

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (19) V wrzesień/październik 2011

ZMPD
Dwumiesięcznik

Drogi zamykane dla ciężarówek

O co w tym wszystkim chodzi? s. 4

Najnowsze ustawy

dla transportu drogowego s. 8

Nowy Actros:

Większy zasięg, mniejszy apetyt s. 66

Nie dotyczy
zaopatrzenia
m. Konina

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,

Czas kampanii wyborczej sprzyja dokonywaniu podsumowań. Zespół redakcyjny „Przewoźnika” opracował zestawienie najważniejszych wydarzeń z ostatnich czterech lat, które miały pozytywny albo negatywny wpływ na funkcjonowanie branży transportowej. Staraliśmy się wybrać zagadnienia obrazujące obecną sytuację środowiska przewoźników. Prezentujemy wypowiedzi dotyczące ograniczeń wprowadzonych na drodze nr 92, które praktycznie uniemożliwiają przejazd ciężarówek w tamtym rejonie. Jest to przyczynek do dyskusji na temat strategii państwa w stosunku do koncesjonariuszy autostrad i związanych z tym reperkusji dla transportowców. Ten temat stał się z kolei jednym z aspektów szerszych rozważań o traktowaniu przewoźników przez rząd.

W tym numerze piszemy także o planowanych zmianach prawnych dotyczących funkcjonowania firm transportowych.

Życząc ciekawej lektury wypada zauważyć, że z podjętych w tym numerze tematów wynika jasno, iż przewoźnicy nie tylko efektywnie prowadzą swoje firmy, ale mimo niesprzyjających okoliczności konsekwentnie walczą o partnerskie traktowanie przez stronę rządową.

redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński

Dwumiesięcznik ZMPD PRZEWOŹNIK

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

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:

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

Współpracują:

Kamila Alvaro, Aleksandra Donocik, Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, 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:

Drogi zamykane dla ciężarówek O co w tym wszystkim chodzi?	4
Najnowsze ustawy dla transportu drogowego	8
To osiągnięcie całego środowiska	12
Sukcesy i porażki 4 lata transportu drogowego	13
W ich rękach jest stanowienie prawa	14
Cztery lata w transporcie Opinie dziennikarzy	18
FTD Dodatkowe zezwolenia rosyjskie	22
FTD Brak alternatywy dla A2	24
Podział zezwoleń drogowych Jak działa Komisja Społeczna	26
Przewozy drogowe między Polską i Turcją	28
„Tiry na tory” – kto jeszcze w to wierzy?	30
Na polskich drogach wciąż za dużo wypadków	34
Dolny Śląsk Biuro Pomocy Przewoźnikom	36
Receptą na dzisiejsze czasy są ostrożność i rozwaga	40
E – myto a drogi alternatywne kogo wspiera rząd polski?	42
„Przełom” w przewozie samochodów nadchodzi z Sochaczewa	44
Uchronić od zapomnienia	46
W Hiszpani już to wiedzą lepsza droga - mniej wypadków	50
W Danii wjedziesz do miasta tylko z plakietką ekologiczną	52
Paliwa będą droższe	54
Konsekwencje opóźnienia dostawy w świetle Konwencji CMR	56
Roszczenia ubezpieczeniowe po przejściu żywiolów	58
Nowe zasady naliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu	64
Ciężarówki z małą fabryką chemiczną	68
Nawigacje satelitarne dla pojazdów ciężarowych	72
Logo	77
Auta jak malowane	80

Drogi zamykane dla ciężarówek

O co w tym wszystkim chodzi?



autor: Ryszard Gałczyński

Nie dotyczy
zaopatrzenia
m. Konina

92



Po dwóch miesiącach od wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych nasiliły się problemy z dostępem do tras, dotychczas otwartych dla ciężarówek. Punktem zapalnym jest trzykilometrowy odcinek drogi krajowej nr 92 biegnący przez Konin. Stał się już nawet przedmiotem sejmowej debaty. W związku z tą sytuacją Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych zwróciło się z apelem do ministra infrastruktury Cezarego Garbarczyka o podjęcie działań chroniących polskich przedsiębiorców przed negatywnymi skutkami polityki cenowej spółki Autostrada Wielkopolska. W piśmie z 27 lipca zwrócono uwagę na następujące kwestie:

„Autostrada A2 na odcinku Nowy Tomysł – Konin jest najdroższą drogą w Europie. Średnia stawka stosowana przez koncesjonariusza sięga kwoty 1,40 zł za kilometr. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest poszukiwanie przez przewoźników tras alternatywnych. Naturalną alternatywę stanowi droga krajowa nr 92, włączona na pewnych odcinkach do systemu elektronicznego poboru opłat. ZMPD nie potrafi zrozumieć, a tym bardziej zaakceptować faktu, że na drodze nr 92 wprowadzone zostały zakazy poruszania się samochodów o dmc powyżej 18 ton. Sygnalizowaliśmy ten problem w czasie spotkania z Panem Ministrem w dniu 19 lipca br., dziś prosimy o podjęcie działań chroniących polski transport przed monopolistycznymi działaniami koncesjonariusza A2.

Wprowadzenie e-myta oznacza dla przewoźników drastyczną podwyżkę kosztów przedsiębiorstw, której skutki niełatwo przenieść na zleceniodawców. Mimo tego uruchomienie elektronicznego systemu poboru opłat zostało przyjęte przez nasze środowisko bez napięć i

protestów. Obecne spychanie samochodów z dróg alternatywnych odbieramy nie tylko jako zagrożenie dla naszych przedsiębiorstw, ale również niepotrzebne wywoływanie napięć.

Przewoźnicy chcą jeździć dobrymi drogami, w tym autostradą A2, ale nie potrafią zaakceptować dyktatu cenowego koncesjonariusza. To nie przewoźnicy spowodowali protesty mieszkańców Golin, doszło do nich w wyniku zbyt wysokich cen na autostradzie. Za kuriozalny uważamy fakt, że administracja państwowa prowadzi działania, które ograniczają wpływy z tytułu e-myta na drodze nr 92, a chronią przychody prywatnego koncesjonariusza autostrady.

Napięcia wokół stawek wprowadzonych przez spółkę Autostrada Wielkopolska noszą cechy sporu o cenę pomiędzy koncesjonariuszem a branżą transportową. Spór o ceny jest naturalnym elementem rynku i przewoźnicy nie widzą w tym nic nadzwyczajnego. Krytykujemy natomiast poczynania administracji, która zakazując nam korzystania z drogi nr 92 ingeruje w procesy rynkowe, staje po stronie jednego koncesjonariusza autostrady, a przeciwko interesom 80 tysięcy firm transportowych.

Udział transportu drogowego w tworzeniu PKB wyniósł w roku 2010 ok. 7%. Polscy przewoźnicy drogowi działają obecnie w bardzo trudnych warunkach spowodowanych niską, oscylującą wokół 4%, opłacalnością prowadzonej działalności. W naszym kraju nie istnieje realna, licząca się alternatywa dla przewożenia towarów drogami. Powyższe okoliczności powinny mobilizować rząd i całą administrację do działań na rzecz – a nie przeciwko przewoźnikom drogowym. Sytuacja powstała wokół autostrady A2 oraz drogi krajowej nr 92 każe nam sądzić, że nie posiadamy należytego wsparcia ze strony państwa.”

ZMPD wystosowało również pisma

do dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu i prezydenta miasta Konina, w których domaga się natychmiastowego zniesienia zakazów poruszania się samochodów o dmc powyżej 18 ton na odcinkach dróg 467 oraz 263, bowiem ich ustawienie uniemożliwia przejazd drogą krajową nr 92, oraz zniesienia zakazu poruszania się pojazdów o dmc powyżej 12 ton w Koninie na ul. Poznańskiej. W obu wypadkach powołano się na sprzeczność działań lokalnej administracji z informacją przekazaną przez wiceministra Radosława Stępnia na plenarnym posiedzeniu Sejmu. 28 lipca poinformował on posłów, że droga krajowa nr 92 nie jest objęta zakazem poruszania się samochodów ciężarowych. Odpowiadając na pisma ZMPD przedstawiciele lokalnej administracji stwierdzili, że działają zgodnie z obowiązującym prawem, a ich decyzje w kwestii nałożonych ograniczeń pozostaną niezmiennie. W tych okolicznościach ZMPD wystąpiło do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z wnioskiem o zbadanie, czy spółka Autostrada Wielkopolska S.A. nie nadużywa pozycji dominującej i nie stosuje nadmiernie wygórowanych cen za przejazd autostradą A2 na odcinku Nowy Tomysł - Konin.

„Autostrada A2 na odcinku Nowy Tomysł - Konin jest obecnie najdroższą drogą płatną w Polsce. Stawki opłat stosowane przez Autostradę Wielkopolską S.A. są znacznie wyższe niż obowiązujące na drogach objętych systemem via-Toll, znacząco przekraczając również stawki opłat za przejazd autostradami innych koncesjonariuszy. Jednocześnie odebrano przewoźnikom możliwość korzystania z alternatywy w postaci drogi krajowej nr 92. Prezydent Miasta Konina oraz Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu wprowadzili na drodze 92 oraz jej dojazdach (droga nr 467) ograniczenia, które uniemożliwiają przejazd pojazdów o dmc powy-

żej 12 ton, a miejscami powyżej 18 ton.

ZMPD apelowało o obniżenie opłat na autostradzie A2 (odcinek Nowy Tomysł - Konin) zarówno do spółki Autostrada Wielkopolska S.A., jak i do ministra infrastruktury. W obu przypadkach apele nie przyniosły żadnego rezultatu. Minister infrastruktury na pismo ZMPD w tej sprawie nie odpowiedział do dziś. Nie odniosły też skutku żądania zniesienia ograniczeń tonażowych na drodze nr 92.

W ocenie ZMPD sytuacja związana z opłatami za przejazd A2 na odcinku Nowy Tomysł - Konin oraz brak drogi alternatywnej noszą cechy dyktatu cenowego, godzącego w interesy polskich firm transportowych. ZMPD wielokrotnie zwracało się do różnych instytucji o wsparcie branży transportowej poprzez powstrzymanie się od działań zmuszających przedsiębiorców do korzystania z autostrady A2, a tym samym utrudniających pozycję negocjacyjną w nierównych relacjach z koncesjonariuszem tej drogi. Apele te pozostały bez konstruktywnych odpowiedzi.

W tej sytuacji, uznając, że los przedsiębiorców wykonujących transport na zachód został oddany przez organy administracji w ręce podmiotu prywatnego - koncesjonariusza jedynej drogi o klasie odpowiedniej dla wykonywania tego transportu - wniosek o podjęcie działań przez UOKiK jest ostatnim dostępnym środkiem ochrony przed dyktatem cenowym niemożliwym do uniesienia dla branży."

Niezadowoleni użytkownicy dróg

W pismach do władz samorządowych Konina ZMPD powołuje się na wypowiedzi wiceministra infrastruktury Radosława Stępnia z posiedzenia Sejmu w dniu 28 lipca 2011 r. Pytania posłów dotyczyły sytuacji kuriozalnej dla przewoźników, tzn. przedsiębiorców transportowych, jaka wy-

tworzyła się na tamtejszych drogach. Jego wypowiedzi, które należy traktować jako stanowisko rządu, świadczą o sposobie postrzegania branży transportowej. Wydaje się, że przewoźnicy nie są dla rządu przedsiębiorcami, ale niezadowolonymi z nowych rozwiązań użytkownikami dróg, którzy w dodatku stwarzają jeszcze utrudnienia na drogach lokalnych. W wypowiedzi R. Stępnia padły następujące stwierdzenia (stenogram sejmowy):

„Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 92 odnośnie do zakazu poruszania się pojazdów. Otóż zakaz nie dotyczy drogi nr 92. Zakaz dotyczy dróg wojewódzkich nr 467 oraz 263 i nie został wystawiony przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.[...] Dzisiaj samorządy i mieszkańcy mają poważny problem. Samorząd wojewódzki poradził sobie z tym, wprowadzając zakaz na drogach wojewódzkich nr 467 i 263, które są drogami powiązanymi z drogą krajową nr 92. Na drodze nr 92 - i to chciałbym wyjaśnić - pojawiły się znaki informujące o ograniczeniach ruchu na drogach wojewódzkich, nie na drodze krajowej. Chodzi o to, aby kierowca, który porusza się samochodem ciężarowym o masie przekraczającej 18 t po drodze krajowej, mógł szybko zorientować się, że ten zjazd na drogi łączące jest dla niego zamknięty. Ale to nie znaczy, że droga nr 92 jest dla tego typu pojazdów zamknięta.”

Wynika z tych wypowiedzi jednoznacznie, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie ma z tą sytuacją nic wspólnego. To samorządy wykluczyły ciężarówki z ruchu poprzez wprowadzenie zakazów. I - co jest już zupełnie niesłychane - znaki zakazów postawione przy drodze krajowej nr 92 należy traktować jako znaki informacyjne, dotyczące ograniczeń na drogach wojewódzkich! W praktyce prezydent miasta Konina zupełnie nie podziela interpretacji przepisów ru-

chu drogowego wiceministra Stępnia, a więc siłą rzeczy rządu, dotyczącej oznakowania drogi nr 92. Zgodnie z obecnym stanem faktycznym odcinek drogi krajowej nr 92 biegnący wzdłuż ulicy Poznańskiej w Koninie jest dla pojazdów o dmc powyżej 12 ton zamknięty.

Wolny rynek?

Wygląda na to, że działania samorządów nie są w opinii wiceministra Stępnia ingerencją w procesy rynkowe. Zupełnie inną wrażliwość pokazuje, gdy chodzi o prawa koncesjonariusza autostrady A2.

„(Polska) jest państwem praworządnym, działającym w Unii Europejskiej, podlegającym wszystkim regułom relacji z przedsiębiorcami, a te reguły mówią, że jeśli przedsiębiorca nabył jakieś prawo, to - żeby skutecznie go tego prawa pozbawić - należy dać mu stosowną rekompensatę. Tylko w takim zakresie dzisiaj można by mówić o narzuceniu zmiany stawek. Tak wygląda stan prawny, nie tylko od wejścia do Unii, tak zawsze wyglądał, jeżeli chodzi o relacje, umowy.

[...] Państwo może oczywiście podjąć taką decyzję, żeby stawkę narzucić, co natychmiast spotka się z roszczeniem odszkodowawczym ze strony koncesjonariusza, bo takie ma prawo i o tym oczywiście mówi.

[...] W tej chwili Zarząd Autostrady Wielkopolskiej S.A. sprawdza, czy przy tej stawce uda się wygenerować taki przychód, który będzie zapewniał wysoką dochodowość przedsięwzięcia. Naszym zdaniem sytuacja ekonomiczna powinna do tego skłonić. To sytuacja ekonomiczna powinna skłonić zarząd do tego, żeby zrekompensować obniżające się przychody z powodu odpływu ruchu poprzez obniżenie stawki w taki sposób, aby to ruch zadecydował o zwiększeniu strumienia pieniężnego w ramach przedsięwzięcia.

[...] Narzędzia administracyjne, chociaż pozostały w ręku państwa, są narzędziami niezwykle kosztownymi w użyciu, bo może to się skończyć bardzo poważnymi rekompensatami. PozwólmY zadziałać przez pewien czas mechanizmowi rynku.

Koniecznym jest podkreślenie w kontekście tych wypowiedzi wiceministra Stępnia, że apel przewoźników skierowany do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka dotyczył możliwości otwarcia drogi krajowej nr 92 dla ruchu ciężarowego, a nie narzucania zmiany stawek koncesjonariuszowi autostrady A2. Obowiązek zapewnienia przez państwo możliwości korzystania z dróg alternatywnych dla odcinków płatnych wynika również z prawodawstwa unijnego, na które powołuje się wiceminister Stępień. Zmuszanie przewoźników do korzystania tylko z jednej drogi stoi w sprzeczności z prawami rządzącymi wolnym rynkiem, które przedstawiciel rządu przytacza. W tym aspekcie mamy do czynienia z brakiem szczegółowej analizy problemu. Zamknięcie przewoźnikom drogi nr 92, czyli jedynej alternatywy, bez jakichkolwiek regulacji umownych pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad a Autostradą Wielkopolską S.A., prowadzi w gruncie rzeczy do monopolu.

Chociaż w przekonaniu ministra problemu nie ma lub też da się go sprowadzić do niezadowolenia pewnej grupy użytkowników dróg – to jednak rozważa się w Ministerstwie Infrastruktury, aby w inny sposób problem drogi nr 92 rozwiązać.

„Jeżeli chodzi o objęcie elektroniczną opłatą drogi nr 92, badamy taką możliwość i jesteśmy coraz bardziej przekonani, że powinno to nastąpić. Istnieją pewne kroki związane z rozwojem systemu i następny krok zostanie poczyniony 1 stycznia 2012 r.

[...] Nasze stanowisko na dzień dzisiejszy, które nie jest jeszcze stanowiskiem oficjalnym, zawartym w dokumencie, i raczej wyraża przekonanie wynikające z obserwacji struktury ruchu, jest takie, że w pakiecie zmian wprowadzanym 1 stycznia 2012 r. droga krajowa nr 92 na odcinku Września – Konin absolutnie powinna się znaleźć. Takie dokumenty w resorcie infrastruktury są w tej chwili opracowywane.”

Nawet jeśli prezentowane propozycje powstały wyłącznie na potrzeby sejmowej debaty, to chyba nieświadomie wiceminister zapędził się trochę za daleko. Ponieważ plany te podważają prawne uzasadnienia ograniczeń wprowadzonych na tej drodze. Drogi objęte systemem muszą spełniać standardy europejskie dotyczące ich nośności. Ograniczenia tonażowe, które obecnie obowiązują w rejonie Konina i Golicy, wskazują na to, że takich parametrów technicznych nie spełnia. Trudno sobie wyobrazić, że w przeciągu czterech miesięcy nastąpią prace modernizacyjne, które to zmienią. Rodzi się również pytanie, kto tak naprawdę tą drogą zarządza, bo decyzji o objęciu jej systemem viaTOLL nie będzie chyba podejmował prezydent miasta Konina.

Czy to właściwie problem?

Początku kłopotów można dopatrywać się w fakcie, że rządowi nie udało się włączyć koncesyjnych odcinków autostrad do systemu viaTOLL. Brak rozstrzygnięć w tej sprawie może doprowadzić do kompromitacji idei funkcjonowania elektronicznego myta w Polsce. No bo jak inaczej nazwać sytuację, w której na terenie naszego kraju obowiązują trzy systemy poboru opłat? Koncesjonariusze autostrad A2 i A4 rozważają zastosowanie takiego rozwiązania już w 2012 roku. Poza tym może dojść do zaskarżenia rządu przed Komisją Europejską za naruszanie zasad konkurencji w związku z poborem

e-myta. Stawki opłat na drogach publicznych są zwolnione z 23-procentowego podatku VAT, podczas gdy na odcinkach koncesyjnych - nie.

Stalexport (koncesjonariusz autostrady A4) powołuje się na wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 2007 roku. Uznano wtedy, że jeśli możliwa jest konkurencja między prywatnym dostawcą usług z organem władzy publicznej o rynek tej samej usługi, to czynności organu państwa muszą zostać obciążone podatkiem VAT, a sam organ zyskuje status podatnika. ETS mógłby uznać wprowadzone od 1 lipca stawki opłat za wymierzone w kwotach brutto i nakazać GDDKiA zwrot różnicy przewoźnikom.

Naiwnością jest wiara prezentowana przez MI, że tak jak w innych krajach europejskich, które wprowadziły system e-myta, po dwóch, trzech miesiącach wszystko wróci do normy wraz z powrotem ciężarówek na autostrady. Ten problem nie rozwiąże się sam... Bez porozumienia pomiędzy GDDKiA a koncesjonariuszami pozostanie rządowi tylko próba wepchnięcia przewoźników z powrotem na płatne autostrady metodami administracyjnych nacisków. W dalszej perspektywie nie przyniesie to jakichkolwiek korzyści żadnej ze stron, a przewoźników narazi na wysokie dodatkowe koszty.

Suplement

Na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego w dniu 25 sierpnia wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz zadeklarował zorganizowanie spotkania wszystkich stron sporu dotyczącego ograniczeń na drodze krajowej nr 92. Ma się ono odbyć w drugiej połowie września. Zaproszenie do uczestnictwa w nim dostali również przedstawiciele branży transportu drogowego.

Najnowsze ustawy dla transportu drogowego

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

W krótkim czasie, pod koniec lipca i w sierpniu, Sejm RP przyjął trzy ważne dla transportu drogowego ustawy. Stanowią one niewątpliwie sukces środowiska transportu drogowego.

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw

Ustawa ta stanowi kontynuację wcześniej uchwalonej „ustawy antykrzysowej dla transportu” i zawiera dalsze rozwiązania przybliżające prawo do praktyki transportowej. W pracach nad tą ustawą duży udział miało środowisko transportowe. Wystarczy przypomnieć, że jej projekt był bardzo szeroko dyskutowany na posiedzeniach Forum Transportu Drogowego, a uczestniczący w pracach nad tą ustawą przedstawiciele środowiska starali się przekonywać posłów, w specjalnej Podkomisji Sejmowej, do rozwiązań proponowanych przez praktyków. Zdecydowana większość tych propozycji została uznana przez rząd i posłów za zasadne i znalazła się w treści ustawy.

Jakie zasadnicze rozwiązania niesie ze sobą ta ustawa? Przede wszystkim przynosi jednoznaczny rozdział odpowiedzialności za naruszenia prawa w trakcie wykonywania procesu transportowego pomiędzy kierowcą, osobą organizującą transport (spedytora, nadawcę, odbiorcę, załadowcę, organizatora wycieczki, organizatora transportu, operatora publicznego transportu zbiorowego) oraz przedsiębior-

cę transportowego. Zgodnie z tym podziałem zostały również wprowadzone trzy oddzielne załączniki do ustawy, zawierające określenie naruszeń oraz wysokość kar za poszczególne naruszenia. Załączniki te, w stosunku do dotychczasowych, zostały skorygowane w świetle aktualnej praktyki transportowej i w ten sposób bardziej przybliżone do życia. Uprawnione organy będą teraz mogły nakładać kary grzywny (do wysokości 2 tys. złotych) na kierowców oraz inne osoby związane z realizacją procesu transportowego w drodze postępowania mandatowego. Kary te będą również dotyczyły osób zarządzających transportem – jest to nowa kategoria pracowników, którzy będą występować w związku z wejściem w życie nowych rozporządzeń unijnych dotyczących dostępu do zawodu i rynku. Z 15 000 do 10 000 złotych ograniczono łączną wysokość kar nakładanych w wyniku kontroli drogowej. Zasadniczej zmianie uległa też wysokość kar za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w przedsiębiorstwie, które teraz będą uzależnione od wielkości firmy, określonej liczbą zatrudnionych kierowców.

Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w podmiocie wykonującym przewóz drogowy nie może przekroczyć:

- 1) 15 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio 10 w okresie 6 miesięcy do dnia rozpoczęcia kontroli;
- 2) 20 000 złotych – dla podmiotu za-

- trudniającego kierowców w liczbie średnio od 11 do 50 w okresie 6 miesięcy do dnia rozpoczęcia kontroli;
- 3) 25 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od 51 do 250 w okresie 6 miesięcy do dnia rozpoczęcia kontroli;
- 4) 30 000 złotych – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie większej niż 250 w okresie 6 miesięcy do dnia rozpoczęcia kontroli;
- 5) 40 000 złotych – dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym.

Postulaty o dostosowanie wysokości kar do wielkości podmiotów padały w środowisku od wielu lat, szczególnie od mniejszych firm transportowych mających znaczny udział w polskim rynku transportu drogowego i wreszcie znalazły rozwiązanie w tej ustawie. Istotną sprawą jest również zasada zakładająca, iż „Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, jeżeli (...) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć”.

Ważną sprawą jest również to, że decyzja o nałożeniu kary pieniężnej staje się wykonalna dopiero po wyczerpaniu drogi sądowej i po uzyskaniu prawomocnego rozstrzygnięcia sprawy.

Ustawą wprowadzono odznakę



„Wzorowy Kierowca”, która będzie nadawana wyróżniającym się kierowcom przez ministra właściwego do spraw transportu.

Niektóre zmiany zapisane w ustawie dotyczą również innych ustaw, jak na przykład Ustawy „Prawo Przewozowe” i Ustawy o czasie pracy kierowców. W pierwszej z nich wprowadzono zmiany istotne dla przewoźników drogowych, jak chociażby takie, które zabraniają nadawcy zlecenia przewozu kabotażowego bez posiadania przez przewoźnika odpowiedniego zezwolenia oraz zlecenia przewozu przesyłki nienormatywnej bez wymaganego zezwolenia na przewóz, a także określenie warunków przewozu w sposób, który mógłby spowodować naruszenie warunków wykonywania przewozów, zasad pracy kierowców, przepisów ruchu drogowego lub przepisów o drogach publicznych. Nadawca nie może również zamieszczać w liście przewozowym i innych dokumentach informacji niezgodnych ze stanem faktycznym i uzależniać wysokości przewoźnego od masy lub ob-

jętości przesyłki w przypadku przewozów drewna, materiałów sypkich i masowych. Przepisy te stosuje się również do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz.

Drugą zmianą jest określenie odpowiedzialności nadawcy, odbiorcy lub innego podmiotu wykonującego czynności ładunkowe za wykonanie ich w sposób zgodny z warunkami bezpieczeństwa ruchu drogowego, niedopuszczający do przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdu i nacisków osi.

Natomiast zmiana ustawy o czasie pracy kierowców wprowadza nową definicję pory nocnej dla celów ustalenia czasu pracy kierowców. Zawiera również szereg zapisów doprecyzujących zagadnienia czasu pracy kierowców i ich powiązanie z obowiązującymi przepisami, dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdów, wynikającymi z rozporządzenia 561/2006 i konwencji AETR. Dotyczy to takich zagadnień jak: kwestia stosowania rozkładów czasu pracy kierowców, informowania przez kie-

rowcę pracodawcy o zatrudnieniu u innego pracodawcy i prowadzenia ewidencji czasu pracy.

Ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

Ustawa o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Tę ustawę także uchwalono 18 sierpnia 2011 r. Wprowadzone przez nią zmiany dotyczą głównie przewozów wykonywanych pojazdami nienormatywnymi. O zmiany te środowisko, a szczególnie przedsiębiorcy wykonujący przewozy nienormatywne, zabiegało od wielu lat. Kilka lat temu już nawet był przygotowany projekt takiej ustawy, jednakże ze względu na wcześniejsze zakończenie kadencji Parlamentu nie został poddany procedurom parlamentarnym. Tym razem się udało.

Zasadniczą zmianą przewidywaną przez nową ustawę jest wprowadzenie nowego podziału kategorii zezwoleń na wykonywanie przewozów nienormatywnych. Będzie ich aż siedem.



od lewej:
prezydent IRU Janusz
Łacny, prezes ZMPD Jan
Buczek, dyrektor Dep.
Transportu ZMPD
Tadeusz Wilk

Przy czym w każdej z nich będzie można uzyskać zezwolenie wielokrotne lub okresowe. W większości przypadków zezwolenie jest wydawane na podmiot bez wskazywania konkretnych pojazdów, co będzie umożliwiło wykorzystanie tego samego zezwolenia przez kilka pojazdów. Okresy, na jakie wydawane będą te zezwolenia, sięgają w przypadku zezwoleń kategorii III do VI nawet 24 miesięcy. Rozwiązania zawarte w tej ustawie rozwiązują szereg problemów związanych chociażby z legalnym dojazdem pojazdów o nacisku osi 11,5 tony do miejsc położonych przy drogach o niższych dopuszczalnych naciskach osi. Będzie to umożliwiać zezwolenie wydawane zarówno na przewoźnika, jak również na właściciela obiektu położonego przy takiej drodze, niewskazujące konkretnego przewoźnika i konkretnego pojazdu, czyli możliwe do użycia przez każdy pojazd zabierający lub dostarczający towar do tego obiektu. Nowe, korzystniejsze rozwiązania dotyczą typowych przewozów nienormatywnych, a związane są cho-

ciażby z samym trybem wydawania zezwoleń oraz uzgadniania trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego. Ustawa określa nowe stawki opłat za wydanie konkretnych zezwoleń oraz nowe wysokości kar związanych z naruszeniem przepisów ustawy. Podobnie jak w poprzednio opisywanej ustawie, zapisy tej ustawy stwierdzają, że nie wszczyna się postępowania wobec podmiotu wykonującego przewóz, jeżeli okoliczności sprawy wskazują na to, że dochował on należytej staranności i nie miał wpływu na zaistnienie naruszenia. W ustawie przyjęto także rozwiązanie o uiszczaniu kary dopiero po uzyskaniu ostatecznej prawomocnej decyzji. Ustawa ta wejdzie w życie po pływie 12 miesięcy od daty jej ogłoszenia.

Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych

Trzecią ważną dla transportu ustawę uchwalono 19 sierpnia. Ustawa dostosowuje polskie ustawodawstwo do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września

2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych. Ustawa określa w jednym akcie prawnym zasady przewozu towarów niebezpiecznych drogami, koleją oraz żeglugą wodną śródlądową. Precyzuje ona:

- zasady prowadzenia działalności w zakresie wykonywania przewozów krajowych i międzynarodowych towarów niebezpiecznych,
- kontrolę i nadzór nad przewozami towarów niebezpiecznych,
- kary za naruszenia przepisów dotyczących tych przewozów,
- sposób szkolenia osób zaangażowanych w przewóz towarów niebezpiecznych; szkolenia, egzaminowania i wydawania zaświadczeń ADR dla kierowców,
- sposób szkolenia, egzaminowania i wydawania świadectwa doradcy DGSA,
- zasady użytkowania ciśnieniowych urządzeń transportowych,
- zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie szkoleń wynikających z umowy ADR.

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ 

36 GWARANCJA
MIESIĘCY

- ✓ większy komfort i bezpieczeństwo
- ✓ precyzyjne planowanie kosztów
- ✓ profesjonalna i kompleksowa opieka serwisowa
- ✓ mniejsze koszty eksploatacji
- ✓ wyższa wartość odkupu
- ✓ najlepsza oferta gwarancyjna na rynku

36 spokojnych miesięcy

Klienci przykładają dużą wagę do całkowitych kosztów utrzymania pojazdu. Najlepszym sposobem na kontrolowanie rzeczywistych kosztów jest zaplanowanie ich z góry. Teraz, kupując pojazd ciężarowy MAN TGX i TGS*, otrzymasz przedłużoną gwarancję na układ napędowy

ważną przez 3 lata lub do 450.000 km przebiegu. Dzięki profesjonalnej obsłudze serwisowej wartość pojazdu utrzymana jest na wysokim poziomie a koszty są przejrzyste i dokładnie zaplanowane. Dla nas Twój spokój jest najważniejszy!

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.
Al. Katowicka 9, Wolica
05-830 Nadarzyn
Tel. 795 586 996
e-mail: gwarancja.36@man.eu

www.mantruckandbus.pl

MAN Truck & Bus



*) oferta dotyczy pojazdów TGX i TGS w konfiguracji napędu 4x2 i 6x2

To osiągnięcie całego środowiska



Tadeusz Wilk,
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Jak Pana zdaniem można określić charakter zmian, które wiążą się z wprowadzeniem trzech ustaw uchwalonych przez Sejm w ostatnim czasie?

Dwie z tych ustaw są naprawdę bardzo ważne, bowiem dostosowują prawo do aktualnych okoliczności, myślę tutaj o ustawie o zmianie ustawy o transporcie drogowym i ustawie o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym, która zmieniła przepisy dotyczące przewozów nienormatywnych. Te dokumenty są kontynuacją i dopełnieniem uchwalonej dwa lata temu ustawy antykryzysowej. Nowe przepisy są - jak nigdy dotąd - adekwatne do praktycznego funkcjonowania firmy transportowej w Polsce. Stąd ich waga, poza tym z całą pewnością realizują postulaty, które docierały ze strony przewoźników.

Jak długo trwały prace nad tymi dokumentami?

To są trzy różne historie. Nad ustawą o transporcie drogowym pracowaliśmy bardzo długo. Pierwsze założenia i dyskusje na temat tego dokumentu były formułowane około dwóch-trzech lat temu. Natomiast prace parlamentarne, od momentu wniesienia projektu ustawy do łaski marszałkowskiej przez Komisję Infrastruktury, trwały około pół roku, czyli krótko, jak na praktykę stanowienia prawa w Polsce. To dobre tempo prac parlamentarnych wynikało z życzliwości i dużego zaangażowania posłów Komisji Infrastruktury oraz, co pragnę szczególnie podkreślić, solidarnego działania przedstawicieli środowiska przewoźników i wiel-

kiej determinacji, aby tę ustawę jak najszybciej uchwalić.

Prace nad ustawą prawo o ruchu drogowym trwały dłużej. Projekt podobnego dokumentu był przygotowany przez rząd jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu, ale z powodu jej skrócenia - nie był w Sejmie procedowany. W konsekwencji musiał być opracowany od nowa. Przygotowywany był przez MI we współpracy ze środowiskiem transportowym przez okres blisko trzech lat. Tym razem gotowy projekt trafił do Sejmu w maju bieżącego roku. Również w tym wypadku widoczne było bardzo duże zaangażowanie przedstawicieli środowiska, począwszy od fazy projektu. Nowelizacja ustawy prawo o ruchu drogowym została uchwalona przez Sejm 18 sierpnia bieżącego roku.

Trzecia ustawa, o której mówimy, dotyczy przewozu towarów niebezpiecznych. Wprowadzone nią zasady wynikają z dostosowania prawa krajowego do przepisów europejskich, czyli z obowiązku wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Po raz pierwszy w Polsce w jednym akcie prawnym zebrano przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym, kolejowym i śródlądowym.

Czy zmiany, jakie nastąpią, należy traktować jako przełomowe albo wręcz rewolucyjne?

Należy pamiętać, że ustawa o transporcie drogowym zaczęła obowiązywać w

2001 roku. Później było kilka nowelizacji, ale obecne zmiany w pewnym sensie tę ustawę korygują i uzupełniają. Przenoszą na grunt prawa doświadczenia, jakie przewoźnicy zdobyli pracując pod „jej rządami” w nowych okolicznościach wspólnej przestrzeni gospodarczej Unii Europejskiej. Trudno tu zatem mówić o rewolucji, wydaje mi się, że to są raczej naturalne zmiany ewolucyjne.

Uczestniczył Pan w pracach nad ustawami. Jak ocenia Pan efekty pracy?

Chciałbym podkreślić, że uchwalenie tych ustaw jest sukcesem całego środowiska. Zapracowali na niego przedstawiciele różnych organizacji. Tu przypomnę, że projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym był bardzo wnikliwie dyskutowany na posiedzeniach Forum Transportu Drogowego, kiedy wypowiadało się na ten temat wielu przedstawicieli środowiska z różnych regionów Polski i różnych stowarzyszeń. Zgoda i determinacja środowiska, aby przekonać parlamentarzystów, że proponowane rozwiązania są ważne dla transportu drogowego, doprowadziła do osiągnięcia założonego celu. Wspólne działanie przyniosło bardzo dobre efekty.

Z wielkim uznaniem należy się również odnieść do solidnej i rzetelnej pracy nad tymi ustawami posłów Komisji Infrastruktury, a przy okazji podkreślić życzliwość i otwartość parlamentarzystów na argumenty środowiska, dotyczące tych projektów.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Sukcesy i porażki

4 lata transportu drogowego

Redakcja
 fot. GiniMiniGi

Ostatnie cztery lata były okresem niejednorodnym pod względem gospodarczym. Optymizm czasu koniunktury zderzył się w połowie 2008 roku z murem światowego kryzysu gospodarczego. Dla transportu drogowego był to wstrząs szczególnie dramatyczny, ponieważ w przeciągu kilku miesięcy wolumeny przewozowe spadły nawet o 60%. Dopiero w roku 2010 zaczęto mówić o względnej stabilizacji na tym rynku. W takim trudnym czasie udało się przewoźnikom, jako jednej z niewielu branż, doprowadzić do uchwalenia ustawy antykryzysowej. Najważniejsze regulacje, jakie się w niej pojawiły, dotyczą rozliczania diet kierowcom. Zakończyły się wszelkie spory interpretacyjne dotyczące tej kwestii. Znalazły się w niej również przepisy pozwalające na zawieszenie działalności i wyrejestrowywanie pojazdów bez konsekwencji utraty uprawnień do wykonywania zawodu. Kryzys ukazał również nowe oblicze branży przewozowej. Ujawniły się jej znakomite zdolności adaptacyjne nawet do tak trudnych warunków: umiejętność cięcia kosztów własnych, ostrożność w inwestowaniu; wzbogacanie oferty przewozowej o nowe usługi. W efekcie, dzięki swojej żywotności i zapobiegliwości, polscy przewoźnicy zdołali utrzymać, wypracowywaną od wielu lat, silną pozycję na rynku europejskim. Ponieważ okres kampanii wyborczej sprzyja podsumowaniom i oce-

nom, zespół redakcyjny Przewoźnika przygotował własny wykaz sukcesów i porażek polskiej branży transportu drogowego w ostatnich czterech latach. Jest to lista subiektywna, liczymy się z tym, że to, co my uznaliśmy za sukces - w opinii innych wcale nim być nie musi. Dlatego pragniemy zaprosić do dyskusji na ten temat. Lista sukcesów i porażek, którą prezentujemy, zostanie zamieszczona na stronie internetowej ZMPD. To Państwo ostatecznie zdecydują, co dobrego i co złego stało się w polskim transporcie w przeciągu czterech ostatnich lat.

[Na przedstawionej poniżej liście nie zamieszczamy tych aktów prawnych,



których proces legislacyjny nie został formalnie zakończony.]

Sukcesy

1. Przyjęcie przepisów umożliwiających wypłacanie diet kierowcom.
2. Osiągnięcie i utrzymanie przez polski transport międzynarodowy znaczącej pozycji na rynku europejskim.
3. Działanie Forum Transportu Drogowego – będącego płaszczyzną współpracy całej branży transportowej.
4. Przetrvanie kryzysu.
5. Bardzo racjonalne inwestowanie w tabor, ukierunkowane przede wszystkim na podniesienie poziomu jego ekologiczności.
6. Utrzymywanie, mimo nieprzyjaznej polityki Rosjan, pozycji rynkowej w przewozach Europa - Wschód.

Porażki

1. Wzrost kosztów przedsiębiorstw, wynikający z podwyżki cen paliw, ubezpieczeń oraz opłat za korzystanie z dróg.
2. Powstanie wadliwego systemu szkolenia kierowców, niezapewniającego przedsiębiorcom odpowiedniej liczby wykwalifikowanych pracowników.
3. Brak skuteczności polskiego rządu w negocjowaniu zezwoleń rosyjskich.
4. Utrzymanie ograniczenia - do 600 litrów - ilości paliwa, które można wwozić do Polski w fabrycznych zbiornikach pojazdów z krajów pozaunijnych.
5. Brak działań instytucji państwowych przeciwko praktykom nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym.
6. Powolne tempo budowy i modernizacji dróg.

W ich rękach jest stanowienie prawa

autor: Ryszard Gałczyński

Przepisy prawa, które wyznaczają i określają warunki funkcjonowania firm transportu drogowego powstają w Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Jego jakość zależy od wiedzy i zrozumienia problemów branży przewozowej przez parlamentarzystów, którzy w niej zasiadają. Od wielu lat ZMPD stara się wypracować jak najlepsze relacje z posłami - członkami Komisji Infrastruktury, bez względu na ich polityczną orientację. Chodzi przede wszystkim o to, aby jak najgruntowniej prezentować problemy i przekonywać posłów do swoich racji. W chwili obecnej współpracę należy uznać za bardzo dobrą. Jej efektem są przyjęte przez Sejm dwa niezwykle ważne dla branży transportowej dokumenty: ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym i ustawa o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym. Patrząc z perspektywy ostatnich czterech lat wydarzeniem przełomowym, które otworzyło nowe pole do współdziałania było podpisanie Porozumienia z 2 czerwca 2009 r. pomiędzy przedstawicielami branży transportowej, rządu i parlamentu. Sygnatariuszami Porozumienia byli: upoważniony przez Forum Transportu Drogowego Jan Buczek, prezes ZMPD, Tadeusz Jarmuziewicz, wiceminister infrastruktury i Zbigniew Rynasiewicz, przewodniczący Komisji Infrastruktury. Z tej umowy narodziła się ustawa nazwana antykryzysową. Poza stoczniami tylko branża transportowa zdo-

łała doprowadzić do uchwalenia takiego dokumentu. Spełnił on bardzo ważną rolę, a jednym z jego głównych zadań było jednoznaczne uregulowanie przepisów dotyczących rozliczanie diet kierowcom.

Posłami życzliwymi dla branży i otwartymi na dialog z przedstawicielami środowiska są członkowie Komisji Infrastruktury.

Przedstawiamy Państwu parlamentarzystów, którzy pracowali nad niemal wszystkimi ustawami dotyczącymi transportu drogowego.



Zbigniew Rynasiewicz

Przewodniczący Komisji Infrastruktury, członek Klubu Parlamentarnej Platformy Obywatelskiej. Był posłem III i V kadencji Sejmu. Jako przedstawiciel parlamentu był sygnatariuszem Porozumienia z 2 czerwca 2009 roku. Przewodniczył podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw (druk nr 2401), nazwanej ustawą antykryzysową.

Jest członkiem podkomisji stałych ds.

transportu drogowego i drogownictwa oraz ds. transportu lotniczego i gospodarki morskiej.

Interpelował między innymi w sprawach: nastrojów wśród pracowników Służby Celnej (marzec 2008); umożliwienia prowadzenia kontroli granicznych towarów (tj. nasion i roślin, pasz i środków spożywczych pochodzenia zwierzęcego) importowanych z krajów trzecich do Unii Europejskiej przez przejście drogowe oraz przejście graniczne kolejowe w Medyce z miejscem do przeładunku towarów w Żurawicy; przebudowy drogi krajowej nr 4 na odcinku Łańcut - Radymno; skomunikowania węzła Ropczyce - Sędziszów Małopolski planowanej autostrady A4 z drogą krajową nr 4 na terenie gminy Sędziszów Małopolski. Jest członkiem ośmiu zespołów parlamentarnych, między innymi: Parlamentarnego Zespołu ds. Tradycji Niepodległościowych, Parlamentarnego Zespołu Miłośników Motocykli i Samochodów, Poselskiego Zespołu ds. Lotnictwa.



Stanisław Żmijan

Wiceprzewodniczący Komisji In-



frastruktury, członek Klubu Parlamentarnego Platformy Obywatelskiej. Był posłem IV i V kadencji Sejmu. Był sprawozdawcą 26 ustaw, co jest wśród polskich parlamentarzystów jednym z lepszych wyników. Nadzorował lub uczestniczył w pracach nad wszystkimi najważniejszymi dokumentami dotyczącymi transportu drogowego.

Jest członkiem podkomisji stałych ds. transportu drogowego i drogownictwa oraz do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury.

Przewodniczył podkomisjom nadzwyczajnym do rozpatrzenia: pilnego rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych i o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk nr 1828); rządowego projektu ustawy o zmia-

nie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym; ustawy o Funduszu Kolejowym; ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego; poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 4508).

Uczestniczył w pracach podkomisji nadzwyczajnych do rozpatrzenia: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw oraz poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw.

Jest członkiem Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Poselskiego Zespołu Strażaków.



Janusz Piechociński

Wiceprzewodniczący KI, członek Klubu Parlamentarnego Polskiego Stronnictwa Ludowego. Był posłem I, II i IV kadencji Sejmu.

Jest wiceprzewodniczącym Komisji Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii.

Przewodniczy podkomisji stałej ds. transportu kolejowego, łączności i nowoczesnych technik informacyjnych. Członek podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakre-

sie infrastruktury. Był wiceprzewodniczącym podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw (druk nr 2401), czyli ustawy antykryzysowej. Ponadto uczestniczył w pracach wszystkich podkomisji zajmujących się w tej kadencji Sejmu zmianami w ustawie o transporcie drogowym. Pracował również między innymi w podkomisjach nadzwyczajnych do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw; poselskich projektów ustaw: o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; obywatelskiego i poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego; rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw; rządowego projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym; rządowego projektu ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Jest członkiem Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Poselskiego Zespołu Strażaków.



Krzysztof Tchórzewski

Wiceprzewodniczący KI, członek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. W latach 1997-2001 Sekretarz

Stanu w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Był posłem I, III i V kadencji Sejmu.

Przewodniczący podkomisji stałej ds. budownictwa oraz gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz podkomisji stałej ds. transportu lotniczego i gospodarki morskiej.

Wiceprzewodniczący w podkomisjach nadzwyczajnych do rozpatrzenia poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw. Przewodniczył podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Interpelował w sprawie: podjęcia działań mających zapobiec przewidywanej krytycznej sytuacji finansowej polskich przewoźników drogowych, generowanej poprzez projektowane zwielokrotnienie kosztów dostępu do infrastruktury drogowej; podjęcia działań na rzecz przywrócenia prawidłowego funkcjonowania rynku budowy dróg i autostrad, zarówno w przypadku kontraktów już realizowanych, jak i wciąż możliwych do wprowadzenia odpowiednich korekt prowadzenia inwestycji na etapie przetargów, na przykładzie realizowanego odcinka autostrady A4 Wieliczka - Szarów w Małopolsce; nalicytowania podatku akcyzowego za sprowadzone do Polski samochody ciężarowe oraz nalicytowania opłaty produktywnej.



Wiesław Szczepański

Wiceprzewodniczący KI, członek Klubu Parlamentarnego Sojuszu Lewicy Demokratycznej. W roku

2004 - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Był posłem II, III i V kadencji Sejmu.

Jest członkiem Podkomisji stałych do spraw: monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury; ds. budownictwa oraz gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, ds. transportu kolejowego, łączności i nowoczesnych technik informacyjnych.

Pracował w podkomisjach nadzwyczajnych do rozpatrzenia: rządowego projektu ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych; poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw; poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym; rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. Interpelował w sprawie: wpisania drogi S11 do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz ujęcia tej inwestycji w planach realizacyjnych GDDKiA: możliwości nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym; w sprawie zgodności z Konstytucją RP art. 11j ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych; zweryfikowania przez GDDKiA programu budowy dróg krajowych i autostrad do 2012 r.; uchwały SN z dnia 19 listopada 2008 r., uznającej, że kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze, jako miejscu wykonywania pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 K.P.; polityki transportowej w Polsce; obniżenia opłat za przejazd autostradami dla motocyklistów; przygotowania właściwych służb do kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elek-

tronicznej przez kierowców samochodów ciężarowych i autobusów za przejazd po autostradach i drogach ekspresowych po dniu 1 lipca 2011 r.

Należy do Parlamentarnego Zespołu Promocji Żużla.

W 2011r. zdobył trzecie miejsce w plebiscyście radiowej trójki „Srebrne Usta”.



Andrzej Adamczyk

Wiceprzewodniczący KI, członek Klubu Parlamentarnego Prawo i

Sprawiedliwość. Był posłem V kadencji Sejmu.

Przewodniczący podkomisji stałej ds. budownictwa oraz gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, członek podkomisji stałej ds. transportu drogowego i drogownictwa. Pracował w podkomisjach nadzwyczajnych do rozpatrzenia: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie innych ustaw i poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Składał interpelacje w sprawach: opóźnień w budowie autostrady A4 na odcinku Brzesko – Wierzchosławice; braku równoległej realizacji łączników autostradowych oraz perspektyw finansowania naprawy zniszczeń dróg lokalnych; sytuacji przewoźników drogowych i

kierowców pojazdów samochodowych o masie powyżej 3,5 t i poniżej 12 t wykonujących transport drogowy na drogach krajowych lub ich odcinkach, na których pobiera się opłatę; podjęcia działań na rzecz zbadania realizacji umowy koncesyjnej na eksploatację autostrady A4 na odcinku Kraków-Katowice w zakresie poboru opłat za przejazd remontowanymi odcinkami autostrady, a także stopnia zaangażowania koncesjonariusza w finansowanie prac modernizacyjnych na tym odcinku; zmiany przepisów dotyczących zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach krajowych.

TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

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

TruckStore Warszawa na międzynarodowe trasy

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 113001S0003, 2008 r., 204.000 km 179.900 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0909, 2007 r., 855.000 km 165.000 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0890, 2008 r., 190.000 km 179.900 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0889, 2007 r., 387.000 km 169.000 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0888, 2008 r., 190.000 km 179.900 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0810, 2007 r., 327.000 km 179.000 zł
Mercedes-Benz Axor 1843 LS oferta 103001S0804, 2007 r., 395.000 km 145.900 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0802, 2007 r., 391.000 km 169.000 zł	Mercedes-Benz Actros 1841 LS oferta 103001S0748, 2007 r., 432.000 km 139.000 zł	Mercedes-Benz Actros 2544 LS oferta 103001S0729, 2007 r., 137.000 km 209.000 zł	Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 103001S0718, 2007 r., 493.000 km 162.000 zł	Mercedes-Benz Actros 1841 LS oferta 103001S0634, 2007 r., 603.000 km 145.000 zł

Alicja Syc tel. kom. +48 692 432 754 tel. (+4822) 312 53 31 fax (+4822) 312 53 35 alicja.syc@daimler.com	Łukasz Cherubiński tel. kom. +48 698 697 337 tel. (+4822) 312 53 34 fax (+4822) 312 53 38 lukasz.cherubinski@daimler.com	Daniel Kiljańczyk tel. kom. +48 698 697 555 tel. (+4822) 312 53 40 fax (+4822) 312 53 38 daniel.kiljanczyk@daimler.com	Sylwester Łyczewski 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	

Spytaj Sprzedawcę o rezerwację

Cztery lata w transporcie

Opinie dziennikarzy gospodarczych

Przedstawiamy Państwu wypowiedzi znanych dziennikarzy zajmujących się problematyką gospodarczą.



Robert Przybylski – Rzeczpospolita

Najważniejsze w przeciągu ostatnich czterech lat było wprowadzenie nowej zasady opłat za drogi. Nie wiem, czy będzie lepsza czy gorsza od poprzedniej, natomiast zmienia poważnie sposób funkcjonowania tego mechanizmu. Tak, jak na całym świecie, jest to poważny podatek i państwo się spodziewa, że będzie też bardzo zyskowy. Oczywiście zostanie przerzucony na całe społeczeństwo – taka jest idea tego mechanizmu. Jeżeli chodzi o rozwiązania prawne, to myślę, że branża przewoźników doskonale daje sobie radę i ma bardzo duży wpływ na kształt prawa, które powstaje. To, co się pojawia w polskim prawie, w zasadzie zawsze inicjowane jest w Brukseli. Praktycznie jest wymuszane na Polsce – tak bym to ujął. Natomiast, mimo wszystko, branża potrafi tak sprawnie, tak dobrze prezentować swoje racje posłom – i to wszystkich partii - że nie widzę tu jakiś specjalnych zagrożeń. Nazwałbym

tę współpracę wzorcową, bo żadna inna branża nie ma tak dobrych kontaktów z parlamentarzystami i takiego wpływu na pracę Sejmu. Przepisy, które się pojawią, pozwolą na sporządzenie np. miarodajnej statystyki, której do tej pory nie ma. Uważam, że jest niezbędna, bo bez tego ani administracja, ani nawet sama branża nie będzie w stanie zdać sobie sprawy z całej ewolucji, która nieustannie się odbywa. Ten brak przeszkadza nieustannie w rozmowach z Rosjanami, a nawet w Brukseli. Jednak nasza wiedza o polskim rynku transportowym jest mocno szacunkowa. Rosjanie - siadając do rozmów z polską delegacją - są znacznie lepiej poinformowani o aktualnym stanie własnej branży. Dlatego uważam, że przepisy umożliwiające stworzenie centralnego rejestru firm przewozowych (łącznie z przewoźnikami krajowymi) akurat w tej perspektywie będą dobrze działać i wpłyną korzystnie na całość branży transportowej w naszym kraju.

Samo formowanie prawa w Polsce jest dosyć koślawe, bardzo długo trwa – zbyt długo – ale ponieważ, tak jak wcześniej wspomniałem, środowisko przewoźników ma dobry kontakt z posłami i pomimo że część przygotowywanych ustaw jeszcze nie obowiązuje - to i tak branża może się spodziewać, jakie będą nowe wymagania. Myślę, że to, co się w tej chwili szykuje – owszem, często zwiększa koszty funkcjonowania branży, ale z drugiej strony nie wydaje mi się, by istniała dla tych zmian jakaś rozsąd-

na alternatywa. Podejmując się oceny ostatnich czterech lat należy przede wszystkim wziąć pod uwagę, że był to okres niejedności z punktu widzenia gospodarczego. Na początku tej kadencji Sejmu wydawało się, że idziemy w kierunku jakiegoś eldorado i krainy wiecznej szczęśliwości. W pewnym momencie się okazało, że mamy przed sobą gigantyczny kryzys i jest bardzo źle. Całe to otoczenie ekonomiczne i prawne bardzo się zmieniło w ciągu tego czasu. Kryzys jednoznacznie ukazał inercję i bezwład organizacyjny administracji rządowej. Reakcje na negatywne symptomy w gospodarce były spóźnione lub nie było ich w ogóle. Natomiast prace nad przepisami łagodzącymi skutki kryzysu przebiegały bardzo wolno. Taki stan administracji rządowej będzie wpływać w przyszłości na tworzenie nowego prawa, a także na brak szybkiej reakcji na niepokojące symptomy



Marcin Bołtryk – Puls Biznesu

W ogólnym obrazie najistotniejszym pozytywnym ostatnich czterech lat jest fakt, że w końcu instytucje odpowiedzialne za budowa-

nie dróg - Ministerstwo Infrastruktury, w pewnym stopniu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - zrozumiały, że nie da się rozpocząć ich budowy bez zmian w prawie, które ułatwią (i uprosczą) proces inwestycyjny. Ktoś wreszcie poszedł po rozum do głowy, pozmienił przepisy, głównie środowiskowe, ustawę o zamówieniach publicznych - skrócił się tryb odwoławczy przy przetargach, została ograniczona droga do ich blokowania. Generalnie wygląda na to, że ta najważniejsza rzecz dla transportu, czyli drogi, w końcu będą. Oczywiście to nie jest prosta sprawa i na pewno nie na jedną kadencję. Można o realizacji planu budowy dróg mówić bardzo źle i jeszcze długo tak będzie, natomiast nie można nie zauważyć, że rzeczywiście coś się wreszcie dzieje. Jeżeli chodzi o negatywy, to mam wrażenie, że przez całą tę kadencję nikt się nie zajął rozpoczęciem procesu budowania systemu wyprowadzenia transportu ciężkiego z dużych miast. Wprowadza się ograniczenia, które utrudniają życie firmom, kierowcom, a cały czas jest nam ciasno. Brakuje takiej inicjatywy (czy nawet pomysłu inicjatywy), aby transport ciężki wyprowadzić z wielkich miast, tak jak to się dzieje w Niemczech czy innych krajach zachodniej Europy. Cały czas nierozwiązana pozostaje sprawa wielkości kontyngentu zezwoleń rosyjskich. Co roku przewoźnicy, którzy obsługują tamten kierunek mają ten sam problem - braku możliwości wykonywania przewozów z powodu wyczerpania limitu zezwoleń. Co roku, a taka praktyka trwa już od wielu lat, któryś z wiceministrów w ostatniej chwili próbuje coś dogadać. Wydaje mi się, że jest to sprawa, którą da się załatwić wcześniej niż w ostatniej chwili i pod presją zablokowania przewozów na tym kierunku.

Oczywiście można narzekać na wie-

le innych rzeczy, takich jak wysokie ceny paliw, dodatkowe obciążenia, które się pojawiają - chociażby, jak w tym roku, opłaty związane z systemem viaTOLL. Rozumiem jednak, że wynika to ze zobowiązań wobec Unii Europejskiej. Jeżeli chodzi o paliwa, to nie jestem przekonany, czy obniżenie przez rząd akcyzy automatycznie doprowadzi do spadku ich cen. Paliwo wszędzie na świecie jest istotnym składnikiem kosztów funkcjonowania firm transportowych, Polska nie jest tu wyjątkiem.

Kryzys w latach 2008 - 2009 był diabelnie ciężki dla przewoźników i dla wszystkich firm kooperujących, ale równocześnie „przeczyścił” branżę. Wraz ze zmianą warunków ekonomicznych zmienił się sposób prowadzenia firm. Na rynku pozostali ci, którzy potrafili planować i liczyć. Mimo bardzo, w tych warunkach, ostrej konkurencji polski transport międzynarodowy zdołał utrzymać znaczącą pozycję na rynku europejskim. Trzeba pamiętać, że jest również bardzo istotną siłą w tworzeniu PKB - nie jestem pewien, trzecią czy czwartą. W powszechnej opinii przedsiębiorców transportowych rząd nie musi im pomagać, wystarczy, żeby nie przeszkadzał. Czyli budować drogi, wprowadzać ogólne rozwiązania systemowe nie z roku na rok, ale w długiej perspektywie - szczególnie jeśli chodzi o zakazy. Transport ciężki w miastach jest uciążliwy, ale konieczny. Wszelkie pomysły dalszych ograniczeń są bez sensu, bo to tylko wpłynie na dalszą frustrację przewoźników i utrudni życie mieszkańcom. Natomiast warto myśleć w długofalowej polityce o wyprowadzeniu transportu za miasto. Nie można tego załatwić jednym zakazem i zrobić w ciągu jednej kadencji.

U nas niestety jest taka moda, że

każda opcja, która dochodzi do władzy, chce pokazać, że to ona coś zrobiła, że to jest jej zasługa. Kadencyjność rządów jest dla transportu fatalna. Mam nadzieję, że jeżeli teraz wygra inna opcja polityczna, to będzie kontynuowała kierunek, który obrała obecna, jeśli chodzi o budowę dróg, a nie zacznie rozgrzebywać wszystko i robić od początku.



Łukasz Bąk – Gazeta Prawna

Kiedy ten rząd dochodził do władzy, mieliśmy tak naprawdę jedną poważną deklarację, dotyczącą transportu - będą drogi. Drogi mamy, ale ciągle w budowie. Ich realizacja się opóźnia i są źle wykonywane. Wystarczy przypomnieć oddaną obwodnicę warszawską, która już po tygodniu od otwarcia została zamknięta, aby dokonać koniecznych remontów, czy chińską firmą Covec, gdzie o zwycięstwie w przetargu decydował tylko i wyłącznie pieniądz, a nie jakość. Tak się to skończyło, że państwo musi dołożyć do tego interesu i jeszcze spłacić wierzycieli, których Chińczycy tutaj pozostawili. Mamy sytuację, w której plan drogowy, mimo że zmodyfikowany w stosunku do pierwotnych założeń rządu, i tak będzie zrealizowany tylko w 60-70%. Zostajemy z planem drogowym, który zakłada, że ta sieć dróg ekspresowych, autostrad, która miała połączyć północ z południem, wschód z zachodem i ułatwić nie tylko komunikację wewnętrzną, ale również - z całą Europą, będzie gotowa dopiero około 2025 r., a nie w 2013 czy 2014, jak zakładano. Oczy-

wiecie pozostaje pytanie, czy te założenia nie były grą polityczną ze strony rządzących przed poprzednimi wyborami. Uważam, że przed tymi obecnymi należałoby ich z tego rozliczyć - i to dosyć surowo.

Od dwóch miesięcy mamy do czynienia z systemem e-myta, który zastąpił system winietowy. Moim zdaniem pomysł był dobry i w sposób cywilizowany rozliczałby transport drogowy za korzystanie z infrastruktury. Pytanie, jak to zrobiono? Chciano dobrze, a wyszło jak zwykle. Czyli system zły zastąpiono jeszcze gorszym. Po pierwsze: dając do dyspozycji przewoźnikom drogi nie takiej jakości, na jakich powinien obowiązywać system e-myta. Podobnie jak w Niemczech powinien on obowiązywać na drogach pierwszej klasy: ekspresowych, autostradach. Po drugie: poważne komplikacje budzi fakt, że nie dogadano się z koncesjonariuszami prywatnych autostrad, którym przecież państwo obiecywało w latach 90. - wybudujcie za prywatne pieniądze autostrady, my wam pomożemy je utrzymać. Dzisiaj się okazuje, że możemy mieć za chwilę trzy systemy e-myta. Ten państwowy oraz dwa należące do zarządców autostrad A2 i A4. Po trzecie: kwestia stawek za przejazd w systemie elektronicznego poboru opłat, których wysokość jest oderwana od polskich realiów, a już zupełnie od tego, jak było w tym względzie w systemie winietowym. Wobec tych podstawowych błędów drobnostką były sytuacje, które miały miejsce przy uruchamianiu tego systemu, czyli niedziałające bramki, czy choćby chaos panujący przy wydawaniu urządzeń rejestrujących viaBox. Brak dopracowania podstawowych zasad wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłaty drogowej spowoduje, że będą na tym tracić nie tylko przewoźnicy, ale i państwo. Szacowane

wpływy do budżetu z tytułu poboru e-myta mogą być niższe niż z winiet, które obowiązywały do czerwca tego roku.



Aleksander Głus – Polski Traker

Bardzo ważnym wydarzeniem bieżącego roku, a nawet ostatnich lat, było wprowadzenie nowego systemu opłat za przejazdy drogami krajowymi i autostradami. Zarówno sposób, jak i moment jego wprowadzenia uważam za fatalny – to był bardzo mocny strzał (nie wiem, czy w piętę, czy w kolano) ze strony władzy w kierunku transportu. Zwłaszcza, że powody tej decyzji były zrozumiałe i powszechnie akceptowane. Z jednej strony wykonanie unijnych zaleceń, a z drugiej konieczność partycypacji w wielomiliardowych nakładach na budowę autostrad są nie do udźwignięcia dla samych inwestorów. Uważam jednak, że tak naprawdę nie było poważnej dyskusji o elektronicznym systemie poboru opłat, ani szerokiej społecznej konsultacji. Dwa lata temu, kiedy można było ewentualnie coś zmienić, rządząca koalicja, wykorzystując swoją przewagę, większością głosów przeforsowała własną koncepcję. Nie słuchano głosów opozycji. I tak, jak powiedziałem wcześniej, rozumiem zasadność wprowadzenia systemu elektronicznego poboru opłat za autostrady, w mniejszym stopniu za drogi ekspresowe, natomiast zupełnie niejasny jest powód, dla którego systemem tym zostały objęte drogi krajowe. Nikt tego wcześniej nie zapowiadał. Teraz tłumaczy się nam, że należało to zrobić,

by zapobiec przeniesieniu się ruchu ciężarówek na drogi bezpłatne. Do rozszerzenia kategorii dróg podlegających e-mytu doszło w ostatniej chwili. To jest szkodliwe i bulwersujące.

Drugi problem, który chciałem poruszyć, to ogólna sytuacja transportu drogowego w Polsce w czasie kryzysu. Moim zdaniem żadna z prób poprawienia tego stanu rzeczy nie przyniosła ewidentnych korzyści. Niektórzy uważają, że walka o zezwolenia rosyjskie w styczniu zakończyła się sukcesem. Ja do nich nie należę, podobnie jak większość zainteresowanych. Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, poza ważną kwestią rozliczania diet, poprawiła kilka drobnych spraw organizacyjnych. Generalnie rzecz biorąc - ten czas odbieram jako okres narastających utrudnień dla transportu.

Jak wynika z informacji viaTOLL - 1/3 ciężarówek jeżdżących przez płatne odcinki dróg w Polsce - to pojazdy zagraniczne, głównie ze wschodu. To o czymś świadczy. My stajemy się coraz ważniejszym krajem tranzytowym, tak jak Niemcy. Czy nasze położenie geograficzne i geopolityczne mamy wykorzystywać tylko w zakresie opłat drogowych? Wysiłki naszego państwa w kierunku wsparcia transportu – są dla mnie niezauważalne.

Moja konkluzja sprowadza się do tego, że ciągle nie ma czegoś, co się nazywa polityką transportową. Brakuje spójnego postępowania władz, czyli rządu, w stosunku do tej branży. Najczęściej jego działania sprowadzają się do szukania doraźnych rozwiązań. Nie ma całościowego spojrzenia na transport. Najwyraźniej rządzący uważają, że skoro przez lata przewoźnicy sobie radzili, to w przyszłości też sobie poradzą.

Opracował Ryszard Gałczyński

NASZA FILOZOFIA:



Liczy się każda kropla. Zaoszczędź do 7% paliwa z I-Shift, naszą myślącą skrzynią biegów.

Dowiedz się więcej na volvotrucks.com/everydropcounts

Volvo Trucks. Driving Progress





Forum Transportu Drogowego

Dodatkowe zezwolenia rosyjskie

autor: Ryszard Gałęzyński

Od lewej:
Tadeusz Jarmuziewicz,
Andrzej Bogdanowicz,
Dionizy Woźny

Na 14 lipca zwołano, w trybie nadzwyczajnym, posiedzenie Forum Transportu Drogowego, aby wypracować stanowisko w sprawie podziału dodatkowej puli 30 tysięcy zezwoleń, wynegocjowanej na ostatnim posiedzeniu Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych.

Podjęto również temat działalności Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń, funkcjonującej obecnie przy Biurze ds. Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Forum określiło również stanowisko w sprawie uczestnictwa w systemie EKMT.

Gośćmi FTD byli: wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz i dyrektor Departamentu Transportu Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bogdanowicz.

Dodatkowy kontyngent zezwoleń

Do spotkania Komisji Mieszanej w dniach 7 - 8 lipca w Kazaniu doszło w wyniku działań podjętych przez

ZMPD podczas kwietniowego posiedzenia Polsko - Rosyjskiej Międzypaństwowej Komisji ds. Współpracy Gospodarczej, która odbyła się w Krakowie.

Podczas lipcowych negocjacji strona polska zaproponowała wymianę 50 000 zezwoleń dwustronnych i 15 000 zezwoleń Kr-3. Rosjanie zgadzali się na 30 000 zezwoleń (w tym 1 500 zezwoleń Kr-3). Ostatecznie wynegocjowano 27 500 zezwoleń ogólnych i 2 500 zezwoleń Kr-3. Prezes ZMPD Jan Buczek, który w negocjacjach uczestniczył, poinformował, że rozmowy w sprawie ustalenia kontyngentu zezwoleń na 2012 r. zostały zaplanowane na październik i będą się odbywać w Polsce. Stwierdził również, że w trakcie rozmów nie doszło do uzgodnienia stanowiska w kwestii stosowania poszczególnych rodzajów zezwoleń w zależności od miejsca załadunku towaru. Omawianie tej problematyki będzie kontynuowane podczas październikowego posiedzenia komisji mieszanej. Forum po gorącej dyskusji ustaliło propozycję podziału dodatkowej puli zezwoleń.

Rosja Kr-3:

- 25% zezwoleń na rekompensaty dla przedsiębiorców, którym zostały przyznane na 2011 r. mniejsze limity zezwoleń jednorazowych, w związku z uzyskaniem przez nich zezwoleń EKMT,
- 25% zezwoleń na zwiększenie limitów dla przedsiębiorców, którzy posiadają limity podstawowe,
- 50% zezwoleń na zezwolenia „S”.

W sprawie zezwoleń ogólnych uznano, iż powinny zostać one podzielone według następujących zasad:

- 15 000 zezwoleń na zwiększenie limitów podstawowych,
- 12 500 zezwoleń na pulę zezwoleń „S”.

Jednocześnie postulowano, żeby zezwolenia na podania przyznać przedsiębiorcom, których staż w branży transportowej wynosi co najmniej jeden rok.

Komisja społeczna

Tadeusz Wilk, przewodniczący Komisji Społecznej (i jedyny jej przedstawiciel na obradach FTD) poinformował,

mował, że obecna Komisja formalnie skończyła swoją działalność z dniem 30 czerwca br. Jednak będzie działała do czasu powołania przez ministra nowej Komisji, nie dłużej niż przez 3 miesiące (§11 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17.06.2011 r. w sprawie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych, Dz. U. nr 130 poz. 751).

W bliskiej perspektywie wyboru nowej komisji Forum postulowało zmianę zasad, na jakich są one dokonywane. Faktycznie to minister dokonuje wyboru składu Komisji Społecznej spośród kandydatów zgłaszanych przez stowarzyszenia. Tym samym ponosi odpowiedzialność za skutki jej działań.

Andrzej Bogdanowicz przedstawił obowiązujący stan prawny dotyczący funkcjonowania Komisji Społecznej. Zgodnie z art. 9 ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym z 03.12.2010 r. (Dz. U. z 2010 r. nr 249 poz. 1656) Komisja Społeczna w obecnym składzie funkcjonuje do końca okresu, na jaki została powołana. Przepisy wykonawcze skomplikowały ten stan rzeczy, wprowadzając nowe zasady działalności organizacyjno-technicznej Komisji (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17.06.2011 r. w sprawie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych Dz. U. nr 130 poz. 751). W związku ze zmianą podstawy prawnej minister będzie musiał wydać nową decyzję o powołaniu Komisji, co w praktyce nie oznacza jednak, że obecny skład Komisji zostanie odwołany.

Zezwolenia EKMT

Podczas ostatniego posiedzenia Międzynarodowego Forum Transportu - ITF w Paryżu Rosjanie przedstawili swoją propozycję dotyczącą funkcjonowania systemu EKMT. Chcieliby oni, aby:

- 1) Określić kontyngent dla strony rosyjskiej:
 - na rok 2012 w wysokości nie mniej niż 600 zezwoleń bazowych,



Jan Buczek

Kiedyś członkowie Komisji byli wybierani na spotkaniach prezesów stowarzyszeń. Środowisko brało wówczas za nich odpowiedzialność oraz istniała możliwość rozliczenia członków Komisji z udzielonego mandatu w sytuacji, gdy nie byli oni aktywni. Obecnie Komisja Społeczna jest wybierana przez ministra infrastruktury spośród kandydatów zgłoszonych przez stowarzyszenia. Dlatego, pomimo iż formalnie komisja jest nazywana społeczną, to w rzeczywistości odpowiedzialność za skutki jej działania ponosi minister, a nie środowisko.

- na rok 2013 w wysokości nie mniej niż 700 zezwoleń bazowych,
- na rok 2014 w wysokości nie mniej niż 800 zezwoleń bazowych,
- na rok 2015 w wysokości nie mniej niż 1000 zezwoleń bazowych.

- 2) Odstąpić od istniejących ograniczeń wykorzystywania zezwoleń EKMT na terytorium państw stron, z jednoczesną zamianą ich na zasadę: podczas wykonywania przewozu ładunków na podstawie wielostronnego zezwolenia EKMT, liczba ładownych jazd do i z określo-

nego państwa - członka EKMT, z wyłączeniem kraju rejestracji, nie może przewyższać 50% łącznej liczby wykonywanych na podstawie tego zezwolenia jazd ładownych.

- 3) Przy zachowaniu łącznego bazowego kontyngentu zezwoleń wszystkich państw członkowskich w EKMT na poziomie 6 090 sztuk.

Andrzej Bogdanowicz wyjaśnił, że zwiększenie ilości zezwoleń bazowych dla Rosjan miałyby nastąpić przez przekazanie im zezwoleń EKMT niewykorzystywanych przez inne państwa.

W związku z tym, iż nie wyrażono zgody na zwiększenie ilości zezwoleń bazowych dla strony rosyjskiej, podczas ostatniego posiedzenia ITF Rosjanie poinformowali, iż utrzymują w dalszym ciągu ograniczenie w ilości 67 zezwoleń bazowych oraz wprowadzają powyższą zasadę dotyczącą możliwości wykonania tylko 50% jazd ładownych na jednym zezwoleniu EKMT do Federacji Rosyjskiej.

W związku z niejasnościami, na czym polega to wykonywanie 50% jazd ładownych, Rosjanie mieli przedstawić oficjalną interpretację tego zapisu, ale tego nie zrobili. Tadeusz Wilk stwierdził, na podstawie rozmów kuluarowych, że po wykonaniu jazdy ładownej do Rosji należy wykonać następną jazdę ładowną do innego kraju, żeby po raz kolejny można było wjechać z ładunkiem na terytorium FR. Takie działania Rosjan uderzają przede wszystkim w polskich przewoźników. Jednakże zawieszenie udziału Polski w systemie EKMT Forum uznało za niedopuszczalne. Ostatecznie zaakceptowano ustalenia na 2012 rok, przyjęte na ostatnim posiedzeniu Grupy ds. Transportu ITF, czyli 270 zezwoleń bazowych, w tym tylko 67 ważnych na terytorium Rosji.

Forum Transportu Drogowego

Brak alternatywy dla A2



autor: Ryszard Galczyński

Artur Kamiński Posiedzenie Forum Transportu Drogowego z 25 sierpnia było poświęcone zasadniczo dwóm tematom. Pierwszy był kontynuacją dys-



Jan Buczek

W sprawie drogi nr 92 spotkaliśmy się z ministrem infrastruktury Cezarym Grabarczykiem. Rozwiązanie wydawało się proste wystarczyło udostępnić w całości tę drogę dla transportu ciężkiego nawet w systemie viaTOLL. Natomiast stało się coś wręcz przeciwnego. Na tym odcinku, na rogatkach miast, są ograniczenia tonażowe.

Tadeusz Wilk

kusji podjętej na poprzednim spotkaniu, dotyczącej przyszłości Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych. Drugi wynikał z absurdalnej sytuacji, jaka pojawiła się na drodze krajowej nr 92. Gośćmi Forum byli: sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz, dyr. Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD Waldemar Wierzbicki oraz dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD Michał Rzemieniewski.

Rekomendacje do komisji

Ze względu na zmianę przepisów minister infrastruktury jest zobowiązany do wyboru nowego składu Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych. Do 5 września organizacje zrzeszające przewoźników mogły zgłaszać swoich kandydatów. W pierwszej części spotkania uczestnicy Forum przed-

stawiali swoje propozycje. FTD zarekomendowało wiceministrowi Tadeuszowi Jarmuziewiczowi 12 kandydatów.

Przy okazji dyskusji na temat działalności Komisji Społecznej pojawiły się sugestie odejścia od limitów i ścisłej reglamentacji zezwoleń rosyjskich. Bardzo podgrzało to temperaturę debaty, dominował jednakże pogląd, że taka zmiana w dystrybucji deficytowych zezwoleń rosyjskich nie miałaby nic wspólnego ze sprawiedliwym ich podziałem. Byłaby natomiast bardzo krzywdząca dla przedsiębiorców, którzy przez wiele lat pracowali na wielkość własnych limitów sto-



sując się do rygorystycznych zasad.

Droga nr 92

Jak może nam pomóc rozwiązać te kwestię panie ministrze? Z takim pytaniem zwrócił się do Tadeusza Jarmuziewicza koordynator Forum Dionizy Woźny w związku z zakazami na drodze krajowej nr 92. Jednocześnie stwierdził, że żaden przewoźnik, czyli kalkulujący koszty przedsiębiorca, nie wybierze przejazdu drogą, która kosztuje najdrożej w całej Europie. Okazuje się, że na skutek ustawienia przez władze lokalne znaków ograniczeń tonażowych, tego wyboru został pozbawiony. Irytację przewoźników budzi fakt, że takie działania lokalnych administracji mają przyzwolenie władz centralnych, co jest lekceważeniem praw innych. Prawo Unii Europejskiej gwarantuje obowiązek zapewnienia dróg alternatywnych w stosunku do odcinków płatnych.

W opinii Tadeusza Jarmuziewicza próby czasu nie wytrzymał system zarządzania dróg w Polsce. Konieczne jest ujednoczenie zarządzania drogami, ale to wymaga zmian w prawie.

Artur Kamiński zauważył, że problem dotyczy ok. 3 km drogi. Odcinek tej długości, biegnący w granicach miasta Konina, uniemożliwia pojazdom ciężkim korzystanie z drogi krajowej nr 92, blokując przejazd od Warszawy do Świecka, w praktyce poważnie utrudnia tranzyt ze wschodu na zachód Europy.



Wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz polecił sprawdzić sposób finansowania remontów dróg objętych ograniczeniami tonażowymi. Jeżeliby się okazało, że wykorzystano do ich modernizacji środki pochodzące z funduszy europejskich, lokalne władze musiałyby natychmiast usunąć zakazy, albo zwrócić wielkość dofinansowania ze środków unijnych. Drogi modernizowane przy użyciu tych środków muszą spełniać europejskie standardy, jeżeli chodzi o nośność. Zakazy, które są tam ustawione, wskazują na to, że takich norm nie spełniają. T. Jarmuziewicz zapowiedział również zorganizowanie, w drugiej połowie września, spotkania wszystkich stron uczestniczących w tym sporze.

Dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD Waldemar Wierzbicki zapoznał uczestników Forum z podziałem dodatkowego kontyngentu zezwoleń rosyjskich.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD Michał Rzemieniewski poinformował zebranych, że Inspekcja w 2012 roku rozpocznie budowę systemu rejestracji zezwoleń rosyjskich.



Dionizy Woźny

Najważniejsza sprawa jest związana z prawną koniecznością wytyczenia dróg alternatywnych. To jest obowiązek rządu, nie ma tu innego rozwiązania. My oczekujemy zobowiązań prawnych, wynikających z naszego członkostwa w Unii Europejskiej. Takie rozwiązania, jak w Koninie, nie są zgodne ani z prawem, ani z interesem społecznym.



Od lewej: Michał Rzemieniewski, Waldemar Wierzbicki, Tadeusz Jarmuziewicz

Dionizy Woźny prowadzący obrady.

Od lewej: Tadeusz Jarmuziewicz, Andrzej Bogdanowicz

Podział zezwoleń drogowych

Jak działa Komisja Społeczna

*autor: Tadeusz Wilk,
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD*

17 czerwca 2011 r. minister infrastruktury wydał Rozporządzenie w sprawie komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych. Rozporządzenie to skróciło kadencję obecnie działającej komisji społecznej, bowiem jego §11 informuje, że działa ona nie dłużej niż przez okres 3 miesięcy od dnia jego wejścia w życie. Jest zatem okazja, aby jeszcze raz przedstawić cele i zasady działania tej komisji, tak ważnej z punktu widzenia międzynarodowych przewoźników drogowych.

Początki współpracy przewoźników z MI w zakresie zezwoleń

Komisja została ustanowiona Ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a właściwie poprawką do tej Ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. W art. 30 Ustawy zapisano, że podziału zezwoleń pomiędzy przewoźnikami dokonuje komisja społeczna powoływana przez ministra właściwego do spraw transportu. Komisja składa się z siedmiu osób – „przedstawicieli polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych”. Zapis ten stanowił sformalizowanie pewnej rzeczywistości, która tak naprawdę istniała od dłuższego czasu. Już kilka lat wcześniej dyrektorzy Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego - mając na celu usprawnienie sposobu podziału zezwoleń zagranicznych pomiędzy przewoźnikami - współpracowali ze środowiskiem

międzynarodowych przewoźników drogowych. Korzystając z doświadczenia przedstawicieli środowiska podejmowali decyzje o zasadach podziału najczęściej deficytowych zezwoleń. Przed wejściem Polski do Unii Europejskiej deficyt zezwoleń dotyczył wielu krajów, szczególnie dotkliwie odczuwany był w stosunku do krajów „starej unii”, takich jak: Austria, Niemcy, Francja, Belgia, Holandia, Hiszpania, ale również krajów pozostających wówczas poza granicami Unii. Współpraca dyrektorów BOTM z praktykami mającymi na co dzień do czynienia z międzynarodowymi przewoźnikami dawała możliwość wypracowywania najbardziej racjonalnych metod i zasad podziału zezwoleń. Nawiązanie tej współpracy, zasady wyboru przedstawicieli środowiska, metody działania, to niewątpliwie materiał na obszerny, oddzielny artykuł, który mógłby się ukazać w „Przewoźniku”, tym bardziej, że w tamtym czasie dopracowano się podstaw dzisiejszej współpracy władzy administracyjnej ze środowiskiem międzynarodowych przewoźników drogowych.

Zapisy ustawowe powstały przy dużych naciskach środowiska, zwłaszcza przez reprezentantów Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Nie bez znaczenia była również możliwość wykorzystania doświadczenia przedstawicieli przewoźników, wynikającego z ich bieżącej aktywności na rynku przewozowym, do określenia najbardziej ra-

cjonalnych zasad podziału zezwoleń pomiędzy przewoźników.

W sprawie powoływania komisji minister transportu i budownictwa wydał Rozporządzenie z dnia 17 marca 2006 r. Obowiązywało ono do momentu opracowania kolejnego Rozporządzenia, które wydano w związku ze zmianą Ustawy o transporcie drogowym w 2010 r. Ustawa ta wprowadziła od stycznia obecnego roku zmianę podległości Biura do spraw Transportu Międzynarodowego, które działa teraz w ramach struktur Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Nowe Rozporządzenie z 17 czerwca bieżącego roku nie zmienia w sposób zasadniczy dotychczasowych zasad działania komisji, a jedynie doprecyzowuje pewne sprawy, wykorzystując dotychczasowe doświadczenia.

Jak obecnie działa komisja (według nowego Rozporządzenia)

W celu powołania komisji minister zamieszcza na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury ogłoszenie o terminie zgłaszania kandydatów na członków komisji przez organizacje o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszające międzynarodowych przewoźników drogowych. Kandydaci ci powinni mieć udokumentowaną praktykę zawodową w zakresie transportu drogowego. Spośród zgłoszonych kandydatów minister wybiera siedmioosobowy skład komisji i powołuje swoją decyzją jej członków. Pierwsze posiedzenie komisji zwołuje mini-

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.

ster. Na tym pierwszym posiedzeniu spośród jej członków, zwykłą większością głosów, wybierany jest przewodniczący. Na pierwszym posiedzeniu komisja uchwała również regulamin działania, który podlega zatwierdzeniu przez ministra i po decyzji ministra stanowi wytyczne działania komisji.

Do tej pory minister powołał trzy kolejne komisje, na dwuletnie kadencje: 2006-2008, 2008-2010 i 2010-2012. Ta ostatnia kadencja została skrócona do roku 2011.

Każdy z członków komisji, również przewodniczący, posiada jeden głos. Decyzje komisji są podejmowane jednogłośnie. Dla ważności decyzji wymagany jest udział co najmniej pięciu członków. Do czasu wydania ostatniego Rozporządzenia decyzje mogły być podejmowane wyłącznie na posiedzeniu komisji. W związku z tym, że występuje bardzo często potrzeba podejmowania decyzji w trybie pilnym, a

zwołanie komisji z dnia na dzień jest bardzo trudne, nowe Rozporządzenie dopuszcza możliwość podjęcia decyzji za pomocą teleinformatycznych środków łączności.

Posiedzenia komisji są zwoływane przez jej przewodniczącego z jego inicjatywy lub z inicjatywy co najmniej dwóch członków lub na wniosek ministra. Zawiadomienie o zwołaniu posiedzenia musi nastąpić co najmniej na siedem dni przed planowanym posiedzeniem. Dopuszcza się zwołanie posiedzenia w trybie nagłym i wówczas nie obowiązuje siedmiodniowy termin zawiadomienia. Przewodniczący komisji może zapraszać do udziału w komisji osoby spoza komisji, jeżeli jest to niezbędne do jej prac, nie biorą one jednak udziału w głosowaniach. **Trzeba tu z całą mocą jeszcze raz podkreślić, że decyzje komisji podejmowane są jednogłośnie.** Powoduje to czasami bardzo długie i trudne dyskusje

oraz próby wzajemnego przekonywania się członków dla uzyskania wspólnego stanowiska. Stanowisko takie jest często wynikiem trudnego kompromisu, ale niepodjęcie decyzji może powodować jeszcze bardziej negatywne skutki dla przewoźników.

Z każdego posiedzenia sporządzany jest protokół, który wraz z uwagami i wnioskami komisji przekazywany jest do ministra oraz publikowany jest na stronie internetowej Biura do spraw Transportu Międzynarodowego. W przypadku uzgodnień dokonanych drogą elektroniczną sporządzana jest notatka, która po podpisaniu na kolejnym posiedzeniu komisji jest dołączana do protokołu z posiedzenia.

Komisja ma obowiązek corocznie sporządzić informację o sposobie realizacji zadań za upływający rok i przedstawić ją ministrowi w terminie do 15 stycznia roku następnego.

Przewozy drogowe między Polską i Turcją

**autor: Anna Gawlik,
główny specjalista w Departamencie Transportu ZMPD**

W dniach 17 – 18 sierpnia odbyło się w Warszawie posiedzenie polsko-tureckiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Ze strony polskiej obradom przewodniczył Bogdan Oleksiak, wicedyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, natomiast delegacji tureckiej przewodniczył İzzet Isik, Generalny Dyrektor Transportu w Ministerstwie Transportu Turcji.

Obie delegacje potwierdziły stały wzrost wzajemnej wymiany handlowej na przestrzeni ostatnich lat oraz poinformowały o pozytywnej tendencji wzrostu obrotów handlowych w pierwszym półroczu 2011 roku.

Głównym tematem obrad było ustalenie ostatecznego kontyngentu zezwoleń na rok 2011 i wstępnego kontyngentu na 2012 rok. Dyskusja była długa i trudna, ponieważ zapotrzebowanie strony tureckiej na zezwolenia na przewozy do/z krajów trzecich lub wjazd na pusto znacznie przekraczało potrzeby polskich przewoźników. Po długiej dyskusji i analizie wykorzystania zezwoleń przez przewoźników drogowych obu stron delegacje ostatecznie uzgodniły, że na rok 2011 wymienia dodatkowo po 850 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich lub wjazd na pusto. Na 2012 rok wstępny kontyngent zezwoleń dla każdej ze stron określono w ilości:

- 10 000 zezwoleń na przewozy tranzytowe,
- 4 000 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich lub wjazd na pusto.

Strona turecka wyszła również z propozycją zliberalizowania przewozów tranzytowych, natomiast strona polska zaproponowała przeprowadzenie dyskusji w tej sprawie na kolejnym posiedzeniu Komisji Mieszanej.



Delegacja polska poruszyła bardzo istotny problem dotyczący żądania przez tureckie służby kontrolne zezwoleń od polskich przewoźników w przypadku, gdy przewóz realizowany jest przez zespół pojazdów, składający się z ciągnika siodłowego o polskich numerach rejestracyjnych i przyczepy/naczepy posiadającej numery rejestracyjne kraju trzeciego. Strona turecka poinformowała, że działania służb tureckich są zgodne z wprowadzonymi 1 września 2008 r. przepisami wewnętrznymi Republiki Turcji i obowiązują tylko na przejściach lądowych, a nie ograniczają przewozów na przejściach morskich (ro-ro) oraz przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń EKMT. Obowiązek ten dotyczy zarówno przewoźników tureckich, jak i przewoźników zagranicznych. W przypadku, jeśli przyczepy/naczepy posiadają znaki rejestracyjne innego kraju niż kraj rejestracji ciągnika, wjazd do Turcji przez

lądowe przejście graniczne możliwy jest tylko po przedstawieniu zezwolenia EKMT lub na podstawie zezwolenia wydawanego na wniosek przewoźnika na granicy Turcji przez właściwe władze Republiki Turcji.

Na prośbę delegacji polskiej delegacja turecka wyjaśniła, że - zgodnie z obowiązującymi w Republice Turcji przepisami - możliwy jest wwóz do Turcji paliwa w standardowych zbiornikach pojazdów, bez opłat i podatków, w ilości nie przekraczającej 550 litrów i dodatkowo 200 litrów, w przypadku pojazdu z agregatem chłodniczym.

Kolejnym, bardzo istotnym problemem, na który zwróciła uwagę strona polska, jest niewłaściwe, w opinii strony polskiej, żądanie od polskich przewoźników zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich w przypadku, gdy towar załadowany był w Polsce z przeznaczeniem do Turcji. Strona polska stoi na stanowisku, że miejsce załadunku i miejsce wyładunku towaru wskazane w liście przewozowym CMR powinno być wyznacznikiem rodzaju wykonywanego przewozu. Ponieważ stanowiska obu stron w tej sprawie były różne, strona turecka zadeklarowała, że ustosunkuje się do tego problemu w drodze korespondencyjnej.

Potwierdzono również, że przewozy drogowe osób pomiędzy Polską a Turcją odbywają się bez zakłóceń. Uzgodniono, że kolejne posiedzenie Komisji Mieszanej odbędzie się w połowie 2012 roku.

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

„Tiry na tory” – kto jeszcze w to wierzy?



autor: Klaudiusz Madeja

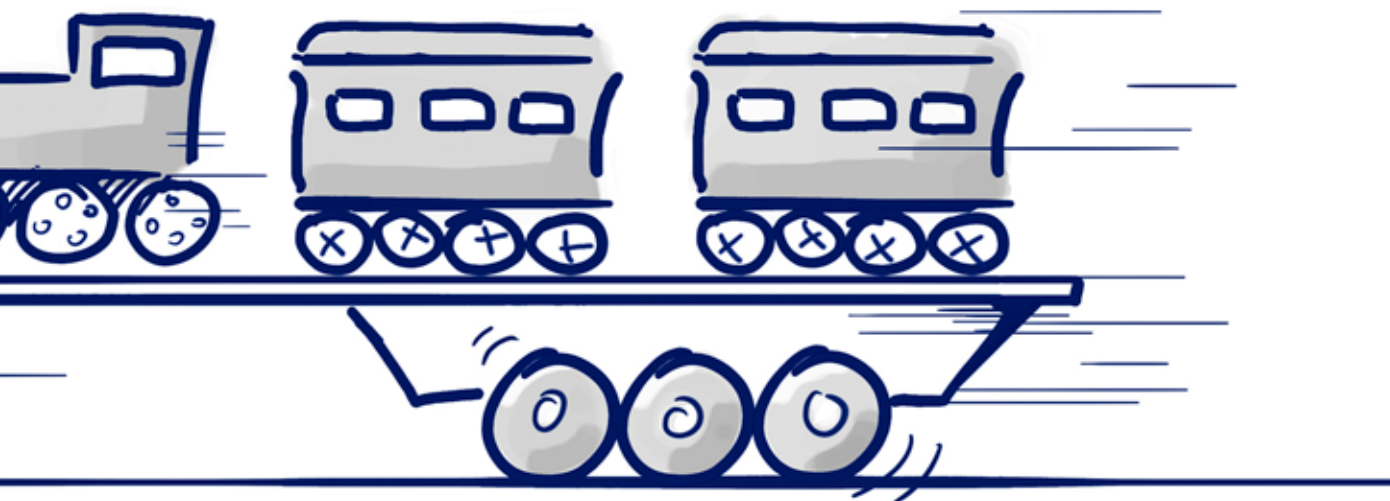
„Tir przejechał ośmiolatkę” - takie m.in. zdanie słyszeli w radiu kierowcy w spotach opłaconych i przygotowanych przez organizatorów kampanii „Tiry na tory”. Tymczasem oprócz nich tak naprawdę nikt nie wierzy w realizację utopijnych haseł – pokazała konferencja zorganizowana pod koniec czerwca, w której uczestniczyli także przedstawiciele ZMPD. Niestety trudno im było dojść do głosu...

Od ubiegłego roku mydli się oczy ludziom, nieznającym realiów polskiego transportu lądowego, chwytliwymi hasłami. Na pytanie, dlaczego organizatorzy przygotowali właśnie takie spoty, jak choćby ten cytowany na samym początku, ci przyznali, że wzięli nagłówki z gazet. Nie ma wątpliwości co do tendencyjnego ich wyboru, skoro według danych Komendy Głównej Policji, wypadki z udziałem pojazdów ciężarowych stanowią tylko 7 – 8 % ogólną

liczbę zdarzeń. Przekaz Instytutu Spraw Obywatelskich (INSPRO) dociera jednak do wielu osób niezorientowanych w temacie i wywołuje u nich negatywny stosunek do kierowców ciężarówek. Komu właściwie jest potrzebne takie manipulowanie? Ktoś chyba chce się na tej całej akcji wypromować, albo pociągnąć ją dalej. Bo „Tiry na tory” z budżetem 2 mln zł zaplanowano na lata 2010 i 2011. INSPRO chce jeszcze aktywnie wziąć udział w jesiennej kampanii wyborczej, pytając kandydatów do parlamentu, czy są za, czy przeciw tej akcji.

Myśl przewodnia organizatorów pozostaje niezmienna - radykalnie obniżyć wydatki na drogi i przeznaczyć te środki na rozwój kolei. Nie bacząc na realia ekonomiczne, rozpoczęte inwestycje i już rozstrzygnięte lub zaplanowane przetargi. Wiceprezes INSPRO Olaf Swolkień twierdzi wręcz: *Przez drogi, które budujemy, popadniemy w złą sy-*

*tuację gospodarczą. Zadłużamy się teraz, a potem będziemy musieli te drogi na co dzień utrzymywać. Taką wypowiedź wręcz trudno komentować, bo trzeba by chyba użyć mocniejszych słów. Po pierwsze te budowane drogi nie służą jedynie firmom transportowym, ale nam wszystkim. O kosztach złej infrastruktury drogowej wspomniał kolejny gość, Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR: *Nie liczymy pieniędzy, które rocznie tracimy na skutek złej infrastruktury. A przecież koszt braku sieci autostrad to 17 mld zł, korków – 15 mld zł i wreszcie wypadków – 30 mld zł.* Inny uczestnik dyskusji (jedyne zaproszone przez organizatorów przedstawiciel transportu drogowego), Bolesław Milewski - przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) zauważył: *Nowe firmy powstają tam, gdzie są dobre drogi, czyli na przykład na Śląsku lub w Poznaniu i okolicach.**



Ale w działaniach INSPRO nie widać realnego spojrzenia na polską rzeczywistość. Jest raczej wrogie nastawienie do transportu drogowego. Bo jak inaczej odczytać takie hasła: „1 TIR minie ten punkt na drodze w ciągu 3 sekund. Zniszczenia powodowane przez jego przejazd można porównać ze zniszczeniami powodowanymi przez 163 840 samochodów osobowych”, albo: „Zniszczenia powodowane przez jeden samochód osobowy można porównać do jednego listka, spadającego z drzewa na jezdnię. Natomiast przejazd jednego TIR-a niszczy drogę tak, jakby uderzył w nią spadający meteor”. Wszystko zaczerpnięte dosłownie z materiałów przygotowanych przez organizatorów kampanii. Na szczęście ten skrajny i radykalny pogląd nie jest podzielany przez osoby zaproszone do dyskusji, a związane z branżą transportową.

Zacznijmy jednak od gości specjalnych ze Szwajcarii. Jak wiemy, ten

kraj po długich negocjacjach w Unię Europejską doszedł w końcu w 2002 r. do porozumienia odnośnie przejazdu pojazdów ciężarowych przez swoje terytorium. Dzięki temu pobiera np. za przejazd 300 km przez swoje terytorium od 40-tonowej ciężarówki ok. 200 €. Może sobie na to pozwolić, bo nie jest członkiem UE. A po drugie - tamtejsze społeczeństwo jest bardzo bogate i zaakceptowało w referendum wysokie stawki opłat drogowych ze świadomością, że te wpłyną na podwyżkę cen praktycznie wszystkich artykułów. Ambasador Szwajcarii w Polsce J. E. Benedict de Cerjat odpowiadając na nasze pytanie stwierdził: *Oczywiście znam sytuację ekonomiczną i polityczną waszego kraju. Niemniej życzę wam, abyście w przyszłości mogli wypracować swój model, wykorzystując doświadczenia innych państw, jak choćby Austrii czy Szwajcarii, i przynajmniej część transportu przenieśli z dróg na szyny kolejowe.* Nie stać nas na kosztowne i gwałtowne

zmiany w polityce transportowej. Nie możemy też sobie pozwolić na drastyczne ograniczenia transportu drogowego, jako członek UE. Poza tym nasza wschodnia granica jest jednocześnie granicą Wspólnoty. I wreszcie ostatni argument: duża podwyżka wysokości opłat drogowych odbiłaby się na cenach towarów dla klientów końcowych, a polskiego społeczeństwa także na to nie stać. Zresztą transport drogowy w Szwajcarii wygląda zupełnie inaczej, podobnie jak jej położenie, na co również zwrócił uwagę Bolesław Milewski: *Spójrzmy na położenie Szwajcarii i jej strukturę. Tam nie ma nawet jednego terminala. U nas z transportu żyje wiele osób i ich rodzin. Nasze realia są zupełnie inne.*

Inny z zaproszonych gości, dr inż. Mateusz Zając z Zakładu Logistyki i Systemów Transportowych Politechniki Wrocławskiej, przedstawił prognozę wzrostu przewozów drogą morską do 2030 r. Wynika z niej, że

ilość płynnych towarów masowych wzrosnie o 10,5 %, stałych towarów masowych - o 85,2 %, zaś kontenerów aż o 620,6 %! A przecież wiadomo, że potem trafiają w portach na pociągi lub naczepy drogowe. Roczny przyrost przewozów w kontenerach szacuje się na ok. 8 %. Zdaniem dr. Zająca, nie mamy obecnie szans, aby osiągnąć taki poziom przewozów kolejowych, jak w rozwiniętych krajach zachodnich. Aktualny stan naszej sieci kolejowej nie może też udźwignąć znacząco większego transportu intermodalnego. O wiele łatwiej przejmować obecnie ten przyrost przesyłek kontenerowych przez transport drogowy, który nie wymaga aż tak wielkich inwestycji i zmian co kolej. Oczywiście z biegiem lat będzie wzrastała liczba kontenerów trafiających na wagony. Jednak nie tak prędko. Wśród obecnych przyczyn słabego rozwoju przewozów łączonych z udziałem kolei, dr Zając wymienił następujące bariery:

- nieskuteczną realizację polityki transportowej, która promuje transport drogowy,
- niestabilną politykę cenową w zakresie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej,
- zły stan obecny tejże infrastruktury kolejowej,
- brak kodyfikacji linii kolejowych,
- długi czas i wysoki koszt homologacji lokomotyw w Polsce (nie ma homologacji europejskiej, jak np. dla ciężarówek, na każdy kraj potrzeba oddzielnej),
- problemy związane z przekraczaniem granic drogą kolejową,
- długi czas oczekiwania na zamówiony tabor kolejowy,
- potrzebę zwiększenia długości i masy pociągów towarowych,
- słabą dostępność terminali intermodalnych z sieci drogowej,
- ogólny zły stan dróg w Polsce.

Ponadto istnieje problem dostaw energii elektrycznej. Już obecnie przedstawiciele tej branży ostrzegają przed możliwym za kilka lat kryzysem energetycznym, spowodowanym przestarzałą infrastrukturą. A przecież przewozy szynowe potrzebują tej energii sporo. O tym już INSPRO nie mówi, podobnie jak o fakcie, że wciąż 90 % energii elektrycznej w Polsce jest wytwarzanej z węgla kamiennego. Jak więc tu mówić o tzw. czystym, ekologicznym transporcie...

Cytowany już wcześniej znany komentator zagadnień transportowych Adrian Furgalski swoje wystąpienie rozpoczął od stwierdzenia, że nie ma mowy o przewożeniu całych zestawów ciągnik z naczepą na platformach kolejowych: *W naszych warunkach jest to obecnie niemożliwe i byłoby zupełnie nieopłacalne. Dlatego hasło „Tiry na tory” zamienilibym raczej na „Kontenery na tory”, czyli stopniowe zwiększanie przewozu kontenerów wagonami.* Uzasadnienie podobne, jak u innych uczestników spotkania - fatalny stan infrastruktury kolejowej, zła polityka kolejnych rządów w tym zakresie oraz brak realnych możliwości przeprowadzenia większych zmian w ciągu najbliższych lat. *Poza tym, jeśli mówi się o remontach i rozbudowie, to mamy na myśli przede wszystkim w pierwszej kolejności przewozy pasażerskie - zauważył. Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce jest dziś o połowę mniejsza niż w Niemczech, trudno więc mówić o konkurencyjności naszych przewoźników.* Ekspert przypomniał, że od 1 lipca funkcjonuje w Polsce system elektronicznego poboru opłat za korzystanie z wybranych odcinków dróg, który znacznie podniesie koszty transportowców. Zwrócił też uwagę na konkurencję rynków austriackiego i niemieckiego, bo i

tam od 1 maja tego roku mogą pracować nasi kierowcy. Dlatego właściciele firm przewozowych muszą im zapewnić odpowiednio wysokie zarobki, aby zapobiec ich odpływowi. Zresztą koszty obowiązkowych szkoleń też dzisiaj stanowią istotny element obciążeń finansowych. To odpowiedź na argumenty INSPRO o znacznie wyższym koszcie dostępu do infrastruktury kolejowej w porównaniu z drogową.

Racji przewoźników bronił na konferencji cytowany wcześniej szef OZPTD Bolesław Milewski. Przypomniał, że transport drogowy jest jedną z podstawowych gałęzi polskiej gospodarki: *Mamy 300 tysięcy kierowców, z transportu drogowego żyje w sumie około miliona osób. A przecież są jeszcze ci, którzy ich uzupełniają. Są regiony, gdzie po otwarciu nowych szlaków drogowych i przeniesieniu tam ruchu zaczęli protestować właściciele miejscowych sklepów, barów i warsztatów, bo teraz nie mają z czego żyć - argumentował.* Przewodniczący OZPTD podkreślał też, że kolej nadaje się przede wszystkim do przewozu kontenerów i towarów masowych. Natomiast dystrybucja i transport innych artykułów musi się odbywać po drogach. Nawiązując jeszcze w końcówce swojego wystąpienia do tak eksponowanego przez INSPRO przykładu szwajcarskiego Milewski powiedział: *Nasze społeczeństwo nie jest w stanie unieść takiego wzrostu kosztów, jak Szwajcarzy. Bo musimy pamiętać, że wzrost kosztów transportu odbije się na cenie końcowej, jaką zapłaci konsument.* Dodał też na zakończenie, że: *Hasła pięknie się mówi, ale gdzie jest spojrzenie obiektywne na zagadnienie? Po stronie organizatorów wypowiadają się ludzie nie znający tematu.*

Duże uznanie wzbudził Rafał Mil-



czarski ze Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych za swój obiektywizm. Człowiek, który z założenia powinien lobbować za transportem szynowym rozpoczął swoje wystąpienie tak: *Jestem zafascynowany rozwojem transportu drogowego w Polsce. Ta ilość firm i przedsiębiorczość ich właścicieli jest fantastyczna. Szukając przyczyn złej sytuacji na kolei stanowczo stwierdził: Aktualny, zły stan infrastruktury kolejowej jest zasługą kolejnych rządów. Zmiany w transporcie drogowym rozpoczęły się praktycznie od razu w 1989 r., zaś w transporcie kolejowym dopiero od 2001 r. Odnosząc się bezpośrednio do hasła „Tiry na tory” Milczarski, choć reprezentujący interesy przewoźników kole-*

jowych stwierdził wprost, że: Obecny, zły stan infrastruktury nie pozwala na dobry model transportu intermodalnego, nie mówiąc już w ogóle o przewozie ciężarówek na wagonach.

Tym samym całkowicie obalił mit, jaki próbują od początku 2010 r. propagować panowie z INSPRO. I to może być kolejny przykład, jak można marnować środki unijne z Programu Infrastruktura i Środowisko oraz państwowe pieniądze z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Komu jest potrzebna kampania, w której pełno sprytnych zagrywek pod publiczkę, a mało merytorycznej dyskusji o rzeczywistych możli-

wościach rozwoju polskiego transportu, i to zarówno drogowego, jak i kolejowego? Są przecież przykłady dobrej współpracy obu branż właśnie w transporcie intermodalnym. Środki na tę kampanię można było przeznaczyć np. na montaż wag preselekcyjnych na kilku trasach, wychwytyjących przeciążone ponad dopuszczalne normy pojazdy, które niszczą drogi i zużywają więcej paliwa. Ale czy organizatorom całej kampanii naprawdę właśnie na tym zależy...? I jeszcze jedno pytanie: czy w grudniu 2011 r. skończy się ta cała farsa, albo znów uda się wyciągnąć pieniądze na następne lata...

Na polskich drogach wciąż za dużo wypadków

autor: **Klaudiusz Madeja**

Policyjne statystyki za I półrocze 2011 r. pokazują, że wzrosła ilość wypadków w stosunku do ubr. Ale potwierdzają też to, co wiedzieliśmy od dawna, że kierowcy ciężkich pojazdów wcale nie należą do czołówki pod względem uczestników niebezpiecznych zdarzeń. Wręcz przeciwnie...

Spoglądając na podział wśród poszkodowanych w wypadkach kierowców (zabitych i rannych), widzimy na czele prowadzących samochody osobowe, których było prawie 7 tys., podczas gdy kierujący pojazdami ciężarowymi liczą w tej kategorii tylko 450 osób. Podobnie przedstawia się statystyka wypadków ułożona według pojazdu sprawcy wypadku. Ponad 76 % z nich prowadziło samochody osobowe. Natomiast pojazdy ciężarowe spowodowały niespełna 5 %, a ciężarowe z przyczepą tylko 2,6 % zdarzeń w I półroczu br. Wniosek nasuwa się sam: wiadomo, że aut osobowych jeździ zdecydowanie więcej po drogach, niemniej te liczby pokazują, że ciężki transport nie stanowi tak dużego zagrożenia na polskich drogach, jak to niektórzy przedstawiają. Wręcz przeciwnie, jego udział we wszystkich zdarzeniach jest niewielki. Kłopot w tym, że skutki bywają bardziej dramatyczne. Bo czasem np. nawet „tylko” stosunkowo niegroźne wypadnięcie z drogi pociąga za sobą wezwanie specjalistycznej pomocy i zamknięcie trasy na jakiś

czas. A auto osobowe nieraz wyciąga na lince holowniczej inny samochód i nie blokuje to w sposób znaczący ruchu – mówią policjanci, którzy często uczestniczą w czynnościach likwidujących skutki zdarzeń.

Liczy mają swój wydzźwięk

Poprzednie lata były przełomowe, jeśli chodzi o ilość i skutki wypadków. W 2009 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych nie przekroczyła 5 tys. Rok później było ich jeszcze mniej, bo 4 tys. Mimo nadziei na utrzymanie się tej niskowej tendencji także w roku 2011, już teraz jest raczej pewne, że niestety na to się nie zanosi, tak przynajmniej wynika z podsumowania pierwszych 6 miesięcy i porównania ich z analogicznym okresem ubr. Jak oficjalnie poinformował Wydział Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (WRD KGP) nie widać na razie poprawy, a wręcz pogorszenie stanu bezpieczeństwa na naszych drogach. W pierwszych sześciu miesiącach doszło do 17 765 wypadków drogowych, czyli o 3,5 % (603 zdarzenia) więcej niż przed rokiem. W ich wyniku 22 091 osób zostało rannych (1 % więcej), a 1 763 poniosły śmierć. Tu różnica jest znaczna, bo straciliśmy 262 ludzi więcej (17,5%).

Każde zdarzenie na drodze ma swój wydzźwięk w dwóch kategoriach. Przede wszystkim są to ludzkie tragedie. I to nie tylko tych poszkodowa-

nych, ale często także sprawców, którzy mają wyrzuty sumienia. Czasem zresztą nieumyślnie powodują wypadek, pozostający w ich pamięci na zawsze...

Drugi obszar, to straty dla całej gospodarki. Jeśli przyjrzymy się przedziałom wiekowym ofiar, to zobaczymy, że najwięcej na drogach ginie ludzi między 40 a 59 lat, a tuż za nimi osoby od 25. do 39. roku życia. Na trzecim miejscu znajdują się w tej smutnej statystyce mający 60 i więcej lat. Widać więc, że tracimy ludzi w sile wieku. Straty przynoszą także zwolnienia lekarskie, a później ewentualne renty. Tutaj zestawienie wygląda podobnie: wśród rannych najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku 25 – 39 lat, tuż za nimi przedział od 40 do 59 lat i młodzi ludzie od 18 do 24 roku życia. Do tego dochodzą także przestoje w firmach, nowe ubezpieczenia, nieprzewiezione towary. Stąd też warto dbać o dobry stan dróg i bezpieczeństwo na nich w interesie społecznym i ekonomicznym.

Gdzie najlepiej, gdzie najgorzej...

Jeśli chodzi o regiony, to na czoło wysuwają się województwa: dolnośląskie, zachodniopomorskie i małopolskie. Tam zanotowano największy przyrost wypadków, odpowiednio o 23, 14 i 13 %. Spadek ilości niebezpiecznych zdarzeń na drogach wystąpił w woj. lubuskim (18 %) i kujaw-

sko-pomorskim (12 %). Niejako na pocieszenie można zaznaczyć, że liczba ofiar śmiertelnych zmalała jedynie właśnie w zachodniopomorskim (5 %) i małopolskim (niecałe 3 %).

Policjanci z „drogówki” zwracają uwagę na duży przyrost wśród ofiar ilości niechronionych uczestników ruchu drogowego - pieszych, rowerzystów i motocyklistów. W I półroczu liczba pieszych zabitych na drogach wzrosła aż o prawie 1/3 w porównaniu do ubr. Niech to będzie dodatkowym ostrzeżeniem dla kierowców, zwłaszcza tych jeżdżących poza obszarem zabudowanym. Któż z nas nie natknął się na nieoświetlonego, bądź nieoznakowanego pieszego lub rowerzystę? Ale również w miastach trzeba być szczególnie ostrożnym, bo najczęstsze przewinienia pieszych to: nieostrożne wejście na jezdnię bądź jej przekraczanie w miejscu niedozwolonym oraz wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Kiedy najłatwiej o wypadek...

Otóż pomiędzy 14.00 a 19.00, bo wtedy policjanci notują ponad 40 % wypadków. Statystycznie najspokojniej jest między północą a szóstą rano. Ale w tym miejscu uwaga na zdarzenia zakwalifikowane jako zmęczenie lub zaśnięcie za kierownicą, które były przyczyną 226 wypadków. Przestrzeganie czasu pracy to jedno, a rozsądek za kierownicą to drugie. Jeśli chodzi o dzień tygodnia, co tylko częściowo dotyczy kierowców ciężarówek, to najwięcej wypadków zdarza się w piątki, zaś ofiary śmiertelne pociągają za sobą przeważnie zdarzenia w soboty i niedziele.

Oprócz pory zdarzenia także przyczyny nie ulegają zmianom. Są wśród nich: nadmierna, niedostosowana do warunków jazdy prędkość, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu oraz prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu. 88 349 kierowców zatrzyma-



no w stanie nietrzeźwym od stycznia do lipca. Ta liczba niestety także wzrasta z roku na rok.

Podążamy w dobrym kierunku

Dane WRD KGP nie napawają optymizmem. Ale jeśli przypomnimy sobie, wspomniane na początku, wyniki sprzed kilku lat, widać postęp w dobrym kierunku. Potwierdza to dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA Jacek Zalewski: *W ostatnich latach liczba samochodów w Polsce wzrosła z 12 do 23 milionów. Na zachodzie ta ilość utrzymuje się na stałym poziomie. Kraje wysokorozwinięte mają już od lat rozbudowaną sieć drogową, my wciąż jesteśmy dopiero na etapie jej tworzenia...* Trudno się z tym nie zgodzić, co odczuwają zwłaszcza kierowcy zawodowi, jeżdżący dużo po kraju. Wiele się buduje, ale wciąż nam daleko do prawdziwej sieci

szybkich i bezpiecznych dróg. Dyrektor Zalewski podkreśla też pozytywny kierunek w poprawie bezpieczeństwa: *Nie samobiczujemy się ciągle mówiąc o ofiarach i porównując się do innych państw. W 2009 roku zeszliśmy z liczbą ofiar śmiertelnych poniżej pięciu tysięcy, w 2010 poniżej czterech. Są szanse na dalsze sukcesy i pokonywanie kolejnych progów. Ruszyło Centrum Nadzoru nad Ruchem Drogowym, prowadzi się sporo innych działań...*

Do poprawy bezpieczeństwa przyczyni się zapewne wspomniany Automatyczny System Nadzoru nad Ruchem Drogowym, czyli system gęsto rozstawionych fotoradarów, który ruszył 1 lipca pod nadzorem ITD. Jednak żadne ograniczenia i kontrole nie zastąpią zdrowego rozsądku wszystkich kierowców. I tego sobie życzymy, abyśmy zawsze cali i zdrowi dojeżdżali do celu.

SPD „Dolny Śląsk” zaprasza do Biura Pomocy Przewoźnikom

autor: Ryszard Gałczyński

1 marca bieżącego roku uruchomiono Centrum Prawa Transportowego - Biuro Pomocy Przewoźnikom. Działa przy Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”. Jest to zespół pomocy prawnej powołany do wspierania przedsiębiorców transportowych w sytuacjach spornych z instytucjami kontrolnymi, takimi jak: Inspekcja Transportu Drogowego, Państwowa Inspekcja Pracy, policja, Służba Celna, Straż Graniczna, zarządy dróg. Odbywa to się przede wszystkim poprzez redagowanie projektów pism procesowych dotyczących nieprawidłowo przeprowadzonych kontroli oraz bezzasadnie i pochopnie nałożonych kar administracyjnych.

Właściwie nie powinno się tutaj mówić o uruchomieniu, a raczej rozpoczęciu nowego etapu w historii tego biura, gdyż na tych samych zasadach i realizując te same cele funkcjonuje w Stowarzyszeniu „Dolny Śląsk” już od trzech lat. Od 1 marca zmienił się zasięg świadczenia przez nie usług. Z regionalnego, w ramach Centrum Prawa Transportowego – stało się ogólnopolskim. Głównym celem działalności tego biura i misją, jaką realizuje, jest „niesienie pomocy przewoźnikom drogowym w kontaktach z organami kontrolnymi, którzy bardzo często stają się bezradni w obliczu gąszczu przepisów, procedur kontrolnych oraz stosowania prawa w praktyce.” Inicjatywa przewoźników z Wrocławia ma również

przyczynić się do podnoszenia świadomości przedsiębiorców w zakresie przysługujących im praw i wolności oraz prawidłowego stosowania prawa przez organy kontrolne.



Zygmunt Sieńko – prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”

Na czym polega praca Biura Pomocy Przewoźnikom, funkcjonującego przy stowarzyszeniu „Dolny Śląsk”?

Pomagamy przedsiębiorcom, którzy popadli w konflikt z przepisami o transporcie i sami nie są w stanie poradzić sobie z wynikającymi z tego problemami, czy przygotować swojej firmy do sytuacji, w której potrzebna jest znajomość ogólnie obowiązujących zasad kontroli w Polsce. Udzielamy porad i dostarczamy informacji o możliwych formach odwołania, o wzorach pism odwołujących się od decyzji administracyjnych. Chodzi o to, aby mogli uniknąć bardzo wysokich kosztów pokontrolnych, nakładanych przez izby celne, Państwową Inspekcję Pracy, czy Inspekcję Trans-

portu Drogowego.

Czym Państwa biuro różni się od usług kancelarii prawnych?

My wskazujemy kierunek, w którym przedsiębiorca powinien pójść w pojawiających się kwestiach spornych. Doradzamy, jak należy zredagować pisma odwoławcze, przygotowujemy ich wzory i dostarczamy przedsiębiorcy. Przede wszystkim nasza usługa jest w porównaniu do wszystkich kancelarii prawnych bardzo konkurencyjna, jeżeli chodzi o cenę. Jesteśmy stowarzyszeniem, organizacją zrzeszającą przedsiębiorców i staramy się im pomagać w każdej możliwej formie. Wynika to z naszych obowiązków statutowych. Poza tym w naszej pracy, oprócz wiedzy z zakresu prawa transportowego, opieramy się na naszych zawodowych doświadczeniach, które zdobyliśmy pracując na rynku przewozów. Wykorzystujemy także doświadczenia naszych członków i specjalistów, którzy z nami współpracują. W związku z tym staramy się znaleźć takie rozwiązania, które pozwalają w naturalny sposób edukować przedsiębiorców i przygotowywać ich do postępowania w różnych sytuacjach.

Biuro funkcjonuje od marca bieżącego roku. Czy Państwa oferta spotkała się z dużym zainteresowaniem?

Właściwie funkcjonujemy już od trzech lat. Natomiast wyszliśmy na forum ogólnokrajowe poprzez Zrze-

szenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Prezes ZMPD Jan Buczek, zwrócił się do nas z propozycją świadczenia usług dla przewoźników zrzeszonych w ZMPD i od marca jesteśmy do dyspozycji wszystkich członków Zrzeszenia. Natomiast obsługujemy również innych przedsiębiorców z całej Polski, którzy się do nas zwrócą - bez względu na ich przynależność organizacyjną.

Jaka jest skuteczność Państwa działań?

Z informacji, które otrzymujemy wynika, że ponad 70% spraw prowadzonych przy naszej pomocy zostało rozstrzygniętych na korzyść przedsiębiorców - w kwestii odwołań zgodnie z procedurami administracyjnymi. Wielu przedsiębiorców po prostu nie zdaje sobie sprawy z tego, że obowiązują ich ściśle określone terminy, ściśle określone możliwości występowania we własnej obronie, w sytuacjach, kiedy mogą powoływać się na precedensy i zdarzenia, świadczące na ich korzyść. To jest taka żmudna, spokojna i delikatna praca, ale pozwala na osiągnięcie sukcesów.

Czyli dajecie Państwo wsparcie wszystkim tym, którzy nie dysponują własną pomocą prawną?

To nie ma znaczenia. Na co dzień mamy do czynienia z przypadkami naruszeń szeroko pojętego prawa przewozowego. W związku z tym jest nam łatwiej ocenić sytuację i określić, jakie działania powinny zostać podjęte ze strony przedsiębiorcy, żeby się skutecznie obronić. W tym aspekcie współpraca z naszym biurem prawników z firm przewozowych czy prawników, którzy je reprezentują, jest bardziej korzystna. Natomiast nie eliminuje to możliwości obrony firm, które nie mają w swoich strukturach wewnętrznych wyodrębnionego działu prawnego, czy kancelarii współpracujących z nimi.

Jaka jest ilość spraw, nad którą Państwo pracują?

Dotychczas załatwiliśmy od 40 do 80 spraw miesięcznie. Po wprowadzeniu elektronicznego systemu opłat drogowych ilość spraw gwałtownie wzrosła i do połowy sierpnia załatwiliśmy 70, które wymagały błyskawicznej interwencji. W tych konkretnych przypadkach okazało się, że pomimo dołożenia należytej staranności w celu wywiązania się przez przedsiębiorcę z nałożonych obowiązków, przepisy działają na ich niekorzyść i powodują nakładanie bardzo wysokich kar.

W jakim zakresie Biuro prowadzi bieżącą analizę obowiązujących przepisów?

Prowadzimy własne archiwum dotyczące kar, ich ilości, sposobu nakładania, orzecznictwa w tym zakresie oraz zasad funkcjonowania administracji państwowej. Na podstawie naszych obserwacji możemy stwierdzić, że obowiązujące przepisy są bardzo restrykcyjne, a jednocześnie brak jest woli, aby je uprościć.

PRZEWOŹNIK

Szukasz klientów?
Zaprezentuj się na naszych łamach!

Warehouses in Poland 2011

magazyny **W POLSCE**

3 edycja, jesień 2011

Już w przygotowaniu
Album „Magazyny w Polsce 2011”

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

tel.: 0 795 550 440

www.wydawnictwa.nowyadres.pl



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



Jerzy Tyczyno - Biuro Pomocy Przewoźnikom

Czy rozwinięcie działalności Biura Pomocy Przewoźnikom na obszar całego kraju wiązało się z dodatkowymi działaniami, reorganizacją pracy?

To było naturalne przejście, wcześniej również udzielaliśmy porad osobom spoza naszego województwa. W tej chwili nasza działalność jest już znana w całej Polsce i spływają do nas sprawy z całego kraju. Mówię tu nie tyle o siedzibie przedsiębiorstw, ile o siedzibie organu kontrolnego.

To znaczy, że Państwa praca cieszy się dużym zainteresowaniem przewoźników?

Tak, najważniejsze jest to, żeby przewoźnicy mieli świadomość, że mają realne prawo do obrony i wyjaśnienia tego, co się działo podczas kontroli. W sytuacjach spornych mogą do nas przyjść i my mu na pewno pomożemy, a przynajmniej będziemy się starać. Natomiast, jeżeli widzimy, że sprawa jest beznadziejna, to nie próbujemy uratować na siłę czegoś, czego uratować się nie da. Problemem jest na pewno dotarcie do większej ilości przedsiębiorców, ponieważ nie wszyscy są świadomi faktu, że mają prawnie zagwarantowaną instytucję odwołania czy wyjaśnienia swojej sprawy.

To znaczy, że przewoźnicy nie zdają sobie w pełni sprawy, że od każdej decyzji nałożenia kary admini-

stracyjnej przysługuje im odwołanie – tylko pokornie płacą...

Tak jest, prowadziliśmy nawet na własny użytek statystykę: obliczaliśmy stosunek odwołań do nakładanych przez inspektorów kar. Okazało się, że jest to zaledwie ułamek procenta. To świadczy o tym, że gdyby naprawdę wszyscy wiedzieli, że mogą walczyć, odwoływać się, że nie wszystkie kontrole są przeprowadzane rzetelnie, a ustalenia są bezsprzeczne - to odwołań byłoby znacznie więcej.

Jakimi sprawami najczęściej się Państwo zajmują?

Najwięcej spraw, przynajmniej do lipca, było związanych z ważeniem pojazdów; zajmowaliśmy się też czasem pracy kierowców, a także odwołaniami wynikającymi z kontroli w przedsiębiorstwach, a od lipca także karami nakładanymi w związku z elektronicznym poborem opłat.

Jak na co dzień wygląda praca biura?

Mimo że spraw jest dużo, to przy skromnej obsadzie radzimy sobie dobrze. Często klienci za późno się do nas zwracają, bo odwołanie należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie 14 dni, a sprawy docierają do nas w ostatniej chwili. Często „robi się gorąco” – ale radzimy sobie.

Rozumiem, że ze znajomością procedur administracyjnych także nie jest najlepiej...

Tak, podobnie jak z wiedzą o tym, że można się odwoływać. Zresztą każda decyzja powinna zawierać pouczenie o możliwości złożenia odwołania do Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Tak jest w przypadku wydania decyzji przez Wojewódzkie Inspekcje Transportu Drogowego. Termin odwołania wynosi 14 dni od daty doręczenia pisma. Kiedy sprawa dociera do nas na 2 – 3 dni przed upływem terminu, stano-

wi to dla nas trudność, ale jesteśmy w stanie pomóc. To zależy również od rodzaju sprawy, bo jeżeli jest to np. kontrola w przedsiębiorstwie, która wymaga szczegółowej analizy czasu pracy kierowców, a przedsiębiorstwo zatrudnia kilkudziesięciu czy kilkuset kierowców - to nie jesteśmy w stanie fizycznie tego zrobić w 3, czy nawet 4 dni. Obowiązuje zasada, że im szybciej dotrze do nas informacja o tym, że przedsiębiorca chce się odwoływać, tym lepiej dla nas i dla niego. Mamy więcej czasu, aby wnikliwie przyjrzeć się sprawie i przygotować więcej argumentów przemawiających na jego korzyść.

Jak wygląda współpraca biura z organami administracji państwowej?

Nasza działalność polega na pisaniu projektów pism. I w takiej formie trafia do naszego klienta. To on decyduje, czy taki projekt mu odpowiada i czy chce przesłać go do organów administracji państwowej. My, póki co, nie występujemy jako pełnomocnik strony i nie mamy bezpośredniej styczności z organami kontrolnymi.

Rozumiem, że zainteresowanie Państwa ofertą jest spore?

Tak i cały czas rośnie. Mija pół roku odkąd prowadzimy działalność na forum ogólnokrajowym i widzimy, że z miesiąca na miesiąc mamy coraz więcej spraw. I to nas bardzo cieszy, ponieważ możemy pomóc innym i zarazem poznawać coraz to nowe aspekty problemów prawnych, które dotyczą przewoźników drogowych. Im więcej odwołań piszemy, tym więcej szukamy informacji, wyroków sądów, aktów prawnych. Dzięki temu nasza pomoc staje się coraz bardziej profesjonalna i skuteczna.

Szczegółowe informacje o naszych usługach można znaleźć pod adresem: www.odwolaniaitd.pl

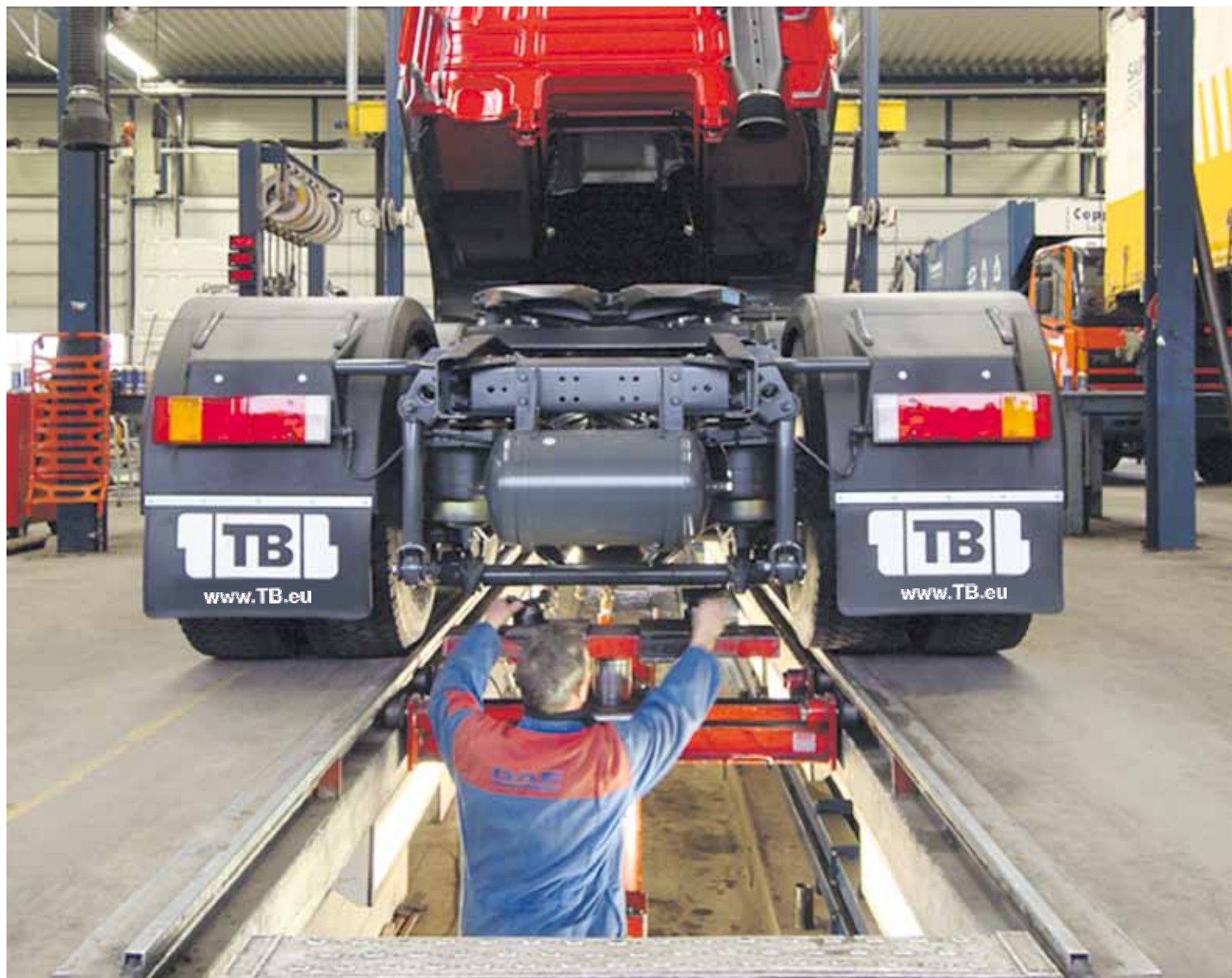
Rozmawiał Ryszard Gałczyński

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 naczep, 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™

Receptą na dzisiejsze czasy są ostrożność i rozwaga

Rozmowa z Waldemarem Jaszczurem, właścicielem firmy STOK-POL



Pana firma jest obecna na rynku przewozów międzynarodowych już od 22 lat. Jak w Pana opinii zmieniła się ta działalność w przeciągu blisko ćwierćwiecza?

Zaczynałem w 1989 roku od jednego samochodu marki Star przerebionego z 28 na 200. To były trudne początki. Potem miałem Jelcze. Pierwszym samochodem, którym zdecydowałem się wyjechać za granicę był Liaz. Reprezentował lepszy poziom niż samochody którymi dysponowałem wcześniej, mimo że nie miał klimatyzacji ani ogrzewania. Wtedy jazdę nim odczuwałem jako luksus. Potem kupiłem samochód zachodniej marki, to była Scania z kilkunastoletnim stażem, ale

w bardzo dobrym stanie. Wprowadzenie koncesji i nowe wymogi spowodowały, że sięgaliśmy po coraz nowsze modele. Sytuacja diametralnie zmieniła się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Wcześniej właściwie nieosiągalne było otrzymanie zezwoleń do Francji, Austrii, Włoch i innych państw zachodnich. Po wejściu do UE problemem stało się natomiast otrzymanie zezwoleń na wschód. Te utrudnienia narastają do dziś i trudno znaleźć dla nich skuteczne rozwiązanie.

Mimo wielu przeciwności radzimy sobie, firma rozrosła się i czasy, gdy miałem jeden samochód wydają się dzisiaj odległe.

Czy może Pan scharakteryzować strukturę przedsiębiorstwa?

Świadczymy różnorodne usługi transportowe, zajmujemy się także spedycją międzynarodową. Ta ostatnia forma naszej działalności pojawiła się jako naturalna konsekwencja wielu lat pracy na rynku transportowym, nawiązywania kontaktów, poznawania oczekiwań naszych klientów. W niektórych sytuacjach posiłkujemy się usługami innych przewoźników. Dysponujemy także własnym serwisem stacjonarnym oraz serwisem mobilnym, który w razie potrzeby jest w stanie usunąć większość awarii na drodze - zarówno w kraju, jak i za granicą. Zdarza się także, że udzielamy pomocy innym przewoźnikom i nie wynika to z chęci czerpania z tego tytułu korzyści, ale ze zrozumienia i chęci udzielenia pomocy w trudnych sytuacjach. Zgłasza się do nas całkiem spora liczba przewoźników, ponieważ nasz serwis mobilny jest dosyć znany w Polsce wschodniej i południowej.

Jaka jest specjalizacja STOK-POL-u?

Zajmujemy się międzynarodowymi przewozami towarów: artykułów chłodniczych i żywych zwierząt, poza tym na potrzeby budowy autostrady A2 dostarczamy materiały sypkie; żwir i ziemię. Posiadamy 51 jednostek. Dysponujemy także luksusowym autokarem, który wynajmujemy biurom podróży, głównie na wycieczki zagraniczne.

Jeśli chodzi o transport specjalistyczny,

to naszym ulubionym kierunkiem jest Wielka Brytania. Mamy kontrakt z firmą LG, którą obsługujemy od lat. Od początku istnienia firmy jeździmy także do Rosji. Znamy dobrze specyfikę tego rynku i mamy duże doświadczenie. Żywe zwierzęta natomiast najczęściej przewozimy z Niemiec do Rosji i na Ukrainę. Wcześniej byliśmy obecni na rynku tureckim.

Jestem ciekaw jak w Pańskiej opinii wygląda dzisiaj obsługa rynku rosyjskiego, który jest uznawany za trudny i wymagający?

Z mojego punktu widzenia, a także w opinii innych przewoźników, którzy obsługują ten rynek podobnie jak ja od lat, próby pozbawienia nas tzw. limitów są absurdalne i krzywdzące, ponieważ na ich wielkość pracowaliśmy bardzo długo. Już raz - w 2004 roku nasze państwo było bardzo ustępliwe w negocjacjach z Rosjanami, kiedy to nasz rząd zgodził się na obniżanie kontyngentu zezwoleń, a także na wprowadzenie tzw. limitu dwustu litrów. Podobnie jest dzisiaj. Państwo nie staje w obronie naszych interesów, nie wspiera nas, mimo że nawet w obliczu wielu trudności obsługiwaliśmy ten rynek i mamy na nim wielkie doświadczenie. Przecież podpisaliśmy kontrakty, mamy tam stałych klientów. Ponosiliśmy z tego tytułu także wiele kosztów. To my wypracowaliśmy te limity. Z jakiej racji chce się nas tego pozbawić? Będziemy się tej sytuacji zdecydowanie sprzeciwiać. Natomiast jeśli mówimy o specyfice rynku rosyjskiego, to polega ona na mentalności ludzi stamtąd. Utrzymujemy się tyle lat w Rosji dzięki temu, że rozumiemy ich potrzeby i sposób myślenia.

Chciałem zapytać, jak udaje się Panu łączyć prowadzenie dużej firmy z funkcjami społecznymi, które obecnie Pan piastuje, tzn. prezesa Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Siedlcach

oraz koordynatora Porozumienia Białowieskiego?

To przede wszystkim kwestia organizacji każdego dnia. Mogę sobie na to pozwolić także dzięki doskonałej kadry pracowniczej, która mnie bardzo wspiera. Bez tych ludzi bardzo trudno byłoby mi to pogodzić. Wiele spraw związanych z firmą mogę im powierzyć i zaufać, dlatego część czasu przeznaczam na działania społeczne. I to stanowi dla mnie źródło satysfakcji. A w stowarzyszeniu mamy sporo problemów w związku z tym, o czym rozmawialiśmy wcześniej, tzn. trudnościami z kontyngentami zezwoleń na Rosję. Dotyczą one niemal wszystkich członków naszego SMPD, ponieważ tylko 1% przewoźników nie obsługuje tego rynku.

Czy według Pana rozpoczął się już okres koniunktury w transporcie?

Myszę, że chyba jeszcze nie. Moim zdaniem decydujący będzie przyszły rok, wiosną będziemy mogli stwierdzić, w jakim kierunku zachodzą zmiany. Obecnie wszyscy żyją dniem dzisiejszym. Mówi się o nadchodzącym z Ameryki kryzysie. Natomiast ja jestem skłonny raczej powiedzieć: pożyjemy – zobaczymy. To, co się teraz dzieje, nie pozwala na planowanie długoletnich inwestycji. Ludzie są w tym względzie bardzo ostrożni. Uważam, że to najlepiej charakteryzuje naszą sytuację.

Pytam o to dlatego, że jeszcze kilka miesięcy temu wielcy spedytorzy narzekali, że mają zlecenia na przewozy; natomiast przewoźnicy nie inwestują w tabor i tym samym nie zwiększają mocy przerobowej. Czy Pan się z tym zgadza?

Początek roku był bardzo trudny. Styczeń stał pod znakiem braku zezwoleń. Nie przedłużano kontyngentu. Wielu przewoźników na tym skorzystało, ale była także bardzo duża grupa przewoźników poszkodowanych w wyniku zaistniałej sytuacji. Trudno się wobec

tego dziwić daleko idącej ostrożności transportowców. Po prostu nie wiadomo, jak będzie w przyszłości wyglądała kwestia zezwoleń EKMT, jak potoczą się negocjacje ze stroną rosyjską. W związku z tym wielu przedsiębiorców stara się zabezpieczyć i angażuje się w nowe przedsięwzięcia. Ja na przykład od ubiegłego roku równoległe z obsługą rynków zagranicznych zajmuję się dostarczaniem materiałów sypkich na budowę tej części autostrady A2, która połączy Stryków z Warszawą. Dzięki temu, że dysponuję specjalistycznym taborem, myślę tu o wywrotkach czteroosiowych z napędem 8x8, podpisałem kontrakt z bezpośrednim wykonawcą odcinka. W sytuacji, gdy na początku roku przewozy międzynarodowe kulały – niewątpliwie zaangażowanie w inwestycję krajową pozwoliło mi na zachowanie spokoju.

Wracając do usług, jakie świadczy Pana firma, chciałbym zapytać o okoliczności, jakie towarzyszyły wprowadzeniu transportu pasażerskiego; rzadko się bowiem zdarza, żeby przy tak wąskiej specjalizacji w przewozach towarowych firmy włączały dodatkowo przewóz osób?

Myszę, że to ma związek z moim hobby. Otóż bardzo lubię podróżować. Sprawia mi to wiele przyjemności. Jeśli dysponuję wolnym czasem siadam za kierownicą autokaru. Komfort, z jakim się go prowadzi, można śmiało porównać do jazdy najnowszym BMW. Kupując autokar w 2003 roku nie tyle myślałem o zyskach dla firmy, co właśnie o zadowoleniu, jakie daje podróżowanie. Zaprojektowałem także jego wygląd zewnętrzny. Dla mnie jazda tym autokarem nie jest formą pracy, ale odpoczynku. Poza tym jeżdżąc jako drugi kierowca mam okazję poznawać nowych ludzi, często bardzo interesujących. To podróżowanie daje mi radość.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński



E – myto a drogi alternatywne kogo wspiera polski rząd?

Od lewej:
Krzysztof Borkowski,
Stanisława Prządka,
Waldemar Jaszczur,
Andrzej Kania,
Jerzy Siedlanowski

autor: **Ryszard Gałczyński**



Krzysztof Tchórzewski

To pytanie było tematem jubileuszowego, X Ogólnopolskiego Zjazdu Przewoźników Drogowych, który odbył się 8 września w Siedlcach. W spotkaniu wzięło udział prawie 200 uczestników - członków organizacji zrzeszających przewoźników z całego kraju. Gośćmi Zjazdu byli parlamentarzyści: Stanisława Prządka (SLD), Krzysztof Tchórzewski (PiS), Krzysztof Borkowski (PSL), Andrzej Kania (PO), a więc reprezentanci wszystkich największych partii politycznych w Sejmie oraz przedstawiciele lokalnej administracji.

Dyskusja toczyła się przede wszystkim wokół głównego tematu Zjazdu, ale nie tylko. Bardzo wiele mówiono o możliwościach zniesienia ograniczenia wwozu paliwa oraz o zmianach, jakie dla funkcjonowania branży transportowej będą wynikać z ostatniej nowelizacji ustawy o transporcie drogowym.

Jubileuszowe spotkanie otworzył Waldemar Jaszczur, wiceprezes Ogólnokrajowego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie”. Mówiąc o bolączkach, jakie obecnie trapią branżę transportową, uznał, że zablokowanie dla ciężarówek drogi krajowej nr 92 jest najbardziej dolegliwe, a w dodatku - zupełnie niezrozumiałe. Stwierdził, że zgodnie z unijnym prawodawstwem – dyrektywa nr 68 z dnia 17 maja 2006 r. pkt 6 - państwo ma obowiązek zapewnić wolny przejazd w stosunku do płatnych odcinków. Nie może zmuszać przewoźnika, żeby jeździł prywatną, płatną autostradą. Wydaje się, że nie wszyscy w polskim rządzie to rozumieją – a już na pewno nie we władzach lokalnych. Dlatego skłonny jest sądzić, że nastąpiła tutaj ingerencja podmiotu prywatnego w struktury administracyjne państwa. W dyskusji podkreślano horrendalnie wysokie stawki za przejazd autostradą A2 na odcinku z Nowego To-

myśla do Konina. Drugim gorącym tematem były ograniczenia wwozu paliwa spoza krajów Unii Europejskiej. W powszechnej opinii takie ograniczenia nie przynoszą nikomu żadnych korzyści, rodzą wyłącznie patologie.

Przewoźnicy omijają ograniczenie i wracają do Polski okrężną drogą - przez Litwę. Tutaj limity nie obowiązują. Wzmógł się ruch tirów, które przekraczają polsko-litewskie przejście graniczne w Budzisku, a następnie drogą krajową nr 8 przejeżdżają przez Suwałki i Augustów, powodując protesty mieszkańców tych regionów. Z Budziska na południe Polski przejeżdża ponad 2 miliony ciężarówek rocznie.

Dodatkowo, zdaniem członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, limit 600 litrów paliwa umożliwia przejazd auta przez całą Polskę, dlatego przepis jest nieracjonalny i nie pełni funkcji ochronnej wobec polskich dystrybutorów paliw.

Przewoźnicy chcą zwiększenia limitu wwozu paliwa spoza Unii Europejskiej lub całkowitego zniesienia ograniczenia. Stowarzyszenia i organizacje przewoźników kierują do ministra finansów apele o zniesienie przepisu. ZMPD zleciło Polskiej Akademii Nauk wykonanie szczegółowej ekspertyzy, która byłaby kolejnym argumentem za zniesieniem obowiązujących ograniczeń. Wszyscy obecni na spotkaniu posłowie deklarowali poparcie dla zniesienia ograniczeń wwozu paliwa do Polski.

Poseł Andrzej Kania poinformował zebranych, że jedna z najważniejszych ustaw dotycząca transportu drogowego była przedmiotem obrad Senatu i została przyjęta bez poprawek.



Od lewej:
Andrzej Szablowski,
Jarosław Jakoniuk,
Andrzej Olechnicki,
Aleksander Reisch



Od lewej:
Jerzy Siedlanowski,
Jan Buczek

„Przełom” w przewozie samochodów nadchodzi z Sochaczewa

Miesiąc temu nastąpiło wydarzenie, które może zmienić rynek przewozów samochodów. Po raz pierwszy pełnym sukcesem zakończyła się próba przewiezienia samochodu bez użycia specjalistycznej naczepy. 26 lipca znany przewoźnik z Sochaczewa dokonał przetransportowania samochodu Fiat 126p za pomocą kilku pasów, starej palety i ciągnika Mercedes Actros. Proste, genialne i wykonalne...

To może być przełom, nikt nigdy nie odważył się na przewóz jednego małego Fiata jednym ciągnikiem. Otwiera to nowe, wielkie możliwości przewozowe – przed przedsiębiorcami, którzy chcieliby zająć się transportem Maluchów tą innowacyjną metodą. Nie potrzeba żadnych lawet, autotransporterów, homologacji technicznych. Każdy, kto ma sam ciągnik, może przewozić samochody.

Poza tym podróżując z małym Fiatem wzbudzamy tylko ogólny podziw (może poza laweciarzami, bo u nich tylko zazdrość i nienawiść), a reszta nas nie obchodzi. Ciężarówka nie jest ani za ciężka, ani za długa i jak się uprzemy – możemy przewieźć tego Malucha nawet w niedzielę.

Odkryty został właśnie rynek, na którym nie ma żadnej konkurencji.



Jak realizować bezpieczne transakcje?

Bezpieczeństwo to jedna z podstawowych potrzeb człowieka, zarówno w sferze prywatnej, jak i zawodowej. Niezwykle ważne jest ono również w branży transportowej, tak podatnej na różne zagrożenia. Tutaj istotny jest nie tylko stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dobra organizacja transportu, ale także współpraca z wiarygodnymi partnerami.

Tak jak w każdej dziedzinie, także w temacie bezpieczeństwa istnieją wyspecjalizowani eksperci. Wiedzę tych specjalistów od 14 lat wykorzystuje również firma TimoCom, dostawca wiodącej na europejskim rynku giełdy ofert transportowych TC Truck&Cargo®, wciąż inwestując w bezpieczeństwo oraz dokładając wszelkich starań, by klienci mogli pewnie dokonywać dyspozycji.

Bezpieczny transport, sprawdzeni kontrahenci

TimoCom oferuje skuteczną i rozbudowaną sieć, która chroni użytkowników przed nieuczciwymi kontrahentami. Oczywiście jest fakt, że im rozleglejszy będzie pakiet bezpieczeństwa, tym trudniej będzie „czarnym owcom” robić interesy. Przedsiębiorstwa, które chcą pracować z TC Truck&Cargo®, muszą spełniać określone warunki. Każda firma jest bardzo dokładnie weryfikowana pod kątem kapitałowo-osobowym,



bowym, kondycji finansowej, opinii innych kontrahentów, stażu na rynku oraz autentyczności dokumentów. Także po zawarciu umowy TimoCom sprawdza swoich klientów pod względem rzetelności i wiarygodności płatniczej oraz kontroluje oferty wprowadzane przez nich do systemu.

Jako jedyne przedsiębiorstwo prowadzące giełdę transportową, spółka prowadzi także własne biuro inkaso, które wspiera klientów w pozasądowym egzekwowaniu wymagalnych roszczeń.

TimoCom bardzo wysoko ceni także standardy techniczne, inwestuje w

najnowsze technologie, przestrzega norm bezpieczeństwa, zapewniając szybką i bezpieczną pracę z programem. Każdy nowy użytkownik otrzymuje osobisty i wygodny dostęp do systemu w formie unikalnego klucza TC Login, dzięki któremu każda próba „podszycia się” jest natychmiast wyłapywana.

Aby realizować bezpieczne transakcje, trzeba postawić na solidnego partnera. TimoCom zaufało aż 85 000 użytkowników z 44 krajów Europy. Każdy z nich został sprawdzony, a co za tym idzie może czuć się w dobrych rękach.

Uchronić od zapomnienia



*O swojej pasji opowiada Piotr Ozimek,
prezes Zarządu firmy EPO TRANS LOGISTIC S.A. w TYCHACH*



Przed wejściem do Pana firmy stoi piękny Mikrus. Czy jest to Pana ulubiony samochód?

Nie, to po prostu jeden z samochodów z kolekcji.

Wyprodukowano tylko 1 728 egzemplarzy, więc to chyba cenny okaz?

Tak, tym bardziej, że ma numer fabryczny 83. Jestem posiadaczem dwóch Mikrusów, z czego jeden czeka jeszcze na remont.

Czy fakt, że kupił Pan dwa Mikrusy, świadczy o docenieniu polskiej myśli technicznej?

Tak, między innymi. Głównie interesuję się polską motoryzacją, choć posiadam także stare zagranicz-

ne marki. Mikrusy miały już w latach 50. bardzo nowoczesne rozwiązania techniczne, np. tzw. dynastarter, czyli prądnico-rozrusznik. To samo urządzenie działało najpierw jako rozrusznik, a następnie funkcjonowało jako prądnica prądu stałego. To ciekawy pomysł. W Warszawie natomiast zastosowano tzw. oktanoselektor, urządzenie służące do zmiany zapłonu w zależności od liczby oktanowej zastosowanego paliwa. Umieszczono go przy aparacie zapłonowym, miało specjalną podziałkę i działało na zasadzie rzymskiej śruby do przykręcania. Polska myśl techniczna była naprawdę bardzo nowatorska. Sam jestem konstruktorem i autorem patentów i innowacji, tym bardziej to doceniam. Mikrus miał nowoczesną i dobrze rozwijającą się linię produkcyjną. Ale czasy były niesprzyjające. Ówczesny premier Józef Cyrankiewicz został wezwany do Moskwy i otrzymał „prikaz” zaprzestania produkowania Mikrusa, który

zdaniami władz radzieckich stanowił zbyt dużą konkurencję dla radzieckiego Zaporozca. Dlatego zaniechano produkcji Mikrusa, mimo że była już gotowa wersja pick-up'a. Gdybyśmy mogli rozwijać wówczas takie konstrukcje, być może dzisiaj mielibyśmy jakieś swoje piękne auto.

Jakie inne samochody posiada Pan w swojej kolekcji?

Mam Warszawę M20 wyprodukowaną w 1956 r., a zarejestrowaną 1.02.1957 r.; Wołgę GAZ 21 z charakterystycznym „jeleniem” na masce i „paszczą rekina” w wersji luksusowej, zwanej także „czarną wołgą”; angielski samochód dostawczy Bedford w wersji pocztowej, wyprodukowany w 1946 r., jeden z pierwszych Żuków z silnikiem dolnozaworowym i dźwignią zmiany biegów przy kierownicy, plandeką i charakterystycznymi „falowaniami” wytłaczanymi na bokach i siatkowym „grilem” z napisem *Żuk*; Renault Dauphine z 1958 r., Warszawę 203, ciężarowe Volvo F 89 – ciągnik siodłowy i perełkę z 1938 r. – Peugeota 402.

Z którego samochodu jest Pan najbardziej dumny?

Z Warszawy M20, która nieodmiennie wzbudza największe zainteresowanie. Ludzie z sentymentem podchodzą do niej i oglądają, często wspominają, że sami jeździli kiedyś takimi pojazdami z dziadkiem lub ojcem. Inaczej jest z Peugeotem 402, który u nas jest rzadkim samochodem; w Polsce są tylko dwa egzemplarze: jeden w wersji long z 1938 r., który należał do księcia pszczyńskiego Jana Henryka Hochberga von Pless, a drugi mój – z tego samego roku, ale w wersji standardowej. Mało znanymi samochodami są również Bedford i Renault Dauphine.

Od czego zaczęła się Pańska pasja?

Pamiętam samochód mojego ojca, starego Forda sprzed I wojny światowej.

Niestety w latach 50. został rozebrany na złom. Był niemodny i źle się nim jeździło. Ojciec kupił wtedy Warszawę M20 i choć nie mam tego egzemplarza, to darzę ten samochód sentymentem. Tak więc moje zamiłowanie do samochodów wywodzi się z dzieciństwa. Kolekcjonowanie starych pojazdów jest związane z fascynacją motoryzacją. W ten sposób daję wyraz temu, że transportowcy to nie tylko ludzie, którzy zarabiają przy użyciu samochodów, ale także się nimi pasjonują. Zależy mi na tym, żeby historia motoryzacji dzięki ratowaniu starych aut przetrwała dla potomnych. Proszę zauważyć, jak szybko Warszawy i Syrenki zniknęły z naszych dróg. A przecież były to bardzo popularne marki. Chcę takie pojazdy uchronić od zapomnienia.

Co Pana zdaniem stanowi o wartości starego pojazdu: czy praca włożona w jego odnowienie, czy staranność w doborze autentycznych części i oryginalnych detali, czy coś jeszcze innego?

Dla mnie istotne jest, żeby stary samochód był zgodny z oryginałem. Nie wkładam w stary kształt nowych urządzeń, ale staram się postępować z szacunkiem dla dawnych rozwiązań technicznych, które często okazują się bardzo oryginalne. Doprowadzam moje samochody do takiego stanu, żeby były w jak największym mierze autentyczne i sprawne.

W jaki sposób pozyskuje Pan stare oryginalne części?

Żeby zdobyć różne elementy do Peugeota 402 jeździłem nawet do Francji na aukcje staroci i tam udało mi się





znaleźć bardzo dużo części, np. felgi, aparat zapłonowy, wyposażenie deski rozdzielczej. Natomiast same pojazdy pozyskuję najczęściej dzięki temu, że znajomi wiedząc o moich zainteresowaniach informują mnie, że ktoś dysponuje starym samochodem na sprzedaż. Oczywiście nie każdy taki pojazd kupuję, ponieważ niejednokrotnie mają one tak dużo części nieoryginalnych lub są po prostu tak zdewastowane, że nie nadają się do odbudowy.

Czy Pan sam rekonstruuje swoje samochody?

W pewnej części tak, na ile czas mi pozwala. Natomiast zajmują się tym także wysoko kwalifikowani pracownicy, zazwyczaj starsi wiekiem, często znający te samochody z dawnych lat. Czuję nad ich pracą i daję wytyczne, co i jak należy zrobić.

Kolekcjonerzy starych aut tworzą społeczności. Czy Pan również bierze udział w zlotach i rajdach starych samochodów?

Czasami spotykam się na imprezach organizowanych przez Koło Pojazdów Zabytkowych, działające przy Automobilklubie Śląskim, ale rzadko mogę sobie na to pozwolić, ponieważ prowadzenie firmy transportowej w dzisiejszych trudnych warunkach pochłania dużo energii i czasu.

Chciałem zapytać także o marzenie dotyczące samochodu, który chciałby Pan jeszcze dołączyć do swojej kolekcji.

Chciałbym znaleźć i odrestaurować duży kabriolet z okresu międzywojennego. To jest moje marzenie. Innym pojazdem, którym jestem zainteresowany, jest Nysa 501, z trójką szybą

boczną. Taki samochód trudno zdobyć, ponieważ Nysy bardzo mocno korodowały i nie utrzymały się długo na naszych drogach. Innym powodem jest to, że były one głównie użytkowane przez przedsiębiorstwa sektora państwowego i w związku z tym nikt nie dbał o to, by zapewnić tym pojazdom jak najdłuższą eksploatację.

Innym ciekawym samochodem jest Żubr, z drzwiami otwieranymi tak jak w Starach od 21 do 25, czyli od przodu, z silnikiem o zapłonie samoczynnym i mocy 150 KM. To był pierwszy samo-



chód ciężarowy produkowany w Polsce, który był wyposażony w dużą kabinę z łóżkiem, co stanowiło o pewnym komforcie. Pamiętam go dobrze z czasów młodości. Tym samochodem także jestem zainteresowany. I tu przytoczę anegdotę o tym, jak uczyłem się jeździć ciężarówką. Podczas nauki jazdy zwykle jeździłem „na pusto”, ale pewnego razu trzeba było przywieźć węgiel do szkoły. Pojechałem z instruktorem na bocznice kolejową i po załadowaniu skrzyni ładunkowej przekonałem się, jak trudno było skręcać obciążonym samochodem, który nie posiadał wspomaganie kierownicy. Całe szczęście, że instruktor miał drugi hamulec. Zarówno Star 20 (także wszystkie modele następne do modelu 29), jak i Żubr, nie miały wspomaganie kierownicy.

A co Pan myśli o kolekcjonowaniu samochodów należących niegdyś do znanych osób? W tym roku na przykład wystawiono na sprzedaż Warszawę M20, którą jeździł jako biskup Karol Wojtyła.

Myszę, że to ciekawy pomysł. Sam jestem posiadaczem Warszawy M20,

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

którą raz jechał Władysław Gomułka. Kupiłem to auto od kombatanta, który za przejście szlaku wojennego od Lenino do Berlina dostał przydział na samochód. Kiedy Gomułka w 1956 roku, po wyjściu z więzienia, doszedł drugi raz do władzy, postanowił nagrodzić kilka osób autami. Chcąc nadać odpowiednią rangę temu wydarzeniu, przejechał się z każdym z nowych właścicieli Warszawy sto metrów. Wszystko to działo się jednego dnia w obecności przedstawicieli radia, którzy relacjonowali to na gorąco. Tak więc można powiedzieć, że ten samochód ma jakieś powiązanie ze znaną osobą. Natomiast wydaje mi się, że równie ciekawa jest historia zakupu tego egzemplarza. Gdy spotkałem się z jego poprzednim właścicielem, auto miało na liczniku tylko 53 tysiące kilometrów (obecnie ma 58 tys. km od nowości), a wspomniany kombatant nie chciał go sprzedać nikomu, kto nie umiałby się z nim obchodzić. Podobno wiele osób przede mną chciało go kupić. Znałem Warszawę M20, ponieważ moi rodzice mieli taką, gdy byłem małym chłopcem. Samochód, który chciałem kupić, stał w stodole przykryty słomą. Najpierw podłączyłem do niego akumulator, wiedziałem że „plus na masę”, podpompowałem paliwo specjalną dźwignią z uchwytem, zapaliłem go nogą naciskając na pedał rozrusznika, a nie kluczykiem, czym zdobyłem sobie chyba uznanie w oczach kombatanta i dzięki temu zostałem uznany za godnego, by stać się nowym właścicielem pojazdu.

W jakich okolicznościach Pana zabytkowe pojazdy są używane?

Zdarza się, że przyjeżdżam Warszawą czy Peugeotem na imprezy organizowane dla przewoźników. I zawsze cieszą się dużym zainteresowaniem, znacznie większym niż nowe modele Mercedesa czy Audi. Czasami znajomi wykorzystują je przy okazji uroczystości, na przykład ślubnych. Niedawno mój Peugeot wiozł do ślubu jednego z kierowców pracujących w mojej firmie. Szoferem będzie także jeden z moich pracowników, który zna ten samochód i potrafi go obsługiwać. Na co dzień jeżdżę współczesnym autem osobowym i gdyby zostało uszkodzone, to mniej by mnie serce bolało niż gdyby został np. stłuczony kierunkowskaz, który jest nie do zdobycia, czy uszkodzona strzałka kierunkowa wyskakująca z bocznej ścianki w Peugeocie 402. Jestem niepokieszony, gdy w starym samochodzie zazgrzyta skrzynia biegów. Rozumie pan, że takiego auta nie mogę oddać w ręce kogoś, kto go nie zna.

Bardzo często kierowcą zabytkowych pojazdów jest mój syn, który studiując transport na Politechnice Śląskiej, potrafi także właściwie docenić stare pojazdy. Myślę, że tradycja w rodzinie nie zaginie. Jest następca.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

PRZEWOŹNIK

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.

 **SG**
Equipment Finance
SOCIETE GENERALE GROUP

We support. You succeed.
www.sgef.pl

W Hiszpani już to wiedzą

lepsza droga - mniej wypadków

autor: Kamila Alvaro

Hiszpania zajmuje mało zaszczytne trzecie miejsce w Europie, za Francją i Niemcami, pod względem liczby wypadków z udziałem kierowców ciężarówek. W roku 2009 ta grupa zawodowa uczestniczyła w 3 533 wypadkach na hiszpańskich drogach. Takie dane można znaleźć w studium „Bezpieczeństwo i Zdrowie Kierowców Przewożących Towary”, przygotowanym przez największą hiszpańską firmę ubezpieczeniową - Instytut Bezpieczeństwa Drogowego Fundacji Mapfre. W opracowaniu uwzględniono pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 3,5 t.

Najgorzej jest na mniejszych drogach

W tych ponad 3 i pół tysiąca wypadków zginęły 354 osoby. W Polsce w tym samym roku doszło do 2 495 wypadków spowodowanych przez kierowców ciężarówek (co stanowiło 7,1 proc. wypadków spowodowanych przez kierujących), w których zginęło 280 osób (8,9 proc.), a ranne zostały 3 432 osoby (7,3 proc.).

W hiszpańskim raporcie zapisano, że najczęstszą bezpośrednią przyczyną wypadków był brak koncentracji kierowcy na jeździe oraz niedostosowanie się do obowiązujących przepisów (70 proc. ogólnej liczby wypadków). Nieodpowiednia prędkość to trzeci czynnik, będący powodem ponad 12 proc. wypadków. Najbardziej dramatyczne skutki – ofiary śmiertelne i

poważne uszkodzenia ciała - przynosi zmęczenie i nadmierna prędkość. Większość wypadków kończy się kolizją (67,7 proc.), wypadnięciem z jezdni (9,7 proc.), przewróceniem pojazdu (9 proc.) lub potrąceniem (8,8 proc.). Dniem, w którym zdarza się najwięcej wypadków, jest poniedziałek, w godzinach 8 - 12. Dla porównania – w Polsce takim najbardziej niebezpiecznym dniem jest piątek po południu (w godz. 16 – 18).

Według statystyk na każde 10 000 użytkowanych w 2009 roku w Hiszpanii pojazdów „przypadło” 29 wypadków, w których byli poszkodowani ludzie. Przy tym dane liczbowe potwierdzają fakt, że skutki wypadków z udziałem pojazdów powyżej 3,5 t dmc są cięższe niż w przypadku aut mniejszych. Dała się jednak zauważyć jedna pozytywna tendencja - od roku 2004 skutki wypadków systematycznie stają się mniej groźne.

Ze statystyk wynika jeszcze jeden wniosek – najwięcej wypadków jest na gorszych drogach, wraz z jakością dróg maleje liczba tych drogowych zdarzeń. Na drogach krajowych (convencionales) doszło do ponad połowy wypadków, na lepszych - ekspresowych było ich około 25 proc, na autostradach niecałe 8 proc. Ponadto w ostatnich latach spadła liczba wypadków na wszystkich rodzajach dróg, w największym stopniu na autostradach. Tak samo skutki wypadków były mniej groźne (śmiertelność) na autostradach niż na gorszych drogach. Głównym powodem wypad-

ków na autostradach i drogach ekspresowych było zmęczenie i brak koncentracji na jeździe, podczas gdy na pozostających - nieodpowiednia prędkość.

Jak poprawia się bezpieczeństwo

Fundacja Mapfre współpracuje z agendami rządowymi i ośrodkami szkolenia kierowców, aby wdrażać nawyki bezpiecznej jazdy oraz nakłania firmy transportowe, aby promowały odpowiednie środki zapobiegawcze wśród swoich pracowników. Stara się również przekonać kierowców, aby - we własnym interesie - postępowali zgodnie z przepisami drogowymi i bezpieczeństwa pracy.

Z badań przeprowadzonych przez Fundację Mapfre wynikało, że główną przyczyną odwracania uwagi kierowców od drogi były ustawione przy niej banery reklamowe. Warto dodać, że już ponad 5 lat temu także inżynierowie ruchu w Stanach Zjednoczonych zbadali, jaki wpływ na bezpieczeństwo ruchu mają reklamy przydrożne. Około 7 proc. kierowców uznało je za poważny problem w utrzymaniu koncentracji. Na reklamy narzekają też polscy kierowcy, bo potrafią zasłaniać znaki drogowe, albo wręcz oślepiają, jeśli są to ekrany ledowe. W Hiszpanii doprowadzono do zlikwidowania tych przydrożnych reklam, co ewidentnie zwiększyło bezpieczeństwo, a przy okazji zyskało aplauz działaczy ochrony środowiska.

W ramach działań dla zwiększenia bezpieczeństwa na drogach hiszpań-



ska Generalna Dyrekcja Ruchu Drogowego prowadzi stałe kampanie informacyjne, dotyczące podstawowych zasad bezpiecznej jazdy. Przypomina kierowcom o tak podstawowych, ale skutecznych regułach, jak zachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, czy pamiętanie o szczególnej ostrożności na skrzyżowaniach z ograniczoną widocznością, no i oczywiście o konieczności dostosowania prędkości do warunków na drodze.

Nowością, wprowadzoną w lipcu tego roku, w ślad za dyrektywą unijną, jest obowiązek stosowania taśm odblaskowych, umieszczanych na krawędziach pojazdów o dmc powyżej 7,5 t, długości pow. 6 m i szerokości pow. 2,1 m. Szacuje się, że zmniejszą one liczbę wypadków nawet o 30 proc. Nowe pojazdy są sprzedawane z taśmami, a te już użytkowane kierowcy mają obo-

wiązek okleić sobie sami.

Związek Zawodowy Kierowców w największym obszarowo hiszpańskim regionie Kastylia i Leon przeprowadził kampanię informacyjną o nazwie „Czas pracy i odpoczynku. Zasady. Poznaj je, postępuj zgodnie z nimi i wymagaj od innych”. Miała ona na celu uświadomienie kierowcom niebezpieczeństw wynikających ze zbyt długiej jazdy bez przerwy. Pedro Aller, sekretarz regionalny Federacji Transportowców w Kastylii i Leon uważa, że kierowcy znają prawo, ale świadomie je łamią, zmuszeni przez narzucone im przez pracodawców terminy. Rozdawane kierowcom ulotki zawierają informacje nie tylko o fizycznych skutkach zmęczenia, ale również o normach prawnych regulujących czas pracy. Należy pamiętać (a ta wiedza może się przydać także polskim kierowcom ciężarówek przejeź-

dających przez Hiszpanię), że za przekroczenie czasu jazdy i oszustwa na tachografach grożą wysokie mandaty, do 5 000 euro.

Jest sprawa oczywista, że bezpieczeństwo jazdy zależy też od stanu technicznego pojazdu. Niestety, Hiszpanie mają problem, bo flota transportowa się starzeje. Z powodu dokuczającego im kryzysu ekonomicznego ani firmy, ani tym bardziej kierowcy prowadzący własną działalność gospodarczą nie kupują nowych samochodów. Badania potwierdzają, że aż 25 proc. pojazdów nie spełnia obecnie wymagań technicznych, głównie z powodu poważnych defektów oświetlenia, osi, opon, zawieszenia i hamulców. Dla bezpieczeństwa wszystkich użytkowników hiszpańskich dróg wypada im więc życzyć jak najszybszego powrotu koniunktury.

W Danii wjedziesz do miasta tylko z plakieta ekologiczną



autor: Ove Holm,
Duńskie Stowarzyszenie Transportu i Logistyki

Od 1 listopada 2011 r. wszystkie zagraniczne autobusy i pojazdy ciężarowe, poruszające się w strefach ograniczonego ruchu największych duńskich miast, muszą być opatrzone duńską plakieta ekologiczną. Oprócz posiadania zatwierdzonego filtra cząstek stałych lub co najmniej spełniania wymogów normy Euro 4, wszystkie pojazdy z silnikiem diesla, o masie powyżej 3,5 tony, muszą mieć w widoczny sposób umieszczoną za przednią szybą zatwierdzone duńską plakieta ekologiczną. Strefy ograniczonego ruchu znajdują się w następujących duńskich miastach: Kopenhaga, Aarhus, Odense i Aalborg.

Właściciele pojazdów mogą zamówić plakieta ekologiczną przez internet. Czas dostawy wynosi do 14 dni od daty złożenia wniosku. Dlatego warto już dziś zamówić plakieta na stronie www.ecosticker.applus.dk.

Uzyskaj plakieta ekologiczną przed 1 listopada 2011 r.

Prawny wymóg opatrywania duńskich i zagranicznych pojazdów zatwierdzone plakieta ekologiczną oznacza, że nie wystarcza już fakt, że ciężarówka lub autobus spełniają wymagania normy Euro 4 lub mają zamontowany zaaprobowany filtr cząstek stałych. Jeśli pojazd nie spełnia wymagań ekologicznych, jego właściciel może zostać ukarany grzywną w wysokości do 20 000 koron duńskich, a pojazd może zostać zarekwirowany do momentu uregulowania ewentualnej grzywny.

Przepisy egzekwowane są przez duńską policję we współpracy z władzami gminnymi w czterech istniejących strefach ograniczonego ruchu.

Osobna plakieta dla każdego autobusu lub ciężarówki

Duńską plakieta ekologiczną można

rozpoznać po zielonym kolorze. Poszczególne pojazdy otrzymują własne osobne plakiety. Plakieta może zostać założona przez duńską stację diagnostyczną lub przesłana pocztą (z informacjami o kraju pochodzenia pojazdu i jego numerze rejestracyjnym). Z tego powodu niemożliwe jest przeniesienie plakiety na inny pojazd; nie można też użyć jednej plakiety do kilku pojazdów. Każdy pojazd musi być opatrzony własną indywidualną plakieta ekologiczną.

Czasowe uchylenie wymogu

W szczególnych przypadkach pojazd może zostać na czas określony zwolniony z duńskich przepisów dotyczących stref ograniczonego ruchu. Więcej informacji na temat czasowego uchylenia tych wymogów znaleźć można w serwisie internetowym duńskiego Głównego Urzędu ds. Ochrony Środowiska. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku



sku kierowca otrzymuje czerwoną plaketkę oznaczającą, że pojazd jest przez określony czas uprawniony do wjazdu do duńskich stref ograniczonego ruchu.

Jak zamówić plaketkę ekologiczną?

Plaketki ekologiczne zamawia się w serwisie www.ecosticker.applus.dk. Składając wniosek należy udokumentować, że pojazd spełnia wymagania stref ograniczonego ruchu. Za każdy zarejestrowany pojazd, dla którego zamawiana jest plaketka ekologiczna, należy uiścić opłatę manipulacyjną w wysokości 89 duńskich koron oraz – jeśli plaketka wysłana jest za pobraniem – opłatę pocztową. Plaketkę można również zamówić drogą pocztową wysyłając wniosek na adres: Applus, Korsdalsvej 111, 2610 Rødovre, Dania.

Po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku przez duńskie władze wnioskodawca otrzymuje plaketkę ekologiczną pocztą. Do przesyłki dołączana jest też instrukcja poprawnego umieszczenia plaketki w pojeździe. Plaketki po naklejeniu nie można zdjąć.

Czas przetwarzania wniosku od momentu jego wpłynięcia do udzielenia odpowiedzi wynosi do 14 dni. Dlatego zaleca się złożenie wniosku o przydzielenie plaketki ekologicznej od-

powiednio wcześniej, aby móc planowo wjechać do duńskich stref ograniczonego ruchu.

Jak uzyskać plaketkę ekologiczną w Danii?

Pojazdy przybywające do Danii bez plaketki ekologicznej nie mogą wjeżdżać do stref ograniczonego ruchu. Można w takim wypadku udać



się do najbliższej stacji diagnostycznej i uzyskać tam plaketkę za opłatą o wysokości ustalonej przez daną stację. Aby otrzymać w stacji plaketkę, należy udokumentować spełnienie przez pojazd wymogów ochrony środowiska. Lista duńskich stacji diagnostycznych dostępna jest pod adresem www.trafikstyrelsen.dk.

Najprostszym rozwiązaniem jest jednak zamówienie plaketki ekologicznej z domu przez stronę internetową. W ten sposób można uzyskać plaketkę jeszcze przed pierwszym wjechaniem do duńskiej strefy ograniczonego ruchu, zanim 1 listopada 2011 r. wejdą w życie nowe przepisy.

Korzyści z nowych plaketek

Plaketki ekologiczne ułatwią rejestrację i kontrolę pojazdów w duńskich strefach ograniczonego ruchu. Zatwierdzona plaketka ekologiczna informuje duńskie władze, że dany pojazd ma prawo do poruszania się w duńskich strefach ograniczonego ruchu. Usprawnia to kontrolę ciężkich pojazdów w tych strefach, z czego korzyść wynoszą zarówno kierowcy, jak i administracja.

Znaczne korzyści zdrowotne

Strefy ograniczonego ruchu istnieją w dużych duńskich miastach od roku 2008. Duńskie władze nieustannie pracują nad czystością powietrza w miastach. Nowe przepisy to krok we właściwym kierunku dla wszystkich mieszkańców i poruszających się w duńskich aglomeracjach. W samym tylko stołecznym mieście Kopenhadze oczekuje się w wyniku wprowadzenia strefy ograniczonego ruchu zmniejszenia liczby przedwczesnych śmierci o 150 w skali roku.

Paliwa

będą droższe

autor: Ryszard Galczyński

Udział paliwa w kosztach ogólnych działalności firm transportowych waha się na poziomie 30 – 40%. Jego cena jest więc najistotniejszym czynnikiem decydującym o rentowności firm transportowych. Niestety wszystko wskazuje na to, że cena za litr oleju napędowego w tym roku może przekroczyć 5,25 zł. Wzrost ceny ON był spowodowany likwidacją od maja ulgi biokomponentowej przez Ministerstwo Finansów. Ulgę w wysokości 1,4 mld zł otrzymywały koncerny paliwowe na pokrycie różnicy w kosztach produkcji i sprzedaży biopaliw. W opinii Haliny Pupacz, prezes Polskiej Izby Paliw Płynnych: *Od początku roku tylko z powodu likwidacji ulg w akcyzie od biokomponentów dodawanych do paliw i wyższej stawki podatku VAT ceny wzrosły już o około 20 groszy na litrze i to bez względu na cenę ropy naftowej i sytuację na rynkach światowych.*

Kolejnym czynnikiem, który na pewno nie pozostanie bez wpływu na wy-

sokość cen ON, będzie zakończenie okresów przejściowych związanych ze stosowaniem minimalnego podatku akcyzowego na olej napędowy. Zgodnie z dyrektywą Unii Europejskiej 2003/96/WE nastąpi to 1 stycznia 2012 roku. Kwoty podatku akcyzowego zostaną ustalone w październiku bieżącego roku.

Wprowadzie w połowie sierpnia PKN Orlen, a później Lotos, zamroziły ceny paliw na skutek ingerencji rządu. Ale już w połowie września niski kurs złotówki w stosunku do dolara spowodował ponowne uwolnienie cen. Z powrotem ukształtowały się na poziomie pięciu złotych.

Podatki windują ceny

Według stanowiska Polskiej Izby Paliw Płynnych, w tej chwili paliwo w Polsce jest za drogie w relacji do siły nabywczej pieniądza. Z danych Eurostatu wynika, że za jeden dzień pracy przeciętny Polak może kupić 38 litrów paliwa, podczas gdy Europejczyk 86 litrów. Zdaniem Hali-

ny Pupacz: *Poziom obciążenia fiskalnych w cenie paliw osiągnął masę krytyczną i każda następna próba „opodatkowania” kierowców i właścicieli stacji paliw może zdecydowanie wpłynąć na obniżenie popytu na paliwa, a co za tym idzie na zmniejszenie wpływów do budżetu z tytułu akcyzy i podatku VAT od paliw. Rząd osiągnąłby efekt odwrotny do zamierzonego.*

Negatywnym zjawiskiem, jakie dostrzega PIPP, wynikającym z wysokich cen, jest rozwój szarej strefy związanej z obrotem nielegalnym paliwem. Zarówno pochodzącym z przemytu (Białoruś, Ukraina), jak i kradzieży w firmach transportowych (sprzedaż „oszczędności” przez kierowców). Niepokoi fakt rosnącego zainteresowania i przyzwolenia społecznego na używanie nielegalnych paliw.

Co się składa dzisiaj na ceny paliw?

Głównym składnikiem ceny paliw



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

jest ropa, której „koszt” wynosi 2,06 zł w litrze paliwa (jest to umownie przyjęty koszt litra ropy w złotych). Jest on dużo wyższy niż na przykład pod koniec roku 2008, gdy wynosił poniżej jednego złotego.

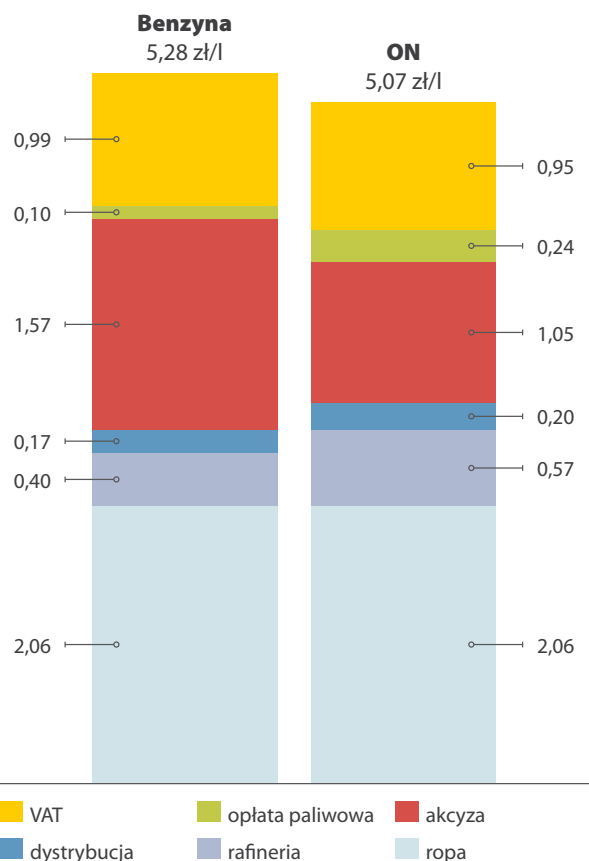
Drugim istotnym składnikiem są marże rafinerijne, które wynosiły 57 groszy/litr w oleju napędowym i 40 groszy w benzynach. Warto przypomnieć, że marże te są od dłuższego czasu bardzo wysokie, obecnie dwa razy wyższe niż marże rafinerii na rynku międzynarodowym.

Marże dystrybucyjne (głównie stacji paliw) są na umiarkowanym poziomie: 20 i 17 groszy/litr. Ta część składa się na koszty produkcji i dostawy paliw do klienta. Dla ON wynoszą one 2,83 zł/l i dla benzyn 2,63. Jeśli nie stosowano by dodatkowych podatków dla paliw, po dodaniu standardowego VAT-u paliwa kosztowałyby:

- ON = 3,23 zł / litr
- NPb 95 = 3,48 zł / litr

Podatki zmniejszyły swój udział procentowy w cenie, gdyż ropa i inne składniki, jak marże rafinerijne czy dystrybucyjne ostatnio znacząco wzrosły. Jednak w różnych podatkach w ON mamy 2,23 zł/litr (44% ceny), a w benzynach 2,65 zł (50% ceny).

Składniki cen benzyny 95 i ON (29 lipca 2011)



Źródło: NaftaGaz.pl

PRZEWOŹNIK

ERONTRANS

LOGISTICS SERVICES



Szanowny Przewoźniku,

chcielibyśmy serdecznie zaprosić do współpracy z naszą firmą.

OFERUJEMY I GWARANTUJEMY:

- stałe zlecenia w ruchu krajowym i międzynarodowym na podstawie umowy o współpracy
- zlecenia transportowe w „kółku”, wyjazdy i powroty z okolic bazy przewoźnika
- holowanie naczep plandekowych, chłodniczych i kontenerowych, zestawów
- przebieg od 8000-15000 km miesięcznie
- obsługę przez doświadczonych spedytorów
- możliwość korzystania ze sprzętu firmowego o wysokim standardzie
- możliwość tankowania paliwa bezgotówkowo na stacjach Erontrans
- zapewniamy serwis pojazdów w bazie w Pruszczu Gdańskim
- możliwość dojazdu do uszkodzonego pojazdu na terenie kraju
- termin płatności 28 dni (możliwa płatność bezpośrednio po rozliczeniu dokumentów)

ZAINTERESOWANE OSOBY PROSIMY O KONTAKT

Renata Roman

tel. +48 516 177 353, e-mail: r.roman@erontrans.pl

Odповіemy na każde pytanie!

Konsekwencje opóźnienia dostawy w świetle Konwencji CMR

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



Przepisy dotyczące opóźnienia w przewozie międzynarodowym rozsięane są po całej niemal Konwencji CMR. Dlatego nie jest proste od-tworzenie reguł regulujących jedno z najczęściej spotykanych naruszeń w praktyce transportowej. Ponadto w obrocie gospodarczym widoczna jest tendencja do zastrzeżenia w umo-wach przewozu (przyjmowanych zle-ceniach przewozowych) kar umow-nych na wypadek opóźnienia w do-stawie. W takim wypadku zastrzeże-nie kary umownej w istotny sposób zawęża stosowanie przepisów Kon-wencji CMR o opóźnieniu w prze-wozie. Choć regulacje te mogą mieć pewne zastosowanie i do tych kar umownych, o czym poniżej.

Konwencja o opóźnieniu

Kwestię opóźnienia uregulowano w art. 19, 13, 17 ust. 2, 20 ust. 1 i 3, 23 ust. 5, 26 ust. 1, 30 ust. 3 Konwencji CMR. Poniżej postaram się przybli-

żyć, co za tymi artykułami się kryje. Opóźnienie w dostawie ładunku na-stępuje najczęściej z chwilą przekro-czenia przez przewoźnika umówio-nego terminu dostawy. Zazwyczaj w obrocie strony umowy przewozu określają ten termin w zleceniu prze-wozowym. Jeśli jednak takiego ter-minu nie zastrzeżono, to z opóźnie-niem mamy do czynienia wówczas, gdy czas trwania przewozu, przy uwzględnieniu wszystkich jego oko-liczności, przekracza czas, w jakim przewóz taki powinien być wyko-nany przez starannego przewoźnika (art. 19 Konwencji CMR). Oblicza-jąc tu właściwy czas przewozu trze-ba brać pod uwagę obiektywne trud-ności w transporcie, np. utrudnienia drogowe, przerwy w pracy urzędów celnych lub placówek granicznych, normy czasu pracy kierowców. Jeśli jednak termin dostarczenia ładun-ku został w umowie określony, wów-czas okoliczności te nie mają znacze-nia dla oceny, czy do opóźnienia do-szło. Decyduje co do zasady ustalo-ny przez strony termin. Chociaż, w świetle art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, i w takim wypadku przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za opóźnienie, jeśli będzie w stanie wy-kazać (na przewoźniku ciąży ciężar dowodu), że opóźnienie spowodowa-ne jest:

- winą osoby uprawnionej (zazwy-czaj nadawcy ładunku),
- jej zleceniem niewynikającym z

winy przewoźnika (np. dodatkową instrukcją lub opóźnieniem wyda-nia ładunku),

- wadą własną towaru (np. koniecz-nością przepakowania wskutek wadliwości opakowania) lub
- okolicznościami, których prze-woźnik nie mógł uniknąć (chodzi tu o wszystkie przypadki siły wyż-szej, np. nieprzewidziane i nad-zwyczajne zjawiska atmosferyczne lub niezawinione przez przewoź-nika działania władzy publicznej).

Wykazanie tych okoliczności zwalnia przewoźnika od odpowiedzialności za opóźnienie.

Dlatego w razie powstania tego typu przeszkód należy zadbać w mia-rę możliwości o ich udokumentowa-nie, np. sprawdzenie treści listu prze-wozowego co do wpisanej w nim daty odbioru ładunku, potwierdzenie oczekiwania na wydanie ładunku u załadowcy lub odbiorcy, wydrukowa-nie informacji prasowych o anomaliach pogodowych w rejonie przewo-zu, czy wręcz nagranie ich przez kie-rowcę. Wykazanie okoliczności zwal-niających może być argumentem tak-że i wówczas, gdy zastrzeżono karę umowną na wypadek opóźnienia w dostawie. Można bowiem twierdzić, że zgodnie z art. 483 §1 Kodeksu Cy-wilnego kara się nie należy, bowiem w określonych powyżej przypadkach zwalniających przewoźnika od odpo-wiedzialności za szkodę nie można w

ogóle mówić o nienależytym wykonaniu zobowiązania, a zgodnie z kodeksem cywilnym wadliwość wykonania zobowiązania jest podstawowym warunkiem stosowania kary umownej.

Odpowiedzialność za opóźnienie i jej wysokość

Według Konwencji CMR odpowiedzialność za opóźnienie nie ma charakteru bezwzględneho. To znaczy - nie zachodzi w każdym wypadku. Zgodnie bowiem z art. 23 ust. 5 Konwencji CMR uprawniony musi udowodnić, że poniósł jakąś szkodę z powodu opóźnienia. Brak jakiegokolwiek szkody wyklucza odpowiedzialność przewoźnika. Szkada taka może mieć miejsce (przykładowo), jeżeli wskutek opóźnienia odbiorca musiał ponieść dodatkowy koszt wynajęcia pracowników do rozładunku lub praca ta wykonywana była po wyższych, np. weekendowych kosztach. Istnienie szkody może uzasadniać obowiązek zapłacenia kar umownych z powodu opóźnienia lub niemożność sprzedaży okazjonalnego towaru dostarczonego np. po okresie świątecznym. Podstawowym więc warunkiem odpowiedzialności przewoźnika jest szkoda uprawnionego, przybierająca postać szkody rzeczywistej lub utraconych wskutek opóźnienia korzyści. Drugim, oprócz szkody, istotnym ograniczeniem jest przedawnienie roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie. Zgodnie z art. 30 ust. 2 Konwencji opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy uprawniony skieruje do przewoźnika pisemne zastrzeżenie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy, przy czym do terminu tego nie wlicza się dnia dostawy. Brak pisemnego zastrzeżenia w tym terminie powoduje, iż przedawnione roszczenie bezpowrotnie wygasa (art. 32 ust.4 Konwencji) i skutec-

nie nie może być nigdy podniesione. Zastrzeżenie takie musi przy tym pochodzić od uprawnionego i zazwyczaj będzie nim odbiorca, który przyjął towar (art. 13 ust. 1 Konwencji), chyba że inny podmiot dysponuje cesją tych wierzytelności od uprawnionego. Zastrzeżenie od podmiotu nieuprawnionego jest nieskuteczne.

Jeżeli zatem uprawniony jest w stanie wykazać szkodę i w terminie 21 dni dokonał pisemnego zastrzeżenia, wówczas może żądać od przewoźnika odszkodowania. Wielkość tego odszkodowania co do zasady nie może przewyższać kwoty przewoźnego (art. 23 ust. 5 Konwencji CMR).

Wartość ta może być wyższa tylko w przypadku, gdy w liście przewozowym zastrzeżono kwotę specjalnego interesu w dostawie, zgodnie z art. 26 ust. 1 Konwencji. W takim wypadku wspomniane ograniczenia odpowiedzialności do wysokości frachtu odpadają i przewoźnik w razie opóźnienia odpowiada do wysokości realnych strat z powodu opóźnienia, aż do wysokości zadeklarowanej szkody. I w takim wypadku poszkodowany musi jednak udowodnić wielkość poniesionej przez siebie szkody.

Należy jednak podkreślić, że rozwiązania opisane powyżej, poza wskazanym na wstępie przypadkiem zwolnienia się od odpowiedzialności, nie dotyczą sytuacji, gdy zastrzeżono karę umowną z powodu opóźnienia w wykonaniu przewozu. W takim wypadku przewoźnik odpowiada stosownie do wielkości tej kary i nie na podstawie Konwencji CMR, lecz na podstawie art. 483 kodeksu cywilnego. W takim wypadku konieczne jest szczególnie staranne oszacowanie realności wyznaczonego przez zleceniodawcę terminu zakończenia przewozu.

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

Roszczenia ubezpieczeniowe po przejściu żywiołów

autor: Barbara Szulak



W ostatnich latach odnotowano wzrost zdarzeń pogodowych powodujących dotkliwe zniszczenia. Żywioły, takie jak silny wiatr, intensywne opady, powódź w oczywisty sposób oddziałują negatywnie, niszcząc niejednokrotnie dorobek życia. Mimo doświadczeń ostatnich lat ubezpieczenie domu lub mieszkania nie jest rozumiane jako niezbędne i mimo wzrostu popularności tego typu polis, nie jest w takim centrum zainteresowania potencjalnych nabywców ubezpieczeń, jak umowy komunikacyjne.

Tematem niniejszego opracowania nie są rozważania dotyczące celowości zakupu ubezpieczenia mienia od żywiołów czy też kryteria wyboru oferty, a jedynie porady dotyczące postępowania

i rozwiązywania podstawowych problemów, które mogą pojawić się na etapie likwidacji szkód. Tak pokrótce, kolejno postaram się przejść przez cały proces od zajścia zdarzenia po ustalenie wysokości odszkodowania.

Zachowanie osoby ubezpieczonej w przypadku zajścia zdarzenia ubezpieczeniowego może mieć wpływ na odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń. O czym powinien wiedzieć i pamiętać ubezpieczony?

Należy pamiętać, że zachowanie osoby ubezpieczonej w chwili zajścia zdarzenia ubezpieczeniowego może mieć wpływ na odpowiedzialność ubezpieczyciela. W myśl art. 826 § 3 k.c. (Kodeksu Cywilnego) w przypadku niezastosowania dostępnych ubezpieczającemu środków w celu ratowania przedmiotu ubezpieczenia oraz zapobieżenia szkodzie lub zmniejszenia jej rozmiarów, ubezpieczyciel może uwolnić się od odpowiedzialności za szkody powstałe z winy umyślnej bądź rażącego niedbalstwa. Oznacza to, że jeżeli ubezpieczony mimo ważnej umowy ubezpieczenia (polisy) nie podjął adekwatnych do sytuacji działań, nie może być pewny przyjęcia odpowiedzialności przez zakład ubezpieczeń, jeżeli ubezpieczyciel wykaże, iż działanie poszkodowanego miało wpływ na samo zdarzenie, jak i jego rozmiar.

Naturalnie działania ubezpieczonego

powinny być przede wszystkim skierowane na ratowanie życia i zdrowia, a następnie na podjęcie działań zmierzających do ratowania dobytku. Należy zatem w miarę możliwości starać się zminimalizować szkodę poprzez aktywne zapobieganie jej powstaniu i tak np. podjęć działania zapobiegające wdzieraniu się wody do pomieszczeń poprzez przygotowanie i ułożenie worków z piaskiem, czy też zakup brezentu i zadaszenie miejsc, tak żeby woda nie przedostawała się do wewnątrz pomieszczeń, czy też najem pomp wypompowujących wodę z zalanych budynków.

Niezwłocznie po ustąpieniu nawałnicy, huraganu, powodzi należy przystąpić do działań związanych z pracami porządkowymi. Zwlekanie z ich podjęciem aż do momentu przybycia przedstawiciela zakładu ubezpieczeń może spowodować zwiększenie rozmiaru szkody, a co za tym idzie ubezpieczyciel będzie mógł wówczas uznać, że część zniszczeń nie ma związku ze szkodą i w tej części może odmówić wypłaty odszkodowania. Dlatego też z terenów/miejsc objętych szkodą należy wynieść wszystko to, co nadaje się do osuszenia, oczyszczenia i uratowania przed zniszczeniem, np. w przypadku zerwania dachu budynku należy przenieść wszystkie ruchomości bezpośrednio narażone na oddziaływanie deszczu do innych budynków bądź pomieszczeń, w których takie ryzyko nie występuje. Konieczne jest

również zapewnienie prowizorycznego zadaszenia poprzez przykrycie górnej części budynku folią, plandeką czy innym materiałem zapewniającym szczelność. Podejmując wskazane wyżej czynności, dla celów dowodowych, należy sporządzić dokumentację fotograficzną.

W oparciu o art. 826 § 4 k.c. (Kodeks Cywilny) zakład ubezpieczeń zobowiązany jest do zwrotu (najlepiej udokumentowanych fakturami lub innymi dokumentami potwierdzającymi wydatki) kosztów wynikłych z działań zmierzających do minimalizowania szkody bądź jej zapobieżenia. Koszt, który poniósł ubezpieczony, np. na zakup brezentu służącego zadaszeniu budynku w celu ochrony wnętrza przed wdzieraniem się wody, powinien być zwrócony przez ubezpieczyciela w granicach sumy ubezpieczenia. Analogicznie należy postępować w przypadku zabudowań gospodarczych.

Własne dokumentowanie rozmiaru szkody. W jaki sposób dokumentować?

Przygotowanie we własnym zakresie przez ubezpieczonego dokumentacji dotyczącej rozmiaru szkody i udokumentowania kosztów z tym związanych jest ważnym elementem w postępowaniu likwidacyjnym. W pierwszej kolejności ubezpieczony powinien przystąpić do spisu powstałych strat, tj. dokonać inwentaryzacji uszkodzonego mienia, zgromadzić dokumentację zdjęciową, do której sporządzenia wystarczy aparat zainstalowany w telefonie komórkowym. Przygotowując listę zniszczonych i/lub uszkodzonych zdarzeniem elementów mienia, poza ich wyszczególnieniem, dobrze jest odnotować cechy przedmiotów, a także ich liczbę. Należy również we własnym zakresie dokonać pomiaru zalanego obszaru (mieszkania, domu, budynków), wskazując na konkretne

pomieszczenia i metraż, gdzie żywiół dokonał zniszczeń.

W miarę możliwości, jeżeli były zaangażowane służby do usuwania skutków żywiołów, należy uzyskać od nich stosowane zaświadczenie. Zaświadczenie może dotyczyć akcji ratunkowej, akcji zabezpieczającej mienie przed powiększeniem rozmiaru szkody, czy też informacji o stwierdzonych stratach.

Przygotowanie tej dokumentacji będzie niezwykle pomocne, o czym będę jeszcze pisać w dalszej części tego opracowania.

Zgłoszenie szkody do zakładu ubezpieczeń. O czym powinien pamiętać ubezpieczony?

Z reguły postanowienia Ogólnych Warunków Ubezpieczenia (O.W.U.) czy też informacje zawarte na druku polisy ubezpieczeniowej, którą na potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia otrzymuje ubezpieczony, odpowiadają na pytania: W jakim terminie należy dokonać zgłoszenia szkody? Jaka forma dokonania zgłoszenia szkody jest wymagana i dostępna (pismem czy telefonicznie)? Termin dokonania zgłoszenia jest zróżnicowany, zwykle 3-7-dniowy, w zależności od zakładu ubezpieczeń. **Najlepiej dokonać zgłoszenia niezwłocznie, czyli tak szybko, jak to jest możliwe, nie przekraczając terminów wskazanych w umowie.** W praktyce większość zgłoszeń szkód dokonywana jest najczęściej drogą telefoniczną, co nie zmienia faktu, że zgłoszenia możemy dokonać w każdej formie. Szkodę można zgłosić w każdej placówce zakładu ubezpieczeń, najbliższej miejsca zamieszkania ubezpieczonego. Kwestia właściwej organizacyjnie jednostki do rozpatrywania roszczeń jest sprawą wewnętrzną ubezpieczyciela. Zakład ubezpieczeń niezależnie od tego, do której jednostki wpłynęło

zgłoszenie, powinien podjąć postępowanie. Ważne jest, żeby otrzymać potwierdzenie ubezpieczyciela o przyjęciu zgłoszenia szkody, chociażby poprzez fakt uzyskania numeru szkody/sprawy/zdarzenia (nomenklatura zależy od zakładu ubezpieczeń). Dobrze jest odnotować dane osoby (imię, nazwisko), z którą przeprowadzona została rozmowa, a także datę i godzinę dokonania zgłoszenia. Warto dysponować taką informacją na tzw. wszelki wypadek.

Udział ubezpieczonego w postępowaniu likwidacyjnym. Co może w szybkim zakończeniu postępowania likwidacyjnego?

Istotnym elementem postępowania likwidacyjnego jest dokument określający rozmiar uszkodzeń wyrządzonych przez zdarzenie, najczęściej nazywany protokołem szkody. Na tym etapie likwidacji przydatne będą dokumenty i zdjęcia przygotowane wcześniej przez ubezpieczonego, dokumentujące rozmiar szkody. Mam tutaj na myśli całość dokumentacji zgromadzonej we wcześniejszych działaniach, czyli zaświadczenia wydane przez odpowiednie służby, faktury, dokumentację fotograficzną, własny spis zniszczonego/uszkodzonego mienia, pomiary pomieszczeń poddanych działaniom żywiołu. Dokumentację należy udostępnić przedstawicielowi zakładu ubezpieczeń dokonującemu oględzin, bo to niewątpliwie pomoże obu stronom (ubezpieczonemu i rzeczoznawcy) uzgodnić protokół szkody. Ubezpieczony powinien zadbać, by prowadzone przez rzeczoznawców ubezpieczyciela ustalenia odpowiadały zakresowi zniszczeń. Należy zatem dążyć do wspólnego uzgodnienia treści protokołu oględzin, w przypadku różnicy zdań ubezpieczony powinien dokonać takich adnotacji w przedmiotowym dokumencie (w protokole szkody). Współpracując z rzeczoznawcą zakładu ubezpieczeń, dokumentując

rozmiar zdarzenia, jak również koszty z tego tytułu powstałe już na etapie sporządzania dokumentacji, można uniknąć pominięcia w protokole szkodowym istotnych danych mających wpływ na wysokość odszkodowania, zaoszczędzając tym samym w niedalekiej przyszłości konieczności dokonania kolejnych oględzin uszkodzonego mienia. Oględziny dokonywane są zazwyczaj w szkodach o znacznych rozmiarach. W ostatnim czasie zakłady ubezpieczeń coraz częściej stosują tzw. tryb uproszczony likwidacji szkód, który - w dużym uproszczeniu określając - polega na uznaniu informacji i dokumentacji przedstawionej przez ubezpieczonego, opisującej rozmiar szkody. Na tej podstawie zakład ubezpieczeń określi wysokość odszkodowania. Takim wyznacznikiem stosowania uproszczonego trybu jest zdarzenie niebudzące wątpliwości co do odpowiedzialności ubezpieczyciela za szkodę oraz jej wysokość, która zwykle nie przekracza kilku tysięcy złotych i jest różna w zależności od zakładu ubezpieczeń.

Ważna kwestia, o której należy pamiętać, to fakt, że ciężar weryfikacji zgłoszonego zdarzenia pod względem faktycznym i prawnym spoczywa na zakładzie ubezpieczeń. Obowiązek ten wynika z art. 16 ust. 1 Ustawy o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2003 r. nr 124, poz. 1151, z późn. zm.). Zagadnienie to było również rozważane przez Sąd Najwyższy w sprawie o sygn. akt III CKN 1105/98W i uzasadnienie wyroku nie pozostawia wątpliwości, że ciężar ustaleń w zakresie rozmiaru szkody, jak i odpowiedzialności spoczywa na ubezpieczycielu, który przeprowadzając postępowanie wyjaśniające powinien wykorzystać wszelkie dostępne możliwości i środki, pozwalające na określenie stanu faktycznego sprawy i wysokości świadczenia ubezpieczeniowego.

Sposób naprawienia szkody.

Na co zwrócić uwagę?

Ustalenie wysokości odszkodowania w przypadku ubezpieczeń dobrowolnych jest uzależnione od wielu czynników, między innymi od wybranego zakresu i wariantu ubezpieczenia, czyli - jakie przedmioty ubezpieczamy i od skutków jakich żywiołów (np. czy powódź jest włączona do zakresu ochrony) zawarliśmy umowę. Kolejnym elementem mającym wpływ na wyliczenie odszkodowania jest dokonany wybór na etapie zawierania umowy ubezpieczenia mienia, dotyczący sposobu ustalenia odszkodowania. Możemy wybrać rozliczenie do wartości rzeczywistej, jak też do wartości odtworzeniowej.

Rozliczenie do wartości rzeczywistej oznacza, że zakład ubezpieczeń wyliczony koszt przywrócenia uszkodzonej rzeczy do stanu sprzed szkody pomniejszy o procentowy stopień zużycia w oparciu o wiek przedmiotu ubezpieczenia lub procent określany w protokole oględzin. Ubezpieczyciele do tego celu wykorzystują tabele, według których określono wiekowi przedmiotu ubezpieczenia przypisuje się wyrażony w procentach stopień zużycia. Sposób ustalenia stopnia zużycia powinien być określony w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia zawartej umowy, bowiem art. 384 k.c. (Kodeks Cywilny) zobowiązuje zakład ubezpieczeń do doręczenia ich treści jeszcze przed zawarciem umowy.

W sytuacji ubezpieczenia przedmiotu według wartości odtworzeniowej jest mniej wątpliwości, gdyż wartość odszkodowania stanowi rzeczywisty realny koszt związany z doprowadzeniem rzeczy uszkodzonej do stanu sprzed szkody, bez stosowania stopnia zużycia.

W przeważającej liczbie rozpatrywanych roszczeń zakłady ubezpieczeń

dokonują wypłaty odszkodowania na podstawie rozliczenia kosztorysowego, używając w tym celu dostępnych i dość powszechnych narzędzi, jakimi są programy eksperckie, np. „SEKOCENBUD”, „NORMA”, itp. Otrzymując rozliczenie szkody według wyceny dokonanej przez ubezpieczyciela, należy zwrócić uwagę na wysokość stosowanych stawek za jedną roboczogodzinę (tzw. rbg) oraz cen materiału i sprzętu. Wartości te należy porównać z realnymi rynkowymi cenami funkcjonującymi na lokalnym rynku usług budowlanych. Należy zweryfikować, czy wyliczone odszkodowanie jest dokonane zgodnie z zasadami określonymi w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia (O.W.U.). W przypadku wątpliwości należy zwrócić się do ubezpieczyciela o wyjaśnienie, a w sytuacji zidentyfikowania różnic pomiędzy zawartą umową a rozliczeniem złożyć pisemną reklamację (odwołanie) od oświadczenia woli zakładu ubezpieczeń, powszechnie określanego „decyzją” (oświadczenia woli), wskazując na konkretne zapisy Ogólnych Warunków Ubezpieczeń.

Czy warto się ubezpieczać, w jakim zakresie i w którym zakładzie ubezpieczeń – to kwestia indywidualnej decyzji i indywidualnego wyboru. Niewątpliwie warto taką ewentualność rozważyć, gdyż nigdy nie wiadomo, co może nas spotkać. Ubezpieczając się zapewniamy sobie w jakiś sposób poczucie komfortu psychicznego i poczucie bezpieczeństwa finansowego. Kupując ubezpieczenie nikt nie zakłada, że będzie realizował roszczenie, a na pewno nikt takich zdarzeń nie wyczekuje, co nie oznacza, że wiedza i świadomość zakupienia polisy powinna być ograniczona do stwierdzenia, że ją mam. Warto wiedzieć, jaki jest zakres ochrony ubezpieczeniowej, jak postępować w przypadku powstania szkody i jak rozwiązywać ewentualne problemy powstałe na etapie postępowania odszkodowawczego.

Myto w Polsce – Obniż swoje wydatki do minimum



Partners of profesional drivers

Karta EUROWAG jest kompleksową formą płatności dla firm transportowych działających w całej Europie. EUROWAG oferuje tym najbardziej skutecznym sposobem pełny szereg usług, które w drodze są niezbędne.



Paliwo

Bardzo konkurencyjne ceny



System opłat drogowych

Najlepsze taryfy na rynku



Refundowanie podatku

Refundowanie wszystkich faktur bez względu na dostawcę



Przewozy wykonywane przez kolejnych przewoźników

Coraz częściej można stwierdzić, że również w kręgach przewoźników panuje niepewność co do tego, kiedy należy stosować postanowienia rozdziału VI Konwencji CMR, dotyczące przewozu wykonywanego przez kolejnych przewoźników.

Rozdział VI Konwencji CMR reguluje sytuację, kiedy to przewoźnik, który zawarł umowę przewozu z nadawcą, posługuje się jednym lub kilkoma podwykonawcami sukcesywnie w celu realizacji przewozu, do wykonania którego się zobowiązał. Jednakże art. 34, a wraz z nim kolejne, odnoszące się do niego artykuły, znajdują zastosowanie tylko wtedy, gdy cała trasa przewozu objęta jest jednolitym i całościowym listem przewozowym, a towar i pierwotny list przewozowy zostały przejęte przez kolejnych podwykonawców sukcesywnie. Skutek prawny artykułu 34 Konwencji CMR polega na tym, iż oprócz przewoźnika głównego odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu względem pierwszego nadawcy, a ewentualnie także w stosunku do odbiorcy, ponoszą solidarnie kolejni przewoźnicy. Jednakże art. 36 CMR zacieśnia krąg przewoźników, wobec których możliwe jest dochodzenie roszczeń w przypadku wystąpienia przesłanek określonych w art. 34 CMR: legitymację bierną posiada jedynie główny przewoźnik („pierwszy przewoźnik”), ostatni przewoźnik oraz ten przewoźnik, który spowodował szkodę.

Trzej legitymowani biernie przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność solidarną w stosunku zewnętrznym (oczywiście może się zdarzyć, że pierwszym lub ostatnim przewoźnikiem będzie ten, który spowodował szkodę), natomiast w stosunku wewnętrznym między tymi przewoźnikami za szkodę odpowiada przewoźnik, który wykonywał tę część przewozu, podczas której miało miejsce zdarzenie powodujące powstanie szkody. Jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru spowodowane zostało przez dwóch lub więcej przewoźników, to każdy z nich jest zobowiązany do zapłaty kwoty proporcjonalnej do swej części odpowiedzialności; jeżeli podział odpowiedzialności jest niemożliwy, każdy z przewoźników odpowiada proporcjonalnie do należnej mu części wynagrodzenia za przewóz; jeżeli nie można ustalić, który z przewoźników powinien pokryć szkodę, wówczas ciężar należnego odszkodowania dzieli się między wszystkich przewoźników, proporcjonalnie do czę-

ści wynagrodzenia, należnej każdemu z przewoźników za wykonanie przewozu.

Art. 38 CMR stanowi, że w razie niewypłacalności jednego z przewoźników część odszkodowania przypadającą na niego, a niezapłaconą, dzieli się między innych przewoźników proporcjonalnie do ich wynagrodzenia.

Istotne jest postanowienie artykułu 39 CMR, zgodnie z którym przewoźnik, przeciwko któremu wystąpiono z jednym z roszczeń zwrotnych, przewidzianych w artykułach 37 i 38, nie może kwestionować podstawy płatności dokonanej przez przewoźnika występującego z roszczeniem zwrotnym, jeżeli odszkodowanie zostało ustalone orzeczeniem sądowym, o ile tylko był on należycie powiadomiony o procesie i miał możliwość wystąpienia w nim w charakterze interwenienta (przypozwanego).

Na zakończenie należy zwrócić uwagę na to, że przewoźnicy mogą swobodnie uzgadniać między sobą postanowienia, odbiegające od postanowień artykułów 37 i 38.

Tym samym bardzo ważne jest, aby przewoźnik posiadał zawsze odpowiednie ubezpieczenie CMR z szerokim zakresem, obejmującym również ochronę prawną, pozwalającą odeprzeć nieuzasadnione roszczenia odszkodowawcze.

Ze względu na to, że sądy coraz częściej orzekają o wystąpieniu winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa po stronie przewoźnika i tym samym stwierdzają jego nieograniczoną odpowiedzialność, na znaczeniu zyskuje coraz bardziej objęcie ubezpieczeniem odpowiedzialności określonej w art. 29 Konwencji CMR (zły zamiar przewoźnika lub jego niedbalstwo).

W niektórych okolicznościach udzielenie zlecenia podwykonawcom, których ubezpieczenie nie obejmuje odpowiedzialności określonej w art. 29 CMR, może oznaczać nawet winę w wyborze.

Jeżeli chcieliby Państwo uzyskać bliższe informacje, firma Lutz Assekuranz Maklergesellschaft mbH pozostaje do Państwa dyspozycji.

Uwaga przy potwierdzeniach ubezpieczeniowych CMR!

Zgodnie z art. 3 Konwencji CMR przewoźnik odpowiada za czynności i zaniechania m.in. swoich podwykonawców. Kwestia ta może być problematyczna w przypadku dużych szkód (np. kradzieży samochodu ciężarowego, pożaru, wypadku drogowego z całkowitym uszkodzeniem towaru), w szczególności wówczas, jeżeli przez poszkodowanego zarzucona zostanie wina umyślna lub rażące niedbalstwo, co prowadzi do wyłączenia wszelkich ograniczeń kwotowych i zależnie od okoliczności - do milionowych roszczeń. Staranny przewoźnik ubezpieczy przynajmniej subsydiarnie takie przypadki, ponieważ ponosi on odpowiedzialność wobec swojego zleceniodawcy, a wątpliwe jest, czy podwykonawca jest wystarczająco wypłacalny, aby pokryć tak duże szkody.

Z tego powodu wymaga się od przewoźników tzw. potwierdzeń ubezpieczeniowych, które powinny informować o ochronie ubezpieczeniowej. Jednak należy pamiętać że „problemy kryją się w szczegółach!”. Często zdarza się, że art. 29 Konwencji CMR (wina umyślna lub rażące niedbalstwo) nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową, co nie jest wyszczególnione w **potwierdzeniach ubezpieczeniowych**. Natomiast w poszczególnych przypadkach można spotkać się z następującym sformułowaniem: „Niniejszym potwierdzamy, że firma XY posiada ochronę ubezpieczeniową zgodnie z Konwencją CMR do kwoty odpowiedzialności w wysokości 1 mln euro. Odpowiedzialność z tytułu art. 29 Konwencji jest objęta ubezpieczeniem w granicach odpowiedzialności zgodnie z art. 23 pkt. 1 do 5 Konwencji CMR.” Jest to typowy przykład „więcej się wydaje, niż w rzeczywistości jest”. Wprawdzie potwierdza się najwyższą kwotę odpowiedzialności ubezpieczającego w wysokości 1 mln euro, a z drugiej strony występuje zapis, że odpowiedzialność z art. 29 Konwencji CMR jest objęta ubezpieczeniem, ale jedynie w granicach odpowiedzialności z art. 23 Konwencji. W rzeczywistości oznacza to, że w przypadku szkód rozstrzygniętych według art. 29 Konwencji CMR zostanie zwrócone maksymalnie 8,33 szczególnych praw ciągnięcia (SDR) za 1 kilogram uszkodzonego lub zaginionego towaru, przy 20 t to około 197 000 euro (20 000 kg x 9,35 euro=197 000 euro (kurs NBP z 10.08.2011)). Wskazanie na 1 mln euro jest zatem próbą wprowadzenia w błąd i w związku tym pozbawione wszelkiej wartości.

Inaczej jest w Lutz Assekuranz, gdzie granica świadczenia odszkodowawczego w przypadkach ujętych w art. 29 Konwencji CMR została określona stosownie do warunków faktycznie na kwotę 1 000 000 euro za szkody rzeczowe i dodatkowo na kwotę 50 000 euro za pośrednie szkody majątkowe.

Z tych powodów ważne jest porównywanie nie tylko cen produktów ubezpieczeniowych. Oszczędność 700 zł w roku na składce ubezpieczeniowej może oznaczać, że w przypadku wystąpienia szkody przewoźnik musi we własnym zakresie pokryć szkody wynoszące nawet setki tysięcy euro, ponieważ rażące niedbalstwo (orzecznictwo jest coraz bardziej surowsze!) nie jest objęte ochroną ubezpieczeniową. Uwaga zatem przy potwierdzeniach ubezpieczeniowych! Wskazane jest również sprawdzenie własnej polisy i na wszelki wypadek zasięgnięcie fachowej rady. Oczywiście w celu uzyskania bliższych informacji LUTZ Assekuranz pozostaje zawsze do Państwa dyspozycji.



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 „advokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponad gabarytowe, elektroniki ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu; Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczania” przez spedycje.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

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

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

www.lutz-assekuranz.pl

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

Nowe zasady naliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu

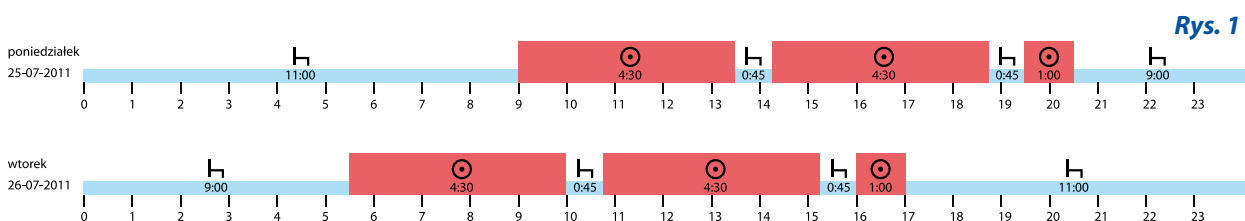
**autor: Łukasz Włoch,
specjalista PC NET SERVICE**

W dniu 7.06.2011 r. Komisja Europejska wydała decyzję mającą na celu ujednoczenie zasady obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu. Decyzja KE nr 3759 pojawiła się

między dwoma odpoczynkami tygodniowymi, zatem nieuwzględniając tolerancji przyjętych przez poszczególne służby kontrolne dzienny czas prowadzenia pojazdu zakończy się naj-

wozu drogowego o czas do jednej godziny - 100 zł

W krajach UE tolerancje dotyczące zliczania jazdy dziennej przy zbyt krótkim odpoczynku dobowym wahają



w celu zapewnienia jasnego, skutecznego, proporcjonalnego i jednolitego egzekwowania przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006 przez wspólne podejście organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa w państwach członkowskich UE.

Do tej pory organy kontrolne w UE stosowały różne zasady obliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu w sytuacji, gdy kierowcy nie wykorzystali w całości okresów odpoczynku, wymaganych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Według definicji zawartej w rozporządzeniu, dzienny czas prowadzenia pojazdu rozpoczyna się od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku i trwa do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku. Najkrótszym zdefiniowanym odpoczynkiem dziennym jest 9-godzinny skrócony odpoczynek dzienny, który kierowca może wykonać trzykrotnie

szybciej po odebraniu odpoczynku minimum 9-godzinnego (rys. 1)

W Polsce przyjęte tolerancje dotyczące odpoczynków dobowych wynikały z tolerancji użytkowej tachografu, zawartej w rozporządzeniu (EWG) 3821/85 i nie przekraczały 2 minut, co powodowało sytuacje, w których odpocznym trwający 8:57 minut (zamiast 9 godzin) w przykładzie na rys. 1 powodował powstanie dwóch naruszeń:

- Przekroczenie dziennego okresu prowadzenia pojazdu o 10h – 1950 zł
- 10.4 Przekroczenie maksymalnego dziennego okresu prowadzenia pojazdu przy wykonywaniu przewozu drogowego:
 - o czas powyżej 15 minut do jednej godziny - 150 zł
 - za każdą następną rozpoczętą godzinę – 200 zł
- Skrócenie dziennego czasu odpoczynku o czas do jednej godziny – 100 zł
- 10.2 Skrócenie dziennego czasu odpoczynku przy wykonywaniu prze-

się od 2 minut do 2 godzin. Rozbieżność wysokości kar wytłumaczyć można różnicami społeczno-ekonomicznymi między państwami członkowskimi, które sprawiają, że określona grzywna jest odstrasżająca i proporcjonalna dla kierowców i przedsiębiorstw w jednym kraju, ale niekoniecznie także w innym (o czym mowa w „sprawozdaniu KE z dnia 15.05.2009, zawierającym analizę sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym przewidzianych w ustawodawstwie państw członkowskich”). Powyższe uzasadnienie nie ma jednak zastosowania np. w odniesieniu do stosunkowo wysokich kar w Hiszpanii i na Węgrzech.

Po wejściu w życie nowej decyzji dotyczącej zliczania dziennego czasu prowadzenia pojazdu: „obliczanie dziennego okresu prowadzenia pojazdu kończy się z początkiem nieprzerwanego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 7 godzin. Obliczanie kolejnego dziennego okre-

Poniższa tabela przedstawia przegląd grzywnien za naruszenia przepisów związanych z dziennym czasem prowadzenia pojazdu w państwach, w których ustanowiono różną wysokość kar za różne stopnie naruszenia:

Nr	PODSTAWA PRAWNA	RODZAJ NARUSZENIA	BPN ⁷	PN ⁷	NMW ⁷	BE	EE	EL	ES	FR	HU ⁸	NL	PL	RO	SI ⁹	SK	
B	Okresy prowadzenia pojazdu																
B1	art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego wydłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 ^f	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X		80-180*	<383	200	400	135 ^f	838-1258	110	46+61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 ^f	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 ^f	838-1258	220	46+61/h	441-588	150	<991
B6			12h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 ^f	209-419	110/h	/	/	150	<991

⁷ Zgodnie z dyrektywą Komisji 2009/5/WE zmieniającą załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE; BPN = bardzo poważne naruszenie, PN = poważne naruszenie, NMW = naruszenie mniejszej wagi
⁸ Węgry: ponieważ podział na kategorie jest oparty na wartościach procentowych, stosowane kategorie nie odpowiadają dokładnie zharmonizowanemu podziałowi na kategorie
⁹ Słowenia: grzywny przewidziane dla kierowców

su prowadzenia pojazdu zaczyna się po upływie tego nieprzerwanego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 7 godzin.”

Czyli przykład z rysunku 2, po uwzględnieniu decyzji według polskiego taryfikatora, zagrożony jest karą:

- Skrócenie dziennego czasu odpoczynku o czas dwóch godzin – 300 zł (w sytuacji, gdy kierowca mógł wykonać odpoczynek 9-godzinny)

10.2 Skrócenie dziennego czasu odpoczynku przy wykonywaniu przewozu drogowego:

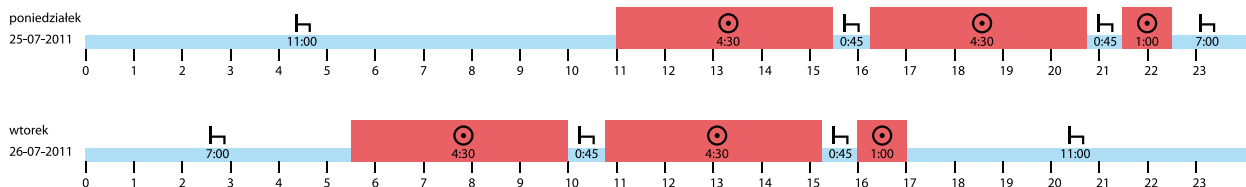
- o czas do jednej godziny - 100 zł
- za każdą rozpoczętą kolejną godzinę – 200 zł

wadzenia, jeśli w danym okresie kierowca odebrał nieprzerwany 7-godzinny odpoczynek dzienny. W takiej sytuacji uzasadniona będzie jedynie kara za skrócenie dziennego czasu odpoczynku. Przedstawiony sposób obliczania czasu jazdy dziennej potwierdza informacja wysłana przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego do Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego mówiąca, iż w/w decyzji należy stosować bezpośrednio jako przepis wykonawczy do rozporządzenia stosowanego bezpośrednio (Rozporządzenie 561/2006). Należy także podkreślić, iż wprowadzenie zasad jednolitej wykładni, stosowania, egzekwowania i monitorowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojaz-

wo z własnej inicjatywy wyjaśnić przepisy rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

Jednak nie wszystkie służby kontrolne stosują w praktyce podejście wskazane w decyzji komisji. Wynika to z literalnego brzmienia art. 1 decyzji nr KE 3759: „Nie naruszając przepisów art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zalecane podejście wyłącznie dla potrzeb obliczenia dziennego okresu prowadzenia pojazdu...” Przez co Niemiecka Inspekcja Transportu Drogowego (BAG) tekst decyzji traktuje na dzień dzisiejszy jedynie jako zalecenie, a wytyczna o wprowadzeniu (lub nie) nowego podejścia zapadnie najwcześniej we wrześniu. Należy uwzględnić za-

Rys. 2



Zatem od dnia 7.06.2011 r. przedsiębiorca będący aktualnie w trakcie kontroli w przedsiębiorstwie lub w trakcie postępowania administracyjnego może podważyć zarzut naruszenia maksymalnego dziennego okresu pro-

du, przerw i okresów odpoczynku kierowców jest jednym z podstawowych celów rozporządzenia (WE) 561/2006 (pkt 3 preambuły). Stosownie do treści przepisu art. 25 ust. 1 lit. B rozporządzenia 561/2006 Komisja ma pra-

tem sytuację, iż przez kolejne miesiące służby kontrolne w różnych krajach UE mogą nadal stosować „starą” metodę zliczania dziennego czasu jazdy, nie uwzględniając odpoczynków 7-godzinnych.



Nowy Actros to nie tylko ekonomiczność, ale i nowoczesny design



Nad prawidłowym przebiegiem testu i pomiarami czuwal międzynarodowi eksperci ze stowarzyszenia rzeczoznawców DEKRA

Nowy Actros: większy zasięg, mniejszy apetyt

W teście porównawczym na dystansie 10 tysięcy kilometrów debiutujący właśnie Mercedes-Benz Actros zmierzył się ze znanym z oszczędności poprzednikiem.

Wynik? Nowy model zużywa o 4,5 proc. mniej paliwa przy spełnianiu normy emisji spalin Euro 6

REKORD — Podczas testu nowy Mercedes-Benz Actros udowodnił, że potrafi godzić niewielki apetyt z surowymi normami ochrony środowiska. Model 1845 BlueTec 6 zużył na dystansie 10 tysięcy kilometrów średnio 25,9 l/100 km, czyli o 4,5 proc. oleju napędowego mniej od produkowanego dotychczas Actrosa 1844 BlueTec 5 w opcjonalnej specyfikacji Nardo, zaprojektowanej specjalnie z myślą redukcji tarcia. Zdobywca rekordu Guinnessa z 2008 roku w kategorii „najbardziej ekonomiczny 40-tonowy samochód ciężarowy” uzyskał wynik 26,71 l/100 km. Operatorzy flot, którzy zdecydują się na zakup opcjonalnej wersji Euro 5, mogą liczyć na dodatkowe oszczędności. Nowy Mercedes-Benz Actros 1845 BlueTec 5 zakończył test ze średnim zużyciem paliwa 25,07 l/100 km (o 7,6 proc. mniej od poprzednika). Niższe okazało się jednak nie tylko zużycie oleju napędowego, ale i płynu AdBlue. Podczas pokonywania trasy z Rotterdamu do Szczecina i z powrotem nowy Actros potrzebował około 40 procent AdBlue mniej od poprzednika – 0,86 l/100 km dla wersji 1845 BlueTec 6 wobec 1,55 l/100 km dla produkowanego dotychczas modelu 1844 BlueTec 5. Nowy wariant 1845 BlueTec 5, zgodny z normą Euro 5, zużywa z kolei poniżej 1,1 l/100 km.

Jak przebiegał test? W niedzielny wieczór 26 czerwca dwa nowe Actrosy 1845 LS o dopuszczalnej masie całkowitej 40 ton – jeden spełniający normę Euro 6, drugi zgodny z normą Euro 5 – wyruszyły w pełni załadowane w typową podróż z zachodu na wschód Europy, z Rotterdamu do Szczecina i z powrotem. Jako punkt odniesienia, wraz z nowymi modelami wystartował Mercedes-Benz Actros 1844 LS MP 3.

Trasa składała się z siedmiu 24-godzinnych zmian. Na każdej z nich przypadało dwóch kierowców Mercedes-Benz. Łącznie Actrosy pokonały dystans około 10 tysięcy kilometrów, średnio 1600 km na dobę.

Pomiary zużycia paliwa po ostatnim tankowaniu do pełna przeprowadzili międzynarodowi eksperci ze stowarzyszenia rzeczoznawców DEKRA. Sprawdzili oni również plombowanie zbiorników, wyposażenie pojazdów oraz czuwal nad prawidłowym przebiegiem testu. Olej napędowy i silnikowy do badanych samochodów dostarczyła firma Shell, partner Mercedes-Benz.

Wstępna ocena specjalistów z DEKRY potwierdza słowa Andreasa Renschlera, członka zarządu Daimler AG, odpowiedzialnego za ciężarówkę i autobusy. Podczas premiery nowego Actrosa zadeklarował on, że model zużywa od 3 do 7 proc. oleju napędowego mniej od uznanego poprzednika. Tym samym Mercedes-Benz dowiódł, że zgodność z obowiązującą od 2014 roku normą Euro 6 nie musi wiązać się ze wzrostem zużycia paliwa.

Bohaterem tego technologicznego przełomu jest kolejna generacja Actrosa, uzbrojona w zupełnie nowy układ napędowy i aerodynamiczną kabinę. W unikalny sposób łączy ona znaczną redukcję emisji szkodliwych substancji z jeszcze niższym zapotrzebowaniem na olej napędowy. Mniejszy apetyt to dodatkowo niższa emisja dwutlenku węgla. W efekcie klientom już teraz opłaca się zakup pojazdu spełniającego normę Euro 6. Modernizacja flot nie obejdzie się jednak bez odpowiednich zachęt ze strony władz państwowych, takich jak np. niższe opłaty za przejazdy trasami szybkiego ruchu i autostradami. ■



W ramach testu nowe Actrosy przemierzały trasę z Rotterdamu do Szczecina i z powrotem

Ciężarówki z małą fabryką chemiczną



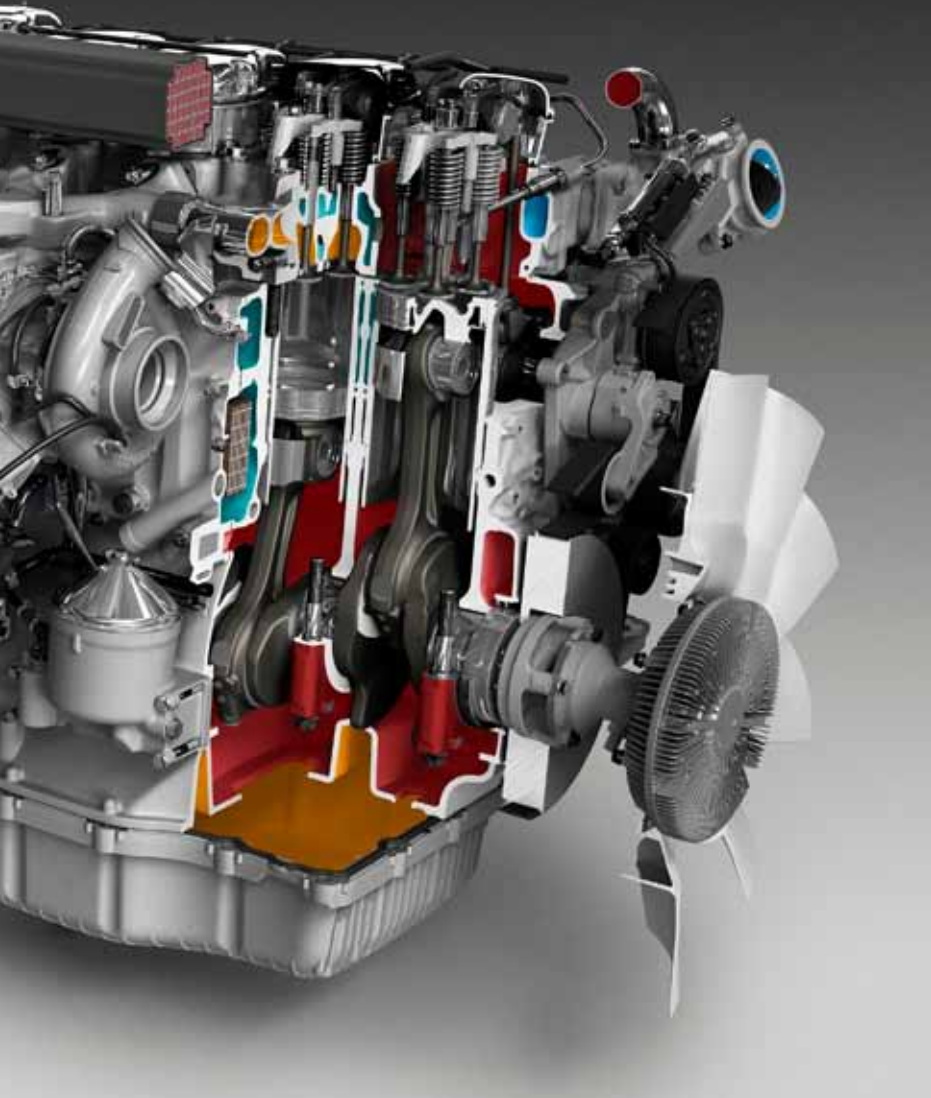
autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Już za kilka miesięcy pojawią się w sprzedaży samochody ciężarowe z silnikami Euro 6. Niestety te pojazdy z czystym wydechem będą nawet o 10 tys. euro droższe od wersji Euro 5. Czy także „wyczyszczą” przewoźników z pieniędzy?

Po kilku latach przygotowań już zostały zaprezentowane przez Scanię i Mercedesa dwa nowe silniki Euro 6. Pojazdy będą niestety droższe, różnica w stosunku do wersji Euro 5 będzie wynosić od 8 do 12 tys. euro. Ta słona dopłata wynika nie tyle ze zmian konstrukcji samego silnika, co ze skomplikowanego układu czyszczenia spalin – w tłumiku znajduje się mała fabryka chemiczna. Co

się w niej dzieje? Dla spełnienia najnowszych norm konstruktorzy musieli zastosować razem wszystkie znane technologie, które do tej pory często występowały samodzielnie. W silnikach Euro 6 mamy więc recyrkulację spalin, selektywną redukcję katalityczną z użyciem mocznika oraz filtr sadzy. Te wszystkie instalacje wraz ze zbiornikiem AdBlue ważą ok. 200 kg. Wzrost masy został wzięty pod uwagę przez producentów opon. Continental zapowiedział wprowadzenie nowych opon na oś kierowaną, o większej nośności. Co do trwałości, każdy zapewne ma swoje uwagi po eksploatacji wersji Euro 4 i Euro 5. Tanio zatem nie będzie. Bez zachęt ze strony państw, w postaci preferencyj-

nych opłat na drogach, zakup pojazdu w wersji Euro 6 nie jest opłacalny. Tymczasem nadający ton w Europie Niemcy nie zdradzają się z takimi planami. Ministerstwo Transportu mówi wprost, że w tym roku nie przygotowuje żadnych zmian cennika myta, choć rzecznik przyznaje, że dyskusje trwają. Biorąc pod uwagę, że Mercedes na sam nowy silnik wydał miliard euro, można być pewnym, że Berlin jednak wprowadzi specjalne stawki (albo przez obniżenie opłat dla Euro 6, albo przez podniesienie dla mniej ekologicznych wersji). Euro 6 zacznie obowiązywać nowo homologowane modele ostatniego dnia 2012 roku, a nowo rejestrowane pojazdy rok później. Scania i Mercedes, a więc dwie marki,



które już pokazały ciężarówki z silnikami Euro 6, rozpoczną ich sprzedaż od początku przyszłego roku.

Wszystkie technologie

Kolejny punkt finansowej łamigłówki Euro 6 to zużycie paliwa. Do tej pory każda nowa norma powodowała podniesienie spalania. Scania, która w marcu pokazała silniki Euro 6, oświadcza, że spalanie nie zwiększy się. Z kolei nowy silnik Mercedes, oznaczony OM 471, ma spalać mniej. Mercedes-Benz Polska zrobił próbę, wysyłając ze Szczecina do Rotterdamu dwa zestawy: Actrosa MP3, czyli pojazd z silnikiem starej generacji, oraz nowego Actrosa, z nowym dieslem, oba w wersji Euro 5. Według potwierdzonych

przez Dekrę rezultatów, nowy model spalał o 7,9 procent mniej od poprzednika, co przekłada się na 2 litry na 100 km. Przedstawiciele Mercedes'a zapewniają, że Euro 6 będzie zużywać o 3-4 procent paliwa mniej, czyli oszczędność na 100 km sięgnie 0,9 l. Zwiększone spalanie w stosunku do wersji Euro 5 wynika z podwyższonych oporów spalania (gazy muszą być przepchnięte przez małą fabrykę chemiczną) oraz regeneracji filtra sadzy, dokonywanej poprzez wtrysnięcie z opóźnieniem do cylindra dawki oleju napędowego, która dopala się w wydechu i podnosi jego temperaturę do tysiąca stopni. W takich warunkach wypalana jest sadza gromadzona przez porowate filtry cząstek stałych. Dlatego też tłu-

miki wraz z katalizatorami są szczelnie otulone izolacją termiczną, aby wspomóc dopalanie sadzy. Ta technologia jest stosowana od wielu lat w silnikach osobowych. Identyczne rozwiązania, różniące się jedynie wykonaniem, zastosują wszyscy producenci ciężarówek. Konstruktorzy zapewniają, że trwałość urządzeń będzie na tyle wysoka, że nie zaburzy korzystania z pojazdów. Czas pokaże, czy właściciele ciężarówek Euro 6 będą mieli z nich pociechę. Producenci katalizatorów i filtrów na pewno, bo już rozbudowali fabryki.

Wysokie ciśnienie

Norma Euro 6 ogranicza emisję tlenków azotu do 0,4 g/kWh, a więc pięciokrotnie w stosunku do Euro 5. Liczba cząstek stałych, czyli sadzy, musi być mniejsza o 99 procent. Do spełnienia tych bardzo ostrych wymagań niezbędne są silniki o wysokim maksymalnym ciśnieniu spalania, dochodzącym do 200 bar. Dla porównania – gazy techniczne są przechowywane w butlach pod ciśnieniem do 150 bar. Ciśnienie w lufie karabinu podczas strzału jest czterokrotnie wyższe. Z powodu wysokiego maksymalnego ciśnienia spalania w ostatnich latach wszyscy producenci ciężarówek wprowadzili nowe silniki. Ostatnim jest Mercedes. Jego OM 471 jest rzędowy (poprzednik był widlasty), ma 6 cylindrów, po 4 zawory na cylinder i dwa wałki rozrządu w masywnej głowicy. Jego konstrukcja jest podobna do najstarszego w tej chwili silnika Volvo serii D13 oraz diesli Iveco, MAN-a i DAF-a. Jedyne Scania wyłamała się z szablonu i zachowała wałek rozrządu w bloku (konkurencja ma w głowicy) oraz małe głowice, indywidualne dla każdego cylindra.

Mercedes przetestował już nową jednostkę solidnie, bo od 2007 roku stosowana jest (pod marką Detro-



Mercedes-Benz Actros,
powertrain,
engine OM 471



it Diesel) w ciężarówkach północnoamerykańskich, a od 2010 roku w sprzedawanych w Japonii ciężkich wersjach Mitsubishi Fuso. Niemcy są pewni trwałości silnika i po-

dają, że do naprawy głównej osiągnie 1,2 mln km przebiegu. W wersji Euro 5 oferowane są warianty o mocach 421, 449 i 510 KM, zaś odmiany Euro 6 przygotowano w szerszej o-

jeden poziom mocy paletie: klienci będą mieli do wyboru pośredni silnik, mający 476 KM.

Scania początkowo zaoferuje wersję 13-litrowego silnika o mocach 440 oraz 480 KM. Montowane będą w dalekodystansowych podwoziach G i R. Pozostali producenci nie podali jeszcze szczegółów ofert z silnikami Euro 6. Wszyscy jednak nieoficjalnie przyznają, że podwyżki cen będą podobne jak w Mercedesie i Scanii. Producenci popychali powiększone tłumiki i filtry, dzięki czemu można zamówić ciągnik ze zbiornikami paliwa o pojemności ponad 1,5 tys. l. Koncerny oraz politycy pracują już nad kolejną normą czystości spalin. Najprawdopodobniej będzie ona obowiązywała na wszystkich głównych rynkach. Obecnie inne normy, wymagające innych testów, obowiązują w Unii Europejskiej (Euro 6), w Japonii (Post NLT) i USA (EPA 10). Te kosztowne różnice poważnie obciążają budżety koncernów samochodowych, bez wyraźnej korzyści dla konsumentów, jak i producentów. Dobrym przykładem są Volvo i Mercedes, które produkują ciężarówki na wszystkich głównych rynkach i wszędzie muszą przechodzić odrębne homologacje, chociaż silniki są te same (Volvo montuje także D13 w japońskich ciężarówkach marki Nissan-Diesel, która należy do szwedzkiego koncernu). Pierwszym krokiem do ujednoczenia norm jest wypracowanie wspólnej procedury badawczej. To już się stało przy okazji normy Euro 6. Procedura homologacyjna prowadzona jest według WHDC (world harmonised duty cycle), bardzo podobnej do stosowanej w przypadku EPA 10 oraz Post NLT. Będzie czystej i na pewno będzie jeszcze drożej.

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



Nawigacje satelitarne dla pojazdów ciężarowych

autor: Klaudiusz Madeja

Nawigacje satelitarne stały się stosunkowo tanim i popularnym urządzeniem stosowanym w samochodach i nie tylko. Tę usługę oferują też nowoczesne telefony komórkowe. To jednak jest dobre dla celów prywatnych, dla profesjonalistów są produkowane coraz bardziej zaawansowane urządzenia.

Obsługa

Firmy wytwarzające nawigacje już dawno zorientowały się, że zawodowi kierowcy potrzebują czegoś więcej. Dotyczy to zwłaszcza pojazdów ciężarowych, które przecież mają wiele ograniczeń w odróżnieniu od aut osobowych. Dla większego komfortu szofera, który spędza w swojej kabinie długie godziny, nawigacje do ciężarówek mają z reguły duży ekran o przekątnej 5" oraz wbudowany głośnik. Oczywiście istnieją szerokie możliwości montażu urządzenia w najbardziej od-

powiednim dla prowadzącego samochód miejscu.

Pierwszą czynnością, od jakiej zaczyna się obsługę nawigacji, jest wprowadzenie dokładnych gabarytów pojazdu lub zestawu, a także dopuszczalnego nacisku na oś i maksymalnej dozwolonej prędkości. Ta operacja już na samym początku powoduje odpowiednią selekcję dróg, po których dana ciężarówka może jeździć. Dzięki temu kierowca otrzymuje wyczerpujące informacje o obowiązujących go ograniczeniach. Nie chodzi bynajmniej tylko o znaki drogowe, ale również np. niskie wiadukty, wąskie lub lekkie mosty, kręte uliczki, po których nie jest w stanie jeździć. W zależności od operatora i kraju, po którym się poruszamy, mamy też informacje o ograniczeniach dla transportu towarów niebezpiecznych. Wśród pozostałych danych są m.in.: rejestr przejechanych kilometrów, zlicza-

nie czasu jazdy i raportowanie statusu pracy. Pojawiła się inna funkcja, która pozwala na obniżenie kosztów. Jest to planowanie optymalnej trasy z uwzględnieniem zarówno zadanych parametrów pojazdu, aktualnych warunków i ograniczeń, jak i terminu dostarczenia ładunku. Prostsze i bardziej efektywne staje się również planowanie trasy. Nawigacja wybiera właściwą drogę na podstawie historycznych danych oraz ustalonych trendów ruchu w danej okolicy o konkretnych porach dnia. Ponadto urządzenie zapamiętuje często wybierane punkty docelowe i podpowiada je, wyświetlając godzinę przybycia i najlepszą propozycję trasy na podstawie informacji o ruchu drogowym, dzięki czemu dostosowuje się do indywidualnego stylu jazdy każdego kierowcy.

Oczywiście same urządzenia również korzystają z postępu techniki. Dzięki temu wewnętrzny dysk SSD

czy wejścia kart pamięci SD lub micro SD są już dostępne w nawigacjach. Można je też zsynchronizować z komunikatami drogowymi w radiu. Same ekrany mają coraz lepsze parametry techniczne i dostosowują się do otoczenia. Nie ma już problemu przy silnym słońcu, choć oczywiście ważne jest także umiejscowienie urządzenia w pojeździe. Z kolei funkcja asystenta pasa ruchu ułatwia orientację na skomplikowanych węzłach komunikacyjnych. Pomaga to kierowcy nie przegapić właściwego skrętu czy zjazdu. Do wyboru są różne widoki trasy i skrzyżowań, w tym także w układzie 3D. Coraz częściej nawigacja oferuje również zestaw głośnomówiący i funkcję poleceń głosowych, co znacząco wpływa na bezpieczeństwo i pozwala zaoszczędzić nieco cennego czasu.

Szybka informacja przede wszystkim

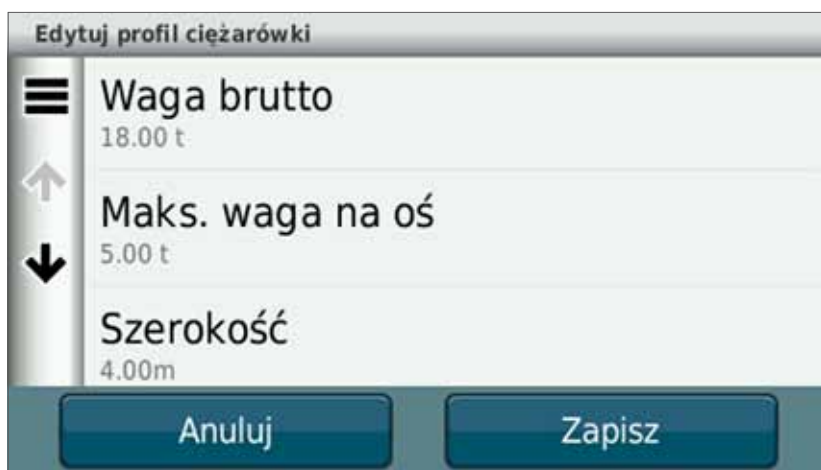
Te ułatwienia dla kierowcy są uzupełniane przez kolejne funkcje. Najważniejszą jest oczywiście informacja o robotach drogowych, korkach i wypadkach. To obecnie chyba największa zmora, zwłaszcza polskich kierowców. Bywa tak, że nawigacja pokaże wypadek lub korek, ale nasza przestarzała i słabo rozbudowana sieć dróg nie pozwala na sensowne ominięcie zatoru. Czasem ciężarówka po prostu staje na parkingu i robi przerwę do momentu usunięcia lub ustania utrudnienia. Niemniej dostawcy urządzeń starają się, aby te wiadomości o przeszkodach na wybranej trasie docierały do kierowców w możliwie najkrótszym czasie. Aby móc dostarczyć jak najlepszy контент, operatorzy współpracują z różnymi służbami i firmami w celu niemal błyskawicznego przekazywania komunikatów. Podpisują np. umowy z przedsiębiorstwami transportowymi lub firmami ku-



rierskimi. Ich kierowcy przekazują do centrali swoje spostrzeżenia z tras, a tam te informacje są opracowywane i wysyłane. Kierowcy widzą je na ekranach swoich urządzeń nawigacyjnych. Niektórzy producenci i dostawcy tych serwisów reklamują się obecnie tym, że aktualizacja stanu pokazywanego na mapie odbywa się co 2 minuty.

Skuteczne zarządzanie flotą

To jednak nie wszystko. Nawigacja satelitarna może już być także jednocześnie urządzeniem do komunikacji z centralą firmy oraz swego rodzaju komputerem pokładowym. Niektórzy dostawcy proponują zarówno prowadzącemu pojazd, jak i szefowi bądź dyspozytorowi w siedzibie firmy, możliwie najpełniej-



szą garść informacji o trasie, pojeździe oraz parametrach pokonywanej drogi. Poprzez montaż dodatkowego modułu w samochodzie nawigacja pozwala na śledzenie pojazdów, przydzielanie zadań, zarządzanie czasem, zużyciem paliwa i emisją CO₂, oraz tworzenie raportów dla zarządu, a także komunikację z centralą.

Śledzenie GPS umożliwia sprawdzenie, które pojazdy aktualnie są w ruchu, jaka jest ich lokalizacja docelowa i z jaką prędkością się poruszają. Firmy muszą zadbać o to, aby ich kierowcy nie przekraczali ograniczeń dotyczących czasu prowadzenia samochodu ciężarowego. Najnowsze rozwiązania zapewniają błyskawiczny dostęp do informacji o godzinach pracy dowolnego kierowcy, przepracowanych za

kółkiem. System przesyła dane z tachografu ciężarówki bezpośrednio do centrali w czasie rzeczywistym. Pozwala to z dużą dokładnością określić czas przybycia pojazdu do celu. Mając dodatkowo informację o czasie pracy kierowcy można od razu zaplanować następny kurs, realizowany np. przez jego zmiennika. Tej opcji towarzyszy możliwość wysyłania komunikatów tekstowych i zamówień do nawigacji poszczególnych kierowców wraz z typem zlecenia, pełnym adresem, informacjami kontaktowymi i innymi specjalnymi instrukcjami. Kierowcy z kolei mogą przysyłać do biura skonfigurowane informacje na temat statusu, komunikaty tekstowe i skonfigurowane alerty w przypadku awarii. Dzięki temu nie używa się do komunikacji telefonów, co obniża koszty i jednocześnie nie ab-

sorbuje tak bardzo uwagi kierowców podczas jazdy.

Inna funkcja zapewnia prowadzącemu natychmiastową informację zwrotną na temat wydajności podczas jazdy. Ma to pomóc jeździć bezpiecznie i ekonomicznie. Te rozwiązania umożliwiają zmniejszenie zużycia paliwa, poprawiają styl jazdy, ostrzegają przed przekroczeniem prędkości, sygnalizują postoje z włączonym silnikiem. Są już modele, które te najważniejsze dane, w tym poziom zużycia paliwa, pokazują na pasku zadań i nie wymagają wybierania tej pozycji z menu. Wykorzystując dane z ostatnich kilkudziesięciu dni można generować raporty ułatwiające podejmowanie strategicznych decyzji oraz codzienne czynności administracyjne. Zestawienia są gotowe do natychmiastowego przeglądania lub dalszego przetworzenia. Dostępna jest opcja automatycznego przesyłania raportów na swój adres e-mail. Z tego samego menu kierowca może natomiast po skończonej trasie otrzymać statystykę danego przejazdu. W opcji może uwzględnić także cały dzień lub okres od początku użytkowania. Zaawansowane rozwiązania pozwalają również sprawdzić spalanie na poszczególnych odcinkach przebytej drogi. Te informacje w postaci przejrzystych diagramów i raportów są również przeznaczone dla managerów zarządzających flotami pojazdów. Szefowie mogą w ten sposób kontrolować swoich pracowników, a w razie potrzeby wysłać ich np. na szkolenia ekonomicznej jazdy. Kolejna aplikacja pozwala importować bieżące dane z liczników pojazdów wchodzących w skład floty do programów planowania konserwacji, co umożliwia precyzyjne określanie potrzeb związanych z serwisowaniem poszczególnych samochodów.

Te szerokie możliwości śledzenia i gromadzenia wszelakich danych bywają czasem również przydatne w innych sytuacjach. Na ich podstawie da się wyliczyć premie dla poszczególnych pracowników, uwzględniające np. nie tylko ilość przebytych kilometrów, ale także średnie zużycie paliwa. Jest to także swego rodzaju dowód rzeczowy przy dostarczeniu towaru lub kontroli w przedsiębiorstwie związanej z przestrzeganiem przepisów czasu pracy kierowców. Historycznych danych można też użyć celem przedstawienia ich w urzędzie skarbowym dla celów podatkowych.

Dodaj do ulubionych

Jednak dla kierowcy będącego w trasie jednymi z najważniejszych elementów nawigacji są punkty POI (z ang. point of interest). Także w tym przypadku dla ciężarówek mają one szersze znaczenie. Chodzi przede wszystkim o duże parkingi, gdzie prowadzący mogą zrobić wymagany przepisami odpoczynek lub po prostu przenocować. W takim urządzeniu kierowca znajdzie również stacje serwisowe dedykowane pojazdom ciężarowym, również konkretnego producenta. Niedawno pojawiły się też np. punkty ważenia pojazdów. Od pewnego czasu dostępna była usługa pokazywania najtańszej stacji paliwowej w okolicy. Ostatnio jednak ta forma tankowania została nieco przez kierowców zaniechana. Powód? Ceny były nieaktualne i pochodziły sprzed jednego lub dwóch dni. Jednocześnie dla właścicieli stacji stanowiło to okazję, żeby lepiej zarobić. Na bieżąco śledzili wskazania nawigacji. Jeśli stwierdzili, że to ich punkt został wytypowany jako najtańszy, szybko podnosili cenę, a kierowcom tłumaczyli, jak to wszędzie podrożało z powodu skoku notowań ropy, ale oni mimo to są najtańsi.



Przemierzając dziesiątki, a nawet setki tysięcy kilometrów, kierowca jeździ różnymi drogami. Z czasem zapomina lub myli niektóre miejsca przy nich. I temu zaradzili konstruktorzy nawigacji. W wybranych modelach kierowca ma możliwość samodzielnego przyznawania punktom POI swojej oceny w postaci gwiazdek. Oznacza sobie np. ulubione miejsca spożywania posiłków, gdzie najbardziej mu smakuje, stacje paliw z najlepszą obsługą, itd. Można pójść jeszcze dalej i dodać swoje noty do istniejącego już w internecie rankingu i tym samym wymienić swoje opinie i wrażenia z innymi kolegami po fachu. Dzięki temu na stronie producenta nawigacji powstaje lista najlepszych POI. Oprócz barów mogą to być np. przyjazne stacje z dużym parkingiem, czystą toaletą, czasem rów-

nież prysznicem i miłą obsługą lub niedrogie motele.

Przyszłość a rzeczywistość...

Nawigacje są coraz nowocześniejsze, lepsze, dokładniejsze i „mądrzejsze”. Z pewnością pojawią się kolejne możliwości i ułatwienia dla użytkowników, wraz z ciągłym postępem techniki. Ale bez względu na to, co jeszcze konstruktorzy wymyślą, najważniejsze dla kierowców są dobre, szerokie drogi bez zatorów. I tego sobie wszyscy życzymy, aby jak najrzadziej pojawiał się komunikat: droga zablokowana, tym bardziej, że u nas możliwości znalezienia trasy alternatywnej są jeszcze bardzo ograniczone, zwłaszcza dla dużych pojazdów.

LOGO

autor: Kacper Jenerski



W dobie globalizacji, podobnych do siebie aut tworzonych pod okiem księgowych, czasem tylko znaczki na masce pozwalają nam rozróżnić poszczególne marki.

Zabawę w rozpoznawanie samochodów po znaczkach zaczynają dzieci już w wieku kilku lat. W oczach odrobinę starszego fana motoryzacji logo na masce jest czymś naturalnym i rozpoznawanym bez zastanowienia. Ci bardziej dociekliwi miłośnicy samochodów wiedzą, że każdy znaczek ma swoje ukryte znaczenie.

Dla producentów samochodów dobra marka jest czymś bezcennym. Ze znaczkiem na masce wiąże się zaufanie klientów, stereotypy i wizerunek firmy. Często nieudane auta z odpowiednim znaczkiem na masce odnoszą sukces rynkowy i odwrotnie, te całkiem udane pozostają niezauważone ze względu na mało znane logo na masce. Producenci samochodów wiedzą, że klient nie lubi niepotrzebnych zmian, dlatego przywiązują się do swoich logotypów. Czasem jednak mała korekta może być symbolem zmian na lepsze, dlatego właśnie logo ewoluują.

widoczna na maskach Mercedesów od najwcześniejszych lat, dziś wygląda nieco inaczej, ale przeszła w gruncie rzeczy tylko kosmetyczne zmiany.

staryk Kai Jacobsen obalił tę teorię. Logo BMW pojawiło się bowiem w 1918 roku na motocyklu, a skojarzenia ze śmigłem dopiero dwa lata później. Według historyka - znak



Śmigło?

Równie mocno dbającą o swoją tradycję marką okazało się BMW. Charakterystyczne biało-niebieskie koło z literami BMW pozostało niemal nietknięte upływem czasu. Z nim łączy się jednak pewna ciekawost-

BMW pochodzi od zakładów RAPP Motorenwerke, z których wywodzi się marka, a biało-niebieskie barwy od flagi Bawarii.

Nazwa ważniejsza od symbolu

Fiat, którego nazwa pochodzi od słów: Fabbrica Italiana di Automobili Torino, czyli Włoska Fabryka Samochodów w Turynie mógł znacznie śmiało postępować ze swoim logo. W miarę upływu lat ewoluowało, zmieniało się często, ale ze względu na obecność czterech liter w nazwie zawsze było rozpoznawalne. W końcu Włosi przy ich kunszcie designerskim nie mogli sobie pozwolić na stagnację...

Pierścienie NIEolimpijskie

Początek marki Audi wiąże się z historią inżyniera Augusta Horha. Jak podają liczne źródła, kiedy Horh postanowił założyć firmę produkującą auta nie mógł już wykorzystać swojego nazwiska w jej nazwie, ponie-



Gwiazda

Jedną z najbardziej przywiązanych do swojego logo marek jest z pewnością Mercedes. Na fotografii sprzed lat, na której widać było dom Daimlera, twórca marki narysował gwiazdę. Która, jak napisał, miała świecić nad jego fabryką i symbolizować jej rozkwit. Tak zostało. Gwiazda była

ka. Zdaniem historyków właściciele BMW na maskach swoich samochodów wcale nie wożą śmigła. Wielokrotnie powtarzana teoria mówiła, że logo BMW wzięło się od obracającego się śmigła, ponieważ firma w pierwszej kolejności produkowała silniki lotnicze, a dopiero później samochody. Pracujący dla BMW hi-

waż istniała już inna firma Horh. Syn Horha, który uczył się łaciny, przetłumaczył swoje nazwisko, któ-



re oznaczało "słyszeć", na łacińskie "audi". Tak wyglądała geneza nazwy marki, z logiem również nie było łatwo. W 1935 roku Audi połączyło się z firmami DKW, Horh oraz Wanderer. Cztery pierścienie symbolizowały cztery marki - logo zmieniło się jeszcze z upływem czasu, ale zamysł przetrwał do dziś.

skach jednych z najpiękniejszych samochodów na świecie.



CITROËN

Uzębienie daszkowe

Francuska marka kojarzona z awangardą i polotem w najlepszym tego słowa znaczeniu nosi na maskach ściśle techniczny symbol. Andre Citroen na początku XX wieku wsta-

firma zajęła się produkcją samochodów, ale znak przetrwał do dziś.

"Spirit of Ecstasy"

Takie imię nosi figurka, która zdobi maski samochodów zarezerwowanych dla najbogatszych. W tym roku dama w zwiewnych szatach obchodzi setne urodziny. Figurkę, która miała znaleźć się na masce Rolls-Royce'a, wykonał w 1911 roku zdolny rzeźbiarz Charles Sykes. Miała symbolizować wyznawane przez Rolls-Royce ideały prędkości, ciszy, elegancji, energii zamkniętej z gracją w żywym organizmie.



1910 - 1915



1915 - 1925



1925 - 1946



1946 - 1972



1972 - 1999

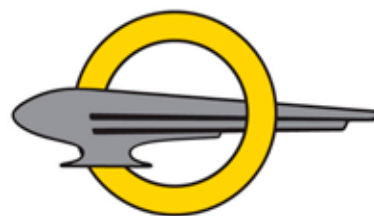
Wąż, który połyka Saracena

Symbolem marki Alfa Romeo jest jeden z najbardziej skomplikowanych znaków w motoryzacji. Alfa oznacza: Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili, czyli Lombardzka Fabryka Samochodów S.A. Słowo Romeo dołączyło do nazwy później i było nazwiskiem jednego z inwestorów. Symbol składa się z krzyża będącego symbolem Mediolanu, a wąż, który połyka Saracena, albo - jak twierdzą niektórzy - dziecko, jest herbem rodziny Visconti. Ten lekki melanz komponuje się jednak świetnie, szczególnie dobrze wygląda na ma-

pił do wojska, podczas służby odwiedził Polskę, a przy okazji polskie zakłady tekstylne w Łodzi, gdzie po raz pierwszy zobaczył używane tam koła zębate o zazębieniu daszkowym. Postanowił budować tego typu koła ze stali, nabył patent, który mu na to pozwolił i stworzył firmę produkującą zębátky, której symbolem zostały dwa daszki. Przedsiębiorstwo Citroen stało się mocne w produkcji zębatek i przekładni. Podzespoły Citroena były montowane w wielu samochodach, między innymi w Rolls-Royce'ach, a nawet na statku pasażerskim "Titanic". Dopiero w późniejszych latach

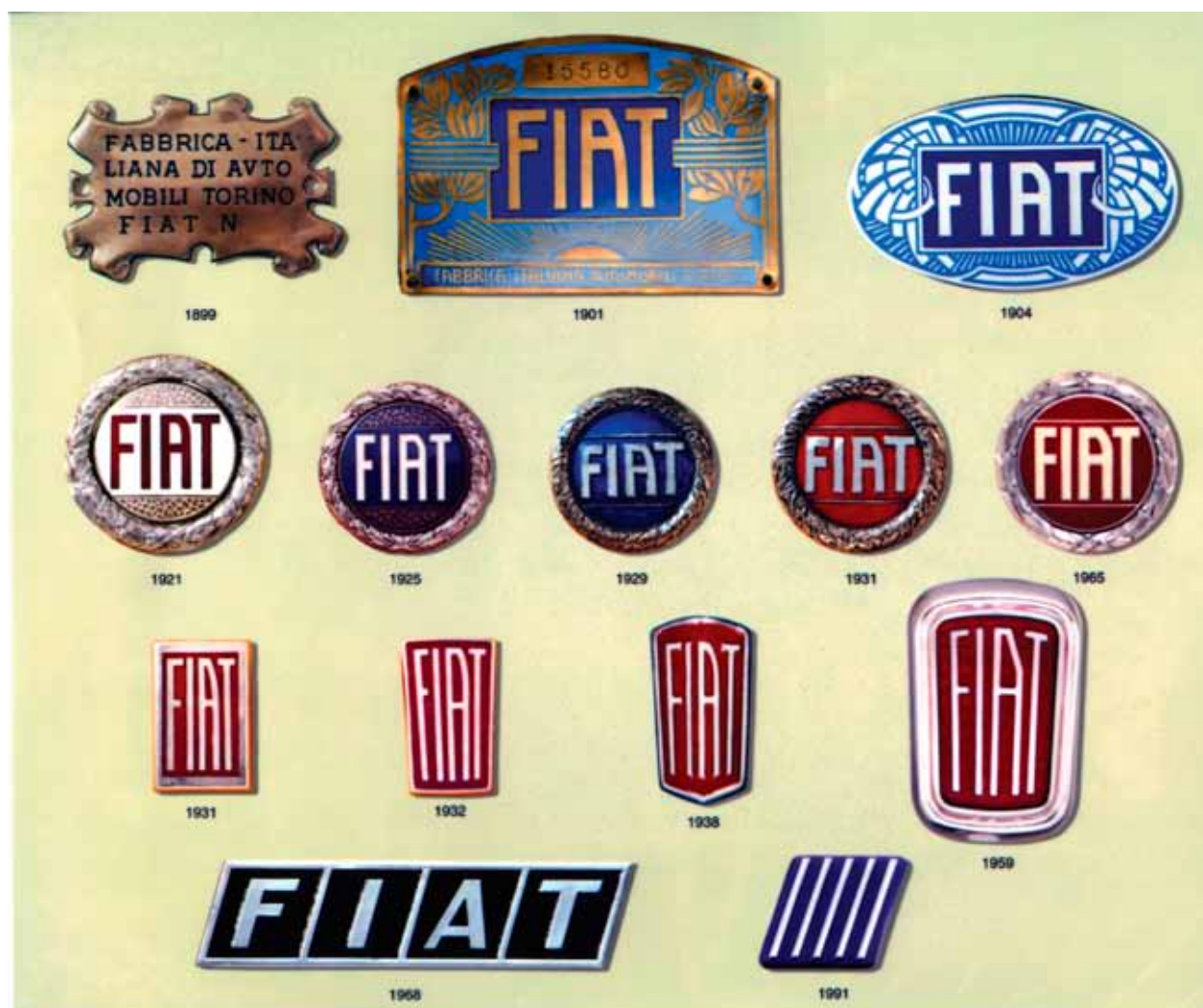
Czesko-indiańska opowieść

Korzenie loga Skody to zupełna egzotyka. Opowieści mówią, że Emil Skoda podróżował swego czasu po Ameryce. Jego kompanem był wtedy Indianin. Po powrocie z wyprawy Skoda, zainspirowany tą historią, powiesił w swoim gabinecie portret Indianina. Później portret powielono i wisiał on w wielu miejscach w firmie. Autor pomysłu, aby połączyć ów portret ze strzałą, nie jest znany. Wiadomo jednak, że w 1923 roku zarejestrowano znany do dziś znak towarowy. Ten jednak niedawno przeszedł kolejną metamorfozę, polegającą na usunięciu z niego wieńca i zielonego koloru.



Błyskawica

Blitz, czyli po niemiecku błyskawica, tak nazywała się marka, która dała początek istnieniu Opla. Nazwy tej po raz pierwszy użyto w stosunku do roweru "Victoria Blitz". Przez pewien czas samochody Opla zdołał



rysunek sterowca w kole, który potem ewoluował w błyskawicę.

Lew

Symbol lwa widoczny w znaku Peuge-

tworząc samochody, logo nie pojawiło się od razu na ich maskach. Stało się to dopiero 15 lat później, czyli w 1906 roku. Najpierw lew stał na strzale i miał wytknięty jęzor, później stracił

dów. Japoński producent zaczynał od firmy żeglugowej - jej logo powstało w wyniku połączenia ze sobą herbów dwóch rodzin. Przez lata znak praktycznie nie ewoluował. Sama nazwa



ot ma ponad 150 lat. Początkowo Emile Peugeot używał tego znaku towarowego w stosunku do pił, które produkowała kiedyś francuska marka. Skojarzenia z Lewem były oczywiste: ostre zęby, siła... Kiedy Peugeot zaczął wy-



oba atrybuty i nieco złagodniał.

Trzy diamenty

Początki marki Mitsubishi to rok 1870, jednak Yataro Iwasaki - założyciel firmy nie produkował wtedy samocho-



marki tłumaczona jest jako trzy diamenty, niektóre źródła mówią też, że logo symbolizuje trzy orzechy wodne. Jednak dla producenta samochodów zapewne wygodniejsza jest ta pierwsza historia.

Auta jak malowane

autor: Aleksandra Donocik



Ponad 200 ciężarówek i vanów z całej Europy uczestniczyło w 7. Międzynarodowym Zlocie Ciężarowych Pojazdów Tuningowanych "Master Truck 2011" w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem. Przez tereny zlotu przewinęło się podczas weekendu ok. 50 tys. zwiedzających.

Od piątku do niedzieli (15-17 lipca) tysiące fanów motoryzacji podziwiali ciężarówki - w większości prawdziwe dzieła sztuki na kołach. - Upiększenie ciężarówki do poziomu, który pozwala na walkę o nagrody na zlotach tuningowanych trucków, pochłania masę pieniędzy. W wielu przypadkach koszt przeróbek przekracza wartość nowej ciężarówki - powiedział Andrzej Wachowski, organizator zlotu.

Na opolskim zlocie wybierano najpiękniejsze ciężarówki w różnych kategoriach. Jury oceniało m.in. wnętrza kabin, gdzie królowała wysokiej jakości skóra oraz systemy audio i wideo z najwyższej półki, ocenie poddawano też jakość lakierni i oświetlenie - niektóre ciężarówki po przeróbkach wyposażone są w kilkaset punktów świetlnych.

- Oceniana jest jakość wykonania, wszystkie elementy muszą harmonizować ze sobą, nie może być mowy o nierównych spawach, czy innych łączeniach. Liczy się też pomysł i jakość wykonania całości, w tym polakierowania ciężarówki - wyjaśnił Wachowski.

Twórcy kilkusetkonných cacek chętnie korzystają z kultury popularnej - na ciężarówkach pyszną się m.in. bohaterowie słynnych filmów, takich jak "Matrix", "Obcy", "Predator", "Hellboy", czy "Avatar". Właściciele ciężarówek lubią też motywy z Dzikiego Zachodu - z wielu



trucków groźnie spoglądają Indianie, czy - jak na zdobywczyńi głównej nagrody zlotu Scanii "Gunfighter" z Finlandii - wyjęci spod prawa kowboje.

- Jakość pracy skandynawskich specjalistów od tuningu nie dziwi, bo upiększanie ciężarówek jest u naszych sąsiadów zza morza niemal

sportem narodowym, a „Gunfighter” jest laureatem liczących się europejskich festiwali. Na szczęście Polacy zaczynają doganiać, a czasem nawet przeganiać skandynawskich mistrzów - ocenia Wachowski.

Najlepsze polskie ciężarówki wybrane na podopolskim zlocie: DAF "Hel-



Lista nagrodzonych:

MASTER TRUCK - BEST OF SHOW

1	Scania „Gunfighter” Kuljetus Auvinen nr 18 (FIN)
2	Scania „Severni Hvezda” Lados nr 1 (CZ)
3	Scania „Indianka” Trans-Powiśle nr 7 (PL)

MASTER TRUCK OF THE PUBLIC

1	Scania „Gunfighter” Kuljetus Auvinen nr 18 (FIN)
2	Scania „Ghost Rider” Tedi-Trans nr 10 (PL)
3	Scania „Severni Hvezda” Lados nr 1 (CZ)

MASTER TRUCK OF POLAND

1	Scania „Indianka” Trans-Powiśle nr 7 (PL)
2	DAF XF105 „Afryka” Sachs-Trans nr 14 (PL)
3	DAF XF 105 „Hellboy” Repiński Transport nr 2 (PL)

MASTER TRUCK OF LIGHTS

1	Scania „Ghost Rider” Tedi-Trans nr 10 (PL)
2	Scania Pol-Mack nr 141 (PL)
3	Volvo „Ghost Rider” Hodowla Drobiu Brzozowski nr 11 (PL)

NAJLEPSZE WNĘTRZE

1	Scania „Zeus” Rajala Trans nr 6 (FIN)
2	Scania „Pink Panther” Sea Container Service nr 5
3	Kenworth W900L Jan Hansen nr 30

POJAZD SPECJALNY

1	Scania „Las Vegas” Pierre Hall’s Transport nr 27 (S)
2	Mack ICS Andrzej Rzepa nr 70
3	Scania „Eagle” Peter Kjellvas nr 148 (S)

WETERAN

1	Scania „Mistress” Ulli Gotzenz nr 51 (D)
---	--

VAN

1	VW Crafter „Avatar” nr 65 (PL)
---	--------------------------------

CAR AUDIO

1	WV Crafter Giz-Trans nr 197 (PL)
2	DAF XF „300” nr 3 (PL)
3	Scania „Mörkö” Karhuline nr 46 (FIN)



lboy”, DAF „Afryka” i Scania „Indianka” pojadą reprezentować Polskę na słynny „TruckStar Festival” – największy europejski zlot ciężarówek w holenderskim Assen.

„Master Truck” nie ma jeszcze tak długiej tradycji, jak jego holenderski starszy brat, który jest organizowany już od trzydziestu lat, ale zdobywa coraz liczniejszą rzeszę fanów. W tym roku sukces imprezy zmusił organizatorów do przeniesienia jej z Opoła na podopolskie lotnisko Aeroklubu Opolskiego, gdzie - oprócz ciężarówek - można było także oglądać sprzęt latający i pokazy gaszenia pożarów z powietrza. Według szacunków organizatorów przez teren zlotu przewinęło się przez weekend ok. 50 tys. odwiedzających z całej Polski. Zlot na lotnisku Aeroklubu Opolskiego w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem zorganizował - już po raz siódmy - producent poświęconego ciężkiej motoryzacji programu „Na Osi”, nadawanego w TVN Turbo.

NOWA USŁUGA

SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD – PREFINANSOWANIE WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH ZWROTU PODATKU VAT

ZMPD

SEKCJA
SERWISOWA

Zwrot podatku VAT w ciągu 14 dni.

Możliwość prefinansowania wniosków złożonych wcześniej w trybie zwykłym.

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

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów:

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

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

dotyczące zakupu oleju napędowego lub przejazdów autostradami.

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

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

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

zwrotvat@zmpd.pl

Nowy Actros.

Wejść w nowy wymiar.

Nowy Actros – innowacyjny samochód ciężarowy, który wszystkie dotychczasowe rozwiązania usuwa w cień. Wyraźnie większa ekonomiczność i odczuwalnie wyższy komfort, po to, by jeździło się nim lekko, bezpiecznie i pewnie – jak żadną inną ciężarówką. Wsiądź i poznaj nowy wymiar w transporcie. Szczegóły u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronach internetowych www.mercedes-benz.pl

Marka Daimler AG



125! lat temu wymyśliliśmy samochód



Mercedes-Benz
Trucks you can trust