukiem kart opłat drogowych. Tymczasem przewoźnicy, w tym przedstawiciele stowarzyszeń, m.in. Sławomir Kostjan i Jacek Marczyński, zgłaszali zastrzeżenia dotyczące wielkości zamówień sprzed kilku tygodni, zwykle realizowanych w mniejszej liczbie niż zamawiali. Problem był też z dostępnością konkretnych rodzajów winiet, co spowodowało m.in. przekształcenie winiet krótkookresowych na miesięczne, poprzez ich opieczętowanie, a wcześniej zmusiło przewoźników do wykupywania droższych winiet dobowych zamiast miesięcznych. [Około 20 czerwca, jak nas informowali przewoźnicy,

zaczęło brakować winiet tygodniowych.]

Podczas posiedzenia Forum dyskutowano także o planowanych zmianach prawa w zakresie dotyczącym transportu. Obecnie w procesie legislacyjnym znajduje się kilka projektów ustaw, w tym o transporcie drogowym, o ruchu drogowym i o przewozach towarów niebezpiecznych. Forum postanowiło zająć się sprawą przywrócenia szkolenia kierowców w ramach publicznego szkolnictwa zawodowego, wyłaniając grupę przedstawicieli do ścisłej współpracy z Ministerstwem Infrastruktury. Punktem wyjścia jest złożona podczas poprzedniego posiedzenia FTD deklaracja dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzeja Bogdanowicza o podjęciu działań w celu zmiany prawa w tym zakresie po zakończeniu kontroli ośrodków szkoleń prowadzonych przez wojewodów.

jących przestrzeganie nowego systemu opłat przez kierowców. Tego dnia jednak na objętych nim 1 560 kilometrach polskich dróg pojawi się niemal 100 specjalnych pojazdów do kontroli systemu. [Dla porównania: w Czechach system kontroluje na 1 300 kilometrach dróg 35 pojazdów.] Pewne jest także, że za brak urządzeń viaBOX w pojazdach poruszających się po drogach objętych systemem elektronicznym kary będą wysokie.

Dla przewoźników najbardziej dotkliwy jest poziom cen z korzystaniem z dróg. Uczestnicy Forum uznali, że konieczne jest wystąpienie do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka w celu renegotjowania opłat za odcinki autostrad koncesyjnych, które są zbyt wysokie, nawet w porównaniu z nowymi stawkami w ramach systemu elektronicznego.



Jacek Marczyński

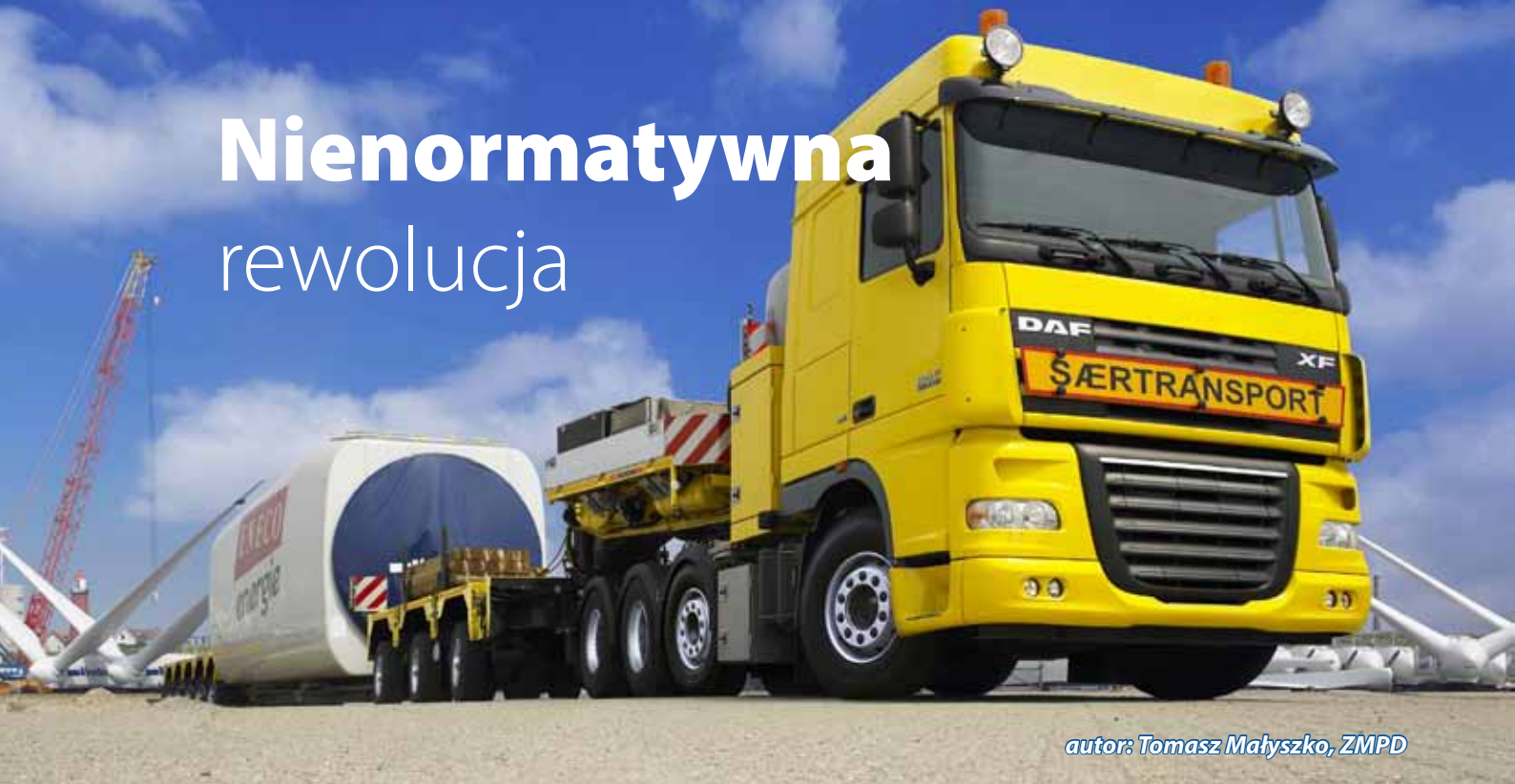


Od lewej:
Jan Buczek,
Waldemar Wierzbicki



Tadeusz Wilk

Nienormatywna rewolucja



autor: Tomasz Małyszko, ZMPD

O skali problemów i ograniczeń administracyjnych, z którymi borykają się przedsiębiorcy wykonujący przewozy ładunków pojazdami nienormatywnymi wiedzą tylko ci, którzy choć raz starali się wykonać taki przewóz. Z informacji, które otrzymujemy, wynika, że ze względu na te utrudnienia nadawcy ładunków czy też spedytorzy wolą wynajmować przewoźników z szarej strefy, którzy mimo funkcjonującego systemu kontroli nie respektują przepisów, a przez to zaniżają stawki przewozowe, działając na niekorzyść uczciwych przedsiębiorców.

Jest to główna bolączka tego specyficznego rodzaju rynku przewozowego, który jednak ma bardzo duże znaczenie dla gospodarki. Wszelkie inwestycje wielkoprzemysłowe, drogowe, infrastrukturalne, energetyczne, czy też elektrownie wiatrowe i wiele innych zadań gospodarczych nie mogłyby być zrealizowane bez przewoźników nienormatywnych. Brak jasnych, przejrzystych i przystających do naszych czasów przepisów sprawia, że

inwestorzy zagraniczni, biorąc pod uwagę łatwość realizacji inwestycji, w konsekwencji umiejscawiają swój biznes tam, gdzie realizacja przedsięwzięcia będzie prostsza.

Sytuacja jednak może się poprawić. W Ministerstwie Infrastruktury po prawie 3 latach prac przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt miał już kilka wersji, ten pierwszy, zgłoszony przez ministerstwo w 2008 roku, został mocno oprostestowany przez środowisko przewoźników, gdyż nie wnosił żadnych istotnych zmian do obowiązujących reguł w transporcie nienormatywnym.

Projekt ciągle zmieniany

Ostra krytyka spowodowała podjęcie przez ministerstwo rozmów ze środowiskiem. Powstała grupa ekspertów, składająca się z przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz organizacji przewoźników, która przez kilka miesięcy wypracowywała stanowisko dotyczące projektu przyszłej ustawy regulującej przewozy nie-

normatywne. Zaproponowano wiele nowych rozwiązań, ale na niektóre przedstawicielom środowiska trudno było się zgodzić. Grupa zakończyła prace i po wielu przeciągających się w nieskończoność miesiącach konsultacji w ministerstwach ustawa wreszcie trafiła pod obrady rządu. Rząd w kwietniu tego roku zaakceptował i przesłał gotowy projekt do Sejmu, 8 czerwca odbyło się jego pierwsze czytanie (druk sejmowy nr 4223). Wraz z pojawieniem się tego druku przedstawiciele środowiska przewoźników zaczęli wyrażać zastrzeżenia i opinie, że w wielu miejscach ostateczny kształt projektu ustawy odbiega od przyjętych wcześniej założeń. W najbliższym czasie mają odbywać się kolejne czytania i procedowanie tego projektu w Komisji Infrastruktury. Czy prace legislacyjne zakończą się przed upływającą w październiku 2011 kadencją Sejmu? Tego nikt nie potrafi określić.

Przyjęcie tego projektu ułatwiłoby przewoźnikom wykonywanie przewozów nienormatywnych. Projekt zasadniczo zmienia sposób i system wydawania zezwoleń. Te ułatwienia to

przede wszystkim skrócenie czasu oczekiwania na wydanie zezwolenia i większa przejrzystość zasad wykonywania tych przewozów.

Proponowane nowości

Dokonano podziału na siedem kategorii zezwoleń. Zezwolenia są zróżnicowane w zależności od pojazdu, klasy drogi oraz dopuszczalnych parametrów, które w danym przewozie zostały przekroczone.

Zezwolenie kategorii I jest przeznaczone dla pojazdów, które poruszają się po drogach o obniżonym standardzie, gdzie dopuszczalny nacisk osi wynosi 10 t lub 8 t. Posiadając takie zezwolenie przewoźnik będzie mógł na przykład pojazdem o nacisku osi napędowej 11,5 t zjechać z drogi krajowej o najwyższych parametrach i dojechać do odbiorcy - miejsca rozładunku towaru położonego przy drodze, na której jest ograniczenie 10 t. W projekcie zapisano, że zezwolenie oraz wypisy do tego zezwolenia mogą być wydawane dla przewoźnika lub innych zainteresowanych podmiotów.

Zezwolenie kategorii II jest przeznaczone dla pojazdów wolnobieżnych. **Zezwolenia kategorii od III do VI** są przeznaczone dla pojazdów, które przekraczają dopuszczalne parametry dla danej drogi. Są to zezwolenia okresowe, z terminem ważności od 6 do 24 miesięcy. Pojazdy posiadające zezwolenia w kategoriach III-VI nie będą miały wyznaczonej marszruty, będą mogły poruszać się jedynie po drogach określonej w specjalnej liście. Ponadto przewoźnicy będą zobowiązani do respektowania ograniczeń związanych z dopuszczalną nośnością konstrukcji drogowych. Przejazd będzie możliwy, o ile np. zarządca mostu nie wyrazi sprzeciwu. Natomiast jeśli pojazd przekroczy dopuszczalne ustalone parametry wyznaczone w kategoriach I-VI, wówczas przewoźnik be-




dzie musiał się starać o zezwolenie kategorii VII, które będzie określało dokładną marszrutę przejazdu.

W projekcie przewidziano nowy zapis, który pozwoli przewoźnikowi na otrzymanie zezwolenia na przejazd w czasie zdecydowanie krótszym niż dotychczas, w niektórych przypadkach nawet w ciągu 3 dni roboczych. Zezwolenie dla największych gabarytowo i najcięższych pojazdów wydawane będą w ciągu 14 dni roboczych, z możliwością przedłużenia tego terminu do 30 dni.

Ważną zmianą jest nałożenie odpowiedzialności za wykonanie przewozu pojazdem nienormatywnym - zamiast jak dotychczas tylko na przewoźnika - tak-

że na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, załadowcę lub spedytora, o ile godził się lub miał wpływ na powstanie naruszenia przepisów.

Przewoźnicy specjalizujący się w przewozach nienormatywnych wyczekują tego rodzaju zmian w prawie od wielu lat. Jednak budzą się obawy i wątpliwości, czy przypadkiem zaproponowana ustawa nie powinna być jeszcze bardziej liberalna i zarazem mniej restrykcyjna, jeśli chodzi o wysokość przewidzianych kar. Nie zmienia to faktu, że największym beneficjentem proponowanych pozytywnych zmian w przepisach będzie polska gospodarka, która dzięki temu będzie mogła lepiej konkurować z innymi krajami w Europie.



Piknik w Nowogrodzie

autor: Ryszard Gałczyński

Występ zespołu „Elvis Presley Project”

Jest takie miejsce idealne na majówkę - w Nowogrodzie, nad rzeką Narew. Właśnie tam 27 maja odbył się Ogólnopolski Piknik Transportowców. Wszystkie okoliczności: uroda miejsca, świetna pogoda, atrakcyjny program spotkania zapowiadały znakomitą zabawę. Na początku przewoźnicy i zaproszeni goście uczestniczyli w seminarium poświęconym aktualnym problemom branży transportowej.

„Pakiet drogowy”, e- myto i inne

W seminarium, przed bardzo licznym audytorium przewoźników, wzięli udział przedstawiciele Sejmu i administracji rządowej: poseł Andrzej Kania, Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połec, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz. Ze zmianami, jakie czekają branżę transportową jeszcze w tym roku, zapoznał uczestników Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.

4 grudnia wchodzi w życie 3 unijne rozporządzenia (tzw. Pakiet drogowy), które zmienia zasadniczo oblicze polskiego transportu. Pierwsze mówi o zasadach dostępności do zawodu przewoźnika, drugie o zasadach dostępności do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, trzecie - o zasadach dostępności do międzynarodowego rynku usług autobusowych i autokarowych. Po 4 grudnia 2011 r. każdy przewoźnik - krajowy czy międzynarodowy - będzie musiał posiadać zezwolenie na wykonywanie transportu drogowego. Zezwolenie jest decyzją administracyjną, która upoważnia do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Przewoźnicy międzynarodowi będą jeszcze niezależnie od tego mieli obowiązek posiadania licencji wspólnotowej. Licencje wspólnotowe będą ważne w okresie nie dłuższym niż 10 lat. Zmieniają się również zasady egzaminu na Certyfikat Kompetencji Zawodowych - certyfikat będzie dotyczył całego transportu, krajowego i międzynarodowego.

Nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym trwają obecnie prace w podkomisji. Ten projekt przeszedł bardzo długą drogę zanim trafił do Sejmu i jest realizacją zgłaszanych wielokrotnie postulatów środowiska. Zostały one podjęte przez posłów Komisji Infrastruktury, a wcześniej były wnikliwie analizowane przez Forum Transportu Drogowego. Zmiany, jakie przynosi, dotyczą przede wszystkim podziału odpowiedzialności, zarówno na poziomie firmy, jak i całego procesu transportowego. Nastąpi zmiana taryfikatorów kar, zostaną dodane katalogi naruszeń, za które odpowiedzialność ponosi wyłącznie kierowca i inne podmioty uczestniczące w procesie transportowym, jak np. spedytor, organizator transportu. Nastąpi uzależnienie wysokości kar od wielkości firmy. Poza tym wprowadza ustalenie, że wszystkie drogi krajowe w Polsce powinny spełniać normę 11,5 tony. Ustanawia odznakę wzorowego kierowcy, nadawaną przez ministra infrastruktury. Dorota Prochowicz z firmy Kapsch

przedstawiła zasady funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłaty drogowej.

Gospodarzem dyskusji był prezes ZMPD Jan Buczek. Tematy, jakie poruszano, wiązały się głównie z wprowadzaniem nowego systemu opłat drogowych. Przewoźnicy pytali o stan negocjacji z koncesjonariuszami płatnych odcinków autostrad, które nie są objęte systemem - w sprawie wysokości stawek za przejazd - czy rząd przewiduje jakieś rekompensaty z tytułu poboru e-myta, ponieważ wysokie stawki mogą wpłynąć na podwyżkę cen podstawowych artykułów; sens i celowość włączania do systemu obwodnic miast. Drugi katalog poruszanych problemów dotyczył transportu na kierunku wschodnim. Przewoźnicy postulowali likwidację ograniczeń dotyczących wwozu paliwa ze Wschodu i jednoznaczne uregulowanie zasad interpretacji przepisów w kontekście działania rosyjskich służb żądających zezwoleń specjalnych (Rosja – K3) na towary ładowane w Polsce.

Uroczysta msza

Ogólnopolski Piknik Transportowców zainaugurowała msza święta koncelebrowana przez kapelana ostrołęckich transportowców, ks. kanonika Witolda Kamińskiego wspólnie z ojcami Marcinem Draganem i Tadeuszem Szyją, klaretynami pracującymi w Krasnojarsku na Syberii. Msza miała bardzo uroczysty charakter. Odbywała się w asyście szwadronu ułanów ze Stowarzyszenia Sympatyków V Pułku Ułanów Zasławskich, poczty sztandarowego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce i przy akompaniamencie kurpiowskiej kapeli. Hojność przewoźników wspomogła budowę kościoła w Krasnojarsku.

Otwarcie pikniku

Po oficjalnym powitaniu przybyłych gości Jan Buczek dokonał otwarcia

Ogólnopolskiego Pikniku Transportowców. Biesiadę umilały występy regionalnych, kurpiowskich kapel i zespołów tanecznych. Swoją udział w Pikniku zaznaczyli również sponsorzy imprezy, w sposób dosyć nietypowy. Są to



Gospodarz i goście Seminarium.
Od lewej:
Jan Buczek,
Andrzej Bogdanowicz,
Tomasz Połec,
Andrzej Kania



Dyskusja podczas Seminarium



Od lewej:
Tadeusz Wilk;

dary na budowę kościoła w Krasnojarsku, przekazują Jan Buczek i Adam Bygłowski ojcem Tadeuszowi Szyjce i Marciniowi Draganowi



Uroczysta msza święta

Od lewej:
tańce kurpiowskie;
asysta ułańska



Prezes ZMPD Jan Buczek
przetawia sponsorów
pikniku



Kierowcy firmy Adampol,
laureaci Honorowych
Dyplomów IRU



Dyplom Honorowy
i odznaka IRU



Zespół taneczny „Fever”



Presley Project i Fever. Barwy dodała również obecność na imprezie ułańów i członków Ostrołęckiej Grupy Motocyklowej.

Miłym i wzruszającym akcentem kończącym spotkanie było odśpiewane po północy ułańskie 100 lat dla prezesa ZMPD Jana Buczka, który 28 maja obchodził swoje kolejne urodziny.

**„Jestem związany z moją pracą”
Rozmowa z Andrzejem Ignatowiczem, kierowcą firmy Adampol.**

Panie Andrzeju, otrzymał Pan Honorowy Dyplom IRU. To duże wyróżnienie. Jak długo pracuje Pan jako kierowca? Praktycznie od 1976 roku, wliczając szkołę, ponieważ właśnie tam zdobyłem zawód. Po skończeniu nauki podjąłem pracę w Zakładach Budownictwa Kolejowego w Radomiu, a po jej bankructwie w 1993 roku zatrudniłem się w firmie Adampol i pracuję w niej do tej pory. Od 35 lat jestem więc kierowcą.

Należy Pan do pokolenia wykształconego w starym systemie szkolnictwa. Co Pan sądzi o obecnym przygotowaniu zawodowym kierowców w kontekście toczącej się właśnie debaty w mediach?

Rzeczywiście, ja kończyłem szkołę zawodową dla kierowców, taką, jakiej już teraz nie ma. Jeżeli pyta pan o dzisiejsze przygotowanie do zawodu - to chciałem ten temat poruszyć na dzisiejszym seminarium, ale niestety przerwano je z braku czasu. Jako kierowca z dużym doświadczeniem mam zastrzeżenia do poziomu kształcenia. Tak się składa, że sam szkołę kierowców w zakresie podstawowych prac załadunkowych, jeżeli chodzi o transport samochodów, bo jeżdżę autotransporterem. Uważam, że coraz rzadziej spotyka się kierowców z krwi i kości, którzy skończyli szkoły i znają ten zawód od praktycznej strony, choćby w zakresie podstawowych zagadnień związanych z mechaniką. Tu

różnego rodzaju firmy pracujące dla transportu. Prezes ZMPD odwiedził stoisko każdej z nich z grupą towarzyszących mu osób, aby zaprezentowały swoją ofertę szerokiej publiczności.

wieczór

Wieczorem odbyło się uroczyste wręczenie odznak i Dyplomów Honorowych IRU dla najlepszych kierowców. W tym roku takie wyróżnienia otrzymało sześćdziesięciu pięciu polskich kierowców. Potem była już tylko zabawa. Niepowtarzalny klimat stworzyły koncerty i występy zespołów Elvis



właśnie widzę podstawowy mankament dzisiejszych szkoleń. Kierowcy, którzy przychodzą do nas po kursie ze wszystkimi zaświadczeniami, nigdy się wcześniej z tym zawodem nie zetknęli i często po prostu w ogóle się do niego nie nadają. Moja żona lepiej prowadzi ciężarówkę od wielu z nich. System szkolenia kierowców to bardzo ważny temat, zwłaszcza że polikwidowano szkoły zawodowe o tym profilu, a zapotrzebowanie na nie jest duże.

Pracuje Pan już ponad 30 lat w zawodzie, czy trzeba mieć jakieś specjalne predyspozycje, żeby być zawodowym kierowcą?

Ja marzyłem o tym, żeby być kierowcą, już jako młody chłopak. A jeśli chodzi o predyspozycje, to nich Pan sobie wyobrazi, że był konkurs świadectw na zawód kierowca - mechanik i żeby uczyć się w zasadniczej szkole trzeba było mieć średnią ocen 4.0. Ja miałem aspiracje, żeby być właśnie kierowcą. W moim przypadku szkoła i zawód wynikały ze świadomego wyboru. Odno-

szą wrażenie, że teraz ludzie do zawodu przychodzą z przypadku. Mają wszystkie uprawnienia, ale brakuje im kwalifikacji.

Czy przypuszczał Pan, że znajdzie się w elicie polskich kierowców zawodowych?

„Jestem związany z moją pracą.”

Andrzej Ignatowicz

Nie, dwa dni temu dowiedziałem się, że jestem wyróżniony Dyplomem Honorowym i bardzo mi z tego powodu miło. Tym bardziej, że na 65 kierowców z całej Polski – 10 osób jest z mojej firmy. To nie jest tak, że wszystko mi łatwo przyszło. Doświadczony kierowca wie, o czym myślę. Każdy z nas przeżył trudności na granicach, w firmie. O przygodach, jakie były moim udziałem, mogę mówić bez końca, ale nie na tym

polega praca. Przygoda wiąże się z ryzykiem, a tu chodzi o dostarczenie ładunku i odpowiedzialność za niego. To są kolosalne pieniądze. Kiedyś wieźliśmy samochody do ambasady amerykańskiej w Ałmaty i mieliśmy mafię z przodu i z tyłu; a jakieś wyjście trzeba było znaleźć. Kierowca ma teraz bardzo dużo zadań do wykonania i bardzo dużą odpowiedzialność. Z każdym trzeba się umieć dogadać i wiedzieć, jak się zachować. Mam także doświadczenia z Iraku. Byłem tam dwukrotnie w czasie dwóch wojen. Pierwszy raz w czasie wojny iracko - irańskiej, a drugi iracko - amerykańskiej.

Na jakich trasach Pan obecnie jeździ? W tej chwili do krajów Unii Europejskiej. Sporo jeździłem na Wschód, ale już od 3 lat nie jeżdżę, ponieważ moja ciężarówka, do której jestem przypisany, nie spełnia tamtejszych norm technicznych. Poza tym jest wyposażona w kabinę przystosowaną do szkolenia drugiego kierowcy. Tak jak już powiedziałem, uczę młodych kierowców, przede

Wspólna zabawa



Andrzej Ignatowicz

wszystkim tych, którzy przychodzą po kursach. Swoje doświadczenie przekazują innym. Dostają za to dodatkowe wynagrodzenie.

Przez 35 lat pracował Pan w niewielu firmach...

Nie lubię zmieniać firm. Jestem lojalny wobec swojej, w której pracuję już od 20 lat i mam z tego satysfakcję. Jeżeli ja gram uczciwie, to firma jest uczciwa wobec mnie. Jestem związany z moją pracą.

Rozmawiał Ryszard Galczyński

PARTNER STRATEGICZNY



PARTNERZY



Dyplomy IRU

dla najlepszych kierowców.

Zgłoszenia tylko do 31 sierpnia



opr. Krzysztof Matuszewski, ZMPD

Od 1969 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do krajowych zrzeszeń przewoźników - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Kierowcy kandydujący do dyplomu i odznaczenia IRU muszą spełniać wysokie wymagania określone w Regulaminie. W 2011 roku przyznano ogółem ponad 1100 dyplomów i odznak, z czego 65 należy do polskich kierowców.

Jeszcze teraz można zgłaszać kandydatury najlepszych kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym na 2012 rok. Termin przesyłania informacji o kandydatach do odznaczenia upływa **31 sierpnia 2011 roku**. Informacje można przekazywać za pośrednictwem strony internetowej Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Następnie IRU w porozumieniu z ZMPD dokonuje ostatecznego wyboru kandydatów.

Zgłoszenia kandydata dokonuje się poprzez wypełnienie kwestionariusza na stronie IRU, który jest w języku angielskim oraz polskim http://www.iru.org/iforms-app?form_id=230&ln-

g=en&src=email. W przypadku nieprawidłowego wypełnienia kwestionariusza, jak również przesłania tych dokumentów po upływie ww. terminu, kandydatury nie zostaną przyjęte przez IRU ze względów formalnych.

Należy pamiętać, że nie można повторно zgłaszać osób, które w poprzednich latach już wyróżniono dyplomem honorowym i odznaką IRU.

Regulamin przyznawania dyplomów i odznak IRU dla kierowców

1. Zgodnie z postanowieniami niniejszego Regulaminu, wyróżnienie otrzymują kierowcy wykonujący krajowy lub międzynarodowy drogowy transport pasażerski lub towarowy, którzy, dzięki bezpieczeństwu kierowaniu pojazdem, wierności w stosunku do zatrudniającego ich przedsiębiorstwa oraz reprezentowanym wartościom moralnym, przyniosą zaszczyt zawodowi.

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

- wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat, ku pełnemu zadowoleniu swego pracodawcy,
- pracuje w tym samym przedsię-

biorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,

c) przejechał jako kierowca zawodowy minimum 1 000 000 km w ruchu krajowym lub międzynarodowym,

d) z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 20 lat,

e) nie popełnił, w ciągu ostatnich 5 lat, poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

3. Dyplom Honorowy IRU jest przyznawany raz w roku. Kierowca może otrzymać takie wyróżnienie tylko jeden raz.

4. Wnioski są przyjmowane do dnia 31 sierpnia 2011 roku.

5. O przyznaniu tego wyróżnienia decyduje Prezydium IRU. Przy wyborze kandydatów Prezydium IRU bierze pod uwagę wszystkie elementy oceny. Od decyzji Prezydium nie przysługuje odwołanie. Prezydium IRU składa Zgromadzeniu Ogólnemu IRU sprawozdanie z przyjętych decyzji.

6. Sekretariat Generalny IRU przekazuje zrzeszeniom członkowskim dyplomy honorowe IRU podczas rocznej sesji Zgromadzenia Ogólnego, a zrzeszenia członkowskie przekazują je wyróżnionym kierowcom.

ELIMINOWANIE BARIER FORMALNYCH I PRAWNYCH
W TRANSPORCIE DROGOWYM POMIĘDZY EUROPA A ROSJA

ZMPD

XII ZJAZD



PRZEWOŹNIKÓW POLSKICH

10 czerwca 2011 r.

Zjazd przewoźników w Roskoszy

autor: Ryszard Gałczyński

Jarosław Jakoniuk
otwiera XII Zjazd Przewoźników Polskich

Ponad 500 przedstawicieli branży zjechało 10 czerwca do Roskoszy na XII Zjazd Przewoźników Polskich. Równie licznie przybyli zaproszeni goście, wśród nich między innymi posłowie: Stanisław Żmijan i Franciszek Stefaniuk; zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Mirosław Maksimiuk; dyrektor Departamentu Transportu MI Andrzej Bogdanowicz; dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD Waldemar Wierzbicki; przedstawiciele WITD, Służby Celnej, ITS oraz prezesi regionalnych stowarzyszeń przewoźników w Polsce.

Spotkanie transportowców rozpoczęło się od mszy świętej odprawionej przez duszpasterzy pracujących w Krasnojarsku na Syberii, ojców Tadeusza Szyjkę i Marcina Dragana, którzy koncelebrowali również mszę inauguracyjną Ogólnopolski Piknik Transportowców w Nowogrodzie.

Tradycyjnym punktem każdego zjazdu jest uhonorowanie i wręczenie nagród dla laureatów Olimpiady Transport - Cło - Spedycja. To już IV edycja tego konkursu. W tym roku pierwsze miejsce zajęła Natalia Odorowska z Białej Podlaskiej.

Sesja plenarna i debata tegorocznego XII Zjazdu Przewoźników Polskich przebiegała pod hasłem „Eliminowanie barier formalnych i prawnych w transporcie drogowym pomiędzy Unią Europejską a Rosją.” Dyskusję prowadzili Sławomir Kostjan, wiceprzewodniczący Rady ZMPD i prof. Jacek Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej. Sprawa ilości i rodzaju zezwoleń do Rosji jest najbardziej dotkliwą kwestią, szczególnie dla przewoźników ze wschodniej Polski. Najważniejszy problem południowego Podlasia to zezwolenia rosyjskie, a dokładniej interpretowanie zezwoleń rosyjskich ogólnych przez Rosjan. Rosjanie żądają w tej chwili zezwo-

lenia „kraje trzecie”, nawet jeżeli towar zostanie załadowany w Polsce, ale na fakturze eksporterem jest firma zagraniczna. Tymczasem wiemy, że na terytorium naszego kraju swoje zakłady i centra logistyczne ma wiele światowych koncernów. To prawie całkowicie wyklucza nas z przewozów w relacji Rosja - Polska - mówił Jarosław Jakoniuk, prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników. Fakt, że zezwoleń rosyjskich, szczególnie dwustronnych, jeszcze nie zabrakło, wynika z embarga, jakie Rosja nałożyła na owoce i warzywa pochodzące z krajów UE.

Podczas debaty poruszano również inne ważne tematy:

- Elektroniczne myto, czyli wprowadzenie systemu viaTOLL i wiążące się z tym wysokie opłaty drogowe. Przełoży się to na wyższe koszty funkcjonowania, które mogą spowodować zachwianie rentowności firm.



Od lewej:
Franciszek Stefaniuk,
Stanisław Żmijan,
Jan Buczek

- Wielokrotne i czasochłonne kontrole dezorganizujące funkcjonowanie firm transportowych. Została przyjęta Krajowa Strategia Kontroli (KRK) przepisów w zakresie czasu pracy i postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców. Przewoźnicy pytali, czy jest jakiś umiar w kontrolowaniu przedsiębiorstw transportowych?

- Coraz bardziej narasta problem braku kadr dla transportu. Przepisy o szkoleniach kierowców zawodowych w zakresie kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej oraz szkoleń okresowych spowodowały patologię tego systemu. Wyłącznie komercyjny charakter tych szkoleń doprowadził do katastrofalnego upadku ich jakości.

W dyskusji padło wiele krytycznych uwag, szczególnie pod adresem administracji rządowej. Przewoźnicy międzynarodowi czują się lekceważeni przez rząd. Stwierdzają, że nie otrzymują żadnego wsparcia, aby sprostać agresywnej konkurencji ze Wschodu. Jak chociażby w postaci kasowania Rosjanom zezwoleń na przejściach granicznych czy w izbach celnych. Poza tym krytykowali bierność i zaniechania administracji rządowej, pomimo wielokrotnie zgłaszanych problemów. Przykładem tego może być mocno nagłośniony skandal związany z ośrodkami szkoleń dla kierowców.

Podsumowując dyskusję prof. Jacek



Goście zjazdu (na pierwszym planie od lewej):
Michał Rzemieniewski,
Mirosław Maksimiuk,
Waldemar Wierzbicki,
Andrzej Bogdanowicz

Brdulak stwierdził, że podstawową potrzebą każdego polskiego przewoźnika jest możliwość działania w otoczeniu jasno określonych i przewidywalnych zasad.

Oczekiwania przewoźników, przekazane przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury, zawierają się w trzech głównych tezach:

- funkcjonowanie prawa sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu,
- uproszczenie i ograniczenie nadmiernych, kosztownych i czasochłonnych procedur,
- funkcjonowanie kontroli i nadzoru nad transportem w sposób jasny i przejrzysty, a nie wyniszczający polskie przedsiębiorstwa transportowe.

Jak co roku imprezie towarzyszyła prezentacja najnowszych pojazdów i firm świadczących usługi dla trans-



Wystawa sponsorów towarzysząca zjazdowi



Występy białoruskich artystów

portu, które ulokowały się na rozległym terenie zespołu pałacowego. Sponsorem generalnym XII Zjazdu była firma IVECO. Wieczór uprzyjemniły uczestnikom spotkania występy białoruskich artystów.

Organizatorem zjazdu były: Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników oraz Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Moja syberyjska przygoda



*Rozmowa z o. Klaretynem Tadeuszem Szyjką,
proboszczem parafii Świętej Rodziny w Krasnojarsku*

Jak daleko jest stąd do Krasnojarska?

W kilometrach czy godzinach? Samolotem półtorej godziny do Moskwy, a potem jeszcze około pięciu godzin. Samochodem, przyjąwszy, że jednego dnia można przejechać tysiąc kilometrów, podróż trwa tydzień.

Od kiedy Ojciec pracuje w Rosji?

W maju 1997 roku otrzymałem święcenia kapłańskie, a w czerwcu zostałem wysłany do Rosji. W tym roku mija więc 14 lat odkąd wyjechałem z kraju.

Co wcześniej łączyło Ojca z Rosją, językiem, ludźmi tam mieszkającymi?

Opowiem panu anegdotę. Kiedyś byłem w Zakopanem i spotkałem kolegę z technikum. Zaprosił mnie na spotkanie firmowe Telekomunikacji Polskiej. W pewnym momencie podeszła do mnie dziewczyna i spytała, co mnie łączy z Telekomunikacją. Odpowiedziałem, że kupuję karty telefoniczne. Na pytanie co mnie łączyło wówczas z Rosją, mógłbym odpowiedzieć w podobny sposób. Po seminarium chciałem wyjechać do Hiszpanii, aby uczyć się dalej. Będąc na czwartym roku seminarium obejrzałem krótki reportaż nakręcony przez ojców, którzy byli tam na miejscu w miejscowości Jemilianów pod Krasnojarskiem. Jeden z nich powiedział: nie ma tu kapłanów, nie ma sakramentów, ko-

ściołów. Od tamtego czasu myślałem o wyjeździe. To był decydujący moment. Będąc na pierwszym roku pomagałem się pakować ojcu Antoniemu, który jako pierwszy pojechał na Syberię na stałe. Wiedzieliśmy, że tam jest; zapraszał nas. Jako diakon pojechałem tam na praktykę. Przebiegała zupełnie inaczej niż tutaj w Polsce, nie polegała na głoszeniu kazań i pracy parafialnej. To była praca fizyczna: stawiałem ogrodzenie przy domu, w którym znajdowała się kaplica, podłączałem przewody pod słupy, spawałem, murowałem. Tak wyglądał mój pierwszy kontakt z daleką Rosją. Rok później dołączyłem do ojców, którzy osiedli tam wcześniej i rozpoczęła się moja syberyjska przygoda. Tam każdy dzień różni się od poprzedniego. Ludzie i wydarzenia zaskakują nas codziennie. Ktoś dzwo-

ni, przyjeżdża, i to nie tylko z Rosji. Pojawia się wielu Polaków. Szukają swoich domów, miejsc zesłania. Przyjeżdżają po wielu latach, często pełni obaw. Proszą o odebranie z lotniska, o nocleg, transport. Bywa, że wszystkiego się boją, myślą, że na Syberii zostaną okradzeni, poturbowani. Tymczasem ja nigdy nie widziałem w Polsce takiego porządku, np. w pociągach, jak tam. Często przemierzam trasę Krasnojarsk – Irkuck i nigdy nie odnotowałem spóźnienia pociągu. Polecam też podróż koleją transsyberyjską, która trwa cztery dni. Pierwszych kilka godzin mija na poznawaniu się. Natomiast potem to już jedna wielka rodzina: ludzie spotykają się, rozmawiają, wspólnie jedzą. Można dojechać do Krasnojarska, Irkucka, Bracka, nad Bajkał. Chciałem zaprosić w tamte rejony, np. na wakacje, tym bardziej, że we wszystkich tych miejscach jest możliwość noclegu.

Nawiązując do anegdoty o Telekomunikacji, chciałem zapytać, co łączy ojca z przewoźnikami?

Może to, że mam prawo jazdy. Pierwszy mój zawód to kierowca-mechanik. Nie zrobiłem, co prawda, prawa jazdy na ciężarówkę, bo w tamtych czasach w naszej szkole były kłopoty z paliwem i benzyny starczało tylko na motocykle i samochody osobowe. W Krasnojarsku zdobyłem uprawnienia do prowadzenia autobusu, mam kategorię D i tam mogę jeździć bez problemów. Natomiast tutaj, w Polsce, zostaliśmy zaproszeni z o. Marcinem Draganem, który również pracuje na Syberii, na spotkanie z przewoźnikami do Nowogrodu i Roskoszy, abyśmy opowiedzieli, jak żyje się w dalekiej Rosji. Przewoźnicy pomagali nam np. przy transporcie wyposażenia kościoła. Przeglądałem też pismo „Przewoźnik” i na

jego łamach chciałem powiedzieć o tym, że zawsze jestem gotów przyjmując każdego gościa z Polski. Dysponujemy noclegiem, a jeśli ktoś miałby problem z ciężarówką, to i w takim przypadku służymy pomocą; mamy po tylu latach bytności tam znajomych, którzy znają się na remontach.

Co niezwykłego w Krasnojarsku można zobaczyć?

To miasto nie ma starówki czy innych zabytków. Natomiast okolice są piękne, porośnięte tajgą. Jest wspaniała rzeka – Jenisiej. Wokół miasta rozciągają się góry Stołby. W pobliżu znajduje się wyciąg narciarski. Jeśli ktoś narzeka na brak śniegu w Europie, to tam jest go dużo więcej. Na południu warto zobaczyć region stepowy Hakasji z pięknymi czystymi jeziorami, można tam popływać, łowić ryby: harjusy, jesiotry, szczupaki, sumy. Można też poleczyć różne schorzenia ducha i ciała błotem leczniczym. Jeśli ktoś ma więcej czasu, to 700 km od Krasnojarska rozciąga się masyw górski Sajan: dzikie góry, dzika przyroda i „dziki” pomysł na wa-

kacje. Są też organizowane spływy rzekami. Jest wszystko, czego dusza zapagnie. I cisza i spokój. Niezwykle przestrzenie.

Czy te przestrzenie wyznaczają spojrzenie na życie i ludzi, z którymi Ojciec pracuje? Jak wygląda praca duchownego tam, na ziemi zapomnianej?

Do dzisiaj spotykamy jeszcze grupy, które gromadzą się na modlitwie, bez kapłanów. Dowiadujemy się, że mieszkają katolicy – Polacy, Niemcy, ludzie z Ukrainy, Białorusi, Litwy i z wielu innych państw i czekają na nas oddaleni o dwieście, trzyście kilometrów, czasem więcej, jak w Siewierojenisiejku – odległym o 650 km. Być może w tym roku przyjadą do Lessojenisiejka oo. Dominikanie, to mieliby tam bliżej. Praca w tej chwili skupia się w większych miastach, gdzie jest więcej ludzi, ale nie zapominamy też o małych wioskach, gdzie mieszka kilku katolików rozsianych po krasnojarskim kraju, który jest sześć i pół raza większy od Polski. Na tym terenie pracuje już sześciu ojców kłaretynów, dwóch księży z Die-





cezji Chełmskiej i jeden w Norylsku - 2000 km na północy od Krasnojarska – z Diecezji Opolskiej. Są też siostry zakonne ze Zgromadzenia ss. Magdalenek, Boromeuszek i Adoraterek Krwi Chrystusa. Czyli jeden kapłan przypada na teren wielkości Polski. Można sobie wyobrazić, co można zdziałać, a czego nie można na takim obszarze, jakim jest Syberia. Mnie cieszy to, że w Krasnojarsku jest zbudowany nowy kościół i nowi księża, którzy przyjadą tu pracować, nie będą mieli ani jednego snu o cegle, be-

tonie, zbrojeniu, itp. Za rok odbędzie się konsekracja tej świątyni. W podziemiach mieszczą się salki, pokoje, kuchnia, refektarz, jest możliwość przyjęcia gości. Mieszkają tam dwaj nasi księża. W przyszłym roku planujemy budowę domu zakonnego. W Krasnojarsku jest jeszcze jeden kościół. Znajduje się na tzw. liście zwrotu nieruchomości kościelnych. Został wybudowany 100 lat temu przez naszych zesłańców. W tej chwili mamy do niego dostęp na dwie godziny, pozostały czas należy do filharmonii. Obok stoi dawny dom księdza, w którym obecnie mieści się szkoła muzyczna. Żywiemy nadzieję, że zostaną nam zwrócone. Spośród miliona mieszkańców Krasnojarska, 10 tysięcy to chrześcijanie, którzy przychodzą się modlić i uczestniczyć we Mszy Świętej. Oficjalnie do narodowości polskiej przyznaje się 20 tysięcy ludzi. Nie są to jednak wszyscy Polacy. Szacujemy, że jest ich około 50 tysięcy. To oznacza, że mamy pra-

cę jeszcze przynajmniej na 150 lat.

Jak Ojciec czuje się tam, na Syberii, po czternastu latach?

Po trzech tygodniach pobytu w Polsce już mnie tam ciągnie. Przejmuję się sytuacją ludzi, którzy są tam na miejscu. Staram się żyć tam dla nich. Jako anegdotę opowiem, że tamtejsi mieszkańcy, zwłaszcza starszej daty, nie jedzą np. bananów, czy innych owoców południowych. Twierdzą, że skoro to tam nie urosło, to nie nadaje się dla nich. I ja jem to co oni – kartoszkę, chleb i wszystko inne. Ale nie palę mostów. Przyjeżdżam tutaj np. z młodzieżowo-dziecięcą orkiestrą, grającą na tradycyjnych instrumentach. Cały czas utrzymuję kontakt z Polską. Chociaż w tej chwili za swój dom uważam Syberię i to miejsce, w którym mieszkam. Mam także myśl „odłożoną na później”; o pracy w Chinach.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński



Sztandar polskich przewoźników na Monte Casino

autor: Ryszard Gałczyński

fot. archiwum Mirosława Szczepankowskiego

Rok temu nastąpiło uroczyste nadanie i poświęcenie sztandaru najstarszemu stowarzyszeniu przewoźników w Polsce. Ceremonia ta miała miejsce podczas obchodów jubileuszu 65-lecia Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. W pierwszą rocznicę nadania sztandaru „pielgrzymował” do Rzymu i na Monte Casino. Ta podróż była zaakcentowaniem przywiązania do tradycji - jej źródłem jest również bogata symbolika sztandaru jako znaku łączącego ludzi wyznających te same wartości, których jednoczy ta sama kultura, tradycja, historia. Jak powiedział Mirosław Szczepankowski, prezes ZPD w Ostrołęce: *Już podczas ceremonii poświęcenia wiedziałem, że pierwszymi miejscami, do których z naszym sztandarem pojedziemy, będzie Rzym i Monte Casino. Chcemy w ten sposób zaznaczyć swoją obecność w tych, uważam, najważniejszych miejscach dla naszej historii i narodowej tożsamości, której jesteśmy częścią. Była to wspólna ini-*

cyjatywa środowiska.

Pielgrzymka odbyła się pod przewodnictwem kapelana ostrołęckich transportowców, ks. kanonika Witolda Kamińskiego.

Głównymi uroczystościami były: uczestnictwo w audiencji generalnej na Placu Św. Piotra oraz msza święta i apel poległych przy asyście sztandaru Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce na cmentarzu żołnierzy polskich pod Monte Casino.

To była pierwsza taka wyprawa ostrołęckich przewoźników. Mirosław Szczepankowski twierdzi, że w przyszłości będą podejmowane podobne inicjatywy: *Jest jeszcze kilka ważnych miejsc dla naszej pamięci historycznej, które chcielibyśmy w ten sposób odwiedzić. Na razie to kwestia przyszłości. Jest wiele przesłanek do organizowania takich przedsięwzięć: integracja środowiska, wzmacnianie więzi koleżeńskich poprzez pamięć o wspólnej tradycji, kulturze, w nawiązaniu do pięknych kart z naszej historii.*



„Jeździectwo nie jest tylko sportem, lecz pasją. Jeśli nie podzielasz tego uczucia nie poznasz sportu, więc marnujesz czas.”

**O swojej pasji opowiada Henryk Krzyżanowski, właściciel firmy PAM TRANS
fot. archiwum Henryka Krzyżanowskiego**



to zwierzę uzdolnione, ładne i mądre, czy też przeciętne.

Jakie są wobec tego kryteria doboru koni?

Dwanaście lat wyczynowo uprawiałem skoki przez przeszkody. Konie wyhodowane w Niemczech: hanoverskie i oldenburskie charakteryzują się niesamowitą dynamiką skoku. Tam przez wiele lat doskonalono rasę, robiono krzyżówki wybitnych koni skokowych. Oczywiście nie kupujemy championów, bo kosztują horrendalne pieniądze i jeżdżą na nich zawodnicy najwyższej klasy. Natomiast możemy sobie pozwolić na zakup zwierząt średniej klasy. Praca z takim zwierzęciem przynosi szybkie i widoczne postępy i to znakomicie motywuje do dalszego wysiłku.

Wspomniał Pan, że Pana przygoda z jeździectwem trwa już całe lata. Od czego się zaczęła?

Spacerowałem z dziesięcioletnim wówczas synkiem. Na pytanie, czy chce pojeździć na koniku, z radością przyjął propozycję. Okazało się, że już jako małe dziecko wykazywał pewne zdolności. Pojechał latem na zgrupowanie i po przygotowaniach wziął udział w pokazach rewiowych. Natomiast ja jako rodzic towarzyszyłem mu, przywoziłem potrzebne rzeczy, odwoziłem na zajęcia. I wtedy trener stwierdził, że skoro przyjeżdżam z synem, to może sam także spróbował-

bym jazdy konnej. To było dwadzieścia dwa lata temu. Wsiadłem na konia i okazało się, że jeździectwo stało się moją pasją. Dopóty, dopóki jeździłem na koniach klubowych, mogłem to zajęcie traktować tak jak narciarstwo czy jazdę na rowerze. Natomiast, gdy po dwóch latach nabyłem pierwszego konia na własność, zdałem sobie sprawę, że koń, który je owies, a więc pokarm bardzo energetyczny, musi codziennie tę energię spalić. Pojawił się wtedy nowy element odpowiedzialności połączonej z obowiązkowością; codziennie bowiem trzeba było pojeździć, lonżować lub w inny sposób pracować nad nim, żeby znalazł ujście dla energii. W przeciwnym razie koniowi grozi ochwat, paraliż mięśni. Te dodatkowe obowiązki spowodowały, że w firmie, której wcześniej poświęcałem bardzo dużo czasu, musiałem sobie tak ułożyć obowiązki, żeby móc wygospodarować czas na hobby. Praca została ściśle zaplanowana, szczegółowo rozłożona na różne działy. W efekcie okazało się, że kalendarz dnia może być bardzo wydajny. Niesamowicie zdyscyplinowało to moją pracę w ciągu dnia. Okazało się, że można wszystko pogodzić, i wydajnie pracować, i zająć się swoją pasją.

Jaką dziedzinę sportu konnego Pan uprawia?

Przez dwanaście lat zajmowałem się skokami przez przeszkody. Po kolei

Panie Henryku, znane jest powiedzenie „koń jaki jest, każdy widzi”. A jakie Pan widzi konie?

Staram się selekcjonować konie rasy, posiadające wrodzone predyspozycje do poszczególnych zastosowań w szeroko pojętym jeździectwie. Jedne konie służą do ujeżdżenia, inne są dobre w skoku, jeszcze inne do rekreacji, są także konie zaprzęgowe. W każdej z tych grup warto nabywać te dobre, uzdolnione, z dobrym rodowodem, gdyż utrzymanie każdego konia kosztuje tyle samo, czy jest



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

przeszedłem wszystkie etapy. Zarówno jeździec, jak i koń uczą się pokonywać coraz wyższe przeszkody i doskonalić swoje umiejętności. Niestety przerwał to wypadek i długie leczenie. Przeszedłem cztery operacje. Jednak dla mnie ważne jest, że nie zniechęciło mnie to do uprawiania jeździectwa. Natomiast musiałem zrezygnować ze skoków. Od tamtego czasu zajmuję się ujeżdżeniem.

Proszę opowiedzieć o swoich sukcesach sportowych.

Jeździectwo to sport wymagający czasu i cierpliwości. Moja przygoda z jeździectwem to potwierdza. Parokrotnie występowałem w Mistrzostwach Polski Południowej. Udało mi się zdobyć kwalifikacje instruktora jeździeckiego i sędziego. Dzięki szkoleniom udało mi się lepiej poznać tajniki treningu i przygotowań do konkursów. W 2005 roku zakwalifikowałem się i wystartowałem w amatorskich Mistrzostwach Polski w ujeżdżeniu i zdobyłem brązowy medal. Z tego jestem bardzo dumny.

Czy ma Pan aktualnie własnego konia?

Mam cztery konie. Każdy z nich ma inne przeznaczenie. Jeden z nich o imieniu Wektor, to prześlizgnięty koń z rodziców ujeżdżeniowych i skokowych. Ma obecnie 6 lat. Hoduję go od czasu, gdy był półtorarocznym źrebakiem. Praca z tym koniem daje mi bardzo dużo satysfakcji.

Ile trwa aktywne życie konia?

Koń żyje średnio około 25 lat. W zależności od kondycji do 20-22 roku życia można go wykorzystywać do sportu, potem do rekreacji i spacerów.

Czy ma Pan własne stajnie? Jak organizuje Pan opiekę nad zwierzętami?

Siedziba mojej firmy mieści się w

Rybniku. I tutaj mamy przepiękny ośrodek jeździecki „Indeks”. Jestem jego czynnym członkiem od 18 lat i trzymam tam konie. Drugim takim świetnym ośrodkiem jest „Ośrodek Kaja” w Grzybowie koło Kołobrzegu. Konie bardzo dobrze się tam czują, a okoliczne tereny doskonale nadają się do rekreacji. Uczestniczę też w rajdach konnych. W czasie trwania tegorocznej edycji rajdu przejechaliśmy wzdłuż wybrzeża około 250 km.

Ile czasu poświęca Pan swojej pasji?

Staram się jeździć codziennie. W tygodniu jeżdżę sześć dni; siódmy dzień poświęcam na pielęgnację koni. Udało mi się tak zorganizować pracę i zdyscyplinować przede wszystkim siebie, że poświęcam koniom około 4 godzin każdego dnia. Moja rodzina również uczestniczy w życiu jeździeckim, jeździmy razem, np. na zawody i to jest nasz sposób na wspólne spędzanie czasu. Poznaliśmy grono bardzo sympatycznych ludzi, miłośników koni i sportów jeździeckich. Okazuje się, że jeździectwo może także pomóc w biznesie, bo właścicielami koni często są przedsiębiorcy. Sympatyczne kontakty z nimi na treningach, zawodach, szkoleniach zaowocowały w kilku przypadkach propozycją współpracy.

Pozwoli Pan, że zapytam, jak kosztowny jest to sport?

Jeżeli przełoży się to na zyski, czyli na fakt, że ten sport, przebywanie z koniem niesamowicie mnie odświeża; dzięki temu mogę odpocząć, zdystansować się od problemów, mieć czas na spokojne przemyslenia - to koszty są niewielkie.

Nawiązując do atrybutów jeździectwa chciałem zapytać o to, czy dziś pielęgnuje się pamięć o międzywojennej szkole polskiej jazdy.

Jak najbardziej. Wielu szkoleniowców starszego pokolenia hołduje pamięci ułańskiej szkoły jazdy. To także okazja, by powiedzieć o ciekawostkach. Piosenka „Amaranty” – hymn jeźdźców - śpiewana jest przy okazji świąt jeździeckich o godzinie dwunastej z kieliszkiem w rękę; stojąc prawą nogą na krześle, a lewą na stole. W naszym środowisku symbolizuje to lewą nogę do strzemiona. Słowa hymnu odnoszą się do wydarzeń spod Somosierry z 1808 roku, kiedy polscy szwoleżerowie otworzyli Napoleonowi drogę na Madryt przez Pireneje, szarżując na działa hiszpańskie. To znany przykład ułańskiej fantazji, do którego współcześnie nawiązujemy. Pielęgnowana jest także pamięć o polskich kawalerzystach z czasów drugiej wojny światowej, którzy stanęli odważnie naprzeciw w pełni zmotoryzowanej i doskonale uzbrojonej armii wroga. Współcześnie działa kilka szkół ułańskich w Polsce, m.in. w Szczecinie. Na zawodach, przed rozpoczęciem rywalizacji, są często prezentowane pokazy jazdy ułanów, np. jeźdźcy w mundurach wojskowych jadą na przeszkodę stojąc na dwóch koniach.

Jaki jest Pana ulubiony koń?

Lubię moje wszystkie konie, a nawet kocham. Natomiast zwykle najwięcej pracuję z nowym koniem, po to, by podwyższyć jego umiejętności jeździeckie. Konie w zależności od rasy mają różne predyspozycje. Ja mam konia ujeżdżeniowego Oldenburskiego i klacz Wielkopolską, a pozostałe to konie SP, czyli Szlachetnej Półkrwi. Konie bardzo się przywiązują do człowieka i stają się bardzo bliskie. Praca z nimi to duże wyzwanie, ale też olbrzymia satysfakcja.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Myto w Polsce – Obniż swoje wydatki do minimum



Partners of professional drivers

EUROWAG jest drugim największym dostawcą kart flotowych dla profesjonalnych przewoźników drogowych w rejonie Środkowej Europy.

Z nami będą mieli Państwo zapewnione:

- **Zerowe opłaty**
- Dostarczenie na czas jednostek viaBOX
- Faktury z odroczonym terminem płatności
- Rejestracja on-line za darmo komfortowo prosto z Państwa biura
- Raport automatyczny o wydatkach Państwa pojazdów

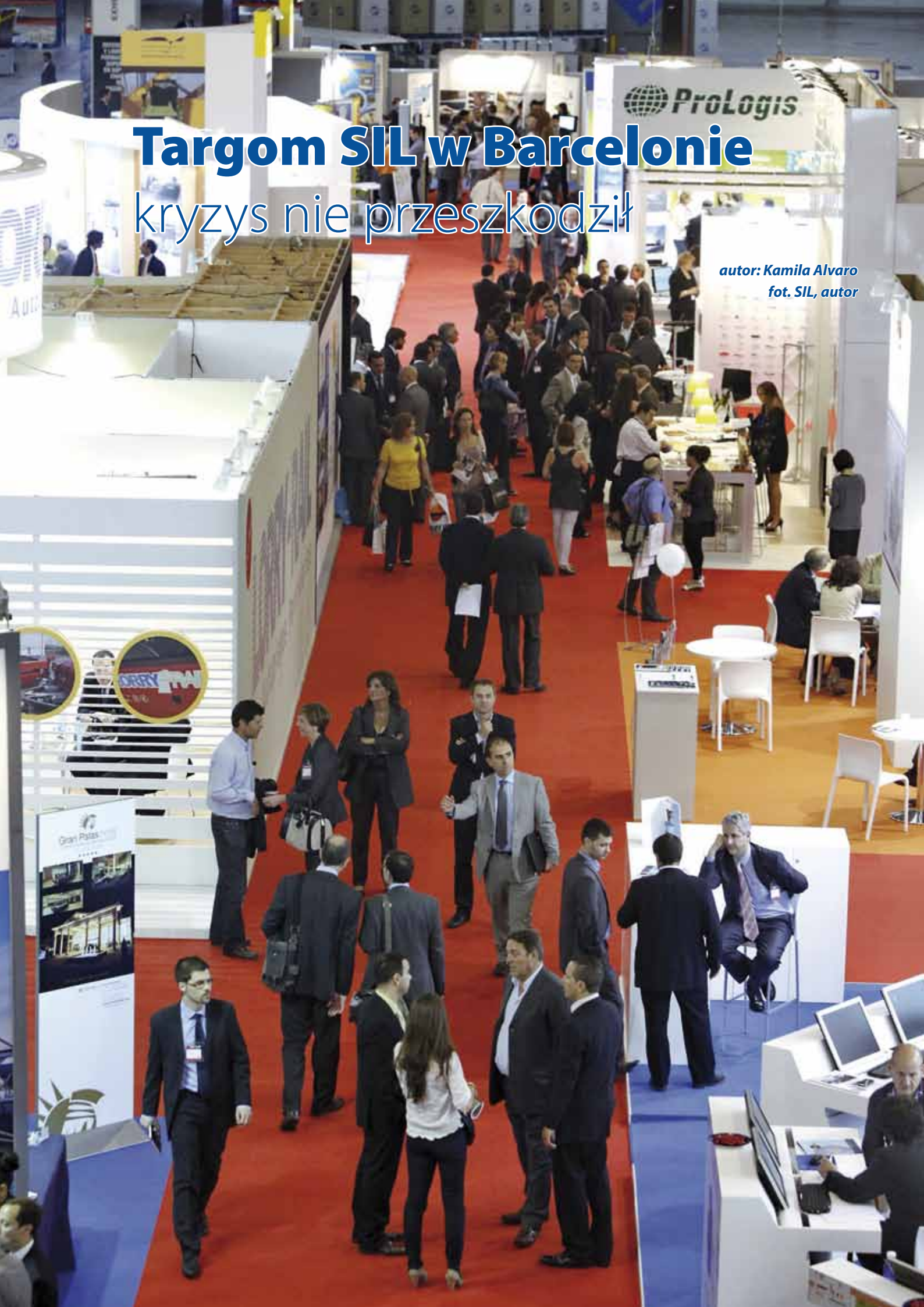
EUROWAG jest oficjalnym partnerem do rejestracji myta w Polsce oraz jego rozliczania w ramach konsorcjum Tollstar.



Targom SIL w Barcelonie

kryzys nie przeszkodził

autor: Kamila Alvaro
fot. SIL, autor



W dniach 7 - 10 czerwca w Barcelonie już po raz 13. odbywał się Międzynarodowy Salon Logistyki i Magazynowania (SIL). Organizatorzy, reprezentujący ten ważny port śródziemnomorski o dużym znaczeniu logistycznym, zwłaszcza jako punkt przeładunkowy dla transportu intermodalnego, co roku starają się przyciągnąć jak najwięcej zagranicznych wystawców i odwiedzających. Rok w rok Salon cieszy się coraz większym zainteresowaniem, stając się „pomostem” logistycznym dla prawie wszystkich kontynentów.

Pomimo trudności ekonomicznych, jakie dotknęły wiele krajów, tegoroczna edycja zgromadziła ponad 600 wystawców z 63 krajów – 60% z nich to firmy hiszpańskie. Przeważali wystawcy europejscy, ale byli także przedstawiciele krajów Afryki Północnej, Ameryki Południowej, a nawet Chin.

Targi odbywały się w Fira de Barcelona – drugim co do wielkości w Europie obiekcie wystawowym, który powstał na Wystawę Światową w 1888 roku. Jest to rejon znany chyba każdemu turyście, bowiem najstarsze pawilony wystawowe położone są u stóp góry Montjuïc, pomiędzy Plaza de Espanya i Magiczną Fontanną. W ostatnich latach kolejne, potężne obiekty targowe wybudowano przy Plaza de Europa, w ciągu ulicy Gran Via, przecinającej całą Barcelonę w kierunku lotniska. W sumie tereny targowe oferują 405 tys. m kw. powierzchni wystawowej. Od samego początku były tu organizowane imprezy handlowe o zasięgu międzynarodowym, przyciągające wystawców z całego świata na ponad 70 stałych wystaw.

Jak wzmocnić logistykę

W tym roku na Salonie zaprezentowano ponad 100 innowacyjnych rozwiązań logistycznych, dotyczących lo-



Fira de Barcelona

gistyki wewnątrzzakładowej i rozwiązań magazynowych, zarówno dla tradycyjnych platform logistycznych, jak i magazynów automatycznych, które wzbudziły duże zainteresowanie. Salon odwiedziło ponad 50 tys. gości, wśród których byli dyrektorzy logistyki dużych firm międzynarodowych, zainteresowani przede wszystkim usprawnieniami obniżającymi koszty spedycji i składowania w przedsiębiorstwie lub zatrudnieniem operatorów logistycznych. Wzięli oni udział w licznych panelach, warsztatach i konferencjach branżowych.

Założeniem organizatorów Salonu było stworzenie nie tylko okazji do zaprezentowania szerokiej publiczności firm i rozwiązań technicznych, ale również możliwości wymiany informacji i doświadczeń między samymi przedstawicielami branży. Ponad 650 osób uczestniczyło w obradach „Koła Logistycznego”, w dyskusji poświęconej aktualnym trendom i potrzebom rynku w zakresie logistyki. Rozmawiano m.in. o rozwoju inwestycji zagranicznych i przepływie towarów w Europie i we wszystkich krajach Basenu Morza Śródziemnego. Jednym z wykładowców był Paweł Stelmaszczyk

– szef działu ds. logistyki, komodalności, żeglugi śródłądowej, autostrad morskich oraz Marco Polo w Komisji Europejskiej - Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Logistyki. Wziął udział w Sympozjum Dyrektorów Logistyki „Nowe tendencje UE w kombinowanym transporcie towarów drogowo-kolejowym i morskim na krótkich odległościach”, które odbywało się trzeciego dnia targów.

Szczególnie ciepło została przyjęta przez hiszpańskich organizatorów delegacja przedstawicieli przedsiębiorstw i instytucji z najbardziej uprzemysłowionej części Chin - regionu Rizhao. Gości szczególnie interesowała hiszpańska logistyka oraz dalsze zacieśnianie kontaktów handlowych z Europą, które - jak wiemy - i tak są już znaczące. Dla przypomnienia – 60 % towarów, które docierają do Hiszpanii drogą morską - pochodzi z Chin.

Drugi co do wielkości salon branżowy w Europie zakończył się podpisaniem Agendy Logistycznej 2020 – dokumentu, który ustala priorytety działań, jakie należy podjąć w ciągu najbliższych 10 lat, aby wzmocnić kataloński system logistyczny.

Przedawnienie roszczeń w Konwencji CMR

autor: Paweł Smořęda,
radca prawny z kancelarii JMRS RADCOWIE PRAWNI



W prawie cywilnym obowiązuje zasada, że roszczenia z różnych tytułów (spowodowania szkody, niewykonania, nienależytego wykonania umowy) mogą być dochodzone przed sądem tylko w określonym przez prawo czasie. Po upływie tego czasu, nazywanym okresem przedawnienia, dochodzenie roszczeń na drodze sądowej może być utrudnione lub w ogóle niemożliwe, zależnie od przepisów, które tę kwestię regulują. Utrudnione dlatego, że podniesienie zarzutu przedawnienia przez przeciwnika w procesie każe sądowi zarzut ten uwzględnić i oddalić nawet słuszne roszczenie, jako przedawnione. Niemożliwe - w sytuacji, gdy roszczenie przez upływ określonego czasu całkowicie wygasa i to bez względu na to, czy w procesie ten zarzut zostanie formalnie zgłoszony, czy też nie. Z tym ostatnim wypadkiem mamy do czynienia na gruncie przepisów Konwencji CMR. Zgodnie bowiem z

art. 32 ust. 4 tej Konwencji „roszczenie przedawnione nie może być więcej podnoszone, nawet w postaci wzajemnego powództwa czy zarzutu”. W przypadku zatem roszczeń powstałych na gruncie Konwencji CMR określony upływ czasu powoduje, że roszczenia te definitywnie wygasają i nie mogą być podnoszone przed żadnym sądem i w żadnej sprawie. Sądy rozpatrując sprawy z Konwencji CMR często o tej szczególnej regulacji zapominają, przyzwyczajone do krajowych regulacji instytucji przedawnienia, gdzie zobowiązanie przedawnione nie tyle wygasa (przestaje istnieć), ile zamienia się w tzw. zobowiązanie naturalne, które co prawda w świetle prawa istnieje, jednak może być skutecznie zwalczane przez przeciwnika zarzutem przedawnienia, przez co staje się zobowiązaniem ułomnym, o ograniczonej wykonalności, czy też niewykonalności przy zatrudnieniu przytomnego prawnika, który przedawnienie sprawdzi.

Terminy przedawnienia roszczeń

W konwencji CMR mamy do czynienia z trzema terminami przedawnienia.

- **Pierwszy** wynosi jeden rok. Jest to termin zasadniczy dla roszczeń wynikających z Konwencji CMR i w razie braku odrębnych regulacji znajdzie zastosowanie.
- **Drugi** wynosi 3 lata i jest wyjątkiem od zasadniczego rocznego okresu przedawnienia, a dotyczy sytuacji, gdy zachowanie zobowiązanego przewoźnika przy wykonywaniu umowy przewozu międzynarodowego miało cechy złego zamiaru lub niedbalstwa. Pojęcia te są nieostre i spotkać się można z rozbieżnościami w ich pojmowaniu. Za zły zamiar przyjąć można działania lub zaniechania celowe, nakierowane bezpośrednio na powstanie szkody (zamiar bezpośredni) lub pośrednio (zamiar ewentualny), czyli godzenie się na powstanie szkody przy wykonywaniu przewozu międzynarodowego. Znowu za niedbalstwo można uznać rażące zaniedbanie przez sprawcę szkody podstawowych jego obowiązków jako przewoźnika, np. wydanie towaru nieuprawnionemu. Podkreślić przy tym należy, że za zachowania kierowców odpowiada sam przewoźnik, zgodnie z zasadą określoną w art. 3 Konwencji.
- **Trzeci** termin przedawnienia roszczeń ma związek z opóźnieniem w przewozie i wynosi 21 dni. Opóźnienie ma miejsce wtedy, gdy towar nie został dostarczony w umówionym terminie, a jeśli terminu nie ustalono, jeżeli faktyczny czas przewozu, uwzględniając okoliczności przewozu i charakter ładunku, przekracza czas, w jakim sta-

ranny przewoźnik mógłby go wykonać. Zgodnie natomiast z art. 30 ust. 3 Konwencji CMR - opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wtedy, gdy zastrzeżenie na piśmie zostało skierowane do przewoźnika w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Po bezskutecznym upływie tego terminu roszczenie o zapłatę odszkodowania za opóźnienie definitywnie wygasa i zgodnie z przywołanym już art. 32 ust. 4 Konwencji CMR nie może być podnoszone.

Bieg terminów przedawnienia

Ostatnia z poruszanych kwestii dotyczy zagadnienia biegu terminów przedawnienia. Znając bowiem termin przedawnienia, ażeby wiedzieć, czy roszczenie wygasło, czy też jeszcze nie, musimy wiedzieć, kiedy ten termin rozpoczyna swój bieg, tj. od kiedy liczyć jego upływ. Wygląda to następująco :

- w przypadku opóźnienia jest to dzień postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy;
- analogicznie - w razie częściowego zaginięcia lub uszkodzenia ładunku;
- w razie całkowitego zaginięcia ładunku - termin przedawnienia

biegnie począwszy od trzydziestego dnia po upływie umówionego terminu dostawy, a gdy termin ten nie był ustalony - począwszy od sześćdziesiątego dnia po przyjęciu towaru przez przewoźnika (dane te zazwyczaj można wyczytać z listu przewozowego);

- w każdym innym niż wymienione powyżej przypadku - termin przedawnienia biegnie począwszy od upływu trzymiesięcznego terminu od dnia zawarcia umowy. To ostatnie dotyczy roszczenia o zapłatę frachtu (przewoźnego) przez zleceniodawcę. Roszczenia o fracht przedawnią się zatem i wygasną po upływie 1 roku i 3 miesięcy do dnia zawarcia umowy przewozu. Zazwyczaj jest to dzień otrzymania i przyjęcia zlecenia na przewóz.

Co ciekawe, że względu na takie a nie inne ukształtowanie początku biegu terminu przedawnienia, roczny czy też trzyletni termin przedawnienia właściwie nigdy nie trwa rok lub trzy lata, licząc od zdarzeń generujących powstanie roszczenia (np. powstania szkody, naruszenia terminu płatności frachtu), lecz zawsze dłużej.

Należy przy tym pamiętać, że „dnia wyjściowego” dla biegu przedawnie-

nia (jak to określa Konwencja CMR), nie wlicza się do terminu przedawnienia. Jeżeli zatem przy opóźnieniu towar wydano odbiorcy 1 lipca, to tego dnia nie wliczymy do okresu przedawnienia i termin ten upłynie 22 lipca o godz. 24.00, tak że 23 lipca roszczenie będzie już przedawnione i zgodnie z tym co powiedziano na wstępie - w tym momencie wygaśnie.

Reklamacja, czyli zawieszenie terminu przedawnienia

W prawie obowiązuje rzymska zasada *pacta sunt servanda* - co oznacza: umów trzeba dotrzymywać. Jej treścią jest sprzyjanie przez prawo wypełnianiu zobowiązań przez dłużników. Przedawnienie jest istotnym odstępstwem od tej starożytnej reguły. W istocie jest kompromisem między wspomnianą zasadą a potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa prawnego podmiotom, które mogą znajdować się w kręgu czyichś roszczeń. Przedawnienie ten dyskomfort znosi, czego, wspominając na marginesie, nie można powiedzieć o administracyjnych karach pieniężnych w transporcie drogowym, które właściwie mogą być wymierzane dożywotnio, bowiem nie przewidziano w ich przypadku przedawnienia odpowiedzialności przedsiębiorców.



"MAKU" Eksport&Import Maciej Niedźwiedzki
Stary Folwark 6b, 64-361 Miedzichowo
e-mail: eksportmaku@wp.pl

**POMOC
DROGOWA
24h**

☎ 600 506 508

☎ 608 111 888

www.maku.pl



X pomoc drogowa



**X sprzedaż
samochodów ciężarowych**



**X eksport-import
samochodów ciężarowych oraz naczip**

Wracając do głównego nurtu rozważań: w ramach instytucji przedawnienia pewnym ustępstwem w stronę zasady wykonywania umów jest instytucja zawieszenia biegu przedawnienia. Zawieszenie biegu przedawnienia polega na zatrzymaniu tego terminu przez czynność uprawnionego wierzyciela. Czynnością tą, zgodnie z art. 32 ust. 2 Konwencji CMR, jest pisemna reklamacja. Zawieszona przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie ją odrzuci i zwróci załączone do niej dokumenty. Przez ten czas, aż do chwili odrzucenia reklamacji, bieg terminu przedawnienia ulega zawieszeniu – przedawnienie nie biegnie. Co istotne - w Konwencji CMR nie określono, w jakim czasie przewoźnik powinien rozpatrzyć reklamację. Brak odpowiedniej i formalnej reakcji przewoźnika nie uznającego roszczeń uprawnionego może spowodować,

że zawieszenie przedawnienia może trwać całymi latami. W interesie zatem przewoźników jest odpowiednie ustosunkowywanie się do zgłaszanych reklamacji.

Reklamacja powinna być wniesiona do przewoźnika w formie pisemnej wraz z dokumentami potwierdzającymi legitymację prawną uprawnionego, zgłaszającego roszczenie. Brak takich dokumentów może czynić czynność uprawnionego nieskuteczną. Reklamacja musi być ponadto wniesiona przez osobę uprawnioną i to przed upływem terminu przedawnienia, pod wskazanym powyżej rygorem. W literaturze przyjmuje się, że wymóg pisemności spełnia reklamacja wnoszona faksem. Wznowienie zawieszono terminu przedawnienia następuje w dniu następującym po dniu, w którym dokonano doręczenia pisma odrzucającego re-

klamację. Przy czym nie jest to dzień nadania na poczcie pisma o odrzuceniu reklamacji, lecz dzień faktycznego doręczenia go uprawnionemu. Zalecane jest zatem odrzucanie reklamacji listem lub przesyłką za potwierdzeniem odbioru, w którym będzie wskazany dzień doręczenia.

Na koniec wskazuję dla jasności, że przepisy o zawieszeniu przedawnienia w Konwencji CMR dotyczą wyłącznie uprawnionych, posiadających roszczenia do przewoźników. Przewoźnik nie może zawiesić swoją reklamacją biegu terminu przedawnienia roszczeń o zapłatę frachtu (przewoźnego), ponieważ w art. 32 ust. 2 Konwencji CMR mowa tylko o reklamacjach kierowanych do przewoźnika, a nie przez przewoźnika. Przerwać taki termin można innymi sposobami, ale to już temat na inny artykuł.



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

LOTOS Paliwa Sp. z o.o.

Dział Sprzedaży Flotowej

ul. Elbląska 135

89-718 Gdańsk

fax +48 58 326 43 80

e-mail: biuro@lotosbiznes.pl

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

Kolejny etap zmian w podatku VAT od lipca 2011 r.

autor: Anna Piotrkiewicz

Nie przyzwyczailiśmy się jeszcze do zmian w podatku VAT, jakie weszły od początku roku i od 1 kwietnia 2011 r., a już musimy przygotowywać się do kolejnych, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca. Zmiany te wprowadza we wszystkich krajach członkowskich UE 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 L77/14), które weszło w życie 12 kwietnia 2011 r. i obowiązuje od 1 lipca 2011 r. Tekst rozporządzenia jest dostępny na stronie internetowej <http://eur-lex.europa.eu/pl/index.htm>.

Dodatkowo zmiany związane m.in. z wejściem tego rozporządzenia wprowadza projekt zmiany ustawy o podatku od towarów i usług, zarejestrowany jako druk sejmowy pod numerem 4201. Tekst projektu ustawy jest dostępny na stronie internetowej <http://orka.sejm.gov.pl/projustall6.htm>.

Rozporządzenie 282/2011 UE ma istotne znaczenie dla rozliczania podatku VAT w działalności transportowej i spedycyjnej. Regulacje wynikające z tego rozporządzenia nakładają nowe obowiązki na podatników świadczących usługi, które zgodnie z zasadą reverse charge (RC) podlegają opodatkowaniu w kraju siedziby

ich nabywcy oraz wprowadzają nowe zasady rozliczeń dla niektórych transakcji.

Poniżej wymienione zostały zapisy tego rozporządzenia, odnoszące się przede wszystkim do transportu i spedycji.

1) Zgodnie z punktem (20) preambuły rozporządzenia, aby precyzyjnie określić miejsce siedziby usługobiorcy, usługodawca powinien być zobowiązany do sprawdzenia informacji dostarczonych mu przez usługobiorcę. W warunkach polskich sprawdzenia takiego można dokonać poprzez system **vies** lub przez Ministerstwo Finansów - Departament Wymiany Informacji o VAT. Wnioski dotyczące potwierdzania numerów identyfikacyjnych VAT zagranicznych kontrahentów można składać:

• **drogą pocztową na adres**

Ministerstwo Finansów - Departament Wymiany Informacji o VAT
ul. Poznańska 46, 62-510 Konin

• **telefonicznie**

(063) 242 33 55

• **faxem**

(063) 240 19 89

• **e-mailem**

numery.vat@mofnet.gov.pl

Potwierdzenie NIP – UE w systemie vies.

Na stronie internetowej Komisji Europejskiej <http://ec.europa.eu/>

[taxation_customs/vies/](http://ec.europa.eu/taxation_customs/vies/) dokonuje się potwierdzenia numerów identyfikacyjnych VAT podatników z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dla potwierdzenia numeru VAT wprowadza się kod państwa podatnika oraz podaje jego numer VAT. Uzyskujemy odpowiedź:

- TAK - podany numer jest ważny w danym momencie lub
- NIE - podany numer jest nieważny lub nieprawidłowy.

W przypadku numerów VAT nadanych przez **Belgię, Estonię, Finlandię, Łotwę, Litwę, Szwecję, Słowenię oraz Irlandię** - przy pozytywnym potwierdzeniu numeru identyfikacyjnego VAT wyświetla się nazwa podatnika oraz adres. Przy numerach z Czech oraz Cypru wyświetla się nazwa podatnika.

2) Zgodnie z punktem (43) preambuły rozporządzenia, każdy podatek jest zobowiązany przekazać swój numer identyfikacyjny VAT, niezwłocznie po jego uzyskaniu, w przypadku niektórych transakcji podlegających opodatkowaniu, aby umożliwić sprawiedliwszy pobór podatku,

3) Art. 10 rozporządzenia określa miejsce siedziby działalności gospodarczej podatnika jako miejsce opodatkowania usług w systemie reverse charge (RC). Miej-

scem siedziby działalności gospodarczej podatnika jest miejsce, w którym wykonywane są funkcje naczelnego zarządu przedsiębiorstwa. W celu ustalenia tego miejsca, uwzględnia się miejsce, w którym zapadają istotne decyzje dotyczące ogólnego zarządzania przedsiębiorstwem, adres zarejestrowanej siedziby przedsiębiorstwa i miejsce posiedzeń zarządu przedsiębiorstwa. W przypadku, gdy te kryteria nie pozwalają z całkowitą pewnością określić miejsca siedziby działalności gospodarczej podatnika, decydującym kryterium jest miejsce, w którym zapadają istotne decyzje dotyczące ogólnego zarządzania przedsiębiorstwem. Sam adres pocztowy nie może być uznany za miejsce siedziby działalności gospodarczej podatnika.

Regulacja ta ma istotne znaczenie w przypadku, gdy zleceniodawca

posiada rejestracje na VAT-UE w kilku krajach członkowskich UE. Prawidłowym numerem dla dokonania rozliczenia w systemie RC jest ten numer VAT-UE, który został uzyskany w kraju członkowskim, w którym zlokalizowana jest jego siedziba.

- 4) Potwierdzanie statusu podatnika uregulowane zostało w art. 18 rozporządzenia. **Określanie statusu podatnika unijnego powinno przebiegać następująco.**

O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty ma status podatnika:


a) gdy usługobiorca przekazał mu swój indywidualny numer identyfikacyjny VAT i usługodawca uzyska potwierdzenie ważności

tego numeru identyfikacyjnego, a także nazwiska/nazwy i adresu przypisanych temu numerowi zgodnie z art. 31 rozporządzenia Rady (WE) nr 904/2010 z dnia 7 października 2010 r. w sprawie współpracy administracyjnej oraz zwalczania oszustw w dziedzinie podatku od wartości dodanej;

b) gdy usługobiorca nie otrzymał jeszcze indywidualnego numeru identyfikacyjnego VAT, ale poinformował usługodawcę, że zwrócił się z wnioskiem o jego nadanie i usługodawca uzyska dowolny inny dowód potwierdzający, że usługobiorca jest podatnikiem lub osobą prawną niebędącą podatnikiem, w stosunku do której wymagana jest identyfikacja do celów VAT, oraz jeżeli dokonana w rozsądnym zakresie weryfikacji rzetelności przedstawionych przez usługobiorcę danych za pomocą zwykłych, handlowych



Transport z przyszłością!

„**Bezpłatnie ogłaszaj przetargi i składaj oferty w  eBid[®]**“¹



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

Dla klientów TimoCom możliwość **bezpłatnego ogłaszania przetargów** na stałe zlecenia transportowe w pakiecie¹

Więcej informacji dostępnych na stronie www.timocom.pl/oferta-specjalna lub pod numerem telefonu +48 67 352 59 99.



środków bezpieczeństwa, takich jak środki dotyczące kontroli tożsamości lub płatności.

O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty ma status osoby niebędącej podatnikiem, jeżeli wykaże, że ten usługobiorca nie przekazał mu swojego indywidualnego numeru identyfikacyjnego VAT.

Postępowanie przy ustalaniu statusu podatnika unijnego powinno przebiegać następująco:

- zleceniodawca unijny przy zleceniu przekazuje NIP-UE polskiemu przewoźnikowi lub spedytorowi,
- polski przewoźnik lub spedytor dokonuje weryfikacji otrzymanego NIP-UE za pośrednictwem Departamentu Wymiany Informacji o VAT lub z wykorzystaniem strony Komisji Europejskiej w systemie **vies**,
- po uzyskaniu potwierdzenia polski przewoźnik lub spedytor może traktować zleceniodawcę jako podatnika unijnego, dla którego może wystawić fakturę bez podatku przy spełnieniu innych określonych warunków.

Różnica w postępowaniu:

- obowiązek sprawdzenia otrzymanego NIP-UE spoczywa na polskim przewoźniku lub spedytorze, który w przypadku kontroli obowiązany jest udokumentować czynność sprawdzenia NIP-UE kontrahenta,
- nieprzekazanie indywidualnego numeru identyfikacyjnego VAT (NIP-UE) przez zleceniodawcę skutkuje w rozliczeniu transakcji jak dla niepodatnika, tj. ze stawką jak dla transakcji krajowej.

W przypadku, gdy zleceniodawca powinien dla danej transakcji posiadać NIP-UE, ale jeszcze go nie otrzymał, ma obowiązek przekazania polskiemu przewoźnikowi lub spedytorowi kopii złożonego w swoim kraju wniosku o jego nadanie.

Określanie statusu podatnika pozaunijnego powinno przebiegać następująco.

O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca nieprowadzący działalności gospodarczej na terytorium Wspólnoty ma status podatnika:

- a) jeżeli uzyska od usługobiorcy zaświadczenie wydane przez właściwe organy podatkowe usługobiorcy, potwierdzające, że usługobiorca prowadzi działalność gospodarczą i uprawniające go do otrzymania zwrotu VAT na mocy dyrektywy Rady 86/560/EWG z dnia 17 listopada 1986 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do podatków obrotowych – warunki zwrotu podatku od wartości dodanej podatnikom niemającym siedziby na terytorium Wspólnoty,
- b) w przypadku, gdy usługobiorca nie ma tego zaświadczenia – jeżeli dysponuje numerem VAT lub podobnym numerem nadanym usługobiorcy przez państwo siedziby i służącym identyfikacji przedsiębiorców lub dowolnym innym dowodem potwierdzającym, że usługobiorca jest podatnikiem oraz jeżeli dokona w rozsądnym zakresie weryfikacji rzetelności przedstawionych przez usługobiorcę danych za pomocą zwykłych, handlowych środków bezpieczeństwa, takich jak środki dotyczące kontroli tożsamości lub płatności.

5) W art. 38 rozporządzenia 282/2011 UE z definicji środków transportu dla celów VAT wyłączone zostały kontenery.

6) Rozporządzenie 282/2011 UE w art. 52 wprowadza też zmiany w zakresie potwierdzania importu dla celów VAT. Jeżeli państwo członkowskie importu wprowadza elektroniczny system (SAD), umożliwiający wypełnianie formalności celnych, dokument importowy obejmuje elektroniczne wersje tych dokumentów, pod warunkiem, że pozwalają one na przeprowadzenie kontroli wykonania prawa do odliczenia. Zgodnie z punktem (40) preambuły, elektroniczne dokumenty przywozowe powinny zostać dopuszczone przy korzystaniu z prawa do odliczenia, jeśli spełniają te same wymagania co dokumenty w formie papierowej.

Projekt zmiany ustawy o podatku od towarów i usług (druk sejmowy 4201) również zawiera regulacje dotyczące transportu i spedycji oraz okazjonalnego międzynarodowego przewozu osób. Są to następujące zapisy:

- 1) w art. 28f ustawy dodaje się ust. 2a, zgodnie z którym miejscem świadczenia usług transportu towarów na rzecz podatnika:
 - posiadającego na terytorium kraju siedzibę działalności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, dla którego świadczone są te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego na terytorium kraju stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości poza tery-

torium Unii Europejskiej, jest terytorium znajdujące się poza terytorium Unii Europejskiej.

Przewozy pomiędzy krajami trzecimi dla polskich zleceniodawców. Przykład: przewóz na trasie Rosja – Ukraina, Ukraina – Mołdawia, Szwajcaria – Ukraina, Ukraina – Kazachstan, Białoruś – Rosja, itp.

Są to przewozy nie objęte art. 83 ustawy o VAT jako transport międzynarodowy. Przewozy te nie są również transportem wewnątrzspółnotowym.

Przewozy te nie mieszczą się w zakresie przewozów z par. 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 4 kwietnia 2011 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 73, poz. 392).

Do końca 2009 r. przewozy te nie podlegały opodatkowaniu w kra-

ju. Faktury wystawiane były z (np), tj. dla usług nie podlegających opodatkowaniu w kraju. Do przewozów tych w 2010 r. stosowano stawkę 22%, ponieważ nie było przepisu pozwalającego na stosowanie stawki obniżonej lub wyłączenia z opodatkowania w kraju. Od 1 stycznia 2011 r. na podstawie par. 5 rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług przewozy te podlegają opodatkowaniu w miejscu, gdzie odbywa się transport, tj. nie podlegają opodatkowaniu w kraju. Po przyjęciu zmian w ustawie o podatku VAT, zapis określający miejsce opodatkowania tych usług będzie uregulowany ustawowo, a nie w rozporządzeniu ministra finansów.

• posiadającego na terytorium państwa trzeciego siedzibę działal-

ności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, dla którego świadczone są te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego na terytorium państwa trzeciego stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości na terytorium kraju, jest terytorium kraju.

2) w dodanym w ustawie rozdziale 7a określa się szczególną procedurę w zakresie świadczenia usług międzynarodowego okazjonalnego przewozu drogowego osób, która zacznie obowiązywać od 1 stycznia 2012 r. Procedurze tej poświęcony zostanie odrębny artykuł.

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 113001S0209, 2007 r., 710.000 km
169.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 113001S0018, 2007 r., 917.000 km
169.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 103001S0748, 2007 r., 432.000 km
159.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 103001S0634, 2007 r., 603.000 km
169.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 103001S0633, 2007 r., 630.000 km
169.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 103001S0632, 2007 r., 602.000 km
169.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 103001S0418, 2007 r., 523.000 km
155.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 103001S0727, 2007 r., 353.000 km
165.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 113001S0096, 2006 r., 630.000 km
124.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 103001S0721, 2007 r., 391.000 km
165.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 103001S0718, 2007 r., 493.000 km
165.000 zł



Volvo FH 12
oferta 103001S0522, 2004 r., 824.000 km
69.900 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



Przypadek Józefa K.

autorzy: **Christoph Grzimek, prawnik, Berlin, Marta Antochewicz, prawnik, Berlin**

W ramach przybliżania niemieckich przepisów dla polskich przewoźników informujemy o interpretacji art. 8 rozporządzenia 2009/1072/CE przez Niemiecki Federalny Urząd Transportu Towarowego (Bundesamt für Güterverkehr - BAG).

Józef K., przewoźnik z Wrocławia, ma poważny problem. Ciężarówką bez ładunku pojechał z Wrocławia do Eisenhüttenstadt i przeprowadził przewóz kabotażowy do Cuxhaven. W drodze skontrolowała go Policja Federalna i nałożyła karę w wysokości 1000 euro (w celu złożenia zabezpieczenia). Powodem ukarania było złamanie przepisów dotyczących kabotażu. Na dodatek policjanci sądzą, iż traktują Józefa K. ulgowo, ponieważ zakładają, że działał nieumyślnie. W innym wypadku musiałby zapłacić, zgodnie z obowiązującym katalogiem grzywien – 2000 euro.

Józef K. nie rozumie, dlaczego i za co został ukarany. Przecież od 14 maja 2010 r. obowiązuje prawna regulacja przewozów kabotażowych, w art.8-10 rozporządzenia EG 1072/2009 (dalej: rozporządzenie). Jest tam zapisane, że w ciągu 3 dni po dokonanych międzynarodowym przewozie bez ładunku można przeprowadzić przewóz kabotażowy.

O co więc chodzi?

Art. 8 rozporządzenia reguluje do-

puszczalność kabotażu w państwie członkowskim przyjmującym. Przepis stanowi, iż w następstwie transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego można, po całkowitym rozładunku towaru, dokonać w ciągu siedmiu dni tym samym pojazdem do trzech przewozów kabotażowych. Regulacja ta ogranicza przewozy kabotażowe w formie, w jakiej już przed wejściem w życie rozporządzenia istniała w niektórych państwowych systemach prawnych. Nowy element stanowi regulacja, w myśl której przewozy kabotażowe mogą być przeprowadzane tylko w jednym państwie członkowskim, albo w wielu państwach członkowskich. W przypadku przeprowadzenia przewozu kabotażowego na terenie kilku państw członkowskich niebędących państwami przyjmującymi transport międzynarodowy, dozwolony jest tylko jeden przewóz kabotażowy w każdym państwie członkowskim. Przewóz musi być przeprowadzony w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego (art.8 ust.2 akapit 1 i 2 rozporządzenia).

Zarówno Federalny Urząd Transportu Towarowego, jak i autor rozporządzenia interpretują przepis jednak w ten sposób, że **nie można** przeprowadzić przewozu kabotażowego na terenie UE **bez uprzedniego przeprowadzenia transportu międzynarodowego**. Taką treść przepisu uzysku-

jemy dzięki zastosowaniu wykładni słownej:

(ROZDZIAŁ III - PRZEWÓZ KABOTAŻOWY - Artykuł 8 - Zasada ogólna):

- 1) *Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.*
- 2) *Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych **będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego**. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim, w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.*

W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe **dozwolone zgodnie z tym akapitem** w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie, w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.

Ustęp (passus, fragment) przepisu, który nas interesuje, brzmi:

Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym...

Pierwszy akapit drugiego ustępu art. 8 opisuje ogólny przypadek dozwolonych przewozów kabotażowych na terenie UE, który jest nam już znany: **przewoźnik dokonuje transportu międzynarodowego do państwa członkowskiego i w następstwie w tym kraju może dokonać w ciągu siedmiu dni do trzech przewozów kabotażowych.**

Do tego punktu wszystko jest jasne. Jednak regulacje w drugim akapicie ustępu, w którym autor rozporządzenia użył niefortunnych sformułowań, przysparzają już dużych problemów:

W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, (...) przewozy kabotażowe **dozwolone zgodnie z tym akapitem**, (...) **ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.**

W którym miejscu Józef K. popełnił błąd w interpretacji tego przepisu?

Józef K. prawidłowo wyszedł z założenia, że po wjeździe pustym pojazdem do państwa członkowskiego jest uprawniony do przeprowadzenia w ciągu trzech dni co najmniej jednego przewozu kabotażowego. Niedopatrzenie leży w tym, że owy przewóz kabotażowy musi być przeprowadzony **zgodnie z tym akapitem**. I tu jest pies pogrzebany. Co dokładnie określa zwrot „tym akapitem”? Jedyłą logiczną wykładnią jest ta, że przewozy kabotażowe podpadające pod akapit drugi muszą być przeprowadzane zgodnie z akapitem pierwszym w tym zakresie, w jakim akapit drugi nie różni się od akapitu pierwszego. Natomiast akapit drugi różni się od akapitu pierwszego tym, że ogranicza liczbę dozwolonych przewozów kabotażowych **do jednego przewozu**, w cią-

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.

gu **trzech dni** od wjazdu, o ile przewóz międzynarodowy w rozumieniu akapitu pierwszego został wykonany **bez ładunku**.

Innymi słowy, akapit drugi, w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego, pozwala również na przewóz kabotażowy w państwie członkowskim, które nie jest krajem wyładunku. Zachowany natomiast jest termin z akapitu pierwszego (**siedem dni**), a liczba dozwolonych transportów na terenie państwa członkowskiego, do którego wjechało bez ładunku, jest ograniczona **do jednego** transportu w każdym państwie członkowskim. Transport ten musi być przeprowadzony w ciągu **trzech dni**. Jednak akapit drugi wymaga także istnienia przesłanek z akapitu pierwszego, który reguluje podstawowe warunki dla każdego przewozu kabotażowego. Warunkiem tym jest istnienie międzynarodowego transportu, który musi być całkowicie rozładowany najpóźniej siedem dni przed przeprowadzeniem przewozu kabotażowego.

W związku z tym Józef K., który wjechał na teren Niemiec bez ładunku, zachowałby się przewidłowo, gdyby:

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia
- wjechał 11 czerwca 2011 r. do Niemiec bez ładunku
- załadował 12 czerwca 2011 r. przewóz kabotażowy w Cuxhaven, który by rozładował 14 czerwca 2011 r. w Friedrichshafen

lub gdyby

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport

do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia

- wjechał 8 czerwca do Niemiec bez ładunku oraz załadował towar w Eisenhüttenstadt
- rozładował towar całkowicie 10 czerwca 2011 r. w Cuxhaven i wjechał bez ładunku do Holandii
- załadował towar 11 czerwca 2011 r. w Holandii oraz rozładował towar całkowicie 14 czerwca 2011 r. w Holandii.

Z drugiej strony Józef K. za każdym razem miałby problemy, gdyby:

- nie przeprowadził międzynarodowego transportu w ciągu ostatnich siedmiu dni i mimo wszystko przeprowadził przewóz kabotażowy w innym państwie członkowskim

lub

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia
- wjechał dopiero 15 czerwca 2011 r. bez ładunku do Niemiec i tam przeprowadził przewóz kabotażowy

lub

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia
- wjechał 13 czerwca 2011 r. bez ładunku do Niemiec i załadował towar w Cuxhaven
- rozładował towar dopiero 15 czerwca 2011 r. w Friedrichshafen

lub

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia
- wjechał 10 czerwca 2011 r. bez ładunku do Francji i załadował towar w Vincennes i
- rozładował towar dopiero 14 czerwca 2011 r. w Perpignan

lub

- przeprowadził 7 czerwca 2011 r. międzynarodowy transport do Polski oraz dokonał całkowitego rozładunku tego samego dnia
- wjechał 8 czerwca 2011 r. bez ładunku do Niemiec i tam przeprowadził przewóz kabotażowy,
- wjechał 10 czerwca 2011 r. bez ładunku do Francji i tam przeprowadził przewóz kabotażowy,
- wjechał 12 czerwca 2011 r. do Niemiec i tam ponownie przeprowadził przewóz kabotażowy.

Podsumowując należy stwierdzić, iż Józef K. będzie potrzebował dobrej strategii obronnej, która będzie skuteczna w postępowaniu odwoławczym przed BAG.

Powołanie się na niezajomość przepisu nie jest mądrym posunięciem, pomimo przysłowia "ignorantia juris non nocet" (niezajomość prawa nie szkodzi). Lepszym rozwiązaniem będzie, jeżeli wytłumaczymy, że przed podjęciem podróży czytaliśmy uważnie rozporządzenie, jednak niepoprawnie zinterpretowaliśmy pojęcie „zgodnie z tym akapitem”. Następnie możemy dodać, że po wyjaśnieniu tego zwrotu już na pewno nie będziemy przeprowadzali przewozu kabotażowego bez poprzedzającego go międzynarodowego transportu. Ponoć istnieją także urzędnicy z sercem...

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ 



MAN TGX EfficientLine Najbardziej ekonomiczna ciężarówka w Europie*

MAN Truck & Bus Polska dziękuje Zarządowi oraz Członkom ZMPD za możliwość udziału w tegorocznym Ogólnopolskim Pikniku Transportowców w Nowogrodzie k. Ostrołęki.

Jednocześnie informujemy, że zaprezentowany Państwu MAN TGX EfficientLine, jako zwycięzca testów TRUCKER- Supertest i VR-Profi-Test, zdobył prestiżowy tytuł „Green Truck 2011”. Pojazd ten otrzymał najwyższy wskaźnik rentowności - 96 punktów na 100 możliwych. W zakresie najniższego zużycia paliwa i niskiej emisji CO₂ pozostawił konkurentów daleko w tyle.

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

MAN Truck & Bus Polska

*) Wg testów: TRUCKER-Supertest i VerkehrsRUNDschau Profi-Test.



Konwencja CMR

Przewoźnik ma obowiązek zbadania, co było przyczyną szkody

Jeżeli przewoźnik nie dopełni spoczywającego na nim obowiązku zbadania, jaka była przyczyna powstałej szkody, to domniemywa się winę kwalifikowaną przewoźnika, która pociąga za sobą pełną odpowiedzialność. Firma F zleciła firmie D transport granulatu tworzywa sztucznego (kleju), zapakowanego w worki plastikowe oraz w pojemniki typu Transpac, z siedziby firmy F w Lüneburgu do firmy A w miejscowości Tescara we Włoszech. Jednakże firma D nie realizowała osobiście tego przewozu, lecz zleciła go firmie T po stałej stawce przewozowej. Ta z kolei powierzyła wykonanie przewozu firmie P.

Przeciwko firmie T, jako stronie pozwanej, roszczenia odszkodowawcze w drodze postępowania sądowego przed Sądem Krajowym w Lüneburgu wysunęła między innymi firma D, a firmę P przypozywano do sporu.

W dniu 17.08.2006 r. w trakcie jazdy w kierunku miejscowości Kassel z nieznanymi przyczynami zapalił się ciągnik siodłowy będący częścią zestawu należącego do przypoazanego, którym przewożono wyżej wymieniony ładunek. Kierowca zdołał wprawdzie zatrzymać pojazd, jednakże pożar objął już przednią część zestawu i zniszczył co najmniej część ładunku, przy czym strony nie są zgodne między sobą co do szczegółów. Przypozywany zlecił sporządzenie ekspertyzy dotyczącej szkody powstałej w wyniku pożaru komisariatowi awaryjnemu N, który stwierdził szkodę całkowitą ładunku.

Ze względu na szkodę całkowitą firma D zapłaciła firmie F łącznie 80 390,42 euro.

W zamieszczonych w pozwie wyjaśnieniach napisano, że - zgodnie z ekspertyzą komisarza awaryjnego - cały ładunek narażony był w znacznym stopniu na oddziaływanie ognia i dymu. Ponadto twierdzono jeszcze, że temperatura topnienia granulatu firmy F jest bardzo niska. Z tego powodu nawet produkty, które nie były w bezpośrednim kontakcie z ogniem, zostały uszkodzone do tego stopnia, że stwierdzono szkodę całkowitą całego ładunku. Uszkodzone produkty miały znaleźć zastosowa-

nie w przemyśle higienicznym do produkcji pieluszek i wkładek higienicznych, zatem przesiąknięcie towaru zapachem spalenizny czy zanieczyszczenie sadzą w jakimkolwiek stopniu skutkowałyby reklamacją.

Strona pozywająca wnioskuje o zasądzenie od pozwanego pełnego odszkodowania, również z tytułu kosztów, które normalnie nie podlegają rekompensacie, ponieważ szkoda - jak twierdzono - była spowodowana rażącym niedbalstwem w rozumieniu art. 29 CMR.

Pozwany (T) i przypozywany (P) wnioskowali o oddalenie powództwa.

Nie można ustalić przyczyny pożaru?

Pozwany (T) przeciwstawił się zarzutowi winy kwalifikowanej w rozumieniu art. 29 CMR, jaki postawiono przypoazanemu (P). W związku z tym przypozywany przewoźnik oświadczył, że cała komora silnika była spalona do takiego stopnia, że nie można było ustalić przyczyny pożaru i dlatego też nie można w tym momencie wymagać od pozwanego, aby wyjaśnił, jak doszło do pojawienia się ognia.

Sąd rozstrzygający powyższą sprawę zamieścił w uzasadnieniu orzeczenia między innymi następujące wyjaśnienia: „... Pozwanemu (P) należy postawić zarzut winy kwalifikowanej zgodnie z art. 29 CMR... Zgodnie z art. 29 CMR przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność, albo które przenoszą na drugą stronę ciężar dowodu, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Pozwanemu należy postawić zarzut winy kwalifikowanej, ponieważ nie dopełnił spoczywającego na nim obowiązku zbadania przyczyn powstania pożaru, a w takim wypadku domniemywa się winę kwalifikowaną. Podczas przeprowadzania wymaganych ustaleń dotyczących winy kwalifikowanej należy zwrócić uwagę na to, że poszkodowa-

ny musi przedstawić poszlaki, które pozwalają wnioskować, że szkoda mogła powstać na skutek winy kwalifikowanej. Ponieważ tylko pozwany przewoźnik może złożyć wyjaśnienia dotyczące bliższych okoliczności wystąpienia szkody, powinien on odnieść się do przedstawionych poszlak i udzielić informacji o tym, co wie na temat przebiegu danej szkody i jakie przyczyny jej powstania był w stanie ustalić. Cięży na nim obowiązek zbadania przyczyn powstania szkody... Jeżeli pozwany nie dopełni tego obowiązku, domniemywa się winę kwalifikowaną po stronie pozwanego lub jego podwykonawcy...

Pożar wyżej wymienionego samochodu ciężarowego na autostradzie, który spowodował znaczne szkody w transportowanym towarze, nastąpił z przyczyn dotychczas nieznanych. Jednakże ani pozwany ani też przedsiębiorstwo, któremu zlecono przewóz, nie zbadali przyczyn nagłego pojawienia się ognia. Fakt, iż podwykonawca, któremu pozwany zlecił wykonanie przewozu, nie podjął żadnych czynności w celu wyjaśnienia przyczyn powstania szkody, należy przypisać pozwanemu, zatem on sam musiałby w tej sytuacji przeprowadzić takie czynności. Nie można pójść za argumentacją pozwanego, że domniemanie winy kwalifikowanej ma miejsce tylko wtedy, gdy obowiązek zbadania przyczyn powstania szkody nie zostanie spełniony - w tym przypadku przyczyną szkody jest jednoznacznie pożar. Obowiązek zbadania przez pozwanego przyczyn powstania szkody odnosi się nie tylko do rozpoznania, co spowodowało powstanie szkody na transportowanym towarze, lecz w niniejszym przypadku przede wszystkim do ustalenia, jak mogło dojść do pojawienia się przyczyny szkody, tzn. pożaru. To, że pożar był przyczyną szkody, można rozpoznać bez problemu. Ciężar przedstawienia sprawy oraz ciężar dowodu w związku z winą kwalifikowaną leżą po stronie pozwywającej, która powinna przedstawić poszlaki w tym zakresie, do których pozwany musi się odnieść w ramach obowiązku wyjaśnienia przyczyn powstania szkody. Poszlaki, o których mowa powyżej, strona pozwywająca przedstawiła. Ponieważ pożar wybuchł z przyczyn dotychczas niewyjaśnionych, u powoda powstało podejrzenie, że pożar ten był konsekwencją niewłaściwie prowadzonych przeglądów pojazdu lub spowodowany został przez kierowcę na skutek nieostrożnego obchodzenia się z ogniem. Odnośnie poszlak, które jako przyczyna pożaru nie wydają się nieprawdopodobne, pozwany musiałby złożyć wyjaśnienia i podjąć czynności w celu zbadania przyczyny powstania szkody. W końcu do pożaru może dojść jedynie w wyniku jakiegoś działania lub zawinionego zaniechania. Ponieważ zgodnie z orzecznictwem Trybunału Federalnego konkretne czynności mające na celu wyja-

śnienie przyczyn wystąpienia szkody muszą odnosić się także do przebiegu procesu jej powstania, który obejmuje również przyczynę powstania pożaru. Z tego powodu należałoby zapytać, jak mogło dojść do tego pożaru. Pozwany jednak ani nie zapytał o to kierowcy samochodu ciężarowego, ani nie podjął innych czynności wyjaśniających powstanie szkody, ani też nie podał, że przeprowadził w ogóle jakiegokolwiek czynności mające na celu zbadanie przyczyn zaistnienia szkody. Od pozwanego można było przynajmniej oczekiwać, że przeprowadzi z kierowcą pojazdu wywiad, a ten z kolei co najmniej mógłby wtedy udzielić informacji o tym, czy wyczuł zapach spalenizny lub coś podobnego albo czy wie, w którym miejscu wybuchł pożar ...“

Podsumowanie: PRZEWOŹNIK MUSI ZBADAĆ, CO BYŁO PRZYZYCNĄ SZKODY!

Niestety orzecznictwo sądów staje się coraz surowsze wobec przewoźników, zwłaszcza w Niemczech i w Austrii. Sądy orzekają coraz częściej, że przyczyną szkód jest rażące niedbalstwo w rozumieniu art. 29 CMR, zatem w takiej sytuacji nie mają zastosowania wszelkie ograniczenia odpowiedzialności. Z tego powodu szczególnie ważne jest, aby przewoźnik posiadał odpowiednie polisy ubezpieczenia OC w transporcie, w których nie jest wyłączona odpowiedzialność wynikająca z art. 29 CMR. Poza tym nieodzowna jest odpowiednio wysoka suma ubezpieczenia, ponieważ wartości towarów stale wzrastają.

Jak pokazuje opisany przypadek, na przewoźniku spoczywa obowiązek zbadania i wyjaśnienia, co było przyczyną szkody. Zgodnie ze stanowiskiem sądu w tej sprawie, obowiązek ten nie ciąży jedynie na przewoźniku faktycznie wykonującym przewóz, lecz także na przedsiębiorstwie transportowym zlecającym wykonanie przewozu: „Fakt, iż podwykonawca, któremu pozwany zlecił wykonanie przewozu, nie podjął żadnych czynności w celu wyjaśnienia przyczyn powstania szkody, należy przypisać pozwanemu, zatem on sam musiałby w tej sytuacji przeprowadzić takie czynności”. Należy zwrócić uwagę na to, że zgodnie z art. 3 CMR przewoźnik odpowiada między innymi za przewoźników- podwykonawców. Z tego powodu ważne jest nie tylko to, żeby przewoźnik podjął czynności wyjaśniające przyczynę powstałej szkody, ale również, aby posiadał odpowiednie subsydiarne ubezpieczenie CMR, które w przypadku wystąpienia szkody zabezpieczy jego interesy.

Firma Lutz Assekuranz pozostaje zawsze do dyspozycji w zakresie zawierania tego rodzaju ubezpieczeń, potrzebnych spedytorom i przewoźnikom.

Biuro 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

Urlop z polisą

O czym warto pomyśleć przed wyjazdem?

autor: **Barbara Szulak**



pieczyliśmy się na wyjazd wykupując odpowiednie ubezpieczenie ograniczające skutki nieprzyjemnych i niespodziewanych zdarzeń, czy też konieczność poniesienia również znaczących wydatków z tym związanych, poprawia komfort wypoczynku. Nikt nie zakłada, że „coś” się wydarzy, ale niestety może. Jak to w życiu bywa, akurat wówczas może przytrafić się kolizja, możemy poprzez nieuwagę wyrządzić szkodę innej osobie. Równie dobrze może zaginać nam bagaż, przytrafić się jakaś nagła dolegliwość, czy też inne zdarzenie, które dzisiaj nie przyjdzie nam nawet na myśl.

czy osobistych osób podróżujących, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym, ubezpieczenie rezygnacji z wyjazdu, ubezpieczenie wcześniejszego powrotu, ubezpieczenie domu/mieszkania na czas podróży, ubezpieczenie asystancje, ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków.

Można rzec, że „pakiet ubezpieczeniowy urlopowicza” jest obszerny z uwagi na różnego rodzaju ryzyka, które są realne i mogą się zrealizować, jak również z uwagi na różnorodność oferty rynkowej. Zakłady ubezpieczeń proponują ubezpieczenia o różnym zakresie udzielanej ochrony, w różnej konfiguracji produktowej o różnej wysokości składki i wreszcie różnej wysokości sum ubezpieczenia. Często oferta obejmuje szereg dodatkowych możliwości ubezpieczenia w ramach różnych wariantów, które różnią się ceną i zakresem udzielanej ochrony. Bywa również i tak, że aktualnie trwająca umowa ubezpieczenia w swoim zakresie obejmuje część ryzyk, które mogą wydarzyć się w podróży lub nie posiada takiego zakresu, który byłby przydatny w podróży. Aby zaplanować dobrą formułę rozwiązań ubezpieczeniowych trzeba zweryfikować zakres ochrony trwających polis oraz porównać propozycję rynkową, zapoznając się z postanowieniami Ogólnych Warunków

Przed nami sezon wakacyjny czy urlopowy, niewątpliwie czas planowanego odpoczynku. To również czas wyjazdów wakacyjnych, a tym samym dobra pora na przypomnienie, czy też odświeżenie zagadnień związanych z ubezpieczeniami przydatnymi w podróży, o których warto pomyśleć wybierając się na urlop w kraju lub poza granicę RP. Warto przygotować się również i w tym zakresie i odpowiednio wcześniej pomyśleć o zabezpieczeniu wyjazdu odpowiednią polisą, polisami chroniącymi przed skutkami różnych niespodziewanych zdarzeń, które mogą nas zaskoczyć podczas wyjazdów wakacyjnych. Powinien to być wypoczynek, udany wypoczynek, dlatego przeświadczenie, że odpowiednio zabez-

Co oznacza odpowiednie ubezpieczenie? Niewątpliwie „odpowiednie ubezpieczenie” to indywidualna kwestia, pakiet ubezpieczeń powinien zapewniać realną ochronę, a jednocześnie być dopasowany do indywidualnych potrzeb. Zależy to od środka transportu, miejsca docelowego podróży, formuły wypoczynku, a także innych indywidualnych czynników. Jakiego rodzaju ubezpieczeń należy wziąć pod uwagę i rozważyć?

Warto sprawdzić, przeanalizować i rozważyć: ubezpieczenia komunikacyjne (OC pojazdu w ruchu zagranicznym, ubezpieczenie autocasco), ubezpieczenie ochrony i pomocy prawnej, ubezpieczenie kosztów leczenia, ubezpieczenie bagażu i rze-

Ubezpieczeń (OWU) i w przypadku powstałych wątpliwości wyjaśniać je kontaktując się z zakładem ubezpieczeń.

Na jakie aspekty powinni Państwo zwrócić uwagę, postaram się w dużym skrócie ująć poniżej. Zapoznając się z Ogólnymi Warunkami Ubezpieczeń powinniśmy zwrócić uwagę na postanowienia odnoszące się do fransyzy, integralną i redukcyjną. W pierwszym przypadku (fransyza integralna), powyżej jakiej kwoty kosztów zakład ubezpieczeń wypłaca odszkodowania, a w tym drugim przypadku (fransyza redukcyjna), o jaką kwotę pomniejszone będzie wypłacone odszkodowanie bez względu na wysokość szkody.

Należy przeanalizować limity odpowiedzialności, sumy ubezpieczenia i sumy gwarancyjne wskazane w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia dla poszczególnych zdarzeń i ryzyk. Należy pamiętać, że suma ubezpieczenia to maksymalna wysokość świadczenia, które może wypłacić zakład ubezpieczeń. Świadczenie ubezpieczyciela jest zawsze ograniczone do pewnej kwoty, niezależnie od tego, jakiego świadczenia spodziewamy się lub jakie koszty faktycznie ponieśliśmy.

Jeśli zdecydowaliśmy się na wyjazd wykupiony za pośrednictwem biura podróży, to w cenie otrzymaliśmy zapewne również koszt ubezpieczenia turystycznego. Powinniśmy zapytać organizatora wyjazdu, jaki jest zakres ochrony ubezpieczeniowej, tj. w jakich sytuacjach możemy liczyć na świadczenie zakładu ubezpieczeń; czy ochrona obejmuje same koszty leczenia czy też nieszczęśliwe wypadki i assistance, czy również bagaż, albo też ubezpieczenie rezygnacji z wyjazdu, itd. Potwierdzenie najlepiej znaleźć zapoznając się z Ogól-

nymi Warunkami Ubezpieczenia. Jeżeli mamy wątpliwości, czy oferowane razem z wycieczką ubezpieczenie będzie dla nas wystarczające, warto poszukać dodatkowego ubezpieczenia we własnym zakresie.

Pamiętajmy, że obok wyłączeń odpowiedzialności w odniesieniu do poszczególnych rodzajów ubezpieczeń, Ogólne Warunki zawierają szereg wyłączeń, które znajdziemy i w ubezpieczeniach kosztów leczenia i komunikacyjnych autocasco, czy też assistance. Poniżej kilka przykładów takich wyłączeń odpowiedzialności. Do nich zaliczyć możemy między innymi zdarzenia powstałe wskutek:

- umyślnego lub rażąco niedbałego działania lub zaniechania działania przez ubezpieczonego lub osób bliskich,
- działań wojennych, aktów terrorizmu lub wojny domowej, stanu wojennego, blokad dróg, akcji protestacyjnych, stanu wyjątkowego, zamieszek wewnętrznych, rozruchów, niepokojów społecznych, strajków, lokautu, sabotażu,
- konfiskaty, nacjonalizacji, przetrzymywania lub zarekwirowania mienia przez władzę administracyjną,
- epidemii, działania energii jądrowej lub skażenia radioaktywnego,
- udziału ubezpieczonego w przestępstwach,
- prowadzenia pojazdu mechanicznego bez wymaganych prawem uprawnień,
- usiłowania lub popełnienia przez ubezpieczonego przestępstwa.

Miejmy na uwadze, że umowa ubezpieczenia to nie tylko zakres odpowiedzialności, ale również szereg obowiązków dla ubezpieczonego, od spełnienia których zakład ubezpieczeń uzależnia wypłatę. Samo zajście zdarzenia objętego ochroną ubezpie-

zeniową nie przesądza jeszcze o wypłacie odszkodowania. Jeżeli nie dopełniliśmy obowiązku, np. nie zgłosiliśmy zdarzenia organom ścigania, czy też nie zgłosiliśmy zdarzenia operatorowi assistance w sposób i w terminie wskazanym w Ogólnych Warunkach, zakład ubezpieczeń może odmówić wypłaty odszkodowania. Z całego katalogu obowiązków ubezpieczonego poniżej kilka przykładów. W Ogólnych Warunkach może być wymóg m.in.:

- niezwłocznego zgłoszenia do ubezpieczyciela zajścia zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową i podanie jego okoliczności,
- stosowanie się do zaleceń ubezpieczyciela oraz w miarę możliwości zapobieganie zwiększeniu się szkody, a także zebranie i zabezpieczenie dowodów zdarzenia,
- poinformowanie zakładu ubezpieczeń o wszystkich znanych sobie okolicznościach, mających lub mogących mieć wpływ na zwiększenie prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzenia objętego ubezpieczeniem, o które pyta ubezpieczyciel.

Poniżej przekazujemy krótką charakterystykę wybranych produktów związanych z wyjazdami turystycznymi.

Ubezpieczenie kosztów leczenia

Na urlop należy zabrać ze sobą **Europejską Kartę Ubezpieczenia Zdrowotnego (EKUZ)**, a także rozważyć wykupienie polisy kosztów leczenia. Europejska Karta Ubezpieczenia Zdrowotnego to dokument uprawniający do korzystania ze świadczeń zdrowotnych danego kraju, na takich samych zasadach, jak dla jego mieszkańców – czyli umożliwiającą dostęp do publicznej służby zdrowia. Pamiętajmy jednak, że Europejska Karta Ubezpieczenia Zdrowotnego nie za-

pewni nam pokrycia:

- kosztów leczenia, które są całkowicie lub częściowo odpłatne w ramach państwowego systemu opieki zdrowotnej w danym kraju (nie obejmuje wszystkich usług medycznych oferowanych w bardzo zróżnicowanym standardzie, okres oczekiwania na niektóre usługi w publicznej służbie zdrowia bywa dość długi),
- kosztów transportu medycznego do kraju (a w razie wypadku zagraniczny szpital leczy zazwyczaj pacjenta do momentu aż osiągnie on stan umożliwiający jego transport do kraju - dyrektywy unijne mówią o prawie do opieki zdrowotnej i udzielaniu jej w przypadkach koniecznych świadczeń),
- opłat za leczenie w prywatnych przychodniach.

Aby poprawić komfort bezpieczeństwa wyjazdu, należy nie tylko wykupić polisę kosztów leczenia, trzeba również wiedzieć, jak się zachować w razie wypadku i znać swoje obowiązki z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia. Bardzo ważne jest, abyśmy przed wyjazdem dokładnie zapoznali się z zakresem przysługującej nam ochrony ubezpieczeniowej. Trzeba pamiętać, że nie w każdym przypadku otrzymamy od zakładu ubezpieczeń pomoc, której się spodziewamy. Powinniśmy sprawdzić w OWU, jakiej maksymalnej wysokości koszty leczenia pokryje nasz ubezpieczyciel. Z reguły istnieje możliwość wyboru różnych wariantów ubezpieczenia, bardziej rozbudowana opcja zazwyczaj ma wyższe limity odpowiedzialności i też wyższą cenę.

Ubezpieczenie bagażu i rzeczy osobistych osób podróżujących

Warto pamiętać o ubezpieczeniu bagażu oraz rzeczy osobistych osób podróżujących, np. ubrania, okularów,

sprzętu fotograficznego, z którego korzystają ubezpieczeni podczas podróży. Najczęściej (w zależności od wybranej opcji) ubezpieczenie obejmuje ochroną następstwa ich utraty w wyniku zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia na skutek wypadku komunikacyjnego, a także zdarzeń losowych, takich jak ogień, zalanie, powódź, huragan, uderzenie pioruna, eksplozja, grad, lawina, obsunięcia bądź zapadnięcie się ziemi czy trzęsienie ziemi. Zazwyczaj ochrona ubezpieczeniowa obejmuje również utratę na skutek włamania do pojazdu mechanicznego.

Z reguły ochrona ubezpieczeniowa nie obejmuje m.in.:

- pieniędzy, kart płatniczych, papierów wartościowych, biżuterii, zegarków, futer,
- dzieł sztuki, antyków, zbiorów kolekcjonerskich, instrumentów muzycznych,
- sprzętu medycznego, lekarstw, protez,
- towarów i artykułów spożywczych, używek, np. papierosów, alkoholu.

Ubezpieczenie assistance

Umowa ubezpieczenia pomocy w podróży obejmuje różnego rodzaju świadczenia na rzecz osób poszkodowanych i ich bliskich w nagłych sytuacjach, a zakres udzielanej pomocy zależy od wykupionej opcji ubezpieczenia.

Z reguły w ramach tego rodzaju ubezpieczenia możemy liczyć na udzielenie informacji o działaniach, jakie należy podjąć w razie nieprzewidzianego zdarzenia i pomoc w zakresie, np. rezerwacji biletów i hoteli, udzielenia porady medycznej, organizacji dostarczenia leków, opieki nad dziećmi, postępowania w przypadku kradzieży lub utraty dokumentów, a tak-

że w razie wypadku poza granicami RP, w przypadku trudności językowych w komunikowaniu się zakład ubezpieczeń może zapewnić pomoc tłumacza. Ubezpieczenia assistance może zapewnić kierowcy i pasażerom (jeżeli podróżujemy własnym środkiem transportu) ochronę w czasie podróży w zakresie pomocy technicznej, jak i medycznej. Pomoc ta jest udzielana w związku z awarią, wypadkiem, chorobą kierowcy czy też pasażera. Zazwyczaj ubezpieczenie assistance obejmuje również pomoc informacyjną.

Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków

Przedmiotem ubezpieczenia są następstwa nieszczęśliwych wypadków doznanych przez ubezpieczonego, polegających na trwałym uszczerbku na zdrowiu lub śmierci ubezpieczonego. Warto pamiętać, że jeżeli chcemy zabezpieczyć się przed nieszczęśliwymi wypadkami związanymi z uprawianiem sportów wysokiego ryzyka lub sportów ekstremalnych, a także udziałem w zawodach, wyścigach i treningach sportowych, należy zapłacić dodatkową składkę.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej osób w życiu prywatnym

W przypadku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej ochrona ubezpieczeniowa dotyczy roszczenia osób trzecich za szkody osobowe i rzeczowe spowodowane przez ubezpieczonego. Jeżeli z naszej winy doszło do uszkodzenia mienia lub obrażenia ciała innej osoby, będziemy zobowiązani do zapłaty odszkodowania. Jeżeli jesteśmy rodzicami lub opiekunami nieletnich dzieci, odpowiadamy także za wyrządzone przez nie szkody.

Ubezpieczenie ochrony i pomocy prawnej

Ubezpieczenie ochrony prawnej jest



jeszcze stosunkowo mało popularne i niewątpliwie niedoceniane. Ochrona ubezpieczeniowa może obejmować wypadki ubezpieczeniowe na terenie Europy. Możemy uzyskać pomoc prawną nie tylko w postępowaniu sądowym w razie konieczności dochodzenia roszczeń odszkodowawczych związanych z wypadkiem komunikacyjnym, możemy uzyskać wsparcie i porady prawne już w podróży, kiedy mamy zdarzenie drogowe i mamy obawy lub wątpliwości, jak postąpić w danej sytuacji. Pomoc prawna może być udzielona przed nieuzasadnionymi roszczeniami osób trzecich, także jako obrona w postępowaniu karnym lub karno - administracyjnym. Ubezpieczyciel w ramach zawartej umowy pokrywa koszty niezbędne dla ochrony praw ubezpieczonego, o ile są one konieczne dla obrony jego prawnych interesów. W ramach umowy ubezpieczenia ochrony prawnej zakład ubezpieczeń najczęściej zobowiązuje się do pokrycia kosztów niezbędnych do obrony interesów prawnych ubezpieczonego.

Ubezpieczenia komunikacyjne

Wybierając się w podróż własnym pojazdem powinniśmy sprawdzić:

- czy kraje, po których będziemy poruszać się w naszej podróży, są członkami systemu Zielonej Karty?
- czy dodatkowo powinniśmy wykupić ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu na terytorium któregoś z państw będących na trasie naszej podróży?
- czy dokument potwierdzający ważność ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdu, którym wybieramy się w podróż, jest w naszym posiadaniu?
- czy ubezpieczenie autocasco jest ważne w krajach, przez które wędruje nasza podróż?
- czy ubezpieczenie assistance obejmuje swoim zakresem kraje, po których będziemy podróżować?
- jaki zakres assistance obejmuje nasza polisa, czy tylko holowanie, czy coś więcej?

W temacie ubezpieczeń komunikacyjnych przypomnę jeszcze Państwu o zabranii w podróż, tak na wszelki wypadek, druku „Wspólne oświad-

czenia o zdarzeniu drogowym”. Zawarte w nim informacje pozwalają na zebranie niezbędnych danych o uczestnikach zdarzenia i o jego okolicznościach wraz z możliwością wykonania szkicu rysunkowego zaistniałego zdarzenia. Przedmiotowy dokument jest opracowany w wersji dwujęzycznej (w języku polskim i w języku angielskim) i jest drukiem znanym, rozpoznawalnym i stosowanym przez kierowców spoza granic Polski, jak również znany i akceptowany przez towarzystwa ubezpieczeniowe w Polsce i w Europie. Istotny jest też fakt, że jest to wspólny opis okoliczności zdarzenia, a nie arbitralny opis jednego z uczestników.

Liczę na to, że niniejszy materiał będzie Państwu pomocny w dokonaniu właściwego wyboru, a dokonany wybór okaże się tym szytym na miarę potrzeb i ograniczonym w kosztach do niezbędnych wydatków.

Urlopu i podróży bez przygód, a jeśli już - to z właściwie wybranym pakietem ubezpieczeń - Państwu życzę.

Wątpliwości interpretacyjne

związane z czasem pracy kierowców według rozporządzenia 561/2006

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

Pomimo iż rozporządzenie 561/2006 obowiązuje już od ponad czterech lat, nadal istnieje wiele niejasności związanych z interpretacją przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu oraz przestrzegania przez kierowcę odpowiednich odpoczynków i przerw. Poszczególne inspekcje transportu drogowego w Europie oraz inne służby kontrolne w różnych krajach inaczej interpretują te same zapisy rozporządzenia. Jednym z przykładów niedoprecyzowania przepisów jest sytuacja, w której kierowca odbiera piąty dzienny okres prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin (max do 10 godzin) i jeden z tych przedłużonych okresów prowadzenia pojazdu przypada na przełomie tygodnia z niedzieli na poniedziałek (rys.1).

Rozporządzenie 561/2006 mówi, że dzienny czas prowadzenia może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin, nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

Według zaleceń Inspekcji Transportu Drogowego w Polsce oraz niemieckiej Inspekcji Transportu Drogowego (BAG) przedłużenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu na przełomie dwóch tygodni powinno zostać zaliczone do tygodnia następnego, czyli w powyższym przykładzie do tygodnia nr 2. Inspektorzy BAG wskazują jednak sytuacje, gdy dzienny czas prowadzenia pojazdu

na przełomie dwóch tygodni w danym dniu faktycznie przekracza 9 godzin jazdy (niedziela), a jedynie do kończenia dziennego czasu prowadzenia pojazdu jest w tygodniu następnym (poniedziałek) lub odwrotnie, rozpoczęcie prowadzenia pojazdu jest w pierwszym tygodniu (niedziela), a w kolejnym tygodniu faktyczne prowadzenie pojazdu powyżej 9 godzin (poniedziałek):

Przykład 1:

W ciągu jednego dziennego czasu prowadzenia pojazdu w niedzielę kierowca prowadził pojazd przez 9,5 godziny, a w poniedziałek przez 30min (wg BAG przedłużenie zaliczone do tyg. nr 1)

Przykład 2:

W ciągu jednego dziennego czasu prowadzenia pojazdu w niedzielę kierowca prowadził pojazd przez 30 minut, a w poniedziałek przez 9,5 godziny (wg BAG przedłużenie zaliczone do tyg. nr 2)

Wątpliwości budzi fakt, iż skoro przepisy rozporządzenia jasno nie definiują, do którego tygodnia należy zaliczyć przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu na przełomie dwóch tygodni, to czy przedłużenie to nie powinno zostać zaliczone do tygodnia korzystniejszego dla kierowcy/przedsiębiorcy? Czyli jeżeli istnieje taka możliwość - do tygodnia, w którym nie występują dwa

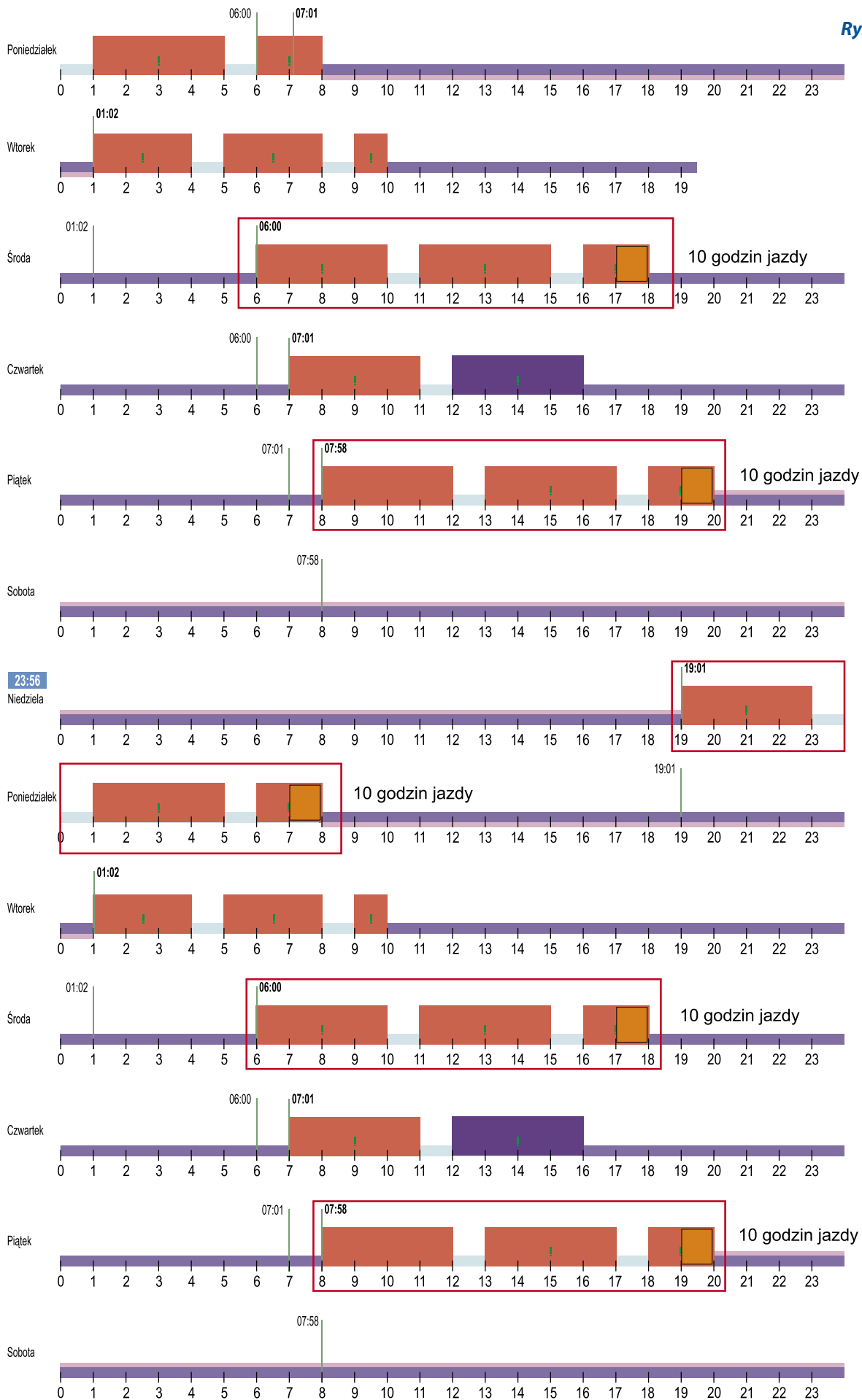
inne przedłużenia czasu jazdy powyżej 9 godzin? Należy również zwrócić uwagę, że zgodnie z literalnym brzmieniem zapisów rozporządzenia, skoro tydzień zdefiniowany jest jako czas od godziny 00:00 w poniedziałek do 24:00 w niedzielę, to czy można mówić o przekroczeniu ilości dopuszczalnych przedłużeń dziennego czasu prowadzenia pojazdu w **danym tygodniu**, gdy jakaś część dziennego czasu prowadzenia, mająca wpływ na to naruszenie, wykracza poza ten okres (tydzień)?

Kolejny problem interpretacyjny powstaje przy konieczności rekompensaty skróconych odpoczynków tygodniowych.

ITD wymaga rekompensaty wszystkich odpoczynków, które zakwalifikowane zostały jako skrócone odpoczynki tygodniowe kierowcy. W poniższym przykładzie: mimo iż kierowca w każdym tygodniu posiada regularny odpoczynek tygodniowy, musi odebrać rekompensatę (21 h) skróconego odpoczynku tygodniowego wykonanego w celu zachowania maksymalnej dopuszczalnej odległości pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi (6x24 h) (rys. 2).

Interpretacja wynika z definicji skróconego odpoczynku tygodniowego, zawartego w art. 4 rozporządzenia 561/2006: „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin,

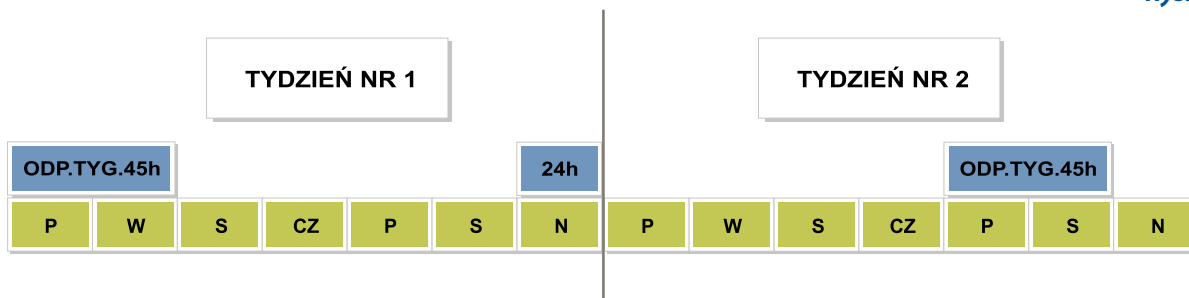
Rys. 1



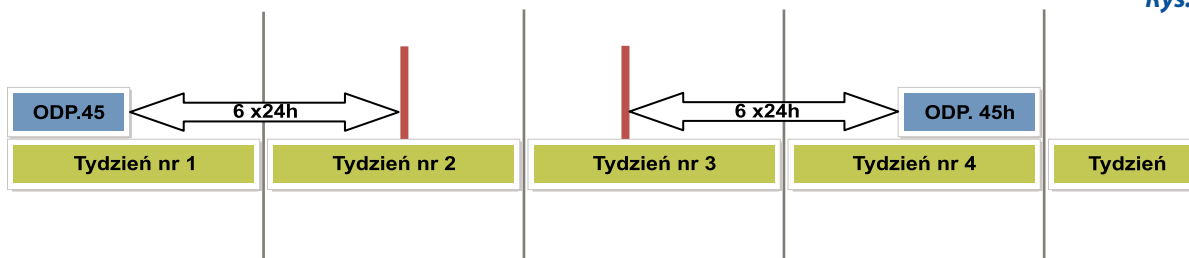
Legenda:

- Dzienny okres prowadzenia pojazdu
- Przedłużenie dziennego okresu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin

Rys. 2



Rys. 3



który można, **na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6**, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin. Zapis „na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6” - uznany został jako konieczność rekompensaty każdego skróconego odpoczynku tygodniowego.

Jednak PIP powyższy przykład interpretuje w inny sposób, nie wymagając rekompensaty skróconego odpoczynku tygodniowego. Interpretacja Inspekcji Pracy wynika z analizy art. 8 ust 6 rozporządzenia 561/2006:

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.

Analizując powyższy zapis Inspekcja Pracy doszła do wniosku, że w sytuacji, w której kierowca wykorzystał w ciągu dwóch kolejnych tygodni dwa

regularne odpoczynki tygodniowe, nie ma wymogu rekompensaty dodatkowego skróconego odpoczynku tygodniowego, ponieważ nie dotyczy go zapis po spójniku „lub”, w którym jest mowa o rekompensacie.

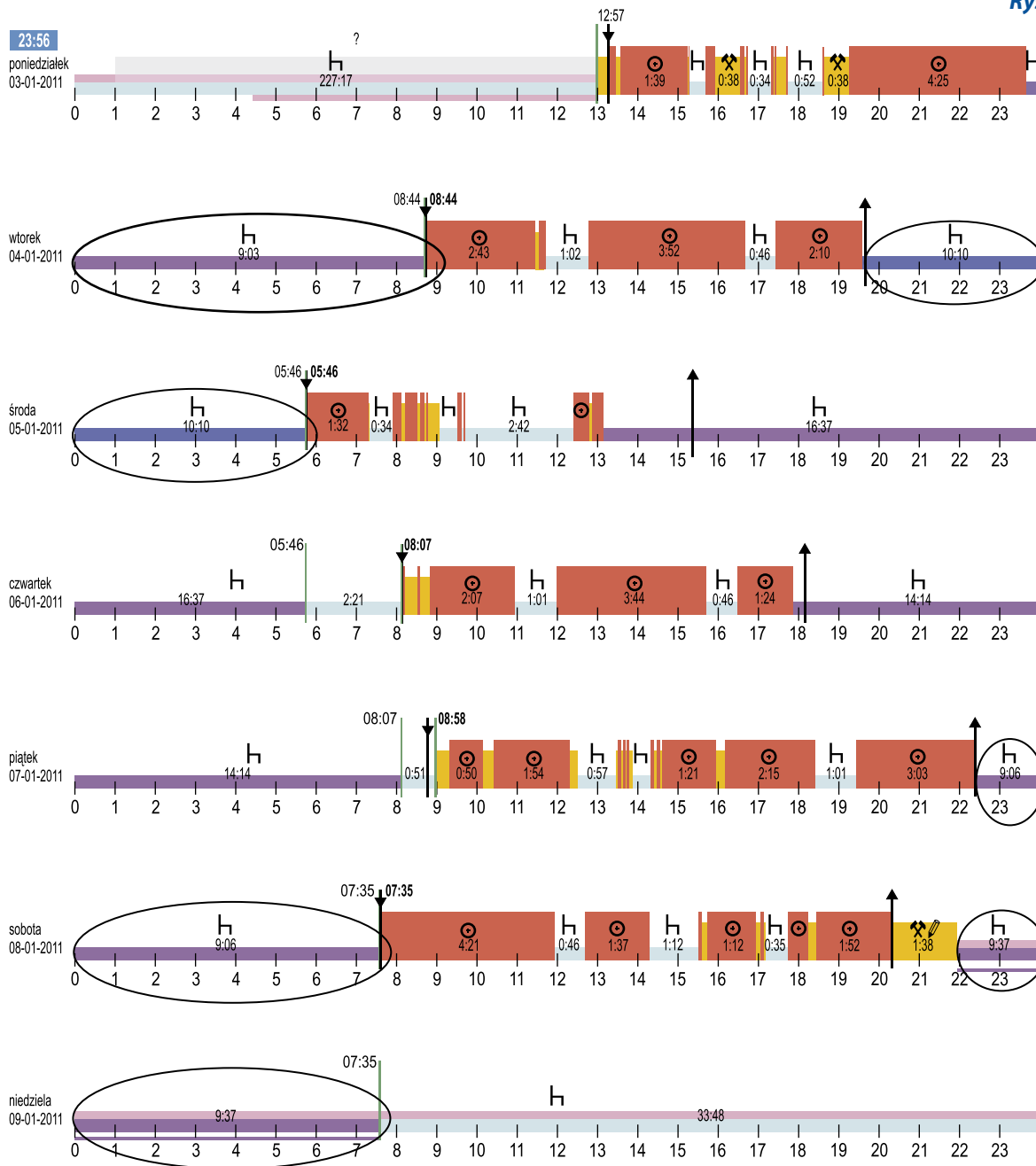
Wiele pytań rodzi także sposób wyliczenia wysokości kary za brak tygodniowego okresu odpoczynku (zbyt duża odległość pomiędzy dwoma prawidłowymi odpoczynkami tygodniowymi). W poniższym przykładzie zarówno ITD, jak i PIP zastosuje algorytm wyszukujący pomiędzy prawidłowymi odpoczynkami tygodniowymi najdłuższe odpoczynki dzienne (które potraktowane zostaną jako za krótkie odpoczynki tygodniowe), gdzie odległość od tak wyszukanych odpoczynków dziennych (za krótkich tygodniowych) nie będzie mogła przekraczać 6x24 godziny (rys. 3).

Jednak powstaje pytanie, czy od „sztucznie” zakwalifikowanego odpoczynku dziennego jako odpoczynku „za krótki tygodniowy” zasadne jest wyszukiwanie w okresie max 6x24 h kolejnego odpoczynku tygodniowego i czy nie bardziej prawidłowo

wą metodą (zarazem korzystniejszą dla przedsiębiorcy) będzie: w pierwszej kolejności wyszukanie najdłuższego odpoczynku w ciągu 6 okresów 24-godzinnych od regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w tygodniu nr 1 i naliczenie kary za skrócenie do 24 godzin (jeżeli odpoczynek nie zostanie prawidłowo zrekompensowany kara naliczona zostanie do 45 godzin), następnie w tygodniach nr 2 oraz nr 3 wyszukanie najdłuższych odpoczynków i naliczona kara do wysokości odpowiadającej prawidłowej długości odpoczynków, wynikających z art. 8 ust 6 rozporządzenia 561, czyli:

- tydzień nr 1 oraz tydzień nr 2 muszą posiadać co najmniej jeden regularny odpoczynek tygodniowy i jeden skrócony odpoczynek tygodniowy
- tydzień nr 2 oraz tydzień nr 3 muszą posiadać co najmniej jeden regularny odpoczynek tygodniowy i jeden skrócony odpoczynek tygodniowy
- tydzień nr 3 oraz tydzień nr 4 muszą posiadać co najmniej jeden regularny odpoczynek tygodniowy i jeden skrócony odpoczynek tygodniowy

Rys. 4



Różne interpretacje nie ominęły również skróconych odpoczynków dobowych, które według rozporządzenia 561/2006 kierowca może odebrać trzykrotnie pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi. Polskie organy kontrolne skrócony odpoczynek dzienny zawarty w odpoczynku tygodniowym zaliczają jako kolejny skrócony, pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi, co prowadzi do naruszenia przepisów (rys.4):
W przykładzie (rys. 4) kierowca ode-

brał 4 skrócone dzienne okresy odpoczynku, jednak ostatni skrócony dzienny okres odpoczynku odebrany został wraz z odpoczynkiem tygodniowym.

Otwarte pozostaje pytanie: czy skoro art. 8 ust 4 rozporządzenia 561 mówi, że kierowca może skrócić trzykrotnie dzienny okres odpoczynku do minimum 9 h pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi, to czwarte skrócenie występujące w tygodnio-

wym odpoczynku ma również zostać potraktowane jako „pomiędzy” i grozi kierowcy/przedsiębiorcy kara za naruszenie związane ze zbyt krótkim odpoczynkiem dobowym?

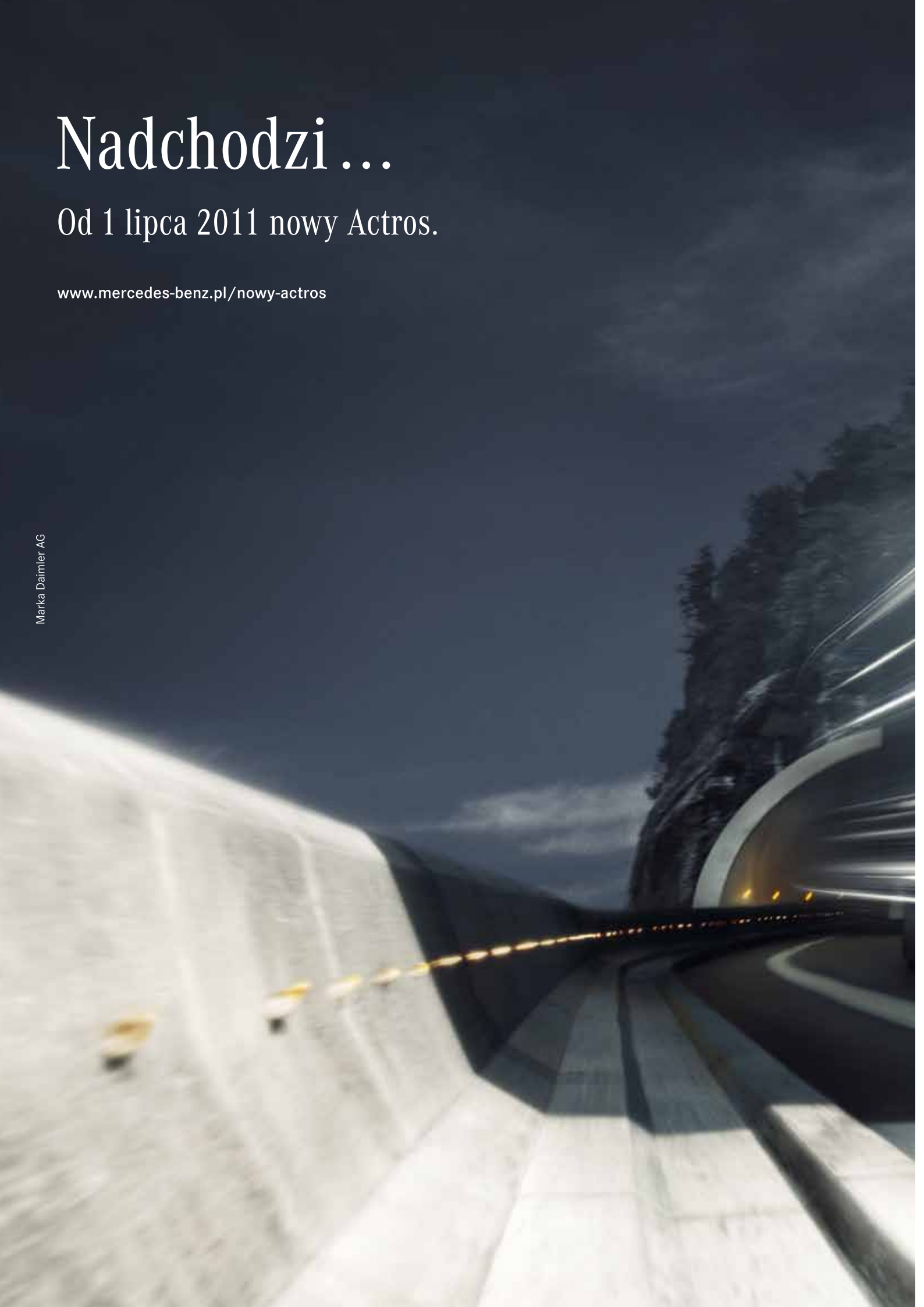
Sprostowanie do artykułu pt. „Odpoczynki tygodniowe z nr (17) III maj/ czerwiec 2011:

W graficznym ujęciu czasu pracy kierowców w rysunku 2 pojawił się błąd. Zamiast max 5x24 h (144 h) powinien widnieć opis max 6x24 h (144 h).

Nadchodzi ...

Od 1 lipca 2011 nowy Actros.

www.mercedes-benz.pl/nowy-actros





125!lat innowacji



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Elektronika na drogach

autor: Klaudiusz Madeja

Postęp techniki zauważamy na co dzień. Nowoczesne telefony, telewizory, nawigacje w naszych pojazdach, przenośne komputery. Ale coraz więcej nowinek trafia również na nasze drogi, choć nie zawsze to widzimy.

Najlepszym przykładem jest startujący 1 lipca system elektronicznego poboru opłat. Piszemy o nim dużo w odrębnym artykule, dlatego tutaj warto jedynie napomknąć o automatycznym odczytaniu zakodowanych na małym urządzeniu pokładowym danych pojazdu i pobraniu opłaty z naszego konta w systemie. Dzięki temu kierowcy nie muszą się zatrzymywać, aby zapłacić w okienku, czasem stojąc w kolejce. Właśnie poprzez nowoczesne rozwiązania można uniknąć kłopotliwych płatności na trasie. Wkrótce podobne udogodnienie zostanie zaproponowane również samochodom osobowym na wybranych odcinkach.

Prędkość kontrolowana nie tylko radarem

Obecnie radar kojarzy nam się z tzw. „suszarką”, albo magiczną skrzyneczką, straszącą przy wielu trasach. Czy zawsze słusznie? To pytanie na inną okazję. Pozostańmy przy kontroli prędkości. Otóż do tych, wymienionych wyżej, już tradycyjnych urządzeń dojdzie wkrótce nowe rozwiązanie. Mianowicie pomiar prędkości będzie dokonywany na określonym odcinku drogi. Przykładowo w miasteczku leżącym na przelotowym szlaku drogowym. Przy wjeździe kame-

ra odczyta nasze tablice rejestracyjne i uruchomi stoper. Tak, to nie pomyłka, stoper, który zostanie zatrzymany przy wyjeździe z terenu zabudowanego. Dzięki zmierzonemu czasowi przejazdu komputer obliczy średnią prędkość pokonywania danego odcinka. Jeśli ta przekroczy dozwoloną przepisami lub znakami drogowymi, kierowca zostanie ukarany mandatem, podobnie jak np. w przypadku, gdy zrobiono mu zdjęcie fotoradarem. To rozwiązanie może się wkrótce pojawić w dość dużej ilości na naszych drogach, i to nie tylko w terenie zabudowanym. Z równym powodzeniem można je stosować na autostradzie lub drodze ekspresowej.

Innym nowoczesnym sposobem pomiaru prędkości jest ustalenie jej za pomocą GPS. Jedynym koniecznym do spełnienia warunkiem będzie wyposażenie pojazdu w jednostkę działającą w tym standardzie. Można wówczas dokładnie określić szybkość przejazdu, praktycznie na każdym odcinku. Nie wydaje się jednak, by w najbliższym czasie wymyślono przepis, zobowiązujący wszystkich kierowców do wożenia w samochodzie urządzenia GPS, w celu wyrывkowego sprawdzania ich prędkości. To jak na razie tylko teoretyczna możliwość.

Na ratunek

Wypadki są niestety nieodłączną częścią ruchu drogowego. Daleko jeszcze do opcji zero, dlatego musimy się zabezpieczać na okoliczność wystąpienia kolizji z naszym udziałem. Pier-

szą czynnością, jaką wówczas wykonujemy, jest sięgnięcie po telefon komórkowy i wybranie numeru 112. Nie zawsze jest tak, że dzwoniący potrafi dokładnie określić swoje położenie. Do wypadku może dojść poza miastem, ale także na leśnej, nieutwardzonej drodze. Możliwości zlokalizowania konkretnego telefonu komórkowego przez sieć nie są jeszcze zbyt duże. Poza miastem dokładność może wynosić zaledwie ok. 35 km. Tyle bowiem wynosi maksymalny zasięg stacji bazowej sieci GSM. Operator dostaje wówczas jedynie informację dodatkową, że telefon inicjujący połączenie, znajduje się w zasięgu danej stacji. Może to być promień lub określony jego wycinek, gdy anteny danej stacji są skierowane tylko w niektórych kierunkach. W mieście jest to dokładność zaledwie kilkuset metrów. *To nie jest film o Jamesie Bondzie, tylko rzeczywistość* – mówi Piotr Naszkowski, ekspert telefonii mobilnej, znający ją od momentu wprowadzenia jej do Polski. Możliwe jest również namierzenie telefonu przenośnego za pomocą systemu GPS. Wówczas dokładność wynosi nawet kilka metrów. Jednak specjaliści twierdzą, że w przy tym sposobie użytkownik może zniekształcać dane (np. uciekający przestępca). Poza tym, nie każdy telefon obsługuje GPS. Jeśli zaś ktoś korzysta w samochodzie z nawigacji, musi się liczyć z możliwością uszkodzenia jej podczas wypadku, co wyklucza możliwość dokładnego określenia miejsca zdarzenia. Stąd też nie zawsze współczesna elektronika sprawdza się w stu



procentach w tym przypadku. Jednak są już firmy oferujące specjalne urządzenia, które same nadają sygnał SOS w razie wypadku, emitując jednocześnie informację o dokładnym miejscu zdarzenia.

Ostrzeżenia na drodze

Aby kierowca mógł uzyskać niezbędne ostrzeżenia w ruchu lub zostać, w razie konieczności, pokierowany na inną drogę, powinien funkcjonować sprawny i spójny system zarządzania ruchem. Prace i wdrożenia takowych rozwiązań trwają od wielu lat. Problem polega na ich skuteczności. Bo nie jest już aż tak wielką sztuką wybudowanie dużego centrum zarządzania ruchem. Rzecz w tym, aby było skuteczne. Obecnie GDDKiA przymierza się do uruchomienia pierwszego takiego obiektu w Polsce. Kraj zostanie podzielony na obszary. W miarę upływu czasu i powiększania się sieci drogowej, czyli przede wszystkim oddawania do użytku kolejnych, budowanych obecnie tras, zapadnie decy-

zja, czy wystarczy nam w kraju jedno, duże centrum, czy też będą potrzebne następne.

Do zadań nowego podmiotu wejdzie obserwacja tego, co się dzieje na polskich drogach i możliwie najszybsze reagowanie na zmiany. Takimi mogą być np. kolizje, tworzące się spiętrzenia na skutek zdarzeń nadzwyczajnych (np. zawody sportowe, duże wydarzenia kulturalne), przeszkody spowodowane siłami przyrody (powodzie, podtopienia, nagłe zjawiska atmosferyczne). Właśnie wtedy centrum zarządzania ruchem musi z jednej strony uruchomić odpowiednie służby, a z drugiej podjąć decyzje odnośnie skierowania ruchu na drogi alternatywne. Aby taki system mógł sprawnie działać, konieczne są nowoczesne urządzenia elektroniczne. Czyli m.in. telewizja przemysłowa, czujniki w drodze, urządzenia meteorologiczne. Jednak do kompetencji GDDKiA należy również dbałość o jakość nawierzchni dróg. Stąd preselekcja wagowa po-

jazdów. W ub.r. zbudowano już 2 stacje preselekcyjne, w br. dojdzie 36 kolejnych, zaś w latach 2012 – 2015 powstanie ich aż 264. Nowoczesna technika umożliwi również ocenę obciążenia pojazdu poprzez nowoczesne kamery, które mogą być zamontowane np. na bramownicach służących elektronicznemu systemowi poboru opłat. Do ostatnich wynalazków, spotykanych już na niektórych trasach, zaliczymy urządzenia do pomiaru przejrzystości powietrza i ilości wody na szosie. Te pierwsze pozwalają ocenić widzialność w czasie mgły. Drugie pokazują rozprysk wody na jezdni, stan nawierzchni i ilość opadów. Dzięki temu kierowcy mogą dostosować prędkość i technikę jazdy do panujących warunków. Pomocne są tutaj także tablice o zmiennej treści, które te ostrzeżenia i informacje przekazują podróżnym. Aby jednak mogły to robić, najpierw trzeba zebrać dane, takie jak: przejrzystość, temperatura i wilgotność powietrza, temperatura rosy, intensywność i rodzaj opadu, wyso-

PRZEWOŹNIK prenumerata

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

Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

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

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

www.przewoznik.zmpd.pl

Zapraszamy

kość słupka wody, prędkość i kierunek wiatru, stopień jasności, temperatura zamarzania i temperatura nawierzchni oraz stan nawierzchni. Widać więc, że przy drogach powstają już małe stacje meteorologiczne, lecz obsługiwane automatycznie przez dokładne urządzenia, bez udziału człowieka. Ocena warunków jazdy odbywa się m.in. dzięki porównaniu parametrów zaprogramowanych wcześniej z panującymi aktualnie. Ponadto dane mogą zostać również przekazane do centralnej bazy, aby tworzyć większe mapy warunków atmosferycznych.

Wideodetekcja – coraz więcej zastosowań

Monitoring stał się już właściwie codziennością. Także na drogach przybiera kamer, a ich zastosowanie ulega stopniowemu rozszerzeniu. Począwszy od najprostszej funkcji, jaką jest obserwacja wjeżdżających pojazdów, aż po opisywany już wyżej pomiar prędkości i rozpoznawanie tablic rejestracyjnych. Można również dzięki nim zliczać pojazdy, wyznaczać zajętość całej drogi lub wybranego pasa (np. do skrętu), a także wykorzystywać do zmiany świateł, gdy kolejka aut osiągnie określoną długość. Dzięki współczesnym systemom wideo można też klasyfikować pojazdy i wyznaczać np. ich przyspieszenie. To, z czym jeszcze nie zawsze potrafią sobie poradzić konstruktorzy tych systemów, to np. zabrudzenia, zniekształcenia obrazu spowodowane choćby warunkami atmosferycznymi. Kłopoty sprawia też ciemność, a także trwałe nasycenie ruchu, czyli permanentne korki, które powodują czasem, że inteligentne systemy „wariują” i nie działają właściwie. Ale inżynierowie pracują nad najbardziej nowoczesnymi urządzeniami, które nie tylko staną się odporne na powyższe przeszkody, ale umożliwią także chociażby automatyczne określanie marki pojazdu i jego koloru (dodatkowe dane, potrzebne np.

przy wypadku). Inną modyfikacją jest także obserwacja pod różnym kątem lub z kilku ujęć. Pozwala to odczytać tablice rejestracyjne nawet przy dużym korku, gdy pojazdy poruszają się jeden za drugim. Te nowe możliwości pozwolą np. automatycznie śledzić buspasy lub strefy przeznaczone - powiedzmy - tylko dla pojazdów poniżej 3,5 t dmc. Podobnie jest z pomiarem natężenia ruchu, który teraz można określać nie tylko w czasie, ale także w zależności od rodzaju pojazdów. Dotyczy to zarówno ruchu lokalnego, jak i tranzytowego. Wszystko za pomocą urządzeń elektronicznych, które dzięki postępowi techniki, ale również coraz większej powszechności, stają się coraz tańsze i dostępnejsze.

A korki jak były, tak są...

Oczywiście najnowsze rozwiązania budzą podziw i rokują dobrze na przyszłość. Sami czasem doceniamy choćby pomoc nawigacji satelitarnej w odnalezieniu konkretnego miejsca. Jednocześnie jednak jesteśmy pod ciągłym nadzorem i obserwacją. Jedni powiedzą: bardzo dobrze, inni pożałują się na brak prywatności. Poza tym zdarza się, że takie obserwacje służą do celów strictly komercyjnych, jak np. ustawiania banerów reklamowych. Jak dotąd największą porażką są chyba systemy sterowania ruchem drogowym. Z założenia powinny tak koordynować zmiany świateł i skomunikowanie z innymi rodzajami transportu (np. szynowego), aby usprawnić przepustowość ruchu kołowego. Niestety efekty tych działań są u nas, jak dotąd, mizerne. Być może dlatego, że jeszcze nigdzie nie wprowadzono kompleksowego, inteligentnego zarządzania ruchem. Są nim objęte tylko niektóre części miast. Druga sprawa, to wciąż niedokończona infrastruktura. Ale czy wtedy korki znikną? Trudno w to uwierzyć, patrząc na kraje o znakomitej sieci dróg i wysokim poziomie rozwiązań technologicznych...

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 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!

WWW.USLUGI.ZMPD.PL

map&guide

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

Oferta firmy Map & Guide

Continental

Markowe opony w niskiej cenie.

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

Opony Continental

POŚREDNICTWO WIZOWE

Sekcja Serwisowa ZMPD świadczy członkom ZMPD i innym klientom usługi:

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



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



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

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

Karta paliwowa M-Oil

Maut dla Euro 6



autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita
fot. Daimler, Tollcollect

Nowy Mercedes Actros
z silnikiem Euro 6

Choć norma czystości spalin Euro 6 zacznie obowiązywać od stycznia 2014 roku, producenci już jesienią wprowadzą do sprzedaży spełniające ją ciężarówki. Jakie stawki myta będą płać samochody w Niemczech?

Niemieckie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Urbanistyki przyznaje, że zajmuje się tym zagadnieniem. – Cały czas nad tym pracujemy, ale decyzji jeszcze nie podjęliśmy – mówi Theodora Hamsen, zajmująca się mytem w ministerstwie. Z powodu kryzysu niemieckie ministerstwo obiecało przewoźnikom zamrożenie stawek. – Na pewno nie podniesiemy ich. Ciężarówki Euro 6 będą prawdopodobnie płać tyle samo co modele z silnikami Euro 5 – przypuszcza Hamsen. Wcześniej urząd stwierdził, że rozważy wprowadzenie obniżonych opłat Euro 6, jeżeli co najmniej dwóch producentów zaoferuje takie pojazdy. W tym roku do

sprzedaży wejdzie nowy Actros i Scania z dwiema wersjami silnika mającymi homologację Euro 6. Hamsen nie jest pewna, jakie będą ostateczne stawki, bo wokół tego zagadnienia toczą się zaciekle, choć kuluarowe dyskusje. W maju minister transportu Peter Ramsauer podczas otwarcia targów logistycznych w Monachium przestrzegał przewoźników przed pochopnym kupnem nieprzetestowanych ciężarówek z silnikami Euro 6. Z kolei przemysł samochodowy naciska polityków na wprowadzenie zachęt dla kupujących takie ciężarówki.

Ekologicznie i... zyskownie

Niemiecki rząd wprowadził myto nie tylko jako kolejny paropodatek, ale także jako mechanizm zachęcający przewoźników do wymiany taboru na spalający mniej paliwa. Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Rainer Bomba pod koniec czerwca podczas prezentacji strategii paliwowej rządu podkreślił, że „zamie-

rzamy przy pomocy tej strategii chronić klimat”. Jednym z narzędzi jest właśnie myto. Dyrektor zarządzający spółki Toll Collect Hanns-Karsten Kirchmann podkreślał wielokrotnie, że myto przyczyniło się do ochrony środowiska naturalnego. Według ostatniego podsumowania, najbardziej ekologiczne pojazdy spełniające normę Euro 5 lub EEV przejechały w 2010 roku blisko 62 procent z 26 mld płatnych kilometrów. Na koniec 2008 roku ten odsetek wynosił 40 procent. Przypomnijmy, że w październiku 2008 roku norma Euro 5 zaczęła obowiązywać dla nowych modeli, a rok później dla wszystkich. Do 30 września 2008 roku rząd dopłacał niemieckim przewoźnikom kupującym ciężarówki Euro 5, a w styczniu 2009 roku podniósł myto dla wszystkich kategorii ciężarówek (od Euro 0 do Euro 5) o 12-14 procent. To wysokie opłaty drogowe zniechęciły do stosowania w Niemczech ciężarówek Euro 2 i starszych. Już jesienią 2009 roku

ich udział w przebiegu taboru spadł do 3,7 procent. Tym razem podobny mechanizm dopłat nie jest przewidywany, a federalny rząd walczący z deficytem i rosnącymi wydatkami szuka wszędzie pieniędzy. W lipcu, po aprobacie Bundesratu (izby wyższej niemieckiego parlamentu), ukaże się rozporządzenie z wykazem płatnych dróg krajowych. Myto zostanie wprowadzone na zarządzanych przez rząd federalny czteropasmowych (po dwa pasy w każdym kierunku) drogach, z separacją kierunków ruchu, na odcinkach mających co najmniej 4 km długości. Ministerstwo zapewnia, że tego typu drogi w miastach będą bezpłatne. Toll Collect wpłaca do budżetu blisko 5 mld euro rocznie.

Osiem miliardów na silniki

Na atrakcyjnych stawkach myta dla ciężarówek Euro 6 bardzo zależy koncernom samochodowym. Na przygotowanie silników Euro 6 wydały łącznie ok. 8 mld euro, więc te koszty muszą być odzwierciedlone w cenie samochodów. W Niemczech cena ciężarówek Euro 6 będzie o 8-10 tys. wyższa od obecnych modeli. Specjaliści wskazują, że filtry sadzy oraz instalacja wtrysku mocznika są dodatkowym ciężarem, który ogranicza ładowność i zwiększa spalanie. Przewoźnicy bez zachęt nie chcą kupować tego taboru. Rosnące zapotrzebowanie na olej napędowy jest sprzeczne z właśnie przyjętym niemieckim programem energetycznym, który zakłada redukcję konsumpcji energii kraju o 10 procent do 2020 roku i 40 procent do 2050 roku.

Koncerny samochodowe już wyobrażają sobie koszmar znany z poprzednich lat, gdy nowe normy powodowały gwałtowny wzrost popytu na stare modele i brak zainteresowania nowymi, kosztowniejszymi. Wprowadzenie myta uzależniającego wysokość opłat od norm ekologicz-



nych wyrównało popyt i ułatwiło życie producentom ciężarówek. Dlatego prezes Daimler Trucks Andreas Renschler podczas czerwcowej prezentacji nowej ciężarówki Mercedes-Benz Actros po raz kolejny apelował o zachęty dla kupujących najnowsze modele. Rząd może ulec tym naciskom, ale kto wie, czy zachęty nie przybiorą postaci wyższych stawek myta dla pojazdów Euro 5 i starszych. Dobre wyniki całej gospodarki mogą dać poli-

tykom argument do twierdzenia, że kryzys minął i stawki myta można odmrozić.

Nowy silnik Mercedes-Benz OM 471

Myto zostało wprowadzone w Niemczech w 2005 roku, opłaty drogowe uiszczają tylko ciężarówki o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton. Wśród zagranicznych płatników najczęściej spotyka się polskich przewoźników, przed holenderskimi.

Udział zagranicznych ciężarówek w rejestracjach urządzeń pokładowych [w proc.]

Rok	Udział [w proc.]
2010	43,5
2009	42
2008	38
2007	35
2006	35
2005	30

Źródło: Toll Collect

Liczba użytkowników (przedsiębiorstw) Toll Collect (na koniec roku)

Rok	Udział [w proc.]
2010	135 000
2009	127 000
2008	122 000
2007	111 000
2006	108 000
2005	70 200

Źródło: Toll Collect



autor: Klaudiusz Madeja

Patrząc na stawki za litr paliwa zaczynamy się zastanawiać co zrobić, by zużywać go mniej. I nie chodzi już o jakieś eksperymenty typu napęd wodorowy. Wszyscy poszukują realnych rozwiązań, które już teraz mogą znaleźć codzienne zastosowanie.

Dużo słyszymy o samochodach elektrycznych, pozostaje jednak pytanie, gdzie je ładować? Są już dostępne modele z możliwością zasilania z domowego gniazdka. Trwa to jednak bardzo długo, a instalacje trójfazowe, dzięki którym ten proces jest znacznie szybszy, należą do rzadkości. Z kolei punktów ładowania w dużych miastach jest tyle, że w ogóle nie warto o nich pisać. O małych ośrodkach w ogóle nie warto wspominać. Takiego problemu nie ma z konstrukcjami hybrydowymi. Przypomnijmy, że chodzi o samochody napędzane dwoma silnikami: spalinowym i elektrycznym. Ten drugi jest nominalnie słabszy, jeśli chodzi o moc. Ale znacząco wspomaga podstawową jednostkę napędzaną benzyną lub olejem napędowym. Pozwala to obniżyć zużycie paliwa, a jednocześnie zmniejszyć

emisję CO₂, co w świetle zmieniających się regulacji nabiera dużego znaczenia.

Krótki rekonesans po rynku aut hybrydowych pokazuje, że wciąż są to głównie drogie i luksusowe marki. Niemniej coraz więcej producentów wypuszcza - lub planuje to zrobić w niedalekiej przyszłości - mniejsze, bardziej popularne modele wyposażone w dwa rodzaje napędu. Dzięki temu cała technologia powoli tanieje, bo staje się powszechniejsza. Lecz nadal kupno tego typu samochodu jest bardziej działaniem na pokaz lub ukłonem w kierunku środowiska naturalnego, niż realnym krokiem w kierunku zmniejszenia kosztów eksploatacji. Czas amortyzacji jest długi, nawet przy sporych przebiegach.

BMW ma dwa modele hybrydowe ActivHybrid X6 i ActivHybrid 7. W obu przypadkach jednostka benzynowa V8 ma 4,4 l pojemności. Wspomaga ją synchroniczny, trójfazowy silnik elektryczny o mocy 15 kW. Do tego akumulator litowo-jonowy i układ elektroenergetyczny wymagany dla wysokowoltowej (120 V) instalacji pokładowej. Duża

pojemność umieszczonego w bagażniku akumulatora umożliwia bezpośrednie zasilanie zarówno silnika elektrycznego podczas przyspieszania, klimatyzacji, a także konwencjonalnej instalacji 12V. Ten akumulator jest ładowany w czasie hamowania, a waży tylko 27 kg i nie powoduje wyraźnego zmniejszenia przestrzeni bagażowej. Seria 7 jest określana jako półhybryda, ponieważ samochód nie może jeździć tylko przy użyciu jednostki elektrycznej. Taką możliwość z maksymalną prędkością ok. 60 km/h ma model X6. Zamontowano w nim, oprócz benzynowego V8, dwa silniki elektryczne. Zaś w bagażniku znajduje się wydajna niklowo-metalowo-wodorkowa bateria z systemem chłodzenia wodą. Tego typu rozwiązania określa się jako pełną hybrydę. Właśnie dzięki elektrycznemu wspomaganie średnie zużycie paliwa w tych dużych autach nie przekracza 10 l/100 km.

Silnik elektryczny jest przydatny szczególnie podczas przyspieszania, przez co dynamika jazdy została jeszcze bardziej poprawiona. Jeśli ten silnik przestanie pracować z powodu chwilowego rozładowania,

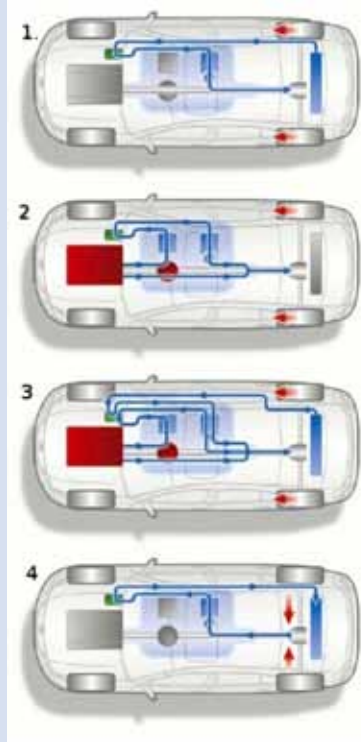
nie spowoduje odczuwalnego spadku mocy. Wzrośnie jedynie zużycie benzyny, bo jednostka podstawowa nie otrzymuje „wsparcia” ze strony elektrycznego napędu. Podczas wizyty w ub.r. w Polsce na pytanie, czy pojawią się mniejsze modele z podobnymi rozwiązaniami, przedstawiciele koncernu z Monachium odparli, że nie planują obecnie wyposażania mniejszych aut w podwójne napędy. Ich zdaniem ciężar całej instalacji niemal w całości zniwelowałby korzyści płynące z dodatkowego zasilania elektrycznego.

Honda oferuje obecnie trzy modele hybrydowe: Insight, Jazz i CR-Z. Dwa pierwsze rozwijają moc 88 KM z jednostki 1,3 l plus 10 kW elektrycznego wsparcia. CR-Z ma silnik benzynowy o pojemności 1,5 l, osiągający 114 KM wzmocnionych 10 kW. Ten ostatni wyróżnia się spośród hybryd tym, że ma 6-stopniową manualną skrzynię biegów. Chodzi o sportowy charakter tego samochodu, który według producenta spala średnio 5 l/100 km. Silnik elektryczny IMA (Integrated Motor Assist) wspomaga napęd benzynowy i ładuje się podczas hamowania. Przy gwałtownym przyspieszaniu i szybkiej stałej jeździe jednostka elektryczna nie pracuje.

Jednym z liderów wśród producentów, jeśli chodzi o rozwiązania hybrydowe, jest Lexus. W jego ofercie znajdziemy następujące modele: CT 200h, GS 450h, RX 450h oraz LS 600h. Całkowicie hybrydowy układ napędowy drugiej generacji w modelu CT 200h składa się z silnika benzynowego o pojemności 1,8 litra, silnika elektrycznego dużej mocy, prądnicy, wydajnego akumulatora NI-MH, modułu sterującego mocą i przekładni planetarnej, która w zależności od zapotrzebowania pozwala sterować prze-

plywem mocy z silnika spalinowego, elektrycznego i prądnicy. Taka konstrukcja umożliwi korzystanie z obu silników w sposób niezależny, czyli, albo silnik elektryczny, albo spalinowy lub równocześnie oba.

Jak działa napęd hybrydowy



1. Ruszanie z miejsca / jazda z niewielkimi prędkościami (silnik elektryczny)
2. Jazda normalna (silnik spalinowy)
3. Szybkie przyspieszanie (silnik spalinowy i akumulator)
4. Zwalnianie (hamowanie odzyskowe)

W klasycznym rozwiązaniu podczas hamowania lub zwalniania energia kinetyczna jest tracona w postaci ciepła. W układzie napędowym Lexus Hybrid Drive energia ta jest odzyskiwana i przekształcana w energię elektryczną gromadzoną w wydajnych akumulatorach. Oznacza

to oszczędność, tak jak w przypadku układów szeregowych i pozwala uzyskać wysokie osiągi, charakterystyczne dla układów równoległych. Inteligentny moduł EMS (Energy Management System) stanowi główny element decydujący o wydajności. To on, w sposób automatyczny, rozstrzyga, kiedy wykorzystać silnik spalinowy, kiedy elektryczny, a kiedy oba razem. Może zostać zaprogramowany tak, aby uzyskać określoną charakterystykę, czyli np. eko lub bardziej dynamiczną.

Terenowy RX 450h jest rozwinięciem RX 400h, który pojawił się na rynku w 2005 r. jako pierwszy pojazd na europejskim rynku samochodów luksusowych, którego dwa silniki: benzynowy i elektryczny napędzały wszystkie cztery koła. To właśnie tylna jednostka napędowa, za pomocą silnika elektrycznego, umożliwia realizację napędu 4x4. Przedni i tylny silnik elektryczny uzyskują, już od zerowej prędkości obrotowej, maksymalny moment obrotowy wynoszący odpowiednio 335 Nm i 139 Nm. Szeregowo-równoległy napęd hybrydowy, składający się z 3,5-litrowego silnika benzynowego V6 i dwóch, pracujących w układzie równoległym, silników elektrycznych dużej mocy, prądnicy, akumulatorów, modułu sterującego mocą i przekładni planetarnej, pozwala sterować przepływem mocy z silnika spalinowego, elektrycznego i prądnicy w zależności od zapotrzebowania.

Opcję z napędem hybrydowym oferuje także flagowy model Lexusa LS 600h. Do napędu użyto niewielkiego synchronicznego silnika trójfazowego z magnesami stałymi i chłodzeniem wodno-olejowym. Jest zasilany napięciem o wartości 650 V. Podstawowa zaleta silnika elektrycznego jako źródła napędu, to



zdolność wytworzenia maksymalnego momentu w sposób niemalże natychmiastowy, poczynając od zerowej prędkości obrotowej, co zapewnia potężnemu LS 600h niezwykłą dynamikę i przyspieszenia osiągnane niemal bezgłośnie. W napędzie hybrydowym wykorzystywany jest 20-modułowy akumulator niklo-wodorkowy dużej mocy i napięciu 288 V, umieszczony nad tylną osią. Jednym z problemów do pokonania była temperatura. Jednak japońscy konstruktorzy poradzili sobie z tym wyzwaniem. Zastosowano klimatyzowane środowisko, w którym drogi przepływu zimnego powietrza zapewniają optymalne warunki pracy. Kiedy akumulator jest mniej obciążony, strumienie chłodzącego powietrza są kierowane na niego z kabiny, natomiast kiedy pracuje pełną mocą nadmuch zimnego powietrza jest realizowany z tylnego klimatyzatora.

Ponieważ technologia hybrydowa wciąż należy jednak do rozwijających się i tym samym dość drogich, koncerny współpracują ze sobą przy konstruowaniu niektórych podzespołów. Dzięki temu obniżają koszty badań i prac przygo-

towawczych. Takim przykładem są dwie, na co dzień ze sobą rywalizujące marki niemieckie, BMW i Mercedes. Efektem tej współpracy jest, obok silnika elektrycznego i akumulatora litowo-jonowego, również układ elektroenergetyczny do instalacji wysokowoltowej. Dzięki temu, oprócz ActiveHybrid 7, w połowie 2009 r. swój pierwszy seryjny samochód z napędem hybrydowym S 400 Hybrid pokazał również Mercedes. Jest to połączenie ulepszanego silnika benzynowego V6 z kompaktowym zespołem hybrydowym. Koncern opracował specjalną technologię baterii litowo-jonowej wysokiego napięcia, będącej sercem opartego na koncepcji modułowej, wykonanego z lekkich materiałów, wysokowydajnego i odznaczającego się niezwykle małymi rozmiarami układu hybrydowego. Cała instalacja elektryczna podnosi ciężar auta tylko o 75 kg. Niemcy zapewniają, że w stosunku do konwencjonalnej odmiany bez dodatkowego silnika elektrycznego można zaoszczędzić nawet do 2,2 l benzyny na każdym przejechanych stu kilometrach. Niestety nie pozwalają dziennikarzom tego sprawdzić w praktyce, o czym sami się przekonaliśmy. Znana już

wcześniej automatyczna skrzynia biegów 7G – Tronic otrzymała w tym modelu nowe, specjalnie dostosowane do napędu hybrydowego oprogramowanie i pompę olejową, smarującą przekładnię także podczas hamowania, gdy główny silnik zostaje wyłączony.

Na początku czerwca w Warszawie pokazano pierwszy raz w Polsce Peugeota 3008 HYbrid4. To debiut hybrydowego auta osobowego, w którym główną jednostką jest wysokoprężny silnik HDI o mocy 163 KM. Wspomaga go silnik elektryczny 37 KM. Według producenta średnie spalanie ma wynieść 3,8 l ON/100 km. Jednak będziemy się mogli o tym przekonać najwcześniej w przyszłym roku. Część podzespołów nowego modelu pochodzi z Japonii. Jak wiadomo, tragiczne tsunami spowodowało znaczne straty i opóźnienia w dostawach. Ciekawe, jak sprawdzi się w praktyce wysokoprężna hybryda z napędem na 4 koła.

O tym, że technologia hybrydowa jest już poważnym segmentem rynku motoryzacyjnego na pewno świadczy debiut Porsche Cayenne S Hybrid. Miłośnicy kultowej marki na początku byli nieco zaskoczeni, jednak osiągi tej maszyny rozwiąły ich niepokoje. Konstrukcja hybrydowa pozwala także na bardzo dobre osiągi. 3-litrowy silnik V6 z doładowaniem, w razie potrzeby, jest wspomagany przez silnik elektryczny o mocy 34 kW, dzięki czemu uzyskuje osiągi porównywalne z jednostką V8. Jest to pełna, równoległa hybryda z funkcją Auto Start-Stop i 8-biegową automatyczną skrzynią Tiptronic S. Przy umiarkowanym przyspieszaniu silnik elektryczny może samodzielnie napędzać samochód, albo wspomagać główną jednostkę spalinową w uży-



skiwaniu lepszych osiągnięć, zwłaszcza podczas gwałtownego ruszania. Większą oszczędność paliwa umożliwia poruszanie się z odłączonym układem napędowym. To tzw. żeglowanie. Napęd hybrydowy ukazuje wówczas swoje zalety także poza normalnym ruchem ulicznym, ponieważ wiele odcinków samochodów pokonuje po prostu tocząc się. Cayenne S Hybrid wyposażony jest w kompresor doładowujący w celu uzyskania bardziej bezpośrednich reakcji także przy niskich obrotach silnika i prędkościach. To szczególnie pomocne w jeździe miejskiej. Z kolei na tegorocznym Salonie Genewskim zadebiutowała Panamera S Hybrid, która dzięki elektrycznemu „wspomaganiu” jest reklamowana jako najoszczędniejszy samochód w historii Porsche.

Japończycy są obecnie niewątpliwie liderem w kwestii wypuszczania kolejnych modeli oraz modyfikacji aut z napędem hybrydowym. Opisywany wyżej Lexus to nic innego, jak owoc działalności Toyoty. Jej model Prius jest pierwszym na świecie, seryjnie produkowanym od 1997 r. samochodem z napędem hybrydowym. Od tego czasu już po-

nad 2 miliony nabywców się na niego zdecydowało. Obecnie dostępna jest trzecia generacja Priusa, a wkrótce dojdą kolejne wersje nadwoziowe modelu. W 2012 r. pojawi się w sprzedaży Prius Plug In, który umożliwi ładowanie baterii pojazdu z domowego gniazdka elektrycznego, co ma trwać jedynie półtorej godziny. Pozwoli to pokonać, wyłącznie przy korzystaniu z silnika elektrycznego, dystans 20 km przy prędkości do 100 km/h. Po wykorzystaniu energii zgromadzonej w bateriach samochód automatycznie przechodzi w tryb hybrydowy, utrzymując niskie zużycie paliwa. Będzie to więc swego rodzaju połączenie hybrydowego rozwiązania równoległego (oba napędy działają) z szeregowym (najpierw pracuje tylko silnik elektryczny). Do rodziny hybryd w ub.r. dołączył Auris HSD (Hybrid Synergy Drive), który otrzymał ostatnio nagrodę niemieckiego automobilklubu ADAC w kategorii samochód przyszłości. Doceniono praktyczność i rozwinięty technologicznie system napędu. Auris może również jeździć w trybie Electric Vehicle, czyli wyłącznie czerpiąc energię z napędu elektrycznego.

Po kilkunastu latach obecności na rynku technologia hybrydowa jest postrzegana już nie jako ciekawostka ekologiczna lub techniczna, ale dość powszechna i pełnowartościowa alternatywa dla silników spalinowych, o równie dobrych osiągnięciach, niższym spalaniu i emisji szkodliwych substancji. Wiadomo bowiem, że samochody elektryczne mają ograniczony zasięg, a możliwość ich ładowania istnieje jak dotąd tylko w wybranych, dużych miastach, na dodatek w ograniczonej liczbie punktów. Tymczasem dodatkowy hybrydowy „bagaż” waży już poniżej 100 kg, zaś dzięki coraz większemu upowszechnianiu komponenty do tego typu rozwiązania stają się powoli tańsze. I co najważniejsze, nie ma problemu zasięgu i tankowania. Wydaje się więc, że w najbliższych latach pojazdy strictly elektryczne trafią do dużych miast, a w powszechnym użyciu będzie coraz więcej samochodów hybrydowych. Pewnie u nas ich liczba także by szybciej rosła, gdyby władze pomyślały o finansowych zachętach do kupowania takich aut...

Kabel zamiast węża?

To nie takie proste

autor: Kacper Jeneralski

Uważane są za szczyt nowoczesności i przyszłość motoryzacji, mimo że pojawiły się na świecie ponad 150 lat przed samochodami z silnikami spalinowymi.auta elektryczne elektryzują producentów samochodów - a przynajmniej tych, którzy nie wierzą w przyszłość hybryd. Głównie dlatego, że hybrydy nadal uzależnione są od znieawidzonego dystrybutora paliw, a auta na prąd zatrzymują się przy elektrycznym gniazdku.

Ekologiczne samochody przez niektórych są wrzucane do jednego worka. Auta zasilane wodorem, samochody hybrydowe i elektryczne to jednak zupełnie różne pomysły na ratowanie środowiska. Ostatnio na topie wydaje się być ta ostatnia koncepcja.

Pierwszy samochód elektryczny wymyślił szkocki biznesmen Robert Anderson w latach trzydziestych osiemnastego wieku. Elektryczne powozy,

bo tak trzeba by je nazywać, rozwinęły się zanim jeszcze człowiek usłyszał o silniku spalinowym. Bariery 100 km/h za kierownicą elektrycznego samochodu przekroczył, jako pierwszy, Camille Jenatton w czasach, kiedy silnik spalinowy w znanej nam dziś formie dopiero miał się narodzić.

Dlaczego więc pomysł elektrycznego samochodu nie przetrwał i ustąpił silnikowi spalinowemu na ponad sto lat? Być może z tego samego powodu, dla którego dziś auta elektryczne nie mogą przekonać do siebie masowego klienta.

Zasada działania samochodu elektrycznego w założeniu jest bardzo prosta. Sam silnik posiada znacznie mniej elementów niż motor spalinowy. Sposób, w jaki działa, można wytłumaczyć na przykładzie auta uznawanego za pierwszy samochód na prąd zaadresowany do masowego klienta - Nissana Leaf. Leaf, tak jak większość samochodów tego typu, wyposażony jest w silnik elektryczny

oraz baterię litowo-jonową. Po jej naładowaniu samochód czerpie energię wyłącznie z niej. Nie ma silnika spalinowego, ani żadnego innego źródła zasilania. Zasięg Leafa sięga 200 km, po wyczerpaniu baterii trzeba ją naładować, w przeciwnym razie auto stanie. Dodatkowo, aby zwiększyć zasięg, samochód odzyskuje energię z hamowania, tak jak pojazd hybrydowy. Auto nie ma innych istotnych elementów budowy - po prostu bateria i silnik, jak w zdalnie sterowanej zabawce.

Oczywiście samochody tego typu wyposażone są w wiele pomocniczych systemów - monitorujących zasięg, temperaturę baterii, styl jazdy, czy emitowany hałas. Ta ostatnia sprawa jest - jak się okazuje - wybitnie ważna. Szybko po wprowadzeniu pierwszych samochodów mogących poruszać się bezszelestnie okazało się, że cichy pojazd jest zbyt niebezpieczny. Dlatego w trosce o pieszych elektryczne samochody generują dźwięki przy-

pominające szum lub gwizd, tylko po to, żeby ostrzegać o swojej obecności na drodze.

Zasięg i koszty

Teoretycznie pokonanie stu kilometrów przeciętnym samochodem elektrycznym kosztuje około 5 złotych. Przy dzisiejszych cenach paliwa powinno to zapewnić mu sukces i spowodować szybki zmierzch aut spalinowych. Niestety - dla miłośników ekologii - koszt ładowania baterii to tylko jeden z wielu wydatków. Pozostaje wysoka cena zakupu auta i szybkie zużycie baterii. Dziś producenci elektrycznych samochodów nie mogą poradzić sobie z wadami, jakie mają akumulatory. Są ciężkie, drogie i zazwyczaj długo się je ładuje. Kiedy podliczymy cenę baterii szybko okazuje się, że tańszym sposobem na jazdę jest póki co niewielki diesel.

Kłopoty pojawiają się na horyzoncie, kiedy zdamy sobie sprawę, że prądu nie można nosić w kanistrze. Sieć stacji benzynowych i łatwość tankowania daje duże fory autom benzynowym. Elektryczny pojazd trzeba podłączyć do gniazdka. W normalnych domowych warunkach trzeba ładować go całą noc. Przy użyciu stacji szybkiego ładowania operacja się skraca, ale nadal trwa kilkadziesiąt minut. To powoduje, że przeciętny elektryczny samochód o zasięgu nie większym niż 200 km nadaje się wyłącznie do miasta, a o dalszej trasie za jego kierownicą możemy w praktyce zapomnieć. Dodatkowo korzystanie z takich dobrodziejstw, jak klimatyzacja czy radio, skraca zasięg.

Volt

Dość ciekawy sposób na to znaleźli projektanci General Motors. Zbudowali samochód na prąd, który oprócz baterii ma tradycyjny silnik spalinowy o pojemności 1,4 litra. Ten motor nie napędza jednak samochodu.



Tesla Roadster



Prostota konstrukcji - Nissan Leaf w przekroju



Nissan Leaf - samochód roku 2011

Kiedy energia zgromadzona w akumulatorach wyczerpie się, spalinowy silnik zaczyna działać jak generator prądu, który zasila silniki elektryczne. W ten sposób zasięg auta wydłuża się do 500 kilometrów. Pozostaje tylko jedno ale - auto bardzo szybko przekształca się w samochód spalinowy, wprowadzając dość oszczędny, ale cała

ekologiczna idea gdzieś znika. Pozostaje jeszcze cena - Volt, który ma być dostępny w leasingu, ma kosztować łącznie 40 tysięcy dolarów na amerykańskim rynku, który i tak znany jest z niskich cen aut. Ile będzie kosztował w Europie? Jego europejski brat bliźniak, czyli Opel Ampera, ma być sprzedawany za ponad 40 tysięcy euro.



Mitsubishi i-MiEV
mały miejski pojazd
za 150 tys. zł

Elektryczny i z Polski

Wśród aut na prąd mamy swojego reprezentanta: szwajcarsko-polski pojazd SAM Re-Volt. Słowo pojazd jest tu użyte nieprzypadkowo, ponieważ konstrukcja powstająca pod Warszawą znacznie różni się od tego, co rozumiemy pod nazwą samochód. Re-Volt to trzykołowy samochód z dwuosobowym nadwoziem, wykonanym z tworzyw sztucznych. Jest ekologiczny, dość zwiny i umiarkowanie komfortowy. Jego baterie pozwalają na pokonanie 100 kilometrów, maksymalna prędkość to 90km/h. Re-Volt jest dwumiejscowy, pasażer siedzi w nim za kierowcą. Cena na polskim rynku to ponad 60 tysięcy złotych. Pojazd produkowany jest w Polsce, a sprzedawany głównie w Szwajcarii.

Elektryczny i prawdziwie elektryzujący

Nie jest powiedziane, że samochód na prąd musi spełniać wyłącznie zachcianki ekologów. Może też przynosić frajdę z jazdy i powodować wy-

dzielanie adrenaliny. Udowodniła to Tesla, producent samochodów, których moc wprawdzie pochodzi z akumulatorów, ale potrafi wcisnąć w fotel. Amerykanie z Kalifornii przy współpracy z Lotusem zbudowali samochód Tesla Roadster, który wywołuje ślinotok nawet u zagorzałych przeciwników elektrycznej motoryzacji.

Roadster dzięki specjalnej konstrukcji silników i lekkiemu nadwoziu potrafi rozpędzić się do pierwszej setki w 3,9 sekundy. Wskazówka licznika zatrzymuje się na prędkości 209 km/h, a wszystko to dzięki silnikowi o mocy przekraczającej 250 koni. Dzieje się tak przy niemal bezszelestnej pracy. Osiągi są więc równie wyśrubowane jak cena Tesli - wynosząca około 100 tysięcy euro za tańszą wersję. Szybszy model sport to już 113 tysięcy... Ekologia kosztuje.

Zrób to sam

Samochody na prąd nie muszą być jednak aż tak drogie. Wiedzą to oso-

by, które same zdecydowały się na przeróbkę swojego auta na elektryczne. To jest możliwe, a po Polsce jeżdżą tego typu pojazdy, które wcale nie wyróżniają się z tłumu. Pasjonaci motoryzacyjnej elektryfikacji wyciągają ze swoich często leciwych aut silniki spalinowe i zastępują je specjalnymi zestawami napędowymi. Komplet składający się z baterii, potrzebnych sterowników i silnika wielkości bochenka chleba kosztuje obecnie od kilkunastu do dwudziestu tysięcy złotych. Z jednej strony jest to pomysł wyłącznie dla prawdziwych pasjonatów, a z drugiej ekologia w czystszej postaci. Tego typu przeróbkom najczęściej poddawane są leciwe auta, a więc taki zabieg można dodatkowo uznać za recykling.

Ekologiczne, z tym że nie do końca

Producenci elektrycznych samochodów prężą się i zachwalają swoje produkty, jako te, które nie emitują do atmosfery żadnych zanieczyszczeń. Rzeczywiście tak może być, jeśli założymy, że prąd w gniazdku pochodzi wyłącznie z elektrowni wiatrowych lub wodnych. W dzisiejszych realiach sprawa wygląda trochę mniej optymistycznie. W Polsce większość prądu pochodzi z elektrowni węglowych, na świecie bywa z tym różnie. Tak czy inaczej czystej energii jest na świecie ułamek. Tak więc zero-emisyjny ekologiczny pojazd tak naprawdę jeździ na węgiel, energię atomową, czy też gazową.

Włosem w zupie ekologicznych wizjonerów są też same akumulatory. Obecne baterie zawierają metale ciężkie i zużywają się szybciej niż tego byśmy chcieli. Utylizacja i wymiana takich akumulatorów po kilku latach jazdy samochodem jest droga i kłopotliwa. Choć z tym problemem i innymi być może wkrótce koncerny sobie poradzą.

NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD – PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH ZWROTU PODATKU VAT



SEKCJA
SERWISOWA

Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

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

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów:

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

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

dotyczące zakupu oleju napędowego lub przejazdów autostradami.

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

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

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

zwrotvat@zmpd.pl

Nadchodzi...

Od 1 lipca 2011 nowy Actros.

www.mercedes-benz.pl/nowy-actros

Marka Daimler AG

125!lat innowacji



Mercedes-Benz
Trucks you can trust