

# PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (20) VI listopad/grudzień 2011

**ZMPD**  
Dwumiesięcznik

**Upór urzędników.  
Ograniczenie bez zmian** str. 4

**Ubezpieczenie to biznes  
dla dwóch stron** str. 10

**Fotomorgana,  
czyli pierwszy komiks w „Przewoźniku”** str. 20

Magystral-Polska POLECA



Rosja, Obwód smoleński, 448 km trasy M1



[www.magystral.pl](http://www.magystral.pl)  
(022) 333-72-50

Atrakcyjna cena  
Bezpieczeństwo transakcji  
Wysoka jakość paliwa i obsługi  
Szeroki wachlarz usług dodatkowych



## Dwa miliardy na świeże powietrze

*Prawie dwa miliardy złotych wydali polscy przewoźnicy międzynarodowi w latach 2009 - 2010 na modernizację taboru, czyli na zakupy samochodów Euro 5. Można bez cienia przesady uznać, że są to gigantyczne inwestycje w ekologię. Przewoźnicy wydają wielkie pieniądze, a wciąż muszą słuchać, że ich tiry to truciele.*

*W 2009 roku w polskich firmach wykonujących transport międzynarodowy jeździło 7288 samochodów Euro 5. Rok później, w 2010 roku, europejczyków było już 16 401. Oznacza to, że przybyło ich 125%, czyli 9 113 sztuk. Nietrudno policzyć, ile to kosztowało. Załóżmy optymistycznie, że jeden samochód tej klasy, to – średnio - 50 tysięcy euro. Wynik mnożenia wychodzi imponujący. Prawie dwa miliardy złotych wydane przez przedsiębiorców z własnej kieszeni. Bez żadnych dotacji, bez preferencyjnych kredytów, bez unijnej pomocy. Dla porównania - cała dotacja Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na wsparcie inwestycji w tym samym 2010 roku - to 6 miliardów.*

*Przewoźnicy inwestują w nowoczesny tabor, a w opinii publicznej ich branża to rujnująca środowisko plaga. Trzeba szukać sposobów na zmianę tego niesprawiedliwego stereotypu. ZMPD ubiega się o przyznanie branży - międzynarodowemu transportowi drogowemu w Polsce - tytułu „Promotor Ekologii” w XIII edycji Narodowego Konkursu Ekologicznego „Przyjaźni Środowisku”, który organizowany jest pod honorowym patronatem Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Nigdy wcześniej branża nie sięgała zbiorowo po takie wyróżnienie.*

*Sławomir Jeneralski*

### Dwumiesięcznik ZMPD PRZEWOŹNIK

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

**Prezes ZMPD:** Jan Buczek

### Redaguje zespół:

Marek Zagórski – redaktor naczelny  
Anna Wrona, Ryszard Galczyński, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

### Współpracują:

Sebastian Chwalibogowski, Anna Gawlik, Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Anna Piotrkiewicz, Robert Przybylski, Paweł Smoręda, Mirosław Siech, Barbara Szulak, Łukasz Włoch

**Okładka:** Zdjęcie przedstawia skrzyżowanie dróg w Koninie. Czytaj str. 4

### Ogłoszenia i reklamy:

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

**Grafika i skład:** 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 cd. Konin. Ograniczenie utrzymuje się .....	4
Tiry niszczą drogi.....	8
Ubezpieczenie to biznes dla dwóch stron.....	10
Nowe ustawy dotyczące transportu drogowego.....	12
Przepisy unijne nie dla Polaków? .....	14
Postulaty do nowego rządu .....	18
Podsumowanie kadencji czyli historie niestworzone .....	20
Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od 4 grudnia 2011 r. ....	24
Transport potrzebny jest gospodarce .....	30
Posiedzenie Grupy Transportu Drogowego ITF w Paryżu .....	32
Mistrzostwa Eco – driving po raz drugi .....	34
Jesteśmy ciągle przydużani Zebrania członków ZMPD .....	38
Głos regionów .....	41
Między butem narciarskim a Fiatem .....	42
Ciężarówka nie musi być nudna, ciężarówka może być ciekawa.....	44
Pomoc może nadejść z powietrza .....	46
Na własnym stoku .....	48
Akumulatory. I co dalej? .....	52
Cyberprzestępczość w branży transportowej (część I) .....	56
Nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców Interpretacja ITD .....	58
Opłaty za drogi i autostrady w rozliczeniach podatkowych przewoźników .....	60
Czy rozmowa o ubezpieczeniach powinna sprowadzać się tylko do cen polis?... ..	66
Mobilna kontrola opłat elektronicznych .....	68
Automatyczny świat .....	71
Przewoźnicy na morzu .....	74
Frankfurt 2011 .....	78

Drogi zamykane dla ciężarówek cd.

## Konin. Ograniczenie utrzymuje się...



**Władze Konina nie zamierzają przywrócić ciężarówkom przejazdu ul. Poznańskiej, skazując przewoźników na horrendalne opłaty na Autostradzie Wielkopolskiej. To sytuacja i patowa, i skandaliczna, tym bardziej że ul. Poznańską zmodernizowano z poważnym udziałem publicznych pieniędzy.**

Ucieczka ruchu ciężarowego z najdroższej autostrady w nowoczesnej Europie na drogi równoległe nikogo nie dziwi, wynika bowiem z rachunku ekonomicznego. Żaden przewoźnik przy obecnej cenie za przejazd nie jest w stanie ponieść horrendalnych opłat za przejazd autostradą A2. Ale dokąd uciec? Nie ma dokąd, bo jedyną metodą na przeciwdziałanie zwiększającej się liczbie ciężarówek jest wprowadzanie przez władze samorządowe ograniczeń tonażowych. Prezydent korzysta tu z możliwości, jakie daje ustawa o drogach publicznych. Niestety niewiele ma to wspólnego z technicznymi parametrami dróg, a czasem niewiele wspólnego z logiką.

Najbardziej jaskrawym przykładem powyższej filozofii jest Konin i trzykilometrowy fragment drogi krajowej nr 92 przebiegający przez miasto. Odcinek tej trasy zamknięto dla samochodów powyżej 12 ton, blokując w ten sposób korzystanie z drogi krajowej nr 92, a więc i przejazd od Warszawy do Świecka. W praktyce poważnie utrudnia to tranzyt ze wschodu na zachód Europy. Jedyne drogą pozostaje obecnie koncesyjny odcinek autostrady A2, po którym przewoźnicy ze względu na najwyższe w Europie stawki jeździć nie chcą.

Taka sytuacja jest łamaniem podstawowych zasad wolnego rynku i swobody gospodarczej, których strażnikami powinno być państwo – zarówno na szczeblu centralnym, jak i lokalnym.

Interwencje podjęte w tej sprawie przez ZMPD u ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka, prezydenta miasta Konina i dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu okazały się bezskuteczne. Odpowiadając na pisma Zrzeszenia przedstawiciele lokalnej administracji stwierdzili, że działają zgodnie z obowiązującym prawem, i decyzji nie zmieniają.

W tych okolicznościach ZMPD wystąpiło w końcu sierpnia do prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Kon-

sumentów 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 Tomyśl - Konin. Sprawę bada poznańska delegatura UOKiK.

**autor: Ryszard Gałczyński**

### Zakazy bez względu na okoliczności

Ograniczenia na odcinku ulicy Poznańskiej w Koninie, znajdującej się w ciągu drogi krajowej nr 92, obowiązują od siedmiu lat. Stały się szczególnie dolegliwe po pojawieniu się podobnych rozwiązań w lipcu bieżącego roku na drogach wojewódzkich 467 i 263, powiązanych z tą drogą. Praktycznie odebrało to możliwość korzystania z alternatywnego wobec autostrady A2 szlaku komunikacyjnego. W odpowiedzi na pismo ZMPD, prezydent Konina tak uzasadnia decyzję o wprowadzeniu ograniczeń na ulicy Poznańskiej: „[...] Decyzja podjęta w 2004 roku o zamknięciu ulicy Poznańskiej w Koninie leżącej w ciągu drogi krajowej nr 92 dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, spowodowana została bardzo złym i ciągle pogarszającym się stanem technicznym nawierzchni i istniejącej tam infrastruktury, a także negatywnym oddziaływaniem na obiekty budowlane znajdujące się w jej pobliżu.

W tym celu został rozpoczęty remont ulicy Poznańskiej, który ze względu na ograniczone środki finansowe prowadzony jest etapami. Do dnia dzisiejszego zostało zrealizowanych 5 etapów i czynimy starania o pozyskanie środków na pozostałe etapy modernizacji ulicy Poznańskiej [...]”.

Prace modernizacyjne, które rozpoczęto na ulicy Poznańskiej w 2004 roku, zostały sfinansowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz samorząd Konina (1 mln 850 tysięcy - MI, 2 mln 150 tysięcy złotych - samorząd Konina). W Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2008 - 2013 całkowite koszty inwestycji miały się zamknąć kwotą 12 mln 540 tysięcy złotych. Raport o stanie miasta za lata 2006 - 2010 wymienia modernizację ulicy Poznańskiej wśród głównych inwestycji zrealizowanych w tym okresie. W 2007 r. wydano na ten cel 1,7 mln zł, w 2008 - 2,3 mln zł, a w 2009 - 3,1 mln zł.

Połowa poniesionych kosztów tych remontów pochodziła z dotacji Ministerstwa Infrastruktury. Poszczególne etapy zostały zrealizowane ze znakomitym skutkiem. Ulica Poznańska to obecnie czteropasmowa droga z szerokimi pobocznymi. W jej ciągu znajdują się dwa bezkolizyjne skrzyżowania (ronda). Pełni rolę obwodnicy miasta i jest zaliczona do dróg w klasie technicznej GP (szybkiego ruchu). Nie można tu pomijać faktu, że skoro drogę budowano z wykorzystaniem ministerialnych - a więc publicznych pieniędzy, to powinna pełnić ona służbę... publiczną. Poza tym zgodnie z prawem dopuszczalne naciski pojedynczej osi pojazdu na nawierzchnię w przypadku GP, czyli tego typu drogi, wnoszą 11,5 tony. Dlaczego zatem utrzymuje się ograniczenie na drodze krajowej, skoro ani prawo, ani warunki technologiczne takiego ograniczenia nie wymagają?

Wskutek zawiadomienia ZMPD, prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wszczął 8 września 2011 r. postępowanie wyjaśniające, mające na celu ustalenie, czy doszło do naruszenia przepisów o ochronie konkurencji poprzez pobieranie przez Autostradę Wielkopolską S.A. nadmiernie wygórowanych opłat za przejazd samochodów ciężarowych autostradą A2 na odcinku Konin - Nowy Tomyśl. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego oznacza, że UOKiK dopatrył się w działalności Autostrady Wielkopolskiej S.A. okoliczności, które wskazują na możliwość naruszenia przepisów ustawy. Wszczęcie postępowania nie rozstrzyga jednak o naruszeniu przez Autostradę Wielkopolską S.A. przepisów o ochronie konkurencji.

Rzeczpospolita, 19 października 2011 r.

„Wszczęcie postępowania wyjaśniającego oznacza, że UOKiK dopatrył się w działalności Autostrady Wielkopolskiej okoliczności, które wskazują na możliwość naruszenia przepisów ustawy. Wszczęcie postępowania nie rozstrzyga jednak o naruszeniu przez Autostradę Wielkopolską przepisów o ochronie konkurencji — podają władze ZMPD.

Zrzeszenie firm przewozowych chciało, by UOKiK sprawdził, czy spółka, która wybudowała i zarządza trasą z Konina do Łodzi, nie nadużywa swojej dominującej pozycji i nie ustala wygórowanych cen za przejazd odcinkiem.

Za przejazd 150 km odcinkiem kierowcy samochodów o masie powyżej 3,5 tony muszą zapłacić od 81 do 189 zł (w zależności od masy i klasy ekologicznej pojazdu). Skorzystanie z 60 km fragmentu trasy A4 między Krakowem a Katowicami to dla nich koszt 30 — 49 zł. Najtańsza jest trasa A1 z Gdańska do Grudziądza, na której opłaty ustala państwo — przejazd odcinkiem o długości 90 km to koszt ok. 34,2 zł. Przewoźnicy postanowili zwrócić się do UOKiKu o zbadanie kwestii wysokości stawek po tym, jak odebrano im możliwość korzystania z alternatywnej drogi nr 92. Uciekli na nią po wprowadzeniu w lipcu tego roku systemu elektronicznego poboru opłat. Ta trasa pozostała bezpłatna. Wówczas ruch samochodów ciężarowych na autostradzie A2 zarządzanej przez Autostradę Wielkopolską spadł o 60 proc. Jak podaje Zofia Kwiatkowska, rzecznik AW, spadek za trzy miesiące wyniósł już 40 proc.”.

Dziennik Gazeta Prawna, 20 października 2011 r.

„Przewoźnicy od kilku miesięcy skarżą się, że stawki, jakie pobiera od nich koncesjonariusz na odcinku Konin - Nowy Tomyśl, są bez wyraźnych przyczyn kilkakrotnie wyższe niż opłaty na odcinkach państwowych.

Co więcej, kierowcy tirów nie są w stanie ominąć prywatnego odcinka A2, gdyż w miejscowościach położonych wzdłuż drogi krajowej 92 (alternatywnej dla odcinka zarządzanego przez AWSA) lokalne władze, w obronie przed natłokiem tirów, ustawiły znaki ograniczające dopuszczalny tonaż pojazdów.

— Rząd udaje, że to nie jego sprawa. Chcemy korzystać z unijnego prawa do poruszania się drogą alternatywną. A prawda jest taka, że jesteśmy spychani na drogę koncesjonariusza — mówi nam Jan Buczek, prezes ZMPD”.

Władze Konina skorzystały jednak z przepisu z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, który jasno mówi, że „w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta”.

Zgodnie z ustawą do zarządcy drogi należy między innymi utrzymanie drogi i przeciwdziałanie niszczeniu oraz wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg. Należy jednak pamiętać, że wraz z wprowadzeniem elektronicznego systemu opłaty dro-



Skrzyżowanie dróg  
w Koninie

gowej, radykalnie zmieniły się warunki dostępności do dróg, czego władze miasta Konina, jak się wydaje, w ogóle nie dostrzegają. Wyłączenie z polskiej sieci drogowej odcinka autostrady A2 Konin – Września powstało na skutek braku porozumienia pomiędzy koncesjonariuszem Autostradą Wielkopolską S.A. a rządem. Zablokowanie jedynego alternatywnego szlaku tranzytowego ze wschodu na zachód Polski jest nadużyciem prawa, a nie jego realizacją.

Pozbawianie drogi zmodernizowanej zgodnie z europejskimi standardami, w znacznej części za publiczne pieniądze, podstawowych funkcji w imię ochrony przed zniszczeniem, dewastacją i spokoju mieszkańców miasta – jest nieporozumieniem. Droga nie może być pomnikiem gospodarności i zapobiegliwości władz miasta. Droga musi czemuś służyć.

#### **E- myto rozwiąże problem?**

Obroną drogi krajowej nr 92 przed ciężarówkami ma być objęcie tego odcinka systemem viaToll - w ten sposób radni Konina postrzegają rozwiązanie problemu. Wystosowali nawet w sierpniu bieżącego roku specjalne pismo do ministra infrastruktury w tej sprawie. Rozumowanie takie opiera się na przekonaniu, że „- Gdyby przejazd konińskim odcinkiem krajówki był płatny, tiry nie uciekałyby z

autostrady A-2 i nie rozjeżdżałyby naszych dróg” – jak stwierdził przewodniczący Rady Miasta, Wiesław Steinke. Bardzo zaskakuje brak logiki w działaniach samorządowców. Obecnie ciężarówki konińskim odcinkiem krajówki poruszają się nie mogą. Wprowadzenie tam systemu poboru opłat nie oznacza wcale, że ciężarówki z niej znikną - wręcz przeciwnie. Stawki e-myta na drogach krajowych są prawie czterokrotnie niższe niż na odcinku autostrady A2 Konin – Września, co czyni drogę nr 92 bezkonkurencyjną (z punktu widzenia rachunku ekonomicznego). Jednakże jasno z tej wypowiedzi widać, o co tak naprawdę chodzi radnym Konina – najlepiej, żeby ciężarówki przez Konin nie jeździły w ogóle, a jeżeli już by miały – to niech płacą.

Ministerstwo Infrastruktury zapewniło, że objęcie elektronicznym systemem opłat odcinka Konin – Września jest sprawą priorytetową. Kolejne rozszerzenie Krajowego Systemu Opłat nastąpi 1 stycznia 2012 r. Nie wiadomo jeszcze, jakie konkretne odcinki dróg zostaną nim objęte. Decyzję o tym podejmuje minister infrastruktury, a zyski z poboru opłat wpływają do Krajowego Funduszu Drogowego. Czy zatem obowiązujące ograniczenie tonażowe zostanie utrzymane?

W cytowanym już piśmie do ZMPD prezydent Konina upiera się przy

swoich dotychczasowych decyzjach: „[...] Prezydent podjął działania pozostające w interesie miasta Konina oraz jego mieszkańców, a nie w interesie koncesjonariusza. W związku z powyższym obowiązująca organizacja ruchu drogowego nie ulegnie zmianie”.

Zastanawiające jest, że władze miasta Konina nie widzą (lub udają, że nie widzą) prawdziwego źródła problemów ze zwiększonym ruchem ciężarówek na „ich” drogach. Są nim pieniądze – to znaczy najwyższe w Europie stawki opłat za przejazd autostradą A2.

Wprowadzenie e-myta obnaża niedostatki polskiego prawa. Droga, która znajduje się w jednym ciągu komunikacyjnym, nie powinna mieć kilku zarządców; krajowego i konińskiego, których decyzje wyznaczają ich partykularne interesy. Negatywne skutki takiego postępowania sięgają poza granice gminy czy powiatu. Dlatego niezbędne wydaje się przekazanie całej drogi jednemu zarządcy, który dostrzeże potrzeby użytkowników całej sieci komunikacyjnej, a nie tylko jej trzykilometrowego odcinka.

*Zapraszamy także do lektury tekstu pt. „Tiry niszczą drogi” na str. 8*

# 0% OPŁATY WSTĘPNEJ

- ✓ 3 lata gwarancji na pojazd
- ✓ liczba ciągników limitowana
- ✓ oferta ważna dla dostaw do końca 2011

Zadzwoń  
tel. 795 553 162



## Sprawdź dokładnie naszą ofertę

Wprowadzenie nowego zestawu drogowego w firmie transportowej to inwestycja rzędu 85 000 euro, która zaczyna się zwracać dopiero po kilku miesiącach. Jednym z jej ważnych elementów jest opłata wstępna w transakcji leasingowej, wynosząca dla ciągnika siodłowego

około 5 000 - 7 000 euro. Nasza oferta – 0% opłaty wstępnej – pozwoli skutecznie zminimalizować zaangażowanie środków finansowych i przyspieszy wprowadzenie nowego pojazdu do własnego taboru samochodowego.

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.  
Al. Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn  
Tel. 795 553 162  
e-mail: [oplata.0procent@man.eu](mailto:oplata.0procent@man.eu)  
[www.mantruckandbus.pl](http://www.mantruckandbus.pl)

**MAN Truck & Bus**

Oferta dotyczy ciągników wydanych do końca 2011 roku.



# Tiry niszczą drogi

autor: Sławomir Jeneralski

**Tiry niszczą drogi. To zdanie jest dwuznaczne. Zaczy bowiem, że tiry są winne za fatalny stan dróg, ale też może znaczyć, iż to drogi mają niszczący wpływ na tabor. Jednak opinia jest niemal jednoznaczna i jednomyślna. To tiry są zakałą polskich dróg – stwarzają zagrożenie oraz niszczą nawierzchnię i pobocza. Tiry to plaga. A jak jest naprawdę? Ja wiem.**

W ostatnich dniach kampanii wyborczej Donald Tusk chwalał w wywiadzie telewizyjnym operatywność polskich przedsiębiorców, wskazywał na właścicieli tirów, którzy, co premier podkreślał, są potęgą na miarę europejską. Po prostu cud gospodarczy!

A tu i Europa, i w ślad za nią Polska, nie szczędzą transportowi drogowemu kopniaków. Ciekawe, czy premier wiedział, że wychwała branżę, która znosi budżetowi złote jajka, a mimo to nie brakuje chętnych, żeby urznąć jej łeb. Politycy traktują transport drogowy jako tę cześć gospodarki, o którą nie trzeba się zanadto troszczyć, bo i tak sobie poradzi.

Drogi w Polsce buduje się na Euro 2012, a nie na potrzeby transportu. W szkołach publicznych nie kształ-

ci się kierowców, mimo że to atrakcyjny i dobrze płatny zawód. Na każdy z trzech statków morskich pływających pod polską banderą przypada jedna państwowa uczelnia wyższa kształcąca marynarzy, a na 80 tysięcy firm przewozowych nie ma ani jednej publicznej szkoły kształcącej w zawodzie kierowca mechanik. Nie ma nawet takiego zawodu. Był w ministerialnych wykazach, ale dawno temu zniknął. Inspekcja Transportu Drogowego, powołana, żeby chronić branżę przed patologiami, zajmuje się głównie wykazywaniem skuteczności działania mierzonej wysokością kar. Dopiero ostatnie zmiany przepisów łagodzą ten stan rzeczy.

Tak więc mamy do czynienia z sytuacją, w której władza szczyci się sukcesami osiągniętymi wbrew jej działaniom. Wychwała coś, czego nie lubi. W ślad za fatalnym stosunkiem polityków i urzędników do transportu serdeczną nienawiść do tirów wykazują obywatele. Tej niechęci trudno się dziwić, obserwując jak tiry i osobówki tłoczą się na lichych polskich drogach. Warto jednak tłumaczyć, że straszne cechy przypisywane ciężarówkom to bujda na resorach. Stosunek Polaków do tirów obrósł fałszywymi stereotypami. Zastanówmy się nad pełnymi oburzenia głosami, że tiry niszczą drogi. Prawda to, czy fałsz?

Przewoźnik kupując samochód i przyczepę albo naczipę wchodzi w posiadanie urządzenia, które zostało dopuszczone do poruszania się po drogach. Jest tak zbudowane, żeby jadąc drogą nie powodowało dewastacji nawierzchni ani nie zagrażało w inny sposób otoczeniu. Droga natomiast powinna być tak zaprojektowana i zbudowana, żeby wytrzymała ruch drogowy, który się na niej odbywa, w tym ruch samochodów ciężarowych. Jeżeli nie wytrzyma, jeżeli w wyniku ruchu pojazdów droga rozpada się, to dlaczego pretensje opinii publicznej kierowane są w stronę ciężarówek? To nie one doprowadziły do jej zniszczenia. Przyczyną destrukcji jest złe projektowanie albo kiepska jakość wykonania. Właściciel ciężarówki powinien być w tej sytuacji najbardziej wściekły, bo zła, dziurawa droga niszczy jego pojazd.

Wściekłość przewoźnika może być tym bardziej uzasadniona, że dziurawa droga to dowód, że państwo narusza umowę z nim zawartą. A jest to bardzo prosta umowa. Właściciel ciężarówki płaci państwu za prawo do przejazdu niektórymi drogami. Kiedyś opłata ta miała formę winiety, teraz obowiązuje elektroniczny system poboru. Kiedy państwo bierze te





pieniądze, podpisuje się pod swoją umową. Zobowiązuje się dostarczyć przewoźnikowi „towar” w postaci prawa przejazdu drogą. Jeżeli droga jest dziurawa, jeżeli trwają na niej nieustające remonty, jeżeli jest nieprzejezdna z powodu zasp śnieżnych albo zablokowana z jakiegokolwiek innej przyczyny, to oznacza, że ten, kto wziął pieniądze, nie wywiązał się z umowy i nie dostarczył przewoźnikowi odpowiedniego „towaru”. Nie dał możliwości przejazdu porządną drogą. Opłata drogowa nie może być traktowana przez państwo jak haracz płacony przez przewoźników. Musi tu obowiązywać kupiecka uczciwość: bierzesz pieniądze - daj porządną towar! Niepodobna przecież wyobrazić sobie sytuacji, w której klient kupuje dziurawe buty albo sprzedawca upomina go przy zakupie, żeby w tych butach nie chodził pod górę, zwłaszcza kiedy jest chłodno.

Na całym świecie, nawet w krajach, którym daleko do demokracji i gospodarki rynkowej, obowiązują proste kupieckie zasady. Pieniądze za towar. Jeżeli towar jest wybrakowany, można reklamować. Może pora stworzyć i u nas mechanizm składania i przyjmowania reklamacji wybrakowanego towaru, nawet jeśli jego dostawcą jest

państwo. Może to dobry postulat dla polityków, którzy będą próbowali wygrywać kolejne wybory.

Wróćmy jeszcze do tirów. Mniej więc w tym samym czasie, kiedy premier wychwalał polskich przewoźni-

Dziurawa droga to dowód, że państwo narusza umowę zawartą z przewoźnikiem. A jest to bardzo prosta umowa. Właściciel ciężarówki płaci państwu za prawo do przejazdu. Kiedy państwo bierze te pieniądze, podpisuje się pod swoją umową. Ma dać dobrą drogę...

ków w czasie telewizyjnego wywiadu, minister Cezary Grabarczyk, przewodnicząc posiedzeniu ministrów transportu UE utyskiwał, że 45 tysięcy zawodowych kierowców nie przestrzega unijnych norm pracy, a to powoduje wzrost zagrożenia na drogach. To zagrożenie trzeba wyeliminować – mówił minister. Ciekawe, jakie pomysły na likwidowanie zagrożeń rodzą się w głowach unijnych polityków. Z punktu widzenia polskich przewoźników najlepiej by było, gdyby nasi panowie ministrowie zaczęli tę walkę od uderzenia się w piersi.

Surowe normy czasu pracy kierowców nakazują stosować przerwy w pracy po spędzeniu za kierownicą określonej liczby godzin. Pytanie: jak kierowcy mają się do tych norm stosować, skoro na trasie, którą jadą, brakuje parkingów, a na istniejących często wszystkie miejsca są zajęte? Inspekcja Transportu Drogowego karze surowo. Jak kierowca ma respektować przepisy dotyczące czasu pracy, skoro tkwi kilkanaście godzin w kolejce przed przejściem granicznym i co chwilę musi podjeżdżać kawałek, żeby z niej nie wypaść. Może i w tym przypadku mamy do czynienia z sytuacją, w której państwo nie dostarcza przedsiębiorcy „towaru”, który mu się należy. Może i w tym przypadku należałoby reklamować? Zwłaszcza, że dyskusje o przejściach granicznych i parkingach mają już swoją wieloletnią historię i można chyba uznać, że próby rozwikłania problemu dawno wzięły w łeb.

Rodacy kochani! Tirowcy pewnie wiedzą, że na polskich drogach tłok i jedni drugim przeszkadzają. Małe osobówki zawsze będą pokrzywdzone w stosunku do wielkich ciężarówek. Ale to nie kierowcy tych gigantów są winni, że droga licha, a ruch ogromny. W tej sprawie nie ma winnych. Zarówno ci mali, jak i ci duzi jadą, bo nie mają innego wyjścia.

# Ubezpieczenie to biznes dla dwóch stron

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

**Towarzystwa ubezpieczeniowe podnoszą stawki OC za ciągniki siodłowe. Przewoźnicy są przerażeni, bo niektórzy otrzymali propozycje nowych stawek o 400 procent wyższe od ubiegłorocznych. Największe podwyżki muszą przełknąć właściciele flot. Czy jednak na pewno muszą?**

Już w 2010 roku towarzystwa ubezpieczeniowe oznajmiły wszem i wobec, że sprzedaż polis OC jest niedochodowa i klienci muszą przygotować się na podwyżki. – PZU, w którym od zawsze ubezpieczaliśmy samochody, zażądało 20 tys. zł za OC od ciągnika. Nie było innej rady, jak poszukać konkurencyjnej oferty i kupiłam polisę OC za 6 tys. zł. W tym roku wysłaliśmy zapytanie na 2012 rok i oczekujemy propozycji w podobnej wysokości – przyznaje prosząca o anonimowość współwłaścicielka jednej ze szczecińskich firm transportowych. Inny przewoźnik (także nie chce podawać swojego nazwiska), którego firma ma ponad sto zestawów, uważa, że masowość i skala podwyżek

każe mu podejrzewać znowę cenową wśród towarzystw ubezpieczeniowych. – Wzrost składki OC dotknął przede wszystkim duże floty i chociaż szkodowość w mojej flocie jest minimalna, podwyżki sięgnęły 50 procent – oburza się. Przyznaje jednak, że generalnie liczba szkód w dużych flotach jest wyższa niż u przedsiębiorców ma-

## Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych

	Wypadki
2010	2430
2009	2495
2008	2864
2007	3387
2006	3936

Źródło: KGP

jających jeden-dwa zestawy. Zajmujący się spedycją drogową w Kuehne und Nagel Wojciech Sienicki uważa, że to kryzys spowodował wzrost stawek. – Część przedsiębiorców zaczęła oszczędzać na kierowcach, co się odbiło na jakości ich pracy i skutkowało większą

szkodowością. Więcej stłuczek i szkód wymusiło reakcję firm ubezpieczeniowych w postaci podwyższenia cen polis OC – uważa Sienicki.

## Od Annasza do Kajfasza

Powód drastycznych podwyżek cen polis OC próbowało wyjaśnić ZMPD. Zrzeszenie zaprosiło dyrektor Pionu Nadzoru Ubezpieczeniowo-Emerytalnego Komisji Nadzoru Finansowego Dagmarę Wieczorek-Bartczak do „udziału w czacie internetowym poświęconym drastycznemu wzrostowi stawek ubezpieczeń, zwłaszcza OC samochodów ciężarowych”. ZMPD obiecało dokładną datę czatu dostosować do możliwości pani dyrektor. Już następnego dnia, 30 września, Katarzyna Mazurkiewicz z Komisji Nadzoru Finansowego odpowiedziała, że „Kształtowanie polityki cenowej nadzorowanych podmiotów nie jest rolą Komisji Nadzoru Finansowego, w związku z tym w naszej ocenie adresatem Państwa zaproszenia powinna być Polska Izba Ubezpieczeń, zrzeszająca ubezpieczycieli”. Dla kilkudziesięciu tysięcy właścicieli ciężarówek nie ma zatem

## Liczba wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych w zależności od typu pojazdu

	Z przyczepą	Z przyczepą	Z przyczepą	Bez przyczepy	Bez przyczepy	Bez przyczepy
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
2010	868	144	1180	1562	148	1977
2009	817	98	1139	1678	182	2293
2008	942	128	1274	1922	213	2541
2007	1070	153	1519	2317	230	3078
2006	1292	214	1792	2644	270	3500

Źródło: KGP

**Bilans OC od pojazdów drogowych [mln zł]**

	2007	2008	2009	2010
<b>Składka ubezpieczeniowa OC brutto</b>	6 205,3	6 878,5	6 967,8	7 213
<b>Odszkodowania i świadczenia OC brutto</b>	3 907,6	4 293,4	5 163,8	5 084,4
<b>Różnica</b>	+ 2 297,7	+ 2585,1	+ 1804	+ 2128,6

Źródło: PIU/KNF

pomocy. 3 października ZMPD zaprosiło prezesa PIU, pana Jana Prądyńskiego, do udziału w czacie internetowym. Dwa dni później w telefonicznej rozmowie wiceprezes PIU Andrzej Maciążek poinformował, że „izba nie komentuje działalności swoich członków, więc jej przedstawiciel nie przyjmie zaproszenia ZMPD”. Jednocześnie wiceprezes Maciążek zasugerował, żeby o podwyżkach cen polis rozmawiać bezpośrednio z ubezpieczycielami. Jeszcze tego samego dnia zrzeczenie zaprosiło przedstawiciela kierownictwa PZU do udziału w czacie internetowym, na co rzecznik prasowy PZU Agnieszka Rosa odpisała, że „Podwyżka stawek OC dla samochodów ciężarowych spowodowana była wysoką szkodowością w tym segmencie ubezpieczeń. Klienci flotowi z dużą ilością szkód otrzymali ofertę polisy, której cena uwzględniała indywidualne ryzyko ubezpieczeniowe. Z tych przyczyn nastąpił znaczny wzrost stawek w stosunku do lat ubiegłych. Trend ten nie dotyczy jednak tylko PZU SA, ale całej branży ubezpieczeniowej. W związku z tym proponujemy kontakt z Polską Izbą Ubezpieczeń, która prezentuje interesy wszystkich ubezpieczycieli działających na rynku i doskonale zna jego specyfikę”.  
Tak koło się zamknęło, jednak warto zauważyć, że statystyki policyjne nie potwierdzają słów pani rzecznik. Liczba wypadków nieustannie od wielu lat spada: w 2006 roku zdarzyło się blisko 4 tys. wypadków spowodowanych przez kierowców samochodów ciężarowych, w ub.r. ta liczba spadła do nieco ponad 2,4 tys.

**Obywatelu, pomóż sobie sam**

Skoro nawet Komisja Nadzoru Finansowego umyła od całej sprawy ręce, obywatelom nie pozostaje nic innego, jak samemu zadbać o swoje interesy. Sienicki przypomina, że ubezpieczenia to przecież nic innego jak biznes, który musi być opłacalny, a przeliczenie ciężaru ryzyka na klienta jest najłatwiejszym sposobem zapewnienia rentowności.

Historia się powtarza, bo podobna sytuacja miała miejsce na początku lat trzydziestych. Ówczesne towarzystwa ubezpieczeniowe, szukające zwiększenia zysków w kryzysie, także sięgnęły do najłatwiejszej metody, czyli podniosły ceny polis ubezpieczeniowych. Takie postępowanie okazało się jednak krótkowzroczne. Związek Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych RP powołał po długich staraniach Towarzystwo Ubezpieczeń Wzajemnych Właścicieli Pojazdów Mechanicznych, któ-

re działało od lutego 1934 roku. Ryzyko stworzenia własnego towarzystwa szybko się opłaciło. Liczba ubezpieczonych autobusów i ciężarówek wzrosła do 1938 roku dwukrotnie, z 795 do 1613, a przypis składki wzrósł z 213 tys. do 425 tys. zł. Wypłaty odszkodowań przekroczyły w 1937 i 1938 roku 100 tys. zł. Jak zyskowna była to działalność może świadczyć przyrost sumy lokat, która na koniec 1938 roku doszła do niemal 760 tys. zł. Branża transportowa skorzystała na tej inicjatywie podwójnie: zapewniła sobie niższe ceny polis ubezpieczeniowych (nie tylko OC, ale i AC) oraz skorzystała z zysków spółki.  
W środowisku przewoźników odzywiają się głosy, że do takiego działania trzeba powrócić, bo jest to rynkowy, a więc najskuteczniejszy mechanizm zapewniający przewoźnikom konkurencyjne stawki ubezpieczeniowe.

*czytaj także na str. 66*

## 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







# Nowe ustawy

## dotyczące transportu drogowego

**autor: Tadeusz Wilk,  
dyr. Departamentu Transportu ZMPD**

W poprzednim numerze „Przewoźnika” przekazaliśmy informację o uchwaleniu przez Sejm RP trzech ważnych dla transportu drogowego ustaw:

- 1) Ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw,
- 2) Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw,
- 3) Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

Druga i trzecia ustawa zostały już opublikowane w Dzienniku Ustaw, natomiast pierwsza jeszcze nie.

Obecnie chcielibyśmy nieco przybliżyć zawarte w tych ustawach rozwiązania. Pierwsza z nich, oprócz zmiany ustawy o transporcie drogowym, wprowadza również zmiany takich ustaw jak:

- Prawo przewozowe,
- o związkach zawodowych,
- Prawo o ruchu drogowym,
- Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia,
- o czasie pracy kierowców,
- o przewozie towarów niebezpiecznych,
- o kierujących pojazdami.

Zasadniczą zmianą wprowadzoną przez tę ustawę jest rozłożenie odpowiedzialności za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogo-

wego między podmiot wykonujący przewóz drogowy, kierowców, osoby zarządzające transportem i inne osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym. Odpowiednio dla każdej z tych osób określono wysokość ewentualnej kary:

- kierujący podlega karze grzywny w wysokości do 2 000 złotych, a wykaz naruszeń oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia są określone w załączniku 1,
- osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie – nowa kategoria określona przepisami Rozporządzenia 1071/2009, które wejdzie w życie 4 grudnia 2011 r., a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem podlega karze grzywny w wysokości do 2 000 złotych, a wykaz naruszeń oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia są określone w załączniku 2,
- pozostałe naruszenia i wysokość kar są określone w załączniku 3.

Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny jest oparte o Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia.

Nastąpiła zmiana wysokości kar w stosunku do podmiotu wykonującego przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków jego wykonania. Suma kar za naruszenia stwierdzone podczas kontroli nie może przekroczyć 10 000 złotych. Natomiast

suma kar nałożonych podczas kontroli w przedsiębiorstwie jest uzależniona od wielkości firmy, mierzonej liczbą zatrudnionych kierowców w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli:

- przy zatrudnieniu do 10 kierowców suma kar wynosi do 15 000 złotych,
- przy zatrudnieniu do 50 kierowców suma kar wynosi do 20 000 złotych,
- przy zatrudnieniu do 250 kierowców suma kar wynosi do 25 000 złotych,
- przy zatrudnieniu powyżej 250 kierowców suma kar wynosi do 30 000 złotych,
- dla podmiotu wykonującego inne czynności związane z przewozem drogowym suma kar wynosi do 40 000 złotych.

Dla określenia liczby kierowców bierze się pod uwagę nie tylko kierowców zatrudnionych na umowę o pracę, ale również wszystkich innych, na przykład wykonujących osobiście przewozy drogowe na rzecz przedsiębiorcy.

Karę za naruszenie przepisów w wysokości do 10 000 złotych za każde naruszenie oraz sumę kar w wysokości do 40 000 złotych stosuje się do podmiotów wykonujących czynności związane z przewozem drogowym, takich jak: spedytor, nadawca, odbiorca, załadownic, organizator wycieczki, organizator transportu, operator publicznego transportu zbiorowego – jeżeli okoliczności wskazują, że miał on wpływ lub

godził się na powstanie naruszenia. Jeżeli zestawimy to z artykułem 2 ustawy, który dotyczy zmiany Prawa przewozowego i który stwierdza, że zabrania się nadawcy towaru, ale również spedytorowi, odbiorcy, organizatorowi przewozu lub innemu podmiotowi zlecającemu przewóz, zlecenia przewozu:

- kabotażowego, w przypadku nieposiadania przez przewoźnika odpowiedniego zezwolenia,
- przesyłki nienormatywnej w przypadku nieposiadania przez przewoźnika odpowiedniego zezwolenia,
- z określeniem warunków przewozu, którego realizacja naruszałaby przepisy ruchu drogowego, czasu pracy kierowców, przepisy o drogach publicznych,
- z umieszczeniem w liście przewozowym danych niezgodnych ze stanem faktycznym,
- z uzależnieniem wysokości przewoznego od masy lub objętości przesyłki w przypadku przewozu drewna, ładunków sypkich i masowych,

to możemy zauważyć, że ten przepis spełnia długoletnie starania środowiska o rozłożenie odpowiedzialności za realizację przewozu na wszystkie podmioty faktycznie za niego odpowiedzialne. Inną kwestią pozostanie sposób realizacji tych przepisów przez służby kontrolne.

Trzeba również zauważyć, że te rozwiązania w sposób zasadniczy powinny wpływać na przeciwdziałanie nieuczciwej konkurencji w wykonywaniu przewozów drogowych z przekroczeniem przepisów dotyczących nacisków osi, czasu prowadzenia pojazdów, czy też bez odpowiednich zezwoleń. W przypadku nakładania kary na podmiot bardzo istotne jest również to, że nie można wszcząć postępowania, jeżeli nie miał on wpływu na powstanie

naruszenia, a nastąpiło ono wskutek okoliczności, których ten podmiot nie mógł przewidzieć.

Najbardziej istotny jednak jest przepis, który określa prawomocność wykonania kary po ewentualnym postępowaniu odwoławczym i ostatecznej decyzji sądu administracyjnego, czyli ustawa daje możliwość kontroli sądowej nakładanych kar. Interesującym rozwiązaniem jest kwestia nakładania kar za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, przerwach i okresach odpoczynku. Za naruszenie tych przepisów zasadniczo karze podlega kierowca lub inna osoba odpowiedzialna za te naruszenia. Podmiot wykonujący przewozy może się uwolnić od odpowiedzialności za te naruszenia, jeżeli zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców obowiązujących przepisów oraz nie wprowadzał zasad wynagrodzenia zachęcających do naruszania tych przepisów.

Ustawa wprowadza również przepisy przeciwdziałające nieuczciwej konkurencji, przepisy działające przeciwko przedsiębiorcom świadomie łamiącym prawo. Każdy przedsiębiorca, któremu cofnięto licencję, jego licencja wygasła, ale również ci, na których zostały przeniesione uprawnienia z licencji lub posiadali licencję i zaprzestali działalności są zobowiązani do przechowywania i udostępniania osobom uprawnionym do kontroli dokumentów i innych nośników informacji dotyczących działalności firmy przez okres jednego roku.

Ustawa zmienia także przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Z punktu widzenia przedsiębiorców najistotniejszą zmianą jest tu zmiana definicji pory nocnej. Ustawa określa, że porą nocną jest okres czterech godzin pomiędzy godziną 00.00 a godziną 07.00. Definicja ta może być używana jedynie

do ustalania czasu pracy. Ustawa likwiduje rozbieżności ustawy o czasie pracy z zapisami Konwencji AETR i Rozporządzenia 561/2006. Wprowadzono możliwość stosowania zadaniowego czasu pracy oraz możliwość wydłużenia czasu pracy do 12 godzin na dobę w ramach systemu równoważnego czasu pracy. Istotne jest zobowiązanie kierowcy do przedłożenia oświadczenia na piśmie o wymiarze zatrudnienia u innego pracodawcy, co uniemożliwi przekroczenie norm czasu pracy zgodnych z obowiązującymi przepisami Konwencji AETR i Rozporządzenia 561/2006.

Ustawa wprowadza kolejne zmiany doprecyzowujące zagadnienia związane ze szkoleniem kierowców, w szczególności z funkcjonowaniem ośrodków szkoleń.

Bardzo istotną sprawą jest wprowadzenie odznaki „Wzorowy Kierowca”. Odznaka ta będzie nadawana przez ministra właściwego do spraw transportu kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i długoletnią bezwypadkową jazdą. Warunki jej przyznawania określone zostaną przez ministra w rozporządzeniu, które określi również tryb składania wniosków, wzór odznaki i inne kryteria jej nadawania i wręczania.

Celem zapoznania się z nową ustawą o transporcie drogowym zachęcamy do szczegółowego przeanalizowania tej ustawy. Mamy nadzieję, że Prezydent RP w najbliższym czasie podpisze tę ustawę, która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2012 r.

W kolejnym numerze Przewoźnika przeanalizujemy zapisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, zawierającej nowe rozwiązania związane z przewozem przesyłek nienormatywnych, która wejdzie w życie w ciągu 12 miesięcy od jej ogłoszenia.



# Przepisy unijne nie dla Polaków?

autor: Ryszard Gałczyński

**4 grudnia 2011 r. w krajach Unii Europejskiej zaczną obowiązywać przepisy, które ujednolicają główne zasady wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Są to trzy rozporządzenia nazwane Pakietem Drogowym.**

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólnoty Europejskiej nr 1071/2009 z 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. U. UE. L. 2009. 300. 51),
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. U. UE. L. 2009. 300. 72),
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. U. UE. L. 2009. 300. 88).

Dokumenty wprowadzają duże zmiany dotyczące dostępności do zawodu przewoźnika drogowego oraz zasad

jego wykonywania. Wynikają z tego nowe obowiązki, którym muszą sprostać firmy transportowe.

Od 4 grudnia każdy przewoźnik, krajowy czy międzynarodowy, będzie musiał posiadać zezwolenie na wykonywanie transportu drogowego. Zezwolenie jest decyzją administracyjną, która upoważnia do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Przewoźnicy międzynarodowi dodatkowo będą mieli obowiązek posiadania licencji wspólnotowej, ważnej nie dłużej niż 10 lat. Zmienia się również zasady egzaminu na Certyfikat Kompetencji Zawodowych. Zgodnie z nowymi zasadami certyfikat będzie obejmował cały

śląjące szczegółowe zasady wykonywania przewozów drogowych, a w szczególności naruszających przepisy Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (czas prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy i okresy wypoczynku) i Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. (urządzenia rejestrujące stosowane w transporcie drogowym).

Mimo że przepisy wchodzi w życie bez konieczności odrębnego ich implementowania, to wiele istotnych kwestii pozostawiono do rozstrzygnięcia na poziomie ustawodawstwa krajowego (np.: definicji siedziby firmy, bazy transportowej czy zakresu egzaminu na CPC). Państwa członkowskie miały dwa lata na dostosowanie organów administracyjnych do nowych wymogów. W polskim prawie podstawowe regulacje dotyczące zasad dostępności do zawodu przewoźnika, dokumentów niezbędnych do jego wykonywania, organów, które je wydają czy sankcji są zawarte w ustawie o transporcie drogowym i ustawie o kierujących pojazdami. Z tego powodu wdrożenie unijnego prawa może się dokonać wyłącznie poprzez wprowadzenie zmian w tych dokumentach. Jednak w przeciągu dwóch lat okresu przejściowego nie wprowadzono przepisów dostosowujących nasze prawodawstwo. W efekcie stosowanie przepisów tego rozporządzenia jest niemożliwe w obecnie obowiązującym porządku prawnym.

Powstał wprawdzie projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym i kierujących pojazdami (dostępny na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury), ale należy go traktować raczej jako postulat - dopóki nie przejdzie procedury legislacyjnej i nie zostanie podpisany przez prezydenta. Ponieważ pierwsze posiedzenie Sejmu VII kadencji zostało wyznaczone na 8 listopada, premier Donald Tusk ma konstytu-

tuczne prawo do przedstawienia składu nowego rządu do połowy grudnia. Jakikolwiek zatem przypuszczenia czy spekulacje, że nowelizacja ustawy o transporcie drogowym pod kątem unijnych przepisów może zostać do 4 grudnia uchwalona – są po prostu nierealne.

Jakie zatem czekają nas konsekwencje, kiedy przepisy wprowadzane przez Pakiet Drogowy nie będą mogły być stosowane w naszym kraju? Przede wszystkim zostanie całkowicie zablokowana dostępność do zawodu przewoźnika drogowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego. Podstawowym dokumentem umożliwiającym prowadzenie działalności przewozowej będzie od 4 grudnia zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (zgodnie z rozporządzeniem 1071/2009). W polskim porządku prawnym takie pojęcie nie istnieje.

W praktyce oznacza to, że przedsiębiorca, który - po tej dacie - będzie chciał rozpocząć działalność gospodarczą w transporcie, nie otrzyma niezbędnych dokumentów. Z powodu braku przepisów wykonawczych nie wiadomo kto, gdzie i jak zezwolenie, o którym mowa w rozporządzeniu 1071, ma mu wydać. To samo dotyczy transportu międzynarodowego. Do uzyskania licencji wspólnotowej niezbędne jest posiadanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Także duży problem z odnowieniem uprawnień będą mieli przewoźnicy, którym po 4 grudnia wygasają licencje. To jest główny skutek rozpoczęcia stosowania przepisów Pakietu Drogowego dla polskich przewoźników w ich własnym kraju. Istnieje również uzasadniona obawa, że zakwestionowanie dotychczasowych dokumentów przez Komisję Europejską lub poszczególne państwa członkowskie może być równoznaczne z zakwestionowaniem prawa do wykonywania przewozów.

transport: krajowy i międzynarodowy. Pojawi się wymóg posiadania odpowiedniej siedziby oraz bazy eksploatacyjnej.

Rozporządzenia wprowadzają również nowe wymagania w stosunku do osób legitymujących się certyfikatem kompetencji zawodowych oraz osób zarządzających transportem. Najważniejsza zmiana dotyczy wyeliminowania z firm transportowych tzw. osób „udzielających swojego certyfikatu CPC” na podstawie umowy cywilnoprawnej. Pakiet tych rozporządzeń wprowadza również zastrzeżone sankcje administracyjne wobec przedsiębiorców naruszających wspólnotowe regulacje okre-

Z jakimi konsekwencjami może się liczyć polskie państwo w związku z niewdrożeniem prawa unijnego?

Standardowo w takich wypadkach Komisja Europejska przeprowadza postępowanie upominawcze. Kiedy to okaże się nieskuteczne, końcowym etapem może być skierowanie sprawy przeciwko Polsce do Trybunału Europejskiego o nierealizowanie unijnych aktów prawnych.



#### Rozmowa z

#### **Bogusławem Liberadzki,**

wiceprzewodniczącym Komisji Kontroli Budżetowej (COCOB) oraz członkiem Komisji Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim.

#### **Co dla polskich przewoźników wynika z rozporządzeń zawartych w tzw. Pakiecie Drogowym, które zaczną obowiązywać 4 grudnia 2011 r.?**

Podstawowym pojęciem, które wprowadza rozporządzenie, jest zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Oznacza ono decyzję administracyjną, która upoważnia przedsiębiorcę spełniającego warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Do 4 grudnia br. każde państwo członkowskie ma obowiązek sporządzenia wykazu właściwych organów wyznaczonych do wydawania zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, upoważnionych organów i jednostek od-

powiedzialnych za zorganizowanie egzaminów objętych art. 8 oraz wydanie certyfikatów. Skonsolidowany wykaz tych organów będzie opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE. Rodzi się pytanie, bo to nie jest jasne, czy polski rząd takie organy już wyznaczył i kto ma przedsiębiorcom wydawać zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika zgodnie z tym rozporządzeniem. Jeżeli nie zostało to jeszcze ogłoszone do wiadomości publicznej, to znaczy, że nasi przewoźnicy nie będą mieć w dniu 4 grudnia zezwoleń zgodnych z rozporządzeniem.

#### **A jeśli nie zostanie wprowadzone...**

W przepisach przejściowych ważny jest artykuł 23: „Przedsiębiorcy, którzy przed dniem 4 grudnia 2009 r. posiadali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 4 grudnia 2011 r”.

Dostosują się - to znaczy spełnią wszystkie wymagania, które wprowadzają nowe przepisy. Pojęcie: przepisy przejściowe należy interpretować w ten sposób, że od dnia wejścia w życie rozporządzenia, co nastąpiło 20 dni po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym UE, czyli 20 października 2009 r. do 4 grudnia 2011 r. miały nastąpić zmiany w prawie krajowym dostosowujące do działania tego rozporządzenia. Znaczący to, że w dniu 4 grudnia przewoźnicy powinni mieć zezwolenia zgodne z rozporządzeniem.

#### **Z czym zatem powinni liczyć się przewoźnicy po 4 grudnia br.?**

Jeżeli Komisja Europejska lub poszczególne państwa członkowskie zakwestionują nasze zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, bo są wydane niezgodnie z tym rozporządzeniem, to mogą uznać, że podmiot nie ma prawa wykonywania przewozów. Dostosowanie tych zasad jest głównym warunkiem dostępu do ryn-

ku wspólnotowego i to jest w rozporządzeniu jednoznacznie stwierdzone: „Należy zatem unowocześnić istniejące zasady dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, aby zapewnić bardziej jednolite i skuteczniejsze ich stosowanie. Ponieważ przestrzeganie tych zasad stanowi główny warunek dostępu do rynku wspólnotowego, a w dziedzinie dostępu do rynku stosowanymi instrumentami wspólnotowymi są rozporządzenia, rozporządzenie jest najbardziej odpowiednim instrumentem regulacji dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.”

#### **Czy to znaczy, że można się spodziewać, że polscy przedsiębiorcy transportowi mogą zostać pozbawieni możliwości działania na rynku UE?**

Owszem, chyba że się okaże, że więcej krajów - nie tylko Polska - jest w takiej sytuacji. Wtedy zapanuje powszechna zmowa milczenia i zostanie zawarta jakaś umowa, zgodnie z którą te przepisy będziemy wdrażać. Na razie nie było żadnych zastrzeżeń. Dlatego nie mam pewności, czy jesteśmy jedynym krajem, który ma problem z wprowadzaniem tych rozporządzeń w życie. Natomiast rząd powinien jasno określić, na jakim etapie obecnie znajduje się wprowadzanie nowego prawa.

#### **Czy możliwe jest przedłużenie okresu przejściowego?**

Nie, okres przejściowy był uchwalony w rozporządzeniu i nikt nie będzie rozpatrywał innego czasu tylko dla Polski, bo byłoby to prawo stanowione podmiotowo. W Unii Europejskiej prawo stanowi się przedmiotowo - ma obowiązywać wszystkich. W wypadku niewywiązania się z obowiązku wprowadzenia prawa unijnego będzie przeprowadzone postępowanie napominające, ewentualnie później sprawa zostanie skierowana na drogę sądową przeciwko Polsce.

**Rozmawiał Ryszard Gałczyński**  
więcej na str. 24



# NASZA FILOZOFIA:



**Liczy się każda kropla.** Zaoszczędź do 7% paliwa dzięki Dynafleet i naszym szkoleniom kierowców.

Dowiedz się więcej na [volvotrucks.com/everydropcounts](http://volvotrucks.com/everydropcounts)

Volvo Trucks. Driving Progress



# Postulaty do nowego rządu

autor: Sławomir Jeneralski

Wrodzona niechęć polityków do realizowania obietnic powoduje, że pojedynczy ludzie, organizacje, a także wielkie środowiska społeczne i grupy zawodowe bez przerwy żyją w poczuciu niezadowolonych przez władzę spraw. Często niezadowolone pozostają sprawy wymagające sięgania po pieniądze z budżetu. W innych przypadkach brakuje nie tyle pieniędzy, ile dobrej woli. Najczęściej jednak nierealizowanie obietnic i niereagowanie na zgłaszane przez obywateli problemy wynika z urzędniczej inercji.

Co z tego, że politycy do czegoś się zobowiążą? Sami nie będą pisać projektów ustaw albo rozporządzeń, bo po prostu nie potrafią. Jak, wobec tego, skutecznie upominać się o swoje?

W ramach upominania się o swoje Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przekazało Pracodawcom RP listę problemów środowiska. Spisane zostały one w postaci postulatów do nowego rządu. Pracodawcy RP przygotowują taki zbiorczy dokument, chcąc go przekazać premierowi po zmianie gabinetu. Piąty rozdział dokumentu w całości poświęcony jest transportowi drogowemu i zawiera 9 postulatów sformułowanych przez ZMPD.

**1.** Przywrócenie zawodu kierowca-mechanik do wykazu zawodów Ministerstwa Edukacji Narodowej. Zmiana przepisów dotyczących szkolenia kierowców, generujących zbędne koszty - 280 godzin szkolenia podstawowego, obligatoryjne szkolenie w warunkach specjalnych.

**2.** Wspieranie inicjatyw środowiska przewoźników drogowych mających na celu wzmacnianie pozycji Polski w dziedzinie tranzytu towarów w relacjach Europa – Azja. Objęcie opieką rządu koncepcji reaktywacji północnej nitki Jedwabnego Szlaku. Niezbędnym elementem takiego działania musi być uregulowanie sprawy zezwoleń na wykonywanie przewozów pomiędzy Polską a Rosją.

**3.** Likwidacja kolejek na granicy wschodniej poprzez:

- wprowadzenie wspólnej kontroli przez służby obu sąsiadujących państw,
- doprowadzenie do akceptowania przez służby innych państw wyników kontroli technicznej, wagowej, itp. (pojazd raz zważony nie powinien być powtórnie ważony przez kolejne służby graniczne i inne).
- maksymalne usprawnienie kontroli celnej.

**4.** Ujednolicenie dopuszczalnej nośności dróg do 11,5 tony na głównych szlakach transportowych. Polska przystępując do Unii Europejskiej w roku 2004 zobowiązała się dopuścić na sieć głównych dróg pojazdy spełniające wymogi Dyrektywy 96/53/EC. Polska uzyskała okres przejściowy do 31 grudnia 2010 r. Niestety, nie wszystkie główne ciągi komunikacyjne zapewniają dziś możliwość przejazdu pojazdu o nacisku osi 11,5 t. Poważnym problemem są dojazdy

pojazdami o takich naciskach do istniejących zakładów produkcyjnych i miejsc załadunku i rozładunku.

**5.** Wzmocnienie roli organizacji pozarządowych skupiających przewoźników drogowych, zarówno w zakresie opiniowania działań administracji, w tym planów budowy dróg, jak i poprzez przekazanie im części kompetencji administracji państwowej przeniesionych po likwidacji BOTM do GITD.

**6.** Rozwijanie mechanizmów opieki konsularnej nad kierowcami i pojazdami na terenie innych państw.

**7.** Weryfikacja obciążeń podatkowych branży, składających się w ocenie środowiska na nadmierny fiskalizm państwa wobec przewoźników.

**8.** Wspieranie przez administrację państwową inicjatyw przewoźników, dotyczących poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak np. program TIR=RATOWNIK.

**9.** Wdrożenie działań instytucji państwowych (GITD, UOKiK) przeciwdziałających nieuczciwej konkurencji polegającej na zaniżaniu cen przewozów.

Wszystkie powyższe postulaty do nowego rządu były już przez ZMPD zgłaszane. Wypatrując cudu, należy do nich wracać, zwłaszcza jeżeli udaje się pozyskiwać nowych sojuszników. Większość opisanych w postulatach problemów można rozwiązać bez sięgania do budżetu. Może w nowej kadencji władza, której wyborcy dali kolejną szansę, będzie mniej podatna na urzędniczą inercję, a więc skuteczniejsza?

## Myto w Polsce – Obniż swoje wydatki do minimum



Partners of professional 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



# Podsumowanie kadencji

## czyli historie niestworzone



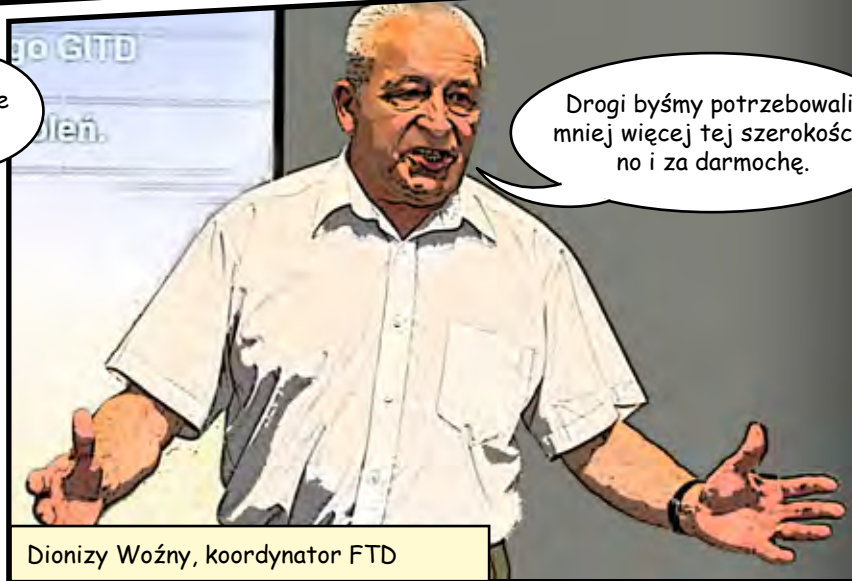
Chciałbym poinformować, że od teraz wszystkie postulaty przewoźników będą realizowane w trzy dni.

Tadeusz Jarmuziewicz, wiceminister infrastruktury



... a może w dwa?

Janusz Piechociński, poseł PSL



Drogi byśmy potrzebowali mniej więcej tej szerokości, no i za darmo.

Dionizy Woźny, koordynator FTD



Nie ma sprawy, od jutra jeździecie za darmo.

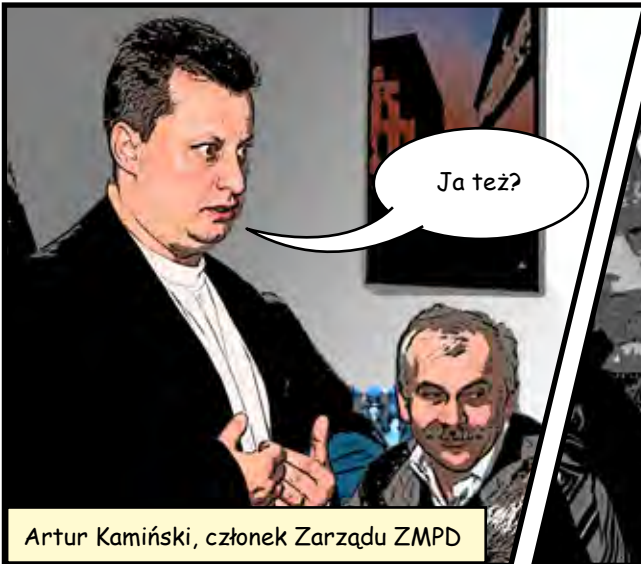
Radosław Stępień, wiceminister infrastruktury



A jak wygramy wybory, to każdy dostanie po ciężarówce.

Grzegorz Napieralski, przewodniczący SLD

A może całkowicie zlikwidować kary?



Ja też?

Artur Kamiński, członek Zarządu ZMPD



Tomasz Połec, szef GITD



Zawsze chciałem to powiedzieć, ale się wstydziałem: kocham stowarzyszenia przewoźników, zwłaszcza te ze wschodu.

Waldemar Wierzbicki, dyr. Biura ds. Transportu Międzynarodowego



Z tego wszystkiego nie mogę trafić palcem w czubek nosa.

Tadeusz Wilk, dyr. Dep. Transportu ZMPD

Jewgenij Moskwičow, prezes ASMAP Rosja



Podstawcie dwa, trzy tiry, to wam zezwoleń na kraje trzecie załadujemy do pełna.





Na taką dobroć władzy nie mogę znaleźć podstawy prawnej.

Skoro wszystkie problemy rozwiązane, to może spróbujemy się na rękę.

Jerzy Kwaśniewski, kancelaria prawna

Jan Buczek, prezes ZMPD



Patrz, Janek, tak się trzyma kierownicę?

Ale jazda.

Ajednak się otworzył.

Nóż wyjęty z kieszeni

Tadeusz Jarmuziewicz, Andrzej Bogdanowicz, dyr. Dep. Transportu Drogowego MI

# Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od 4 grudnia 2011 r.

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



**Od 4 grudnia 2011 r. będzie stosowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.**

Przedmiotem tego artykułu jest ogólna ocena nowych regulacji, a także stopnia przygotowania prawodawstwa krajowego na wdrożenie nowych przepisów wspólnotowych. To ostatnie budzi szczególnie niepokój ze względu na poziom przygotowanych rozwiązań, jak i stopień zaawansowania ich wdrożenia. Ponieważ do momentu przygotowywania tego tekstu do publikacji nie uchwalono jeszcze zmiany ustawy z dnia 6 września 2002 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007, nr 125, poz. 874 ze zm.), która by dostosowywała polski system prawny do przepisów rozporządzenia 1071/2009, bazo-

wano na znanym publicznie projekcie zmiany tej ustawy w wersji z dnia 9 września 2011 r., dostępnym w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, przyjętym przez Stały Komitet Rady Ministrów (dalej: projekt ustawy).

## **Rozporządzenie obowiązuje od 3 grudnia 2009 r.**

Nieprzypadkowo napisano, że stosowanie rozporządzenia 1071/2009 nastąpi 4 grudnia 2011 r., bowiem rozporządzenie to już obowiązuje (zgodnie z jego art. 30) od 3 grudnia 2009 r., czyli jest częścią systemu prawa od niemal dwóch lat. Konsekwencją rozporządzenia jest m.in. obowiązek władz krajowych dostosowania tego aktu prawnego do krajowego systemu prawnego do czasu, gdy rozpocznie się jego stosowanie. Wprowadzenie rozporządzenia wspólnotowego do krajowego porządku prawnego przez zmianę ustawy o transporcie drogowym jest konieczne, bowiem w samym rozporządzeniu 1071/2009 zawarto szereg regulacji o charakterze kadłubowym, których efektywne stosowanie jest możliwe tylko w łączności z przepisami krajowymi. Co więcej, zgodnie z art. 10 ust. 6 rozporządzenia „*właściwe organy podają do publicznej wiadomości wszystkie warunki obowiązujące na mocy niniejszego rozporządzenia, wszelkie inne przepisy krajowe, procedury obowiązujące zainteresowanych wnioskodawców, wraz z odpowied-*

*nimi wyjaśnieniami.*” Poszukiwałem aktu takiej notyfikacji, opublikowanego przez polskie władze i niestety go nie znalazłem (nie licząc oczywiście projektu ustawy, który żądanych szczegółowych wyjaśnień nie zawiera i podlega zmianom). Wzorem i inspiracją może być za to dokument wydany przez brytyjskie Ministerstwo Transportu, dostępny w sieci internetowej pt. „*Public consultation on implementing EC Regulation 1071/2009 rules concerning the occupation of road transport operator.*” Dokument ten, liczący ponad 70 stron tekstu i formularzy konsultacyjnych, w przystępny sposób wyjaśnia sens nowych regulacji, przedstawia sposób ich wprowadzenia od 4 grudnia 2011 r. i - co budzi największy respekt - nie dość, że wskazuje, jak władze brytyjskie będą nowe prawo interpretować (o czym w realiach polskich można tylko marzyć), to jeszcze te interpretacje poddawane są konsultacji ponad 200 podmiotów publicznych i prywatnych, w tym stowarzyszeń zawodowych przewoźników. Każdy inny zainteresowany również mógł w wyznaczonym terminie wnieść swoje uwagi do tego dokumentu. Pomagały w tym specjalnie przygotowane formularze. Data wydania tego dokumentu to kwiecień 2011 r. Konsultacje zakończono 20 maja 2011 r. W ten właśnie sposób władze brytyjskie wykonały art. 10 ust. 6 rozporządzenia.



## Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego

Aby móc wykonywać zawód przewoźnika drogowego rzeczy lub osób od 4 grudnia 2011 r. konieczne będzie posiadanie, mówiąc językiem rozporządzenia 1071/2009: „zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego”. Posiadanie takiego zezwolenia upoważnia do wykonywania zawodu przewoźnika. Zgodnie z projektem ustawy licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego będą tymi właśnie zezwoleniami w rozumieniu rozporządzenia.

Oznacza to, że do uzyskania licencji na transport międzynarodowy potrzebne będzie uzyskanie licencji na transport krajowy we właściwym miejscowo starostwie, a następnie wystąpienie o licencję wspólnotową na transport międzynarodowy do właściwego organu licencyjnego (obecnie: do Głównego Inspektora Transportu Drogowego).

Tyleż ciekawie, co zawile przedstawiają się kwestie przejściowe, najbardziej interesujące w okresie wdrażania nowych regulacji.

Zgodnie z przepisami wspólnotowymi licencje wspólnotowe wydane przed 4 grudnia 2011 r. zachowują ważność przez czas, na jaki je wydano. Ta prosta i rozsądna regulacja komplikuje się jednak pod wpływem projektowanych przepisów krajowych. Zgodnie bowiem z art. 3 projektu ustawy - licencje wspólnotowe zachowują ważność na czas, na który ich udzielono, jednak nie dłużej niż 5 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Zapis ten jest próbą poradzenia sobie ze znanym problemem pewnej liczby licencji wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu w 2004 r. na więcej niż 5 lat (głównie na lat 50), sprzecznie z przepisami wspólnotowymi, które zakreślały termin ważności licencji na lat 5. Tą drogą zamiast np. stwierdzenia

ich nieważności, co łączyć się może z roszczeniami odszkodowawczymi, takie licencje wyłącza się z obrotu prawnego, porządkując stan prawny.

Nie jest to jedyne ograniczenie odnoszące się do licencji wspólnotowych wydanych przed 4 grudnia 2011 r. Zgodnie bowiem z art. 6 ust. 2 projektu ustawy do 4 grudnia 2012 r. przedsiębiorcy posiadający „stare” licencje na międzynarodowy transport drogowy mają obowiązek przedstawić Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego wydaną po 4 grudnia 2011 r. licencję na krajowy transport drogowy. W ciągu roku muszą zatem spełnić wszelkie nowe warunki związane z dostępem do zawodu przewoźnika drogowego. Niespełnienie tych warunków do 4 grudnia 2012 r. ma, w zamiarze twórców ustawy, prowadzić do wygaśnięcia licencji wspólnotowych na transport międzynarodowy i to wbrew zapisom art. 4 ust. 2 rozporządzenia 1072/2009 i art. 4 ust. 4 rozporządzenia 1073/2009, które przewidują ważność licencji wspólnotowych i wypisów z tych licencji przez czas, na jaki je wydano. Stanowczość takiej regulacji być może ma związek z art. 23 rozporządzenia 1071/2009, zgodnie z którym obowiązek dostosowania się do tego rozporządzenia wyznaczono na dzień 4 grudnia 2011 r. (pamiętamy, że rozporządzenie obowiązuje od 3 grudnia 2009 r.), a przez niedostosowanie przez władze polskie na czas ustawy transportowej było to niemożliwe.

Ponadto ustawowe skrócenie czasu waż-

ności licencji rodzi pytanie o zgodność regulacji krajowej z przepisami rozporządzeń 1072/2009 i 1073/2009, gwarantujących ważność licencji przez czas, na jaki je wydano, a jak wiadomo - rozporządzenia wspólnotowe mają pierwszeństwo w ich stosowaniu przed prawem krajowym. W takiej sytuacji regulacja krajowa jest prawnie martwa i wywołuje jedynie efekt psychologiczny, wytwarzając presję na szybkie dostosowanie.

**Podsumowując:** system uzyskiwania uprawnień będzie dwustopniowy. Pierwszym krokiem będzie uzyskanie u właściwego miejscowo starosty licencji na transport krajowy, traktowanej jako zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika. Drugim będzie uzyskanie licencji wspólnotowej u Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Oprócz czynności administracyjnych trzeba też będzie przygotować się na poniesienie dwóch obłąt administracyjnych za udzielenie



**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 **planekowych i chłodniczych** w relacjach: **PL - EU - PL**

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

**dls zapewnia:**

- całoroczne zatrudnienie zestawów  
- punktualną wypłatę należności frachtowych

**Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:**

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

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

dwóch typów licencji transportowych na transport krajowy i międzynarodowych. Dobrą informacją jest to, że w rozporządzeniu wydłużono do 10 lat czas, na jaki wydawane są licencje wspólnotowe.

### Warunki niezbędne do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego

Aby otrzymać licencję na transport krajowy, która, jak to już powiedziano, będzie zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, należy spełniać, tak jak dotąd, wymagania przedmiotowe i podmiotowe, z tym, że treść tych wymagań określono nieco inaczej niż do tej pory. Ponadto wprowadzono wymogi nowe, które można określić jako krajowe. Mają one charakter wymogów dodatkowych, określanych przez władze krajowe. Warunki te mają jednak być niedyskryminujące i proporcjonalne.

Do wymogów przedmiotowych zaliczyć trzeba:

- posiadanie odpowiedniej **sytuacji finansowej**, przez co rozumie się 9 000 euro na pierwszy pojazd i 5 000 euro na każdy następny, liczone według kursów walut krajowych z pierwszego dnia roboczego października, opublikowanych w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Sytuację tę przedsiębiorca winien posiadać przez cały czas prowadzenia działalności i wykazywać ją na podstawie rocznych sprawozdań finansowych, poświadczonych przez audytora (czyli polskiego biegłego rewidenta). Nie jest to jedyny sposób wykazania odpowiedniej sytuacji finansowej. Rozporządzenie dopuszcza wykazanie tej okoliczności przez wskazanie ubezpieczenia od odpowiedzialności zawodowej (należy przyjmować, że wystarczy tu popularne OCP) lub poprzez wykazanie zabezpieczenia, takiego jak gwarancja finansowa. Przy czym, na co warto wska-

zać, brytyjski Departament Transportu podchodzi do tej przesłanki bardzo elastycznie i przez gwarancje rozumie nie tyle znany z obrotu bankowego dokument gwarancji bankowej, wystawiany przez bank, lecz dostępne kredyty i debety. Kierunek ten uważam za słuszny. Bo kto w ogóle miałby być beneficjentem wstawionej przez bank gwarancji? Według przepisów rozporządzenia istotne jest, żeby przedsiębiorca posiadał majątek pozwalający na regulowanie swoich zobowiązań. O ile zatem w dotychczasowych regulacjach akcentowano elementy majątkowe (nieruchomości, pojazdy) - to nowe przepisy kładą nacisk na płynność finansową przewoźnika drogowego.

- Wprowadza się wymóg posiadania rzeczywistej **siedziby** przez przedsiębiorstwo w jednym z państw członkowskich. Definicji takiej siedziby w rozporządzeniu i projekcie ustawy brak. Najogólniej zdaje się, że chodzi o miejsce, gdzie trzymane będą dokumenty księgowe i pracownicze, szczególnie związane z czasem pracy kierowców. Myślę, że chodziło o to, żeby zapewnić realną kontrolę, głównie dokumentacji związanej z czasem pracy kierowców i skoncentrowanie tej dokumentacji w jednym miejscu.
- O ile krajowy ustawodawca nie podjął się definiowania pojęcia siedziby przedsiębiorcy, o tyle wykazał widoczną aktywność przy definiowaniu **bazy eksploatacyjnej**. O bazie tej wspomina się w art. 5 lit c) rozporządzenia 1071/2009. Termin ten umieszczono jednak w kontekście obowiązku używania odpowiedniego sprzętu administracyjnego i technicznego w trakcie wykonywania działalności transportowej. Nie wiadomo, dlaczego w projekcie ustawy wyeksponowano w szczególny sposób to pojęcie, nadając mu aż rangę legalnej defini-

cji. W projekcie ustawy przez bazę eksploatacyjną rozumie się „*obiekt wyodrębniony poza drogą publiczną, wyposażony w odpowiednie urządzenia i sprzęt techniczny, który umożliwia prowadzenie w sposób rzeczywisty i ciągły działalności związanej z pojazdami i odpowiednio zabezpieczony przed dostępem osób postronnych oraz spełniający warunki wynikające z przepisów prawa budowlanego i ochrony środowiska*”. Pomijając językowe niezręczności typu „działalność związana z pojazdami” - (co to w ogóle znaczy, nie wiadomo), posłużenie się samym terminem „obiekt” i to “wyodrębniony” rodzi skojarzenia z prawem budowlanym i odwołaniem się do jakiejś struktury budowlanej, która ma mieć charakter bazy, a więc grupy jakichś obiektów o różnych funkcjach i to transportowych, bo przecież ma być to baza transportowa. Samo posłużenie się tym rzeczownikiem (obiekt) otwiera pole do rozmaitych interpretacji.

Jeśli do tego dodać, że w Polsce jest 379 starostw powiatowych, uprawnionych do wydawania licencji krajowych i tym samym dokonywania wykładni niejasnego przepisu, to stan chaosu prawnego zdaje się być przesądzony.

Nie należy zapominać, że to nie koniec istotnych wątpliwości. Obiekt ów “wyodrębniony” (nie wiadomo zresztą jak wyodrębniony: faktycznie, geodezyjnie) ma być w jakiś szczególny sposób zabezpieczony i wyposażony w odpowiednie urządzenia i sprzęt techniczny. Jakież to urządzenia i sprzęt - nie sposób dociec, a przy takiej redakcji przepisu drzwi do dowolnej wykładni niebezpiecznie otwierają się na oścież. Sens wprowadzenia takiej regulacji, daleko wykraczającej poza cel prze-

pisów rozporządzenia, pozostaje zagadką. Pewne jest tylko jedno - wejście w życie takiej regulacji spowoduje istotne ograniczenie prowadzenia działalności gospodarczej przez polskich przedsiębiorców i zwiększenia władztwa urzędniczego nad gospodarką, ze wszystkimi tego stanu rzeczy negatywnymi konsekwencjami. Regulacja taka daleko przy tym wkracza poza niezbędność i proporcjonalność postulowaną przez prawo wspólnotowe. Dość tylko wspomnieć, że w przywołanym dokumencie brytyjskiego Ministerstwa Transportu za wystarczające do spełnienia wymogu bazy eksploatacyjnej (operating centre) uznano posiadanie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla posiadanych pojazdów.

- Posiadanie prawa do pojazdów, którymi wykonuje się przewóz, nie jest żadną nowością w polskim porządku prawnym.

Ponadto przedsiębiorca ubiegający się o licencję krajową musi spełnić warunki o charakterze podmiotowym. Należy do nich dobra reputacja i wymóg posiadania odpowiednich kompetencji zawodowych.

- Dobrą reputacją na podstawie obowiązujących dotąd przepisów prawa musiał legitymować się przedsiębiorca będący osobą fizyczną, względnie członkowie organów zarządzających osoby prawnej lub wspólnicy prowadzący działalność gospodarczą. Wymóg ten utrzymany jest i na gruncie nowych przepisów prawa wspólnotowego, i projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym. Nowe przepisy rozciągają jednak ten wymóg i na zarządzającego transportem, który taką reputację musi cały czas posiadać razem z przedsiębiorcą. Co do zasady wymóg dobrej reputacji jest spełniony w razie niekaral-

# viaTOLL

## OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t



**Infolinia:**  
**800 101 101\*\***  
**+ 48 22 521 10 10\*\*\***  
**www.viatoll.pl**

\* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.  
\*\* Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.  
\*\*\* Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

ności za określone w prawie przestępstwa. Katalog tych przestępstw w sposób ramowy został określony w rozporządzeniu 1071/2009, różni się od dotychczasowego, czego zdaje się nie dostrzeżono w projekcie ustawy. Ustawa zawiera szerszy katalog przestępstw wyłączających posiadanie dobrej reputacji niż rozporządzenie wspólnotowe. Przykładem mogą być tu, jak to napisano w projekcie, przestępstwa „skarbowe” (a trzeba przyjąć, że chodzi tu o przestępstwa “karno-skarbowe”) przeciwko mieniu i wiarygodności dokumentów, które wykraczają poza dziedziny wymagane w art. 6 ust.1 lit a) rozporządzenia. Nieporozumieniem jest też mówienie w projekcie ustawy o skazaniu za przestępstwa z art. 6 ust.1 lit b) rozporządzenia 1071/2009, gdy znaczna część wskazanych tam deliktów (wykroczeń) nie ma karne-

go, lecz administracyjny charakter, czyli przestępstwem być nie może, względnie będzie nim zupełnie wyjątkowo. Wskazać przy tym trzeba, że przepisy rozporządzenia przesądzają, że niekaralność ta dotyczy całego obszaru Unii Europejskiej i można ją wykazywać dokumentami wspólnotowymi, a nie - jak dotąd - tylko zaświadczeniem z polskiego Krajowego Rejestru Karnego. Jako nowość wskazać też trzeba, że warunek dobrej reputacji może nie być spełniony w razie poważnego naruszenia przepisów wspólnotowych, dotyczących przepisów związanych z wykonywaniem zawodu przewoźnika drogowego, m.in. czasu pracy kierowców, dotyczących masy pojazdów w transporcie międzynarodowym, transportu zwierząt, przewozu towarów niebezpiecznych i innych wymienionych w art. 6 ust.1 lit b) rozporządzenia 1071/2009. Nowością jest też następcza kontrola posiadania dobrej reputacji. Można

będzie ją bowiem utracić nie tylko w przypadku karalności za jedno z przestępstw karnych lub poważnych wykroczeń administracyjnych, lecz także za naruszenie przepisów wskazanych w załączniku nr IV do rozporządzenia, a dotyczących wspólnotowych przepisów związanych z bezpieczeństwem transportu (czasu pracy kierowców, przewozu towarów niebezpiecznych, przekroczenia nacisków na osie i gabarytów ładunków, nieposiadania odpowiednich uprawnień przez kierowców). W specjalnym postępowaniu orzekać się będzie o utrzymaniu lub utracie dobrej reputacji przez przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem.

- Zasadę kompetencji realizuje wymóg posiadania przez przedsiębiorcę (członka władz) lub innego zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie certyfikatu kompetencji zawodowych. We wprowadzanych zmianach widoczny jest wzrost znaczenia zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie, uściślenie relacji łączących zarządzającego z zarządzanym przedsiębiorstwem, wprowadzenie obowiązku zawiadamiania organów administracji o zmianie zarządzającego (obowiązek notyfikacji), rozciągnięcie obowiązku niekaralności za określone przestępstwa na zarządzającego transportem oraz ograniczenie liczby przedsiębiorstw i wielkości taboru, jakim może zarządzać transportem jednocześnie zarządzać.

Dotąd obowiązek posiadania dobrej reputacji ciążył wyłącznie na przedsiębiorcy, teraz wymóg ten rozciągnięto na zarządzającego transportem. Także dotąd nieokreślone były relacje pomiędzy zarządzającym a przedsiębiorstwem. Luki w tym zakresie prowadziły do uznawania za zarządzających przedsiębiorstwem osoby, które czasem nie miały żadnego realnego wpływu na działalność przedsiębior-

stwa. W skrajnych wypadkach uznawano za zarządzających transportem nawet pełnomocników - na podstawie dokumentu pełnomocnictwa. Na gruncie nowych przepisów zarządzający transportem powinien być w sposób stały, trwały i rzeczywisty związany z przedsiębiorstwem transportowym. Więż ta wyrażać się powinna stosunkiem pracowniczym, wykonywaną funkcją (dyrektora, kierownika) lub relacją właścicielską (właściciel przedsiębiorstwa, udziałowiec). Zarządzających z tej grupy można nazwać „wewnętrzny” zarządzającymi. Istotne jest to, aby te osoby w sposób rzeczywisty i ciągle zarządzały operacjami transportowymi. Jeżeli przedsiębiorca (lub członek jego władz) sam nie posiada certyfikatu kompetencji zawodowych, za zarządzającego uznany będzie wyznaczony pracownik lub zatrudniony na podstawie odrębnej umowy „zewnętrzny” zarządzający, do którego obowiązków należeć ma w szczególności:

- utrzymanie i konserwacja pojazdów,
- sprawdzanie dokumentów i umów przewozowych,
- podstawowa księgowość,
- przydzielanie ładunków i zadań kierowcom,
- odpowiedzialność za sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem.

O wyznaczeniu wewnętrznego lub zewnętrznego zarządzającego trzeba będzie informować przy każdej zmianie właściwy organ administracji (wspominany obowiązek notyfikacji). Władze krajowe mają prowadzić elektroniczne rejestry, na podstawie których można będzie stwierdzić, czy dana osoba ma certyfikat kompetencji zawodowych oraz jaką liczbą przedsiębiorstw transportowych zarządza. To ostatnie jest o tyle istotne, że w rozporządzeniu 1071/2009 zdecydowano, że zarządzający transportem może jednocześnie kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w czterech różnych

przedsiębiorstwach, przy czym cała flota wszystkich przedsiębiorstw, pod zarządem tej osoby, nie może przekroczyć 50 pojazdów.

Według nowych przepisów zarządzający transportem w razie utraty dobrej reputacji traci zdolność do kierowania transportem, a jego certyfikat kompetencji zawodowych traci ważność w każdym państwie członkowskim, do czasu zastosowania środka rehabilitacyjnego, polegającego na ponownym zdawaniu egzaminu - jak to przewidziano w projekcie ustawy.

Zaznaczyć też trzeba, że projekt ustawy w zakresie certyfikatów kompetencji zawodowych przyjmuje zasadę kontynuacji, a nawet ustanawia pewien przywilej, że certyfikat krajowy będzie uznawany za certyfikat dokumentujący kompetencję w transporcie międzynarodowym.

**Konkludując** nie sposób oprzeć się wrażeniu, że zmiany są poważne, jednak wdrażane drogą zmiany ustawy o transporcie drogowym w pośpiechu i bez należytego rozeznania stanu rzeczy. Taki sposób procedowania może odbić się na jakości uchwalanego prawa i wpłynie negatywnie na konkurencyjność polskiego transportu w ramach Wspólnoty Europejskiej. Na szczególną uwagę zasługuje tu problem bazy eksploatacyjnej. Wejście w życie tej regulacji może narobić wielu szkód, szczególnie wobec małych przedsiębiorstw, o ochronie których tyle się mówi w debacie publicznej. Nie można też zapominać, że adresatem tych przepisów nie są tylko przedsiębiorcy, ale i 379 starostw, zobowiązanych do ich lokalnego stosowania. Konieczna jest zatem precyzja i spójność wypowiedzi ustawodawcy, pozostawiająca jak najmniej pola do dowolnej interpretacji przez kilkadziesiąt organów licencyjnych. Obecnie dezyderat ten nie jest zrealizowany i trzeba dołożyć wszelkich starań, żeby podczas procesu legislacyjnego dostrzeżone wady tej regulacji zostały usunięte.

# Twoja flota w sieci LOTOS

**BIZNES**



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

## Program LOTOS BIZNES to:

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

INFOLINIA 0 801 234 678

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

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

Dział Sprzedaży Flotowej

ul. Elbląska 135

89-718 Gdańsk

fax +48 58 326 43 80

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

Tel. Obsługa Klienta: 0 58 326 43 00

# Transport

## potrzebny jest gospodarce



autor: Anna Wrona

Uczestnicy III. panelu

**Przewoźnicy drogowi i kolejowi zgadzają się właściwie tylko co do jednego: opłaty za dostęp do marnej jakości sieci są zbyt wysokie. Przy tym przedstawiciele obydwu przewoźników uważają, że to konkurenci płacą mniej.**

Pojawia się propozycja: transport drogowy należy ograniczać, kolejowy - rozwijać. Nie zgadza się z taką tezą Paweł Stelmaszczyk z Komisji Europejskiej: dyskryminowanie jednego środka transportu wobec drugiego jest nieuzasadnione - uzasadniał.

Takie wątki przewijały się podczas ostatniej, już 10. Międzynarodowej Konferencji Euro -Trans 2011, która odbywała w dniach 10 - 11 października w Warszawie. Jej organizatorami byli: Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej oraz Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, a przygotowano ją we współpracy z

The European Platform for Transport Science. Hasło główne konferencji brzmiało: „Konkurencyjny i zrównoważony transport - po kryzysie, co dalej?”

Tematykę konferencji określono w 4 panelach:

- 1. Transport zrównoważony** - żywienie gospodarki, a popyt na transport, którego moderatorem był prof. Bogusław Liberadzki;
- 2. Rozwój** - inwestycje infrastrukturalne, źródła finansowania, który prowadził prof. Jan Burnewicz;
- 3. Transport konkurencyjny** - warunkowania rynkowe dla firm - pod kierunkiem prof. Elżbiety Załogi;
- 4. Czy cele nowej Białej Księgi UE mogą być osiągnięte?** - moderatorem był tu prof. Wojciech Paprocki.

### **Kolej kontra ciężarówka**

W konferencji uczestniczyła liczna grupa przedstawicieli ZMPD. Przytoczone na wstępie wypowiedzi, to fragment dyskusji, jaka to-

czyła się między prezesem ZMPD Janem Buczkim a Danielem Ryczkiem, członkiem zarządu ds. międzynarodowych w PKP Cargo, którzy brali udział w 3. panelu konferencji. Obejmował on takie kwestie, jak: konkurencyjność, jakość, ceny, transport efektywny, niezawodny i bezpieczny, fiskalizm, aż po koszty zewnętrzne.

D. Ryczek przedstawił PKP Cargo jako pierwszego przewoźnika w Polsce, a drugiego w Europie. Międzynarodowy transport drogowy jest obecnie pierwszą potęgą w Europie z racji wielkości tzw. tono-kilometrów, ale czy taką pozostanie? – *Działamy w bezustannie zmieniającym się otoczeniu formalno-prawnym, a mnóstwo ciągle rosnących obciążeń fiskalnych utrudnia nam bieżące funkcjonowanie i inwestowanie* – mówił J. Buczek. Transport drogowy radzi sobie w trudnych czasach głównie dzięki dużej mobilności, w przeważającej więk-

szości, małych firm przewozowych, które potrafią szybko przystosować się do zmieniających się warunków. Nadal jednak w Polsce można pokonać ciężarówką zaledwie 100 kilometrów dziennie, podczas gdy np. w Niemczech – nawet 600 km. Nadal nie ma u nas wystarczającej sieci dróg o porządnej jakości. Podobne ograniczenia widzi też kolej, a D. Ryczek podał przykład Dolnego Śląska, na którym stan sieci kolejowej pozwala na przejazd pociągu z prędkością 15 km/godz.

Podobnie jak w kwestii ceny za dostęp do sieci kolejowej i drogowej, przedstawiciele tych dwóch rodzajów transportu nie zgodzili się także w ocenie wpływu obu rodzajów transportu na środowisko, przy czym prezes J. Buczek nie uznał „wyższości ekologicznej” lokomotywy elektrycznej, której zasilanie wymaga spalania wielu ton paliwa w elektrowniach. Już podczas dyskusji w pierwszym panelu prezydent IRU (Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego) Janusz Łacny przypomniał zebranym, że 70 procent ropy jest spalane w elektrowniach. I zapytał: czy zwiększanie wymagań ekologicznych wobec jednej gałęzi transportu jest słuszne? Wywołało to późniejszą ripostę przedstawicieli transportu lotniczego, na który Unia nakłada m.in. obowiązek zmniejszania zawartości siarki w paliwie.

**Transport niezbędny dla rozwoju gospodarki**

Jak w sytuacji niedostatków infrastruktury, braku wystarczającej liczby i jakości sprzętu, ciąglej walce konkurencyjnej między poszczególnymi rodzajami transportu, Polska ma się włączyć w zrealizowanie głównego zadania transportu, o jakim na koniec przypomniał zebranym europoseł, kierownik Katedry Transportu SGH prof. Bogusław Li-



III. panel  
Od lewej:  
Johann Metzner  
Deutsche Bahn,  
Daniel Ryczek PKP Cargo,  
Jan Buczek ZMPD



Uczestnicy konferencji

beradzki: wspierania konkurencyjności gospodarczej Unii Europejskiej?

Podczas spotkania z dziennikarzami profesor Liberadzki, w nawiązaniu do Białej Księgi Transportu, przywołał kwestię: czy celem transportu jest ograniczenie emisji dwutlenku węgla, czy sprzyjanie rozwojowi gospodarki.

Transport ma ważną rolę do spełnienia, także dlatego, że jest jednym z czynników wspierających wychodzenie z kryzysów gospodarczych. Nie musi więc być „zielony”, ale musi być konkurencyjny. Konieczne jest więc postawienie na innowacyjność, wzrost inwestycji i rozwój infrastruktury. Należy postrzegać transport nie

tylko jako przewóz towarów, ale jako oczekujący poważnego traktowania przemysł transportowy - uważa prof. Liberadzki.

Te istotne zagadnienia wynikają bezpośrednio z zapisów "Białej Księgi Transportu - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu", a konferencja była elementem dyskusji europejskiej w tej sprawie.

Konfrontacja celów Białej Księgi z polskimi realiami mogłaby prowadzić do wniosku, że Polska jest w UE, ale Unii w Polsce jeszcze nie ma – powiedział prof. Liberadzki na zakończenie konferencji.

# Posiedzenie Grupy Transportu Drogowego ITF w Paryżu

autorzy: Anna Gawlik, Tadeusz Wilk, ZMPD

Kolejne posiedzenie Grupy ds. Transportu Drogowego Międzynarodowego Forum Transportu (ITF) odbyło się w dniach 10-11 października br. w Paryżu. Było to pierwsze spotkanie z udziałem Carole Coune, nowo wybranej sekretarza ITF, która na tym stanowisku zastąpiła odchodzącego na emeryturę Jacka Shorta.

Program obrad obejmował między innymi: podsumowanie dyskusji i decyzji z poprzedniego posiedzenia (z czerwca br.), sposoby zarządzania kwotą licencji EKMT, sposoby restrukturyzacji kwoty licencji na rok 2013 i lata następne. Mimo tego, że w czerwcu 2011 r. omawiano bardzo istotne zagadnienia związane z funkcjonowaniem kwoty zezwoleń EKMT i wystąpiły wtedy znaczne rozbieżności w stanowiskach poszczególnych krajów stron ITF, aktualne posiedzenie tych różnic nie zmieniło.

Zgodnie z propozycjami Grupy, omawianymi w latach 2010 i 2011, Sekretariat ITF zwrócił się do krajów członkowskich ITF z prośbą o określenie preferencji poszczególnych krajów w sprawie ustalenia i dystrybucji Kontyngentu Bazowego na 2013 r. Dane statystyczne przedstawione przez 43 kraje członkowskie potwierdziły, że ilość pustych jazd wykonanych na podstawie zezwoleń EKMT jest mniej więcej

taka sama dla wszystkich krajów. Jest ona jednak znacznie wyższa w przypadku wykonywania częstych przewozów do krajów, które wprowadziły restrykcje na swoich terytoriach. Proporcja jazd na pusto w ogólnej ilości przewozów wykonanych w tym okresie wyniosła 29,4%, co nieznacznie przewyższa średnią 2010 roku. Statystyki jazd wykonanych na podstawie zezwoleń EKMT między krajami Unii Europejskiej (łącznie ze Szwajcarią), pomiędzy krajami UE i krajami nie będącymi członkami UE, jak również pomiędzy dwoma krajami spoza UE, potwierdzają tendencję obserwowaną od 2005 r.

Najwięcej jazd odbywa się między krajami członkowskimi UE a krajami nie należącymi do UE (70%), natomiast najmniej pomiędzy dwoma krajami nie należącymi do UE (12%).

Duże zainteresowanie wzbudziła dyskusja na temat kontyngentu bazowego na rok 2013 i na lata następne. Wszystkie kraje - za wyjątkiem Węgier - uważają, że konwencjonalne źródła statystyczne, kryteria i metodologia przyjęta przez ministrów w 2005/2006 roku i dotychczas stosowana, powinna nadal stanowić podstawę przy ustalaniu kontyngentu bazowego na rok 2013. Nie jest znane w tej sprawie stanowisko Rosji i Austrii, ponie-

waż kraje te nie przekazały do Sekretariatu swoich uwag.

Zdecydowana większość poparła również propozycję redystrybucji kontyngentu bazowego w roku 2013 dla krajów, które w poprzedzającym roku wykorzystały 100% swojego kontyngentu bazowego. W tej kwestii swoje zastrzeżenie zgłosiły tylko Węgry, bez podania powodów, oraz Portugalia, która uważa, że kontyngent bazowy każdego kraju jest nabytym prawem tego kraju, jakim może dysponować zgodnie ze swoimi potrzebami.

W tym momencie dyskusji padła propozycja tak zwanego „wspólnego koszyka”, która pojawiła się w związku z faktem, że szereg krajów nie wykorzystuje swojego kontyngentu zezwoleń. Idea ta zakłada, że kraje te przekazywałyby część zezwoleń do „wspólnego koszyka”, skąd następowałaby redystrybucja tych zezwoleń dla krajów wykorzystujących swoje kontyngenty w 100%. Idea ta została rozwinięta przez Grupę Wysokiego Szczebla.

Działalność Grupy Wysokiego Szczebla opisywaliśmy już w „Przewoźniku”. Została ona powołana przez ITF jako niezależna grupa ekspertów, która miała na celu przygotowanie propozycji rozwoju systemu EKMT. Zdecydowana większość członków ITF jest zainte-



resowana tą ideą, istnieją jednak rozbieżności co do szczegółowych rozwiązań. Włochy i Grecja są przeciwnie redystrybucji zezwoleń poprzez „wspólny koszyk”, co oznacza, że zezwolenia z tej puli nie byłyby ważne na terytorium Włoch i Grecji. Większość krajów uważa, że zezwolenia te powinny być przydzielane tylko dla pojazdów o najwyższych klasach ekologiczności: Euro 4, Euro 5 i Euro 6. Niektóre kraje wyraziły opinię, że przy przydziale takich zezwoleń należałoby również brać pod uwagę zagadnienia społeczne oraz jakość wykonywanych usług. Kraje, które wprowadziły na swoim terytorium jakiegokolwiek ograniczenia w stosowaniu zezwoleń EKMT, byłyby wyłączone z przywileju redystrybucji zezwoleń ze „wspólnego koszyka”. Na dzień dzisiejszy ograniczenia wprowadziły: Austria, Grecja, Federacja Rosyjska, Węgry i Włochy, a więc te kraje nie uczestniczyłyby w redystrybucji.

Kolejną kwestią omawianą podczas posiedzenia była sprawa utworzenia oddzielnego kontyngentu wielostronnego zezwoleń EKMT, który byłby przeznaczony dla pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w transporcie intermodalnym. Propozycje w tej sprawie na poprzednim posiedzeniu zobowiązała się przygotować strona włoska. Przedstawione przez Włochów rozwiązania okazały się nie do końca zrozumiałe dla pozostałych uczestników Grupy i wzbudziły szereg kontrowersji. Zdecydowano zatem o utworzeniu grupy roboczej, która zajmie się tym tematem i wypracuje konkretne propozycje.

Na koniec rozpatrywano sprawy różne. W tym punkcie strona polska przedstawiła zgłoszoną przez ZMPD sprawę niewłaściwej interpretacji przez służby kontrolne sposobu wykorzystania zezwoleń EKMT, z którą spotykają się polscy przewoźnicy w Białorusi i Federacji Rosyjskiej. Sprawa dotyczy użycia zezwolenia EKMT od momentu załadunku ładunku w Polsce, w przypadku, gdy towar nie jest pochodzenia polskiego, oraz drugiego przypadku użycia zezwolenia EKMT - od momentu załadunku w Polsce, gdy faktura na towar została wystawiona wcześniej poza Polską. Strona polska reprezentowała stanowisko, że nie ma związku pomiędzy pochodzeniem towaru i miejscem jego załadunku, powołując się na zapisy przewodnika EKMT.


Sekretariat ITF podzielił stanowisko strony polskiej informując jednocześnie, że wystąpił w tej kwestii do władz białoruskich i rosyjskich.

# 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.

A photograph of a grey Scania R420 truck on a paved test track. The truck is facing forward, and its license plate reads 'PR-NT-26'. The track is lined with several orange and white traffic cones. The background shows a green field and trees under a clear sky.

# Mistrzostwa Eco – driving po raz drugi

autor: Ryszard Gałczyński

Marcin Musiałowski z oddziału Komin firmy DB Schenker został zwycięzcą Mistrzostw Eco – driving o Puchar Prezesa Schenker Sp. z o.o. Drugie miejsce zajął Tomasz Stokwisz z oddziału łódzkiego, trzecie - Dariusz Maliszewski z Olsztyna. Kolejna edycja mistrzostw eco – driving odbyła się 10 września na autostradzie Polskiego Związku Automobilowego w Sochaczewie. W zawodach rywalizowało 40 kierowców wyłonionych na podstawie testu teoretycznego spośród absolwentów kursu eco-driving. O końcowym sukcesie decydował wynik uzyskany w trzech konkurencjach: w praktycznym teście w zakresie ekologicznej i ekonomicznej jazdy „na kropelkę” w ruchu drogowym, torze przeszkód, który należało pokonać załadowanym zestawem (ciągnik + naczepa z 20-tonowym ładunkiem) oraz w próbie udzielania pierwszej pomocy.

Tegoroczne mistrzostwa zostały zorganizowane z udziałem Wojewódz-

kiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie. Imprezę objęło patronatem Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Gośćmi konkursu byli przedstawiciele policji, Inspekcji Transportu Drogowego oraz władz samorządowych.

Pomysł na mistrzostwa wyrósł z wcześniejszych działań prowadzonych przez Schenker Sp. z o.o., mających na celu podnoszenie kwalifikacji zawodowych podwykonawców spółki - firm przewozowych oraz zatrudnianych przez nich kurierów - Akademii Kuriera i Przewoźnika DB Schenker.

Celem, który realizuje Akademia Kuriera DB Schenker, jest podnoszenie kwalifikacji zawodowych kurierów. W ramach tych działań prowadzone są m.in. szkolenia z zakresu: kontaktu z klientem, reklamacji, współpracy z ubezpieczycielem. Dodatkowo, wspólnie z wyspecjalizowanymi instruktorami firma prowa-

dzi szkolenia z zakresu ekonomicznej oraz bezpiecznej jazdy.

Natomiast Akademia Przewoźnika DB Schenker to program, który wspiera właścicieli firm przewozowych w rozwoju ich biznesu. Zakres szkoleń obejmuje m.in. proces rekrutacji i wdrażania kurierów do pracy, zarządzanie firmą transportową, zespołem kurierów, zarządzanie zmianą z wykorzystaniem metodyki projektowej.

Akademia Przewoźnika oraz Akademia Kuriera DB Schenker rozwijają się od 2006 roku. Wówczas celem projektu było rozwiązanie problemów wynikających z braku kurierów na rynku pracy. Działania Akademii wsparły wtedy poddostawców w pozyskaniu i wdrożeniu nowych kurierów do zawodu. We współpracy z powiatowymi urzędami pracy w całej Polsce operator logistyczny skierował ofertę zarówno do osób z doświadczeniem, jak i chcących zdo-

być nowy zawód. Wyłonieni kandydaci uczestniczyli w bezpłatnym, finansowanym przez PUP kursie na prawo jazdy. Po zdanym egzaminie rozpoczynali wdrażanie do zawodu pod okiem trenerów DB Schenker i przeszkolonych Kurierów - Opiekunów. W 2007 roku projekt Akademii Kuriera Schenker uzyskał Honorowy Patronat Ministra Pracy i Polityki Społecznej.



**Andrzej Wierzbicki**

dyrektor ds. Zarządzania Flotą Pojazdów Schenker Sp. z o.o.

***Ile firm organizuje tego rodzaju imprezy?***

Nie słyszałem, żeby którakolwiek z firm przewozowych czy operatorów logistycznych, oprócz DB Schenker, realizowała tego rodzaju zawody. Pierwsze mistrzostwa, które odbyły się w 2010 roku, okazały się ogromnym sukcesem. Współpracujący z nami przewoźnicy i dostawcy podszli do tematu bardzo ambitnie i z pełnym przekonaniem. Dlatego czuliśmy się wręcz zobowiązani do tego, by mistrzostwa wpisały się na stałe w nasz kalendarz. Podobnie jak w roku ubiegłym zmagania finałowe poprzedzone zostały eliminacjami, które odbyły się w naszych 20 lokalizacjach w Polsce. Do eliminacji zostali zaproszeni kierowcy, którzy ukończyli wcześniej szkolenie z eco-drivingu. Eliminacje w tym roku przeszło ponad 100 kierowców, z czego do finałów wyłoniono 40 osób.

Te mistrzostwa są zgodne z przyjętą przez nas strategią budowania relacji z naszymi partnerami biznesowymi, w tym przypadku przewoźnikami i kierowcami – sami nie zatrudniamy kierowców, nie posiadamy własnej floty. Program będący ofertą dla współpracujących z nami przewoźników nazywamy: Akademia Przewoźnika Premium DB Schenker. W jej ramach nie tylko staramy się doskonalić profesjonalizm i kwalifikacje kierowców, ale także pragniemy pozytywnie wpływać na jakość świadczonych przez nas usług. Kierowcy są naszymi ambasadorami w kontaktach z klientami, ale także to oni są widoczni na drogach i ulicach polskich miast, współtworząc pozytywny wizerunek DB Schenker wśród wszystkich interesariuszy. Dlatego stawiamy na podnoszenie kwalifikacji współpracujących z nami przewoźników i kurierów, co przekłada się na najwyższą jakość oferowanych przez nas usług.

Naszą ambicją jest, aby współpracować z najlepszymi na rynku przewoźnikami i zatrudniać najlepszych kierowców. Mistrzostwa są efektem prowadzonej od wielu lat polityki zrównoważonego rozwoju, czyli harmonijnego połączenia trzech elementów – ekonomii, etyki i ekologii. Ważne jest dla nas także to, w jaki sposób postrzegają współpracę z DB Schenker firmy przewozowe i kierowcy. Te wysiłki, które w ramach Akademii Przewoźnika podejmujemy, powodują wzrost zaangażowania i satysfakcji zarówno przewoźników, jak i kierowców. Prowadzimy badanie poziomu zaangażowania i satysfakcji - we współpracy z niezależnym ośrodkiem badania opinii publicznej. Staramy się stworzyć takie warunki pracy, aby pracujący dla nas kierowcy mogli realizować swoje pasje i ambicje, a współpraca z wiodącym operatorem logistycznym, jakim jesteśmy,

była dla nich podstawą do dumy i satysfakcji.



**Jan Buczek**

prezes ZMPD

***Dlaczego ZMPD zainteresowało się mistrzostwami organizowanymi przez DB Schenker?***

System szkolenia w zakresie eco-drivingu nie jest niczym nowym w naszym kraju. Nie jest niczym nowym, bo przecież byliśmy tą organizacją, która chyba po raz pierwszy uzyskała wsparcie międzynarodowych ekspertów, którzy przyjechali nam pokazywać, jak należy traktować tego typu szkolenie i jakie to daje efekty.

Jesteśmy przekonani, że są one bardzo potrzebne, dlatego że - pomijając różnego rodzaju aspekty ekologiczne – ważne jest dla każdego przedsiębiorcy, aby jego kierowcy jak najlepiej potrafili wykorzystać powierzony im tabor. Taki kurs techniki jazdy pozwala na uświadomienie kierowcy, jakie błędy popełnia i pokazuje, jak ich unikać. Innymi słowy, jak optymalnie dbać o swój warsztat pracy - co przekłada się na kondycję finansową firmy, a tym samym również na dochody samego kierowcy. Firma DB Schenker jest liderem w dziedzinie propagowania eco-drivingu w naszym kraju. Bardzo nas to cieszy, ponieważ pokazuje innym, że warto z takich szkoleń korzystać. Dzięki temu przewoźnicy, którzy są partnerami



Tomasz Stokwisz zajął drugie miejsce

DB Schenker mogą uzyskiwać coraz lepsze efekty ekonomiczne. Wspieramy tego typu inicjatywy. Uważamy, że takich firm, jak DB Schenker, powinno być w kraju więcej. Jesteśmy również gotowi pomóc zainteresowanym w organizacji szkoleń dotyczących ekonomicznej jazdy.

#### **Tomasz Stokwisz**

kierowca z oddziału DB Schenker Łódź

#### **Czy to jest Pana pierwszy konkurs ?**

Nie. Uczestniczę w mistrzostwach organizowanych przez DB Schenker drugi raz.

#### **Jakie są Pańskie wrażenia po teście jazdy „na kropelkę”?**

Wydaje mi się, że zupełnie nieźle

mi poszło. Prowadzenie pod okiem instruktora jest trochę stresujące, ale patrząc na swoje wyniki jestem podbudowany - zwłaszcza, że pierwszy raz jechałem ciężarówką IVECO.

#### **Czy są jakieś istotne różnice w prowadzeniu ciężarówek różnych marek?**

Na co dzień jeżdżę ciężarówką MAN. Pojazd, jaki wylosowałem do jazdy testowej, IVECO Stralis, ma nieco inną charakterystykę silnika, ale dostosowanie stylu jazdy do potrzeb silnika to kwestia przejechania paru metrów. Generalnie prowadzenie każdego auta polega na tej samej zasadzie – trzeba po prostu jechać jak najbardziej płynnie.

#### **Czy widzi Pan korzyści płynące ze szkoleń w zakresie eco-drivingu?**

Zdecydowanie tak, doświadczenie i umiejętności, jakie w trakcie takich kursów nabyłem, pozwalają mi na efektywniejsze wykorzystanie wszystkich walorów swojego auta na maksymalnym poziomie. Konkretnie chodzi tutaj o optymalne operowanie zakresami obrotowymi silnika. To jest bardzo ważne, ponieważ efektem ekonomicznej jazdy, oprócz zmniejszenia zużycia paliwa, jest również zminimalizowanie zużycia podzespołów. A to oznacza wyższą bezawaryjność i przedłużanie żywotności silnika. Uważam, że takie szkolenia powinny być prowadzone powszechnie i cyklicznie.

# Magystral – Polska

## Stawiamy na jakość!



Magystral - Polska Spółka z o. o. jest spółką córką firmy Magystral Card, wchodzącej w skład grupy spółek TNK-BP – trzeciej co do wielkości korporacji paliwowej Rosji.

Nasza spółka założycielska ma wieloletnią historię, na terenie Rosji obsługuje ponad 10 000 klientów i w obwodzie moskiewskim jest liderem od wielu lat.

Magystral - Polska obecna jest na polskim rynku kart paliwowych zaledwie od 2007 roku, jednak pod względem cen i jakości oferowanych usług szybko zdobyła zaufanie przewoźników z całego kraju.

Za pomocą kart Magystral umożliwiamy tankowanie na ponad 2 000 stacji paliw różnych operatorów w Rosji, Białorusi, Ukrainie i w Kazachstanie. Charakteryzują nas konkurencyjne ceny, zróżnicowane rabaty, dostosowane do potrzeb przewoźników różne opcje odroczenia płatności i sposoby ich zabezpieczenia. Naszym dodatkowym atutem jest sieć stacji VIP ze specjalnymi rabatami (do 7%). Jako jedyni spośród operatorów kart paliwowych na wschodzie posiadamy nie tylko swoje stacje pod marką TNK, ale również własne paliwo o wysokiej jakości.

Nasza spółka prężnie się rozwija, chcąc zapewnić wszystkim obecnym i potencjalnym klientom jak najwyższy poziom obsługi. W tym celu już w maju 2011 roku otworzyliśmy dwie pierwsze stacje **BP** wraz z całym kompleksem przeznaczonym dla obsługi pojazdów TIR (parking, restauracja, sklep, prysznic, pralnia, obiady dla kierowców) po obu stronach **trasy M10 Moskwa - Sankt Petersburg na 171. kilometrze.**

**1 listopada na 448. kilometrze trasy M1 otwarte zostały dwie kolejne stacje BP**, oferujące oprócz dobrej jakości paliwa i atrakcyjnej ceny także szeroki wachlarz usług dodatkowych, takich jak darmowy parking, restauracja, pralnia, prysznic, duże przestronne toalety, a co najważniejsze - dostępne na stacji 24 dystrybutory paliwa, usprawniające proces dokonywania tankowań.

Do końca 2011 roku planujemy włączyć do naszej sieci **10 kolejnych stacji marki BP na trasach M10, M1, M5 i M3**, a do 2013 roku zwiększyć ich liczbę do 20.

Ponadto już wkrótce Magystral - Polska będzie mogła zaoferować swoim klientom usługi tankowania i opłat drogowych nie tylko za wschodnią granicą, ale także w Polsce i całej Europie!

Zachęcamy do podjęcia współpracy - nasi handlowcy chętnie przyjadą do każdego miejsca w Polsce, aby osobiście spotkać się z Państwem i zaprezentować naszą ofertę. Wyróżnia nas indywidualne podejście do klienta - jesteśmy otwarci zarówno na potężne firmy transportowe, jak i na najmniejszych przewoźników, dopiero rozpoczynających swoją przygodę z rynkiem transportowym. Dlatego zniżek za każdy litr zatankowanego paliwa udzielamy już od 2 000 litrów miesięcznie!

Zapraszamy Państwa również do naszego biura znajdującego się w ścisłym centrum Warszawy – plac J. H. Dąbrowskiego 1 oraz do nowego biura w siedzibie ZMPD przy al. Jana Pawła II 78. Chętnie wysłuchamy Państwa opinii i sugestii oraz odpowiemy na wszystkie pytania.



Tel. +48 22 333 72 50  
Fax +48 22 333 72 51

[office@magystral.pl](mailto:office@magystral.pl)  
[www.magystral.pl](http://www.magystral.pl)

# Jesteśmy ciągle przyduszani

Zebrania członków ZMPD z regionów łódzkiego, podkarpackiego i zachodniopomorskiego



autor: Anna Wróna

Od lewej  
Janusz Łacny,  
Jan Buczek,  
Andrzej Szabłowski,  
Aleksander Reisch

**Nowe przepisy są tak absurdalne, że nie możemy się na nie zgodzić. Godzą w małych przewoźników, których jest większość, a preferują dużych. Wprowadzenie ich w życie oznacza stratę i czasu, i pieniędzy. Od lat jesteśmy coraz bardziej przyduszani. Będzie wielki protest!**

Takie opinie padały podczas dwóch zebrań przewoźników, jakie odbyły się w październiku w Strykowie (12.10.2011 – region łódzki) i w Rzeszowie (14.10.2011 – region podkarpacki). Ich powodem stały się planowane zmiany w przepisach polskich i unijnych, jakie zaczną obowiązywać jeszcze w tym roku. Te same sprawy mocno interesowały przewoźników z regionu zachodniopomorskiego, którzy spotkali się na zebraniu w Szczecinie (20.10.2011 r.).

Podczas spotkań rozmawiano także o aktualnych sprawach, ważnych dla funkcjonowania transportu drogowego, w tym o dostępie do dróg alternatywnych, wzmożonych kontrolach w czasie jazdy oraz w firmach, ograniczeniach w wwozie paliwa do Polski, a także o problemach z zezwoleniami rosyjskimi.

Jednak wszystkie zebrania zdominowała sprawa nowych wymogów formalnych, zwłaszcza tych, które zapisano w rozporządzeniach unijnych, jakie mają obowiązywać od 4 grudnia tego roku. Wynikające z nich nowe zobowiązania wobec przewoźników są znaczące, a przy tym raczej niemożliwe do zrealizowania w terminie. Tym bardziej będzie to trudne, że brakuje odpowiednich polskich przepisów, bowiem - mimo że powstał projekt niezbędnej ustawy - prace legislacyjne nie zostały zakończone przez

Sejm minionej kadencji.

## **Pakiet drogowy budzi emocje**

Szczególnie wiele emocji wywołuje tzw. pakiet drogowy, czyli zestaw trzech rozporządzeń unijnych, które zaczną obowiązywać już 4 grudnia. Aby je wprowadzić w życie, trzeba dokonać zmian w polskim prawodawstwie. Niestety, mimo przygotowania odpowiedniego aktu prawnego nie zdołano go poddać pełnej procedurze prawnej w minionej kadencji Sejmu i nowy parlament musi zacząć procedowanie od nowa.

Co mamy robić, kiedy zacząć i ile nas to będzie kosztować – pytali uczestnicy zebrań. Na tak istotne kwestie jeszcze nie ma wiążącej odpowiedzi. Jest za to wiele emocji. – *Będzie wielki protest* – zapowiedział Grzegorz Olejniczak. – *Jak mam się nie denerwować, skoro od*

lat jestem ciągle przyduszany – uzasadniał. Wspierał go Artur Kamiński z zarządu ZMPD: - *Nowe przepisy są absurdalne. Nie możemy się zgodzić na zapisy nakładające obowiązków spełniania przez bazy transportowe wymogów prawa budowlanego i ochrony środowiska.*

Podobne opinie można było usłyszeć także w Rzeszowie. – *Jesteśmy przeciwni takim zmianom, które podnoszą koszty i są trudne do zrealizowania w wymaganym czasie* – zdecydowanie głosił Lesław Łyszczek. I dodał: - *Od przewoźników budżet państwa otrzyma dodatkowe miliony złotych.* Szybko ripostował Mirosław Kołacz: *Czy urzędnicy się z nami liczą? Liczą pieniądze od nas, a nasz region od lipca wyjątkowo dużo płaci za korzystanie z dróg.* - *Musimy się upomnieć o swoje* – potwierdził powszechny pogląd Jan Buczek, prezes ZMPD. - *Wywołamy szeroką dyskusję, pójdziemy do ministra* – dodał. I przypomniał, że wspólne działania przynoszą efekt, czego dowodem m.in. zmiany w stawkach i dodatkowe kategorie w elektronicznych opłatach drogowych.

Skalę tego problemu można zobrazować chociażby jedną liczbą – według nowych przepisów starostwa będą musiały wydać w krótkim czasie 95 tysięcy licencji krajowych, a samo GITD – 25 000 licencji międzynarodowych. Czy urzędy temu zadaniu poddają – można się – nie bez podstaw – obawiać. - *Znowu trzeba będzie płacić i biegać* – martwił się Gerard Kaczmarczyk – *a przecież wszystkie dane o nas są w urzędach i nowe dokumenty powinniśmy dostać z automatu.*

Na obydwu zebraniach szczegółowo o nowych przepisach: pakiecie drogowym i zmianach w ustawach mówił Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.



Z prawej  
Mirosław Kołacz



Z prawej  
Grzegorz Olejniczak

Spore zainteresowanie wzbudzała też informacja o działalności Komisji Etyki Zawodowej i Postępowania Pojedynczego, stworzonej przez Radę ZMPD. O jej funkcjonowaniu mówił w Strykowie przewodniczący Rady Aleksander Reisch, a w Rzeszowie – wiceprzewodniczący Sławomir Kostjan. Komisja rozpatruje

sporne między przewoźnikami i pomaga je rozwiązywać.

### **Drogie nasze drogi**

Przejazd Autostradą Wielkopolską kosztuje dużo więcej niż innymi płatnymi drogami, co wywołuje sprzeciw przewoźników. Przewoźnicy protestują, a ZMPD stara się



Z lewej Marcin Kobylarz

o rozwiązanie tego problemu. Poza nagłośnieniem w mediach podjęto też działania formalne, w tym wystąpienie do UOKiK. Najświeższą informację usłyszeli uczestnicy obydwu zebrań: na skutek zaawidomienia ZMPD, prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wszczął postępowanie wyjaśniające, mające na celu ustalenie, czy doszło do naruszenia przepisów o ochronie konkurencji poprzez

pobieranie przez Autostradę Wielkopolską S.A. nadmiernie wygórowanych opłat za przejazd samochodów ciężarowych autostradą A2 na odcinku Konin - Nowy Tomyśl. Wszczęcie postępowania wyjaśniającego oznacza, że UOKiK dopatrył się w działalności Autostrady Wielkopolskiej S.A. okoliczności, które wskazują na możliwość naruszenia przepisów ustawy. Nie rozstrzyga jednak o naruszeniu przez Autostradę Wielkopolską S.A. przepisów o ochronie konkurencji.

*- Będziemy nadal prowadzić tę sprawę – potwierdził prezes J. Buczek. – Państwo musi ją rozwiązać, bowiem ten odcinek autostrady jest fragmentem poważnego szlaku drogowego.*

Zebraniu w Strykowie przewodniczył Gerard Kaczmarczyk, przewodniczący regionu łódzkiego, w Rzeszowie – Lesław Łyszczek, a w Szczecinie – Marcin Kobylarz, przewodniczący regionu zachodniopomorskiego.

Podczas zebrania w Rzeszowie odbyły się wybory przewodniczącego regionu podkarpackiego, w miejsce niedawno zmarłego Zygmunta Bolaka. Nowym przewodniczącym został Tadeusz Furmanek. Gościem zebrania przez krótki czas był poseł Zbigniew Rynasiewicz, w VI kadencji przewodniczący Komisji Infrastruktury. Poseł przekazał słowa uznania dla ZMPD, a przy okazji podkreślił duże znaczenie branży dla całej gospodarki. Przewoźnicy natomiast gratulowali ponownego wyboru do Sejmu. Obydwie strony zadeklarowały wolę kontynuowania współpracy.



# Głos regionów

**Wzrost cen ubezpieczeń, drogie autostrady A2 i A4, brak kierowców na polskim rynku pracy i funkcjonowanie systemu viaTOLL to główne tematy omawiane przez przewodniczących regionów ZMPD na spotkaniu z władzami statutowymi stowarzyszenia. Spotkanie odbyło się na Zamku w Lublińcu we wrześniu.**

Zdaniem uczestników dyskusji niejasne są zarówno powody wzrostu cen ubezpieczeń, jak również system kształtowania stawek, w tym zróżnicowanie wysokości opłat za ciągniki i naczepy. Konieczne jest negocjowanie stawek, w czym mogą być pomocni ubezpieczyciele lub brokerzy podchodzący indywidualnie do kwestii szkodowości firm. Wśród wniosków znalazła się też propozycja organizacji szkoleń, służących obniżaniu poziomu szkód.

Ceny na prywatnych autostradach, zwłaszcza A2, są za wysokie, a administracja rządowa i samorządowa robią wszystko, żeby spychać przewoźników z dróg alternatywnych. To sytuacja niemożliwa do zaakceptowania i ZMPD prowadzi szerokie działania, żeby takiej sytuacji przeciwdziałać. Jednym z najistotniejszych jest skarga na Autostradę Wielkopolską S.A., skierowana do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Uczestnicy spotkania podkreślali, że należy z powagą podejść do apeli ZMPD i innych organizacji o omijanie „Kulczykowa”.

Dlaczego w Polsce nie ma zawodowych kierowców? Bo nie szkoli ich żadna publiczna szkoła, a szkolenia komercyjne są drogie. Temat powraca często, powrócił też w Lublińcu. W dyskusji pojawiły się dwie propozycje: nawiązywania przez organizacje przewoźników współpracy ze szkołami samorządowymi i ponowienia, zaraz po wyborach, wniosków do ministra edukacji w sprawie przywrócenia zwozu „kierowca mechanik” do ministerialnego wykazu.

Ważną konkluzją dyskusji w Lublińcu było stwierdzenie, że spotkania przewodniczących regionów powinny się odbywać cyklicznie, raz na kwartał.

Uczestnicy spotkania w Lublińcu spotkali się po pracy z burmistrzem miasta, byłym posłem z Komisji Infrastruktury Edwardem Maniurą i wspólnie z nim odwiedzili Muzeum Edyty Stein. SJ



Uczestnicy dyskusji

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



# Między butem narciarskim a Fiatem



Rozmowa z **Januszem Kaniewskim**,  
czołowym polskim projektantem

**Co Pan lubi najbardziej projektować?**  
Samochody i buty. Ale inne rzeczy też.

**Jaka w takim razie jest różnica w za-  
projektowaniu samochodu, buta nar-  
ciarskiego lub na przykład logo kon-  
cernu Fiata, które Pan wykonał?**

Wbrew pozorom w moim przypad-  
ku nie ma wielkiej różnicy. To jest za-  
wsze długie spacerowanie, chodzenie  
po górach, nad Wisłą. Czekanie, aż się  
pojawi jakiś pomysł, niczego nie przy-  
spieszam. Przykład: akurat przed chwi-  
lą przejechał Citroen C4 Picasso, które-  
mu projektowałem przód. Chodziłem  
po ogrodzie, myślałem o czymś zupeł-  
nie innym, bo byłem zakochany. Wcho-  
dziłem do domu, trochę pograłem na  
fortepianie, znów wracałem do ogrodu.  
W ogóle nie myślałem o pracy. Zabra-  
łem się za czytanie książki, gdzieś przy-  
siadłem, narysowałem osobę, w której  
byłem zakochany, z kotkiem na smyczy,  
z samochodem w tle... Później na to  
spojrzałem i pomyślałem sobie: to jest  
to! Wysłałem do Citroena i zaakcepto-  
wali.

Przygoda z Fiatem zaczęła się w kawiar-  
ni w Turynie. Siedziałem z moim to-  
warzystwem przy jednym stoliku. Przy  
drugim, jak się potem okazało, top ma-  
nagement Fiata. W końcu zsunęliśmy  
stoliki, zrobiliśmy „brainstorming”,  
później pojechaliśmy do Rzymu, sie-  
dzieliśmy na plaży, piliśmy wino i tak ja-  
koś przy okazji to logo powstało... Moje

projekty powstają zawsze przy okazji,  
muszę mieć na to czas.

**Korzysta Pan w pracy z komputera,  
ołówka, albo obu rzeczy naraz?**

Wolę ołówek. Oczywiście potem ludzie  
z mojej pracowni intensywnie działa-  
ją na komputerach, z moim udziałem  
zresztą. Ale ten pierwszy zarys, pomysł,  
błysk wolę zarejestrować za pomocą  
zwykłego ołówka na kartce papieru.

**Powstał projekt. Czy później Pan nad-  
zoruje jego wykonanie? Myślę, na  
przykład, o projekcie ciężarówki dla  
Koła.**

W stu procentach nadzoruję i jestem w  
tym przypadku tyranem. Praca to je-  
dyny przypadek, kiedy jestem uparty i  
nieustępliwy. Musi być wykonane ideal-  
nie z projektem. Wstaję wcześniej z pa-  
nami robotnikami i siedzę tak długo, aż  
będzie gotowe. Wiem, że ich to czasem  
męczy, ale wszystko musi zostać zrobio-  
ne do ostatniego detalu.

**Widzę, że podczas naszej rozmowy do-  
kładnie obserwuje Pan otoczenie...**

No, tak jakoś mam... O, przejechał mój  
samochód Lancia Delta. To miłe uczu-  
cie widzieć na ulicy zaprojektowany  
przez siebie wóz.

**Pokusiłby się Pan o wskazanie jedno-  
go lub trzech najpiękniejszych samo-  
chodów w historii... Ciekaw jestem, czy**

**wśród nich wymieni Pan jakiś, w któ-  
rym „maczał palce”?**

Citroen DS, Iso Grifo – trochę nietypo-  
wy samochód narysowany przez Giu-  
garo, który miał wówczas chyba 21 lat.  
Większy problem miałbym ze współ-  
czesnymi autami. Jako dziecko byłem  
zakochany w Fiacie 131 Mirafiori. Lu-  
bię jeszcze dużego Fiata.

**Trochę jestem rozczarowany... A co  
Pan powie na Mercedesa CLS, ale tego  
pierwszego. Myślę, że za 20 lat będzie  
jednym z najpiękniejszych i najbar-  
dziej poszukiwanych klasyków.**

Nie zgadzam się. Ten samochód ma  
opadający tył i przód, i dlatego jest  
smutny. Tak powiedzą nawet ludzie nie  
znający się na motoryzacji. W szko-  
le określiliśmy to mianem „banana de-  
sign”. Innymi z moich ulubionych mo-  
deli są Peugeot 504 coupe i cabrio.

**A 406 coupe, albo Porsche 911?**

Bez dyskusji, 911 to jest ponadczaso-  
wa klasyka. Peugeot 406 też jest piękn-  
y. Z nim wiąże się ciekawa, choć smut-  
na historia. Projektował go w znacznym  
stopniu Gianni Arcangelli, bardzo mło-  
dy chłopak, który wówczas pracował w  
Pininfarinie. Znałem go, bo byłem tam  
w tym samym czasie. Współpracował  
też przy Ferrari 360 Modena. Potem się  
niestety okazało, że ma białaczkę i zo-  
stał mu rok życia. „Kupiło” go od Pinin-  
fariny BMW. Akurat wówczas przygo-

towywało pierwszą „piątkę” projektowaną przez Chrisa Bangle. Zadaniem Gianniiego było „uspokojenie” tych bardzo rzeźbiarskich kształtów, żeby ten samochód miał dobre proporcje. Znakomicie wykonał swoje zadanie. Niestety, zmarł w wieku 29 lat. Ale zostawił po sobie piękne rzeczy...

**Ale zgadzamy się, że wśród współczesnych samochodów trudno o coś pięknego, góruje presja na cięcie kosztów i duży zysk, a o stylu zapomniano...**

Zawsze tak było. Ja bym nawet powiedział, że dzisiejsze firmy są bardziej etyczne niż Henry Ford, który był potworem. A Agnelli się na nim wzorował. Zawsze chodziło o zarabianie kasy. Dzisiejsze samochody są bardzo nudne, panuje unifikacja.

**Kusi mnie zapytać, czy Pan ma jakiś samochód...**

Mam 23 letniego, niebieskiego Mercedesa W 123 coupe, kupionego od szefa pracowni w Pininfarinie. I do tego tenisówki za 14 złotych z hipermarketu...

**Zostawmy te tenisówki, proszę powiedzieć, kiedy przyszedł ten moment, gdy zapragnął Pan projektować samochody? Czy to był jakiś przełom?**

Nie. Raczej jest tak, że robię konsekwentnie to, co chciałem od dziecka robić. Mama zbierała moje rysunki, gdy byłem mały. Same auta. Zaczęłem, gdy miałem 3 lata, w wieku sześciu czy siedmiu wymyśliłem, że będę je kiedyś projektował. I konsekwentnie się tego trzymam...

**Czy samochód określa w jakiś sposób jego właściciela?**

Samochód ma świadczyć o właścicielu. On przecież płaci za niego, czasem bardzo dużo, nie po to, żeby ludzie podziwiali piękny wóz na ulicy, tylko po to, żeby podziwiali wysiadającego z kierownicy człowieka. Z butami jest podobnie. To nie one same mają być piękne, ale mają być oprawą dla noszącej je

## Janusz Kaniewski

Przedstawiciel młodego pokolenia polskich designerów. Od dzieciństwa marzył, by projektować samochody. Później poszerzył krąg zainteresowań. Podczas studiów wykładowcy dostrzegli jego talent i doradzili wyjazd zagraniczny. Gdy trafił we Włoszech do słynnej pracowni projektowej Pininfarina, jak sam twierdzi, nie miał kompleksów. Respekt i szacunek – owszem.

Jego talent rozwija się modelowo i wszechstronnie.

W dorobku ma projekty dla ONZ i Turynu w związku z Igrzyskami 2006 r. W branży motoryzacyjnej znany ze współpracy z takimi markami, jak Ferrari, Fiat, Lancia, Honda, Mazda i Suzuki. Spod jego ręki wyszedł model butów narciarskich dla austriackiego mistrza Hermanna Maiera. Nie chodziło o arcydzieło designu, lecz o buty, które miały zdobyć mistrzostwo świata. I zdobyły. Ostatnio projektował np. czytnik cen dla jednej z sieci hipermarketów – aby rzeczy, jakimi posługujemy się na co dzień, dawały użytkownikom zadowolenie. Podobna idea przyświecała mu, gdy zaproponował PKP bezpłatny projekt kilku dworców. Jedną z jego ostatnich propozycji są projekty foteli do pociągów podmiejskich i dalekobieżnych.

Laureat wielu nagród, wykładowca uniwersytecki. Na polskich uczelniach wykłada za darmo, bo jak mówi, spłaca swój dług, gdyż tutaj zaczynał swoją karierę. Zalicza się go do piątki najlepszych polskich designerów.



osoby. Jeżeli starsza, nie najpiękniejsza kobieta ma ładne buty, to jest dużo fajniejsza... Rzadko który przedmiot, tak jak buty i samochody, wzmacnia wartość.

**Jest jakaś marka lub model, o którym Pan marzy, żeby zrobić nowy projekt, albo następną wersję?**

Nie mogę na to pytanie odpowiedzieć. Moja pracownia jest otwarta dla wszystkich marek...

**Co może Pan jako Kaniewski Haute Design zaoferować polskim firmom w branży transportowej?**

Jako pracownia o korzeniach motoryzacyjnych dążymy do ugruntowania mocnej pozycji lidera na polskim rynku projektowania środków transportu. Na trwających właśnie targach kolejowych Trako wystawiamy się z kilkoma nowymi modelami foteli, kończy się budowa „nowego standardu stacji benzynowej” Orłenu, zaś na Salonie we Frankfurcie zadebiutowała współprojektowana

przez nas nowa Honda Civic. Współtworzyliśmy również wizerunek siedziby głównej i wszystkich siedemdziesięciu dealerów Fiata w Polsce, a także prowadzimy rozmowy z kilkoma największymi producentami samochodów osobowych na temat wdrażania polskich limitowanych serii. Wreszcie projekt ciężarówki dla Koła zaowocował kolejnym kontraktem ze środowiska producenta. To wszystko pozwala nam z przekonaniem odpowiadać „tak” na przewrotne pytanie „czy Polska może być motoryzacyjną potęgą”. To jest tematem naszych wykładów. Nadal czekam oczywiście na kolejne, ciekawe zlecenia z branży szeroko pojętego transportu.

**Czego Panu życzyć?**

Żeby mi się chciało być pracowitym. Bo kiedy jestem pracowity, to jestem mądry, robię dobre rzeczy. Żeby mi się nigdy nie odechciało...

**Rozmawiał Klaudiusz Madeja**

# Ciężarówka nie musi być nudna, ciężarówka może być ciekawa...

autor: Klaudiusz Madeja



Elegancka łazienka w...  
ciężarówce

**To hasło przyświecało producentowi armatury łazienkowej Koło, który postanowił w nietypowy sposób zaprezentować kontrahentom i potencjalnym klientom swoje wyroby. Aby to uczynić zaangażowano nie byle kogo, bo samego Janusza Kaniewskiego.**

Ten 37-letni czołowy polski designer z chęcią przyjął to wyzwanie. Gdy pod-

czas studiów jeden z profesorów powiedział mu, że powinien wyjechać za granicę, bo w kraju się już niczego nie nauczy, posłuchał. Efektem tego pobytu była m.in. praca w znanej pracowni Pininfarina, która projektuje samochody dla największych światowych marek. Kaniewski ma dar wymyślenia i upiększania otaczającej nas rzeczywistości. W jego dorobku są zarówno buty narciarskie dla Hermanna Maiera, kompleks turyńskich loftów, a ostatnio czytnik cen dla sieci hipermarketów. „Maczał palce” przy Lancii Delcie, Citroenie C4, Ferrari California, Fiacie 500 i Hondzie Civic. Współpracuje również z innymi japońskimi potentatami, Mazdą i Suzuką. Aktualne logo koncernu Fiat również wyszło spod jego ręki. Trudno się chyba dziwić, dlaczego jemu zaproponowano zmianę zwykłej Scanii z naczepą w coś unikatowego. Oczywiście nie jest to pierwsza i nie ostatnia ciężarówka, która została przebudowana. Widzimy ich wiele na różnych zlotach i trasach. Ale są to z reguły mniejsze modyfikacje, które przeważnie ograniczają się do przemalowania ciągnika i naczepy oraz zmian w kabinie kierowcy. Kompleksowe przeróbki zdarzają się rzadko...

Oczekiwania zamawiającego były jednoznaczne – zaprojektowany pojazd

ma być wizytówką możliwości produkcyjnych i projektowych firmy. Kaniewski zaczął więc od odpowiedniego oklejenia karoserii ciągnika i naczepy, eksponując nazwę Koło. Krótko mówiąc - reklama w każdym miejscu, także podczas jazdy. Aby móc pomieścić wewnątrz więcej urządzeń do łazienek, naczepa jest częściowo rozsuwana, podobnie jak np. pojazdy zaplecza Formuły 1 lub wozy transmisyjne dużych stacji telewizyjnych. Taki zabieg dał ponad 60 m2 powierzchni ekspozycyjnej. Ale to nie koniec, pomysłano też o wykorzystaniu dachu, na którym zrobiono taras. Tam można zaprosić zwiedzających lub kontrahentów na rozmowy o interesach. Oczywiście podczas jazdy cała konstrukcja zostaje złożona i wygląda z zewnątrz normalnie. Samo rozkładanie naczepy i przygotowywanie całej ekspozycji również atrakcyjnie wygląda, zwłaszcza dla osób postronnych, które pierwszy raz się z czymś takim stykają.

Gdy projekt wyglądu zewnętrznego i zwiększenia powierzchni ekspozycyjnej był już gotowy, Janusz Kaniewski zajął się wnętrzem. Oczywiście chodziło o możliwie najszerze pokazanie asortymentu zleceniodawcy, a ten jest niemały. Stąd kilka sprytnych zabiegów projektanta w celu optycznego

„powiększenia” wnętrza naczepy. Użył to poprzez odpowiednio dobrane i ukierunkowane oświetlenie oraz kolorystykę. Źródłem światła są lampy halogenowe i panele typu LED. Z góry było jednak wiadomo, że wszystko się w naczepie nie zmieści. Ale cały asortyment Koła zainteresowani mogą obejrzeć dzięki projekcjom na monitorach zamontowanych w ścianach kontenera. A spośród wyrobów do obejrzenia w naczepie warto wymienić kabinę prysznicową, bidety, meble łazienkowe oraz dwie wanny. Jedną z hydromasażem, umieszczoną w specjalnym stelażu i wsuwana przez odpowiedni właz z boku. Pozwala to wypełnić ją wodą i w pełni pokazać jej działanie. Widać to dokładnie, bo w tym miejscu, zamiast podłogi, znajduje się wyjmowana osłona plexiglasowa. Zaś dodatkowy efekt daje specjalne oświetlenie całej wnętrza, w której wanna się znajduje.

Od strony ciągnika mamy kręte schody, prowadzące na wspomniany już taras. Jeszcze tylko postawić metalowe barierki, wnieść stoliki oraz krzesła i już można spokojnie usiąść. Oprócz walorów marketingowych ta mobilna sala ekspozycyjna służy również właścicielowi do celów szkoleniowych.

To już druga wersja takiego pojazdu, nazwana MSES II. Ciągnik pochodzi od Scanii, a naczepę wykonała nasza firma Auto-Kontener. Oko-



licznościowa tablica wewnątrz pojazdu oznajmia z dumą, że to w pełni polskie dzieło, mając na myśli pro-

jekt i wykonanie. Obie ciężarówki przemierzyły wiele europejskich krajów i wszędzie spotykały się z zachwytem i uznaniem, zarówno na drogach, jak i w miejscach postoju oraz ekspozycji. Jak mówią przedstawiciele producenta armatury, który zamówił ten projekt, pojazd w obu wersjach przebył w sumie w ciągu 4 lat grubo ponad 100 tys. kilometrów i odwiedziło go ok. 160 tys. osób. Może wkrótce inne firmy podchwycą ten pomysł, a na na-

szych drogach zobaczymy inne, równie ciekawie zaprojektowane i wykonane ciężarówki.

MSES II to nazwa designerskiego zestawu, który nie tylko z zewnątrz może fascynować miłośników śmiałych i nietuzinkowych projektów. Koło MSES II jest nową, mobilną salą ekspozycyjną rodzimego producenta, znanego nie tylko w kraju. Właśnie odbywa trasę po Polsce i Europie.



# Pomoc może nadejść z powietrza

**autor: Klaudiusz Madeja**

**Kierowcy jeżdżący dużo po naszych drogach dobrze wiedzą, że wypadki niestety nie należą do rzadkości. Polska wciąż należy do czołówki krajów o największej liczbie ofiar wypadków drogowych. Jeżeli jednak zdarzy się już coś niebezpiecznego na drodze, wtedy ogromne znaczenie ma jak najszybsze przybycie fachowej pomocy, przede wszystkim medycznej.**

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR) jest spadkobiercą tradycji przedwojennego i powojennego lotnictwa sanitarnego w Polsce. To właśnie tą drogą najszybciej można dotrzeć na miejsce groźnego wypadku drogowego. Nowoczesne śmigłowce lądują prawie wszędzie, bezpośrednio na lub przy każdej drodze. Często to nie warunki terenowe, a atmosferyczne stanowią przeszkodę w dostarczeniu do miejsca zdarzenia. *Oczywiście zdarzają się sytuacje, kiedy nasze załogi są pierwsze na miejscu zdarzenia,*

*wówczas zajmują się oceną wstępną i segregacją poszkodowanych oraz pomocą w ewakuacji rannych z miejsc zagrożonych – potwierdza Mariusz Mioduski, lekarz LPR.*

Pełna nazwa LPR brzmi: Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, zaś obecna forma organizacyjna jednostki została jej nadana w 2000 roku. Oprócz ratownictwa medycznego w razie wypadków i nagłych zachorowań LPR transportuje również chorych między jednostkami opieki zdrowotnej w Polsce. Zdarzają się także przypadki przywożenia naszych obywateli do kraju np. po ciężkich wypadkach lub transportu ciężko chorych za granicę. Obecnie działa 17 stałych i jedna sezonowa (w czasie letnich wakacji) baza Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego, określanej niekiedy również w skrócie jako HEMS (z j. ang. Helicopter Emergency Medical System). Przepisy, ale również m.in. zbli-

żające się Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej wymusiły gruntowne przemiany. Od razu trzeba dodać, że były to ze wszech miar pozytywne zmiany. Obecnie nasze LPR należą do najbardziej nowoczesnych i najlepiej wyposażonych tego typu jednostek i to nie tylko w Europie, ale również na świecie. Tym najbardziej widocznym atrybutem są oczywiście śmigłowce Eurocopter EC 135, wyposażone w kabinę medyczną z niezbędnym sprzętem medycznym, potrzebnym do ratowania życia i zdrowia. Co ważne, wszystkie są standardowo wyposażone, czyli odpowiednio narzędzia i leki w każdej maszynie znajdują się w tym samym miejscu. Znakomicie ułatwia to pracę i pozwala na szybką zmianę personelu, o ile zachodzi taka potrzeba. Jako ciekawostkę można podać wyposażenie maszyn w inkubatory, które zmieściły się dosłownie na milimetry. Nie są one oczywiście przydatne podczas akcji przy wypadkach drogowych, ale warto docenić ten wysiłek, bo żadna

firma na świecie nie produkuje inkubatorów specjalnie przeznaczonych do śmigłowców. Dzięki temu noworodki również mogą być pasażerami LPR.

Jak już wspomniano wyżej, śmigłowiec często umożliwia najszybsze dotarcie na miejsce zdarzenia. Ze swoją prędkością podróżną 220 km/godz. i wszechstronnymi możliwościami manewrowymi oraz zdolnością do lądowania w bardzo wielu miejscach, w różnych warunkach, śmigłowce pozwalają udzielić możliwie najszybszej pomocy poszkodowanym. Ponadto, jeśli istnieje taka konieczność, przetransportują rannych do wyznaczonego, specjalistycznego szpitala w całej Polsce. Dotarcie np. do centrum z każdego miejsca w kraju zajmuje Eurocopterowi tylko 90 minut. Znamienny sprzęt uzupełnia przeszkolony fachowo personel, począwszy od lekarzy, poprzez ratowników aż po pilotów. Wszyscy szczegółowo poznali specyfikę pracy w takiej jednostce. *W przypadku zdarzeń masowych dodatkowo możemy użyć śmigłowca do dostarczenia na miejsce wypadku niezbędnego sprzętu medycznego. Wówczas lekarz i ratownik zajmują się udzielaniem pomocy poszkodowanym na miejscu zdarzenia, a w tym czasie pilot może dostarczyć brakujące materiały i środki medyczne* - dodaje Robert Woźniak, pilot LPR.

Jeszcze kilka lat temu, na skutek braku funduszy na utrzymanie taboru, śmigłowce stały w krzakach i niszczały. Obecnie całą działalność LPR finansuje Ministerstwo Zdrowia, co pozwoliło na „odrodzenie” oraz „rozwiniecie skrzydeł”, dosłownie i w przenośni. Opracowano procedury i przeszkolono również odpowiednie osoby, w tym lekarzy, jak korzystać z tej formy transportu i ratownictwa medycznego. Jak mówią sami pracownicy, zdarzają się dni bez wy-



lotu lub z kilkoma lotami, podobnie jak też bywa ledwie kilka zleceń miesięcznie w niektórych oddziałach. Ale ogólnie ilość przelotów systematycznie rośnie. W 2010 r. było to w sumie ok. 6,5 tys., zaś do sierpnia br. wykonano ich już ok. 6,2 tys. Przy czym jakiegoś 1,5 tys. rocznie to wyloty w przypadku zawału serca. Przy przelotach poza granice kraju LPR korzysta czasem z pomocy wojska, które również ma odpowiedni do tego tabor.

Nie ma dokładnych danych dotyczących interwencji LPR po wypadkach drogowych. Oczywiście wiedząc o tak doskonale wyposażonej i wyszkolonej służbie wszyscy kierowcy mają prawo się czuć nieco bezpieczniej na drogach. Jednak pamiętajmy zawsze o rozsądku za kierownicą, bo niestety nie każde zdarzenie na drodze kończy się happy endem. Dlatego, jak zwykle, wszystkim kierowcom życzymy szerokości...

# Na własnym stoku



**O swojej pasji opowiada Andrzej Klimek, właściciel firmy Trak z Szaflar**

## **Czy jeździ Pan na nartach od urodzenia?**

Tak jak każdy, kto się urodził i wychował na Podhalu.

## **Ta miłość do narciarstwa doprowadziła do tego, że ma Pan własną stację narciarską?**

Jestem współwłaścicielem wyciągu na Zgorzelisku we wsi Małe Ciche. Wspólnie z przyjacielem z Ameryki zainwestowaliśmy siedem lat temu w to przedsięwzięcie i stworzyliśmy tu ładne miejsce do uprawiania narciarstwa.

## **To idealne połączenie pasji i zarabiania na życie....**

Tak, zwłaszcza że to też jest transport, tylko linowy. Nasz wyciąg narciarski to nie żadna wyrwirażka, tylko prawdziwa, porządna kolej linowa. Każdy wagonik składa się z czterech krzesełek, w niektórych miejscach unoszą się na wysokość 16 metrów nad ziemią.

## **Jak długa jest ta trasa?**

Ma 1 250 metrów długości, a wyciąg jest najwyższej klasy światowej. Został zbudowany przez austriacką firmę Doppelmayr. Jeżeli miałbym użyć

porównania, to jest klasa Mercedesa wśród tego rodzaju produktów. Wytwarzane przez nią urządzenia są instalowane na całym świecie, można je spotkać i w Europie, i w USA.

## **Co jeszcze oferują Państwo na swoim stoku?**

Mamy wypożyczalnię i serwis sprzętu, szkółkę narciarską, trzy mniejsze wyciągi orczykowe; czyli wszystko, co składa się na nowoczesną stację narciarską i co jest niezbędne do kompleksowej obsługi klientów, którzy przyjeżdżają wypoczywać na Podhale. Jeżeli chodzi o gastronomię czy usługi hotelarskie - to zapewniają ją mieszkańcy Małego Cichego. Zresztą cała wieś Małe Ciche nabrała tempa i wszyscy mieszkańcy przy nas zarabiają. Bardzo nas to cieszy. Ponadto nie wyobrażają sobie sytuacji, w której stacji narciarskiej by nie było. W miejscu zabudowań gospodarczych powstały pensjonaty, hotele, lokale gastronomiczne. Małe Ciche stało się już miejscowością turystyczną i to w decydującej mierze dzięki naszej stacji narciarskiej. Na marginesie dodam jeszcze, że na Zgorzelisku za czasów PRL funkcjonował

ośrodek wczasowy Urzędu Rady Ministrów; dzisiaj jako hotel jest własnością spółki Polskie Tatry (należącej do Skarbu Państwa i Urzędu Miasta Zakopanego) i bardzo dobrze prosperuje.

## **Czy pracujecie Państwo przez cały rok, czy tylko zimą?**

Jesteśmy przede wszystkim nastawieni i przygotowani do sezonu zimowego, ale latem również wozimy ludzi. Mogą podziwiać urodę naszych gór, a nawet zabrać ze sobą rower. W letnim rozkładzie jazdy nasze krzesełka kursują co godzinę. Działamy w ten sposób, aby uprzyjemnić wypoczywającym pobyt na naszym terenie. Letnie kursy kolejki cieszą się powodzeniem, a to znaczy, że wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom turystów.

## **Jaka jest specyfika stoku na Zgorzelisku?**

To jest stok rekreacyjny, stworzony z myślą o rodzinnym uprawianiu narciarstwa. Nie organizujemy zawodów sportowych, nie posiadamy uprawnień FIS. Ale urządzamy różne imprezy dla szkół, grup zorganizowanych czy firm. Amatorom mocnych wrażeń polecam





stok przy wyciągu Harenda. Z zastrzeżeniem, że zjazdy po takich stromych i szybkich trasach wymagają już bardzo dużych umiejętności. Tak wypocząć mogą tylko niektórzy. Natomiast na Zgorzelisku w Małym Cichym każdy, nawet nie najlepszy narciarz znajdzie coś dla siebie. To jest bardzo dobre miejsce do rodzinnego wypoczynku.

#### **Jak powstaje stacja narciarska?**

Najpierw trzeba mieć górę. Największym problemem na Podhalu jest nabycie prawa do użytkowania ziemi. Kiedy przejdzie się przez ten etap, reszta idzie jak z płatka. My podpisaliśmy umowę dzierżawy na 30 lat. Oczywiście konieczne było przejście całej drogi urzędowej, to znaczy zebranie dokumentacji dotyczącej: pozwoleń, zezwoleń, dopuszczeń – w sumie zebrało się tego kilkanaście segregatorów.

#### **Jak wygląda nadzór nad takim obiektem?**

Przepisy w Polsce są bardzo rygorystyczne, jeżeli chodzi o sprawy bezpieczeństwa. Dwa razy w roku odbywają się kontrole dozoru technicznego, który dopuszcza wyciąg do ruchu. Stan tech-

niczny wyciągu badany jest przed sezonem zimowym i na początku lata. Bez pozytywnej opinii organów kontrolujących nie ma możliwości uruchomienia go. Jeżeli chodzi o bieżące utrzymanie stoku, to codziennie przed otwarciem strażnicy TOPR sprawdzają warunki jazdy, poza tym zawsze w czasie pracy wyciągu dyżurują pracownicy, którzy interweniują w razie jakichś wypadków. Takie są procedury dotyczące bezpieczeństwa na stoku. Koledzy żartują, że jestem największym przewoźnikiem w Polsce, bo przewożę około dwóch tysięcy ludzi na godzinę. Przykładamy wielką wagę do zachowania optymalnych warunków bezpieczeństwa na stoku, ale przy takiej ilości ludzi wypadków nie da się uniknąć. Problem ten wynika z tego, że na stokach panuje duży tłok.

#### **Czy ma Pan jakieś plany inwestycyjne związane ze stacją narciarską w Małym Cichym?**

Oczywiście dzisiaj nie można sobie pozwolić na spoczywanie na laurach. Zgodnie ze starą prawdą: kto stoi w miejscu, ten się cofa. Już mamy plany modernizacji naszego wyciągu w przy-

szłym roku. Chcemy zastosować nowoczesne rozwiązania umożliwiające szybsze i wygodniejsze przewożenie naszych klientów, żeby byli w pełni zadowoleni z naszych usług i nie musieli w poszukiwaniu lepszych warunków do uprawiania narciarstwa jeździć np. na Słowację. I żeby dudki zostały na Podhalu.

#### **Jak rozumiem, w związku z tym czeka Pan z niecierpliwością na śnieg?**

Bardzo dobrze jak spadnie śnieg, ale dzisiaj dla każdej stacji narciarskiej najważniejsze jest to, żeby był mróz. Śnieg jest mile widziany, bo zawsze obniża koszty, ale gdyby go nie było, to jesteśmy przygotowani na sztuczne naśnieżanie tras. Nie możemy czekać z uruchomieniem wyciągu do opadów śniegu. W Polsce jest to niemożliwe.

#### **Nawet na Podhalu?**

Żeby dobrze przygotować stok do jazdy, musi spaść śnieg tworzący pokrywą grubości przynajmniej jednego metra. Z tego - po ubiciu przez ratraki - zostanie trzydziestocentymetrowa warstwa. Aby stworzyć dobre warunki do zjazdu powinno być minimum 60 cm



Franciszek Pawlikowski,  
Andrzej Bielawa  
i bohater artykułu,  
Andrzej Klimek



śniegu, a najlepiej metr. Robi się tak dlatego, aby w przypadku odwilży mieć zapas. Nie można dopuścić do sytuacji, kiedy ludzie, którzy przyjechali na narty, nie mają po czym jeździć z powodu chwilowego ocieplenia. To wysoce nieprofesjonalne. Dlatego, czy śnieg pada czy nie – należy się tak przygotować, żeby można było jeździć.

### **Jesteście Państwo zupełnie niezależni od pogody?**

Nie do końca. Jak już wspominałem – ważny jest mróz. Praktycznie od minus trzech stopni Celsjusza możemy „robić” śnieg. Im niższa temperatura, tym efektywniej pracują armatki śnieżne. W innych okolicznościach utrzymanie odpowiedniej grubości pokrywy śnieżnej jest niemożliwe.

### **Prowadzi Pan przedsiębiorstwo transportowe i jednocześnie stację narciarską. Jak udaje się Panu pogodzić te, w końcu bardzo absorbujące, rodzaje działalności?**

Cała sztuka polega na tym, żeby znaleźć dobrych ludzi. Właściciele przecież nie zawsze muszą wszystkim się zajmować. Najważniejsze jest, żeby zatrudniać dobrych fachowców, odpowiednio ich wynagradzać, a relacje opierać na wzajemnym szacunku. Mamy wielu świetnych fachowców, którzy dbają, żeby wszystko działało jak najlepiej. My – właściciele – spotykamy się dwa, trzy razy w roku i omawiamy najważniejsze kwestie, przede wszystkim związane z inwestycjami.

### **Rozmawiamy o Pańskiej pasji związanej z uprawianiem narciarstwa. Czy jeździ Pan wyłącznie w Polsce,**

### **czy także za granicą?**

Wyjeżdżałem często do Włoch, Francji i Austrii, między innymi po to, żeby zobaczyć tamtejsze stacje narciarskie. Mogę powiedzieć, że znam tamte stoki; piękne trzydziestokilometrowe trasy zjazdowe, znakomita infrastruktura. W Polsce natura poskąpiła nam takich możliwości. Nie mamy gór takich, jak Alpy.

Ale Polacy doceniają piękno Podhala i naszych gór, potrafią się nimi cieszyć. Przyjeżdżają coraz liczniej, aby zimą wypoczywać w Tatrach. Poza tym mamy już całe kompleksy narciarskie wyposażone w urządzenia na światowym poziomie, które w niczym nie ustępują europejskim.

### **Jak często udaje się Panu znaleźć czas, aby jeździć po własnym stoku?**

Wolnego czasu mam coraz mniej. Dlatego są to krótkie wyjazdy. Poza tym, w moim wieku zaczynam doceniać coraz bardziej uroki ciepłych krajów. Latem jeżdżę także na motocyklu; często przemierzam trasy, którymi poruszają się moi kierowcy, żeby zobaczyć, jak to wszystko wygląda. Ale zimą staram się pojeździć trochę na nartach. Mam to we krwi.

**Rozmawiał Ryszard Gałczyński**



# Koszty obsługi systemu viaTOLL dla przewoźnika a karty paliwowe



**Mariusz Derdziak,**  
doradca DKV Euro Service Polska

**Jaki jest rzeczywisty koszt (w skali miesiąca), który ponosi przedsiębiorca, decydujący się na pośrednictwo operatora kart paliwowych w rozliczaniu opłat viaTOLL?**

Na opłaty drogowe w systemie viaTOLL składają się trzy czynniki: masa pojazdu, klasa Euro oraz liczba przejechanych kilometrów. Przewoźnik może rozliczać opłaty viaTOLL samodzielnie lub powierzyć to zadanie operatorowi kart paliwowych.

To drugie rozwiązanie pociąga za sobą koszt prowizji dla operatora, która wynosi od **1 do 2%** wartości transakcji viaTOLL. W ujęciu realnym narzut serwisowy stanowi w skali miesiąca minimalny wydatek, rzędu 0,6 -3 zł na pojazd. Pokażmy to na losowym przykładzie klienta DKV, firmie przewozowej dysponującej 50 samochodami. Jej miesięczne obroty na rachunku karty paliwowej wynoszą 500 tys. zł. Narzut serwisowy wyliczono na poziomie **38 zł na całą flotę**, czyli 76 groszy na pojazd. Oznacza to, że miesięczna prowizja dla operatora kart paliwowych stanowi jedynie 0,0076% miesięcznego obrotu firmy.

**Za co pobierana jest przez operatorów kart prowizja przy rozliczeniach opłat viaTOLL?**

Prowizja jest opłatą za przejęcie przez operatora kart paliwowych **odpowiedzialności za rozliczenia** opłat viaTOLL. Zamiast obowiązku ciągłego doładowywania urządzeń viaBOX przez kierowcę, operator kart zapewnia rozliczenie jedną fakturą z długim terminem płatności (21 - 30 dni).

Faktura płatna jest z dołu, a więc firma jeszcze przed dokonaniem płatności może dokładnie przyjrzeć się, za jakie przejazdy system naliczył opłatę. Jest to ważne szczególnie teraz, w początkowym okresie działania systemu viaTOLL, gdy ryzyko wystąpienia błędów jest większe.

**Rozliczać e-myto samodzielnie czy przez pośrednika?**

Obecnie obserwujemy bardzo duże zainteresowanie przechodzeniem z trybu rozliczeń pre-paid na post-paid, czyli płatność odroczoną. Ponieważ najlepsze warunki rozliczeń post-paid oferują operatorzy kart paliwowych, to właśnie oni przejmują jako pośrednicy ciężar relacji z viaTOLL.

**Dlaczego na początku to system pre-paid (czyli samodzielne doładowanie konta) cieszył się większą popularnością?**

Przyczyn było kilka, między innymi: nie do końca pewny termin wprowadzenia e-myta w Polsce, brak wymogu zabezpieczeń finansowych przy rejestracji oraz krótsza procedura odbioru urządzeń. Rejestracja viaBOX w trybie pre-paid stanowiła po prostu jedyną opcję dla kierowców, którzy potrzebowali urządzenia od zaraz.

Teraz nie ma już pośpiechu, a więc przewoźnicy zwracają się ku rozwiązaniom tańszym i wygodniejszym. Płatności post-paid nie wymagają mrożenia gotówki na kontach viaTOLL i eliminują problem ciągłych doładowań viaBOX-ów oraz mandatów.

Rozliczanie e-myta za pośrednictwem operatora kart paliwowych oznacza więc bezpieczeństwo finansowe firmy. Nie ma ryzyka naliczenia mandatów przez kontrolerów ITD, ponieważ płatności regulowane są zawsze w terminie odroczonym – a ich stroną jest operator kart paliwowych, a nie przewoźnik. Pamiętajmy, że kary finansowe w systemie viaTOLL są bardzo wysokie (1,5 – 3 tys. zł) i zgodnie z dzisiejszymi interpretacjami prawnymi naliczane są podczas przejazdu pod każdą bramką viaTOLL.

**Czy operatorzy kart paliwowych wymagają przedłożenia zabezpieczenia finansowego w celu rozliczenia płatności viaTOLL w trybie post-paid?**

Operatorzy kart paliwowych oferują o wiele bardziej korzystne warunki rejestracji w trybie post-paid niż w przypadku bezpośrednich relacji z viaTOLL. Jedynym emitentem kart, który **nie wymaga żadnego zabezpieczenia** finansowego, jest firma DKV Euro Service. Można tutaj skorzystać z usługi rozliczeń e-myta, jako jedynego serwisu – nie trzeba wyrabiać karty paliwowej ani płacić za dodatkowe usługi.

Inni operatorzy kart paliwowych co prawda wymagają pewnych form zabezpieczenia, lecz są one oferowane na bardziej korzystnych warunkach niż przy indywidualnych rozliczeniach z viaTOLL.

Przypomnijmy, że jeśli firma uda się do punktu viaTOLL, to np. dla 10 pojazdów będzie musiała przedłożyć zabezpieczenia na kwotę min. 20 000 zł.

Więcej na [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl)

# Akumulatory. I co dalej?



**Od kilku lat coraz więcej mówi się o samochodach z napędem elektrycznym. Pojawiły się na rynku modele wyposażone tylko w takie silniki, ale są też pojazdy hybrydowe, w których obok jednostki spalinywej występuje również dodatkowa – elektryczna. Czy jesteśmy już gotowi na upowszechnienie nowego rodzaju napędu? Co będziemy robić ze zużytymi akumulatorami?**

Podczas niedawnej międzynarodowej konferencji „Problemy Recyklingu 2011” wiele uwagi poświęcono bateriom i akumulatorom, ich utylizacji i wpływowi na środowisko.

Prof. dr hab. inż. Andrzej Czerwiński z Instytutu Chemii Przemysłowej zwraca uwagę, że hybrydowy samochód Toyota Prius jest trzy i pół raza trudniejszy do utylizacji niż model Yaris tego samego producenta. Każdy akumulator ma ograniczoną ilość ładowań, czyli określoną żywotność. Później trzeba go wymienić na nowy. Ale co zrobić ze starym? Pewnie niewielu czytelników wie, że każdy sklep o powierzchni przynajmniej 25 m<sup>2</sup> sprzedający baterie ma obowiązek przyjmowania zużytych. Jednak co się z nimi dzieje później?

Wiadomo, że baterie są ogniwami pierwotnymi, do jednorazowego użytku. Akumulatory można wykorzystywać wielokrotnie, ale do czasu. Jedne i drugie zawierają pierwiastki szkodliwe dla środowiska, choćby rtęć poprawiającą parametry pracy ogniwa. Jest jej niewiele w akumulatorze, stanowi zaledwie 0,0005 %, ale jeśli uświadomimy sobie, że rocznie na świecie produkuje się 300 mln akumulatorów, zauważymy problem. Także różnorodność materiałów używanych do produkcji akumulatorów jest dodatkowym elementem utrudniającym późniejsze zagospodarowanie ich jako odpadów.

Pięciu polskich producentów baterii, zgodnie z ustaleniami Komisji Europejskiej dotyczącymi obowiązkowego odbioru zużytych wyrobów, założyło spółkę „Reba”. Jest to firma non-profit zajmująca się zbiórką i przetwarzaniem baterii i akumulatorów przenośnych. Jednak tego typu punktów jest ciągle zbyt mało, tym bardziej że w najbliższych latach zaczną obowiązywać surowe normy. W 2012 r. ilość zebranych odpadów powinna wynosić ¼ produkcji, zaś w roku 2016 już 45 %. Dostosowanie się do tych wymogów w naszych warunkach będzie bardzo trudne. Jeśli począwszy od 2013 r. producenci baterii i akumulatorów nie zbiorą minimum 30 % wielkości swojej produkcji, zapłacą opłatę produktową (9 złotych brutto za 1 kg), co zna-

**autor: Klaudiusz Madeja**

cząco wpłynie na ceny ich wyrobów. Aby osiągnąć wymaganą normę, muszą zaoferować dogodne warunki odbioru i pomoc w organizowaniu punktów zbiórek. Ponadto winni będą przeznaczać 0,1 % swoich przychodów na edukację ekologiczną.

Przedstawiciele spółki „Reba”, a także producenci twierdzą, że rozbudowana biurokracja przeszkadza w prowadzeniu tego typu działalności. Dlatego cała branża postuluje, aby w ciągu najbliższych dwóch lat decydenci najpierw zajęli się problemem recyklingu, a dopiero potem ustawą śmieciową. Należy ujednoclić sposób sporządzania raportów przez krajowe podmioty zajmujące się zbiórką i recyklingiem. Obecne zestawienia nie gwarantują dokładnych danych za ostatnie lata. Od 2014 r. raporty powinny być identyczne w całej Unii. Te ściśle regulacje najbardziej dotkną legalnych producentów.

W zakładach recyklingu poziom odzysku musi wynosić min. 65 %. Nadal najbardziej popularne są akumulatory kwasowo – ołowiowe (wynalezione już w 1859 r.). Być może właśnie dlatego ze zużytych urządzeń przede wszystkim odzyskiwany jest ołów. Może on przechodzić kilkakrotnie cały cykl, czyli być użyty do wytworzenia nowych akumulatorów. Ale wśród składników akumulatorów są też inne związki i pierwiastki, niektóre szkodliwe. Dlatego recykling musi uwzględniać wartość użytych surowców i łatwość ich

oddzielenia od siebie. Z nowych ogniw odzyskuje się platynę, ze względu na jej cenę i rzadkość występowania.

Przed nami ważne zmiany w regulacjach dotyczących akumulatorów i baterii. Będziemy musieli się do nich przystosować. Niestety wygląda na to, że w efekcie więcej za nie zapłacimy.

### Pojazdy elektryczne, co dalej...

Jak wygląda najbliższa przyszłość aut elektrycznych, skoro to właśnie pojemność akumulatorów jest obecnie dla nich największą barierą rozwoju. Gdy dwa lata temu na salonie IAA we Frankfurcie niemal wszyscy „piaili” z zachwytu nad „czystymi” autami elektrycznymi, mogło się wydawać, że to już tylko kwestia najbliższych lat, by stały się codziennością. Obecnie z uwagi na horrendalne koszty mamy zaledwie kilka modeli. Kto dziś kupi mały samochód za 160 tys. zł, którym przejedzie maksimum 200 km.

Tu ważna uwaga: producenci chętnie podają maksymalny zasięg, zręcznie przemilczając okoliczności jazdy. Otóż nie uwzględniają pracy radia lub klimatyzacji oraz temperatury otoczenia. W zimie elektryczny samochód pokona krótszą trasę, bo w niskiej temperaturze akumulator szybciej traci swoją moc. Na razie więc w ogóle nie mówi się o hybrydach, a tym bardziej elektrycznych pojazdach dostawczych, a co dopiero ciężarowych (obciążenie auta także przecież wpływa na pobór mocy).

Na tegorocznych wrześniowych targach Transexpo w Kielcach Solaris pokazał swój pierwszy, elektryczny autobus. Ale to prototyp, dla którego nie skalkulowano jeszcze ceny. Niemniej warto odnotować „światelko w tunelu”, tym bardziej że jest dziełem rodzimej firmy i jej konstruktorów.



Czy są zatem szanse na poprawę zasięgu, a jednocześnie obniżkę ceny samochodów z napędem elektrycznym? Wiadomo, że sprawność silnika cieplnego to tylko ok. 0,3; zaś ogniwa 0,8; a silnika elektrycznego dochodzi do 0,9. Ogniwo paliwowe jest alternatywą dla baterii i akumulatorów, nie trzeba go ładować. Jednak największy problem stanowi w nim znalezienie odpowied-

Gdzie zaprowadzi cię ta  
**droga?**



## Pozostanie Partnerem Pall-Ex otwiera drzwi do znanej i cenionej w wielu krajach pan Europejskiej sieci dystrybucji

Model sieci Pall-Ex to niezwykle dochodowy biznes oparty na silnej filozofii współpracy oraz innowacyjnych rozwiązaniach dystrybucyjnych, specjalizujący się w dostawach ładunków drobnicowych składających się z **1 do 6 pallet**.

Nasza szybka i pomyślna ekspansja w Europie kontynentalnej zaowocowała jak dotychczas, rozwojem narodowych sieci we Włoszech, Hiszpanii, Portugalii oraz pierwszej wschodnio europejskiej sieci dystrybucji w Rumuni. **Naszym celem jest podzielenie się sukcesami osiągniętymi w Wielkiej Brytanii z partnerami w Europie kontynentalnej oraz utworzenie krajowych sieci dystrybucji zapewniających wysokiej jakości usługi na terenie całego kraju jak i zarówno Europy.**

Kolejnym etapem naszej ekspansji jest identyfikacja przodujących w kraju przedsiębiorstw dystrybucyjnych, które z naszą pomocą, wiedzą, doświadczeniem i ekspertyzą były by zainteresowane utworzeniem narodowej sieci dystrybucji ładunków spaletyzowanych.

Współpraca z siecią Pall-Ex dostarcza naszym partnerom wielu korzyści, począwszy od naszej międzynarodowo rozpoznawalnej marki, wiodącym w sektorze systemie IT, siły nabywczej Grupy, ekonomicznego wykorzystania floty pojazdów oraz nieustającego wsparcia biznesowego, a co więcej – **gwarancji obniżenia kosztów dystrybucji.**

**Naszą wizją jest "Pozostanie liderem na Europejskim rynku dystrybucji ładunków spaletyzowanych"**



The No.1 Pallet Network

**Aby dowiedzieć się więcej jak Pall-Ex może pomóc twojemu przedsiębiorstwu, wejdź na [www.pallex.com](http://www.pallex.com), napisz do nas maila [europeanexpansion@pallex.com](mailto:europeanexpansion@pallex.com) bądź zadzwoń na 0044 (0) 1530 239000. Dołącz do nas i odnieś z nami sukces.**



niego elektrolitu. Piotr Piela z Instytutu Chemii Przemysłowej nie ma wątpliwości, że koszt akumulatorów stanowi główną barierę rozwoju samochodów elektrycznych. Zasięg może już wynosić nawet 400 – 500 kilometrów, ale to są bardzo drogie źródła energii. Jednym z głównych składników tej wysokiej ceny jest wspomniana już wcześniej platyna. To m.in. ten składnik sprawia, że nawet przy upowszechnieniu się aut elektrycznych, ich masowej produkcji, przy obecnym poziomie wiedzy cena nie spadnie w znaczący sposób. Trwają prace nad wynalezieniem nowych typów akumulatorów, ale są objęte ścisłą tajemnicą. Jeśli komuś uda się wynaleźć tańszy napęd elektryczny, zarobi fortunę.

Niektórzy specjaliści twierdzą, że obecnie większą przyszłość może mieć napęd wodorowy. Jest tańszy, ale możliwość tankowania zaledwie w kilku punktach w całej Europie powoduje, że przegrywa z akumulatorami. Do tego dochodzi problem magazynowa-

nia wodoru. Raczej więc w najbliższym czasie o wodorze jako napędzie możemy zapomnieć, mimo jego niezaprzeçalnych zalet.

Nasi specjaliści znajdują inną możliwość zmniejszenia kosztów akumulatorów. W akumulatorach kwasowo – wodorowych kratkę ze stopu ołowiu można zastąpić porowatym stopem węglowym, pokrytym jedynie cienką warstwą ołowiu. Ołów stanowi 22 % wagi całego akumulatora, a więc jego masa spada o kilkanaście procent. Na obecnym etapie prób koszt jest dwukrotnie większy, ale może zostać w przyszłości, przy produkcji masowej, znacznie obniżony. Tym bardziej że cena wytworzenia 1 watogodziny (Wh) jest dziesięciokrotnie mniejsza niż w przypadku akumulatorów niklowo – kadmowych. Przygotowuje się już seryjną produkcję takich małych akumulatorów o napięciu 2 V, ale pomysłodawcy pracują nad większymi jednostkami. Jednak od razu zastrzegają, że ich patent nadaje się do samo-

chodów elektrycznych, natomiast nie sprawdza się jako akumulator rozruchowy, który każdy zna z tradycyjnych samochodów.

Na pewno nie ma jeszcze przełomu w produkcji aut elektrycznych. Wciąż otwarta jest kwestia dotycząca szczegółów napędu samochodów elektrycznych i stworzenia standardów na skalę europejską lub światową, nie do końca też ustalono problemy związane z utylizacją akumulatorów. Może zatem Polska powinna pomyśleć o uruchomieniu zakładów utylizacyjnych, tym bardziej że w sąsiednich krajach znajdują się fabryki dużych, światowych koncernów motoryzacyjnych. Cytowany już Piotr Piela jest jednak ostrożny w takich prognozach. - Być może tak się stanie, ale to duże ryzyko już teraz w coś takiego inwestować, bo jest to jeszcze wielka niewiadoma. Ale nie można wykluczyć, że za 10 czy 20 lat powstaną u nas zakłady wykonujące ten proces na dużą skalę.

# Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

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

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

## ZAPRASZA NA SZKOLENIA

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

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

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

### **Kontakt:**

tel. + 48 22 536 10 69

tel. + 48 22 536 10 63

faks: + 48 22 536 10 70

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



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

# Cyberprzestępczość w branży transportowej (część I)

Coraz to nowe wymiary osiąga przestępczość w transporcie, która „dzięki” internetowi nie zna jakichkolwiek granic. Cały europejski rynek ubezpieczeń skarży się już od dłuższego czasu z powodu podejrzanych zdarzeń szkodowych, związanych z giełdami frachtowymi, jednakże z uwagi na coraz sprytniejszych oszustów malwersacje te w ciągu ostatnich dwóch lat osiągnęły nową „jakość”.

## Wariant „klasyczny”

Zaangażowani przez załadowców spedytorzy wystawiają zlecenia transportowe na internetowych giełdach frachtowych. Przewoźnicy logują się na elektroniczną platformę i starają się otrzymać zlecenie. Do tego momentu jeszcze wszystko jest w porządku. Problem pojawia się jednak wtedy, gdy dany spedytor nie sprawdzi należytej sytuacji ekonomicznej i wiarygodności przewoźnika, który zgłasza się do niego, najczęściej dzwoniąc z telefonu komórkowego o zastrzeżonym numerze lub wysyłając wiadomości z darmowych kont mailowych. Tak stało się w jednej sprawie, która w końcu znalazła się przed sądem. Pewien spedytor wystawił na giełdzie frachtowej firmy T. udzielone mu zlecenie transportowe na przewóz 25 ton rur stalowych z Francji do Włoch. W odpowiedzi na ofertę zgłosiła się firma „Benny Express Di Giuseppe V.” z miejscowości Casalvolone we Włoszech, której spedytor powierzył ładunek. Ciężarówka rzekomej firmy „Benny Express” przepadła w końcu jak kamień w wodę. W trakcie dochodzenia okazało się, że Giuseppe V. jest notowany i przeciwko niemu toczy się kilka procesów karnych.

Spedytor, a w konsekwencji jego ubezpieczyciel, musieli zapłacić odszkodowanie, przy czym zaskarżono też giełdę frachtową, ale o dziwo nie wydano wobec niej wyroku skazującego. Sąd, który zajmował się tą sprawą, stwierdził mianowicie w swoim orzeczeniu, że *użytkownik internetowej giełdy frachtowej nie może oczekiwać, iż będzie tam sprawdzana tożsamość i wiarygodność składającego ofertę.*

## Policzek dla spedytorów

Powyższa decyzja sądu jest policzkiem dla wszystkich tych spedytorów, którzy zawierzyli chępliwym gwarancjom zamieszczanym na stronach internetowych giełd frachtowych. Można tam

na przykład przeczytać: *Sytuacja w branży transportowej to ciężka walka z konkurencją o przetrwanie, która u wielu przedsiębiorców pochłania prawie wszystkie rezerwy. Nic więc dziwnego, że właśnie w tej branży występuje znany problem czarnych owiec. Aby przeciwdziałać takim sytuacjom, platformy online powinny wziąć sobie za motto powiedzenie: „Zaufanie to dobra rzecz, ale kontrola jest jeszcze lepsza”. My idziemy jeszcze o krok dalej. To znaczy, sprawdzamy nie tylko nowych i obecnych klientów, lecz oferujemy Państwu obszerny pakiet bezpieczeństwa lub: Bierzemy naszych klientów bardzo dokładnie pod lupę! Dostęp do giełdy mają z reguły przedsiębiorstwa istniejące na rynku transportowym co najmniej od sześciu miesięcy. Kontrola istotnych dokumentów biznesowych przed zawarciem umowy. Sprawdzanie każdego nowego klienta. Permanentna kontrola klienta także po zawarciu umowy i na końcu: Traktujemy bardzo poważnie kwestię bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo w branży transportowej jest decydującym aspektem i dlatego od samego początku, od roku (...) było ono dla nas głównym zagadnieniem. Stosowane przez nas środki sprawiają, że poruszacie się Państwo w nadzwyczaj wiarygodnym otoczeniu biznesowym, gdzie zastosowane rozwiązania IT bazują na najnowszych technicznych osiągnięciach, a partnerzy biznesowi są sprawdzonymi przedsiębiorstwami branży transportowej, które postępują właściwie i oferują obsługę na wysokim poziomie. Przedsiębiorcy z branży transportowej mogą mieć do nas całkowite zaufanie przy realizowaniu swoich transakcji za naszym pośrednictwem.*

Kogo zatem dziwi, że firmy, czy to załadowcy czy spedytorzy, wyobrażają sobie na podstawie tych obietnic, iż są bezpieczni? Ale, jak wyżej wspomniano, zgodnie z decyzją sądu kontrola użytkowników platformy internetowej nie ma na celu zapobiegania czynom niedozwolonym popełnianym umyślnie.

## Co robić, aby ustrzec się oszustów?

Ważne jest, aby być świadomym niebezpieczeństwa i zabezpieczyć się przed nim możliwie jak najlepiej. Należy tu wymienić kilka środków ostrożności, które pomogą ustrzec się przykrych konsekwencji przynajmniej w większości takich przypadków: po pierwsze zażądanie i rzetelne sprawdzenie dokumentów przed udzieleniem zlecenia, np.: zezwolenia na prowadzenie działalności



gospodarczej, wyciągu z rejestru przedsiębiorstw i potwierdzenia zawarcia ubezpieczenia (ewentualnie sprawdzenie szczegółów u ubezpieczyciela/maklera), po drugie spora dawka ostrożności przy komunikowaniu się – nie należy przyjmować ofert od osób dzwoniących z numerów komórkowych (zwłaszcza tych zastrzeżonych), tylko ze stacjonarnych, oraz ofert wysłanych pocztą elektroniczną z darmowych kont mailowych oraz w formie faksów nadanych z publicznie dostępnych łącz, ze stacji paliw, itp. Spedytorzy powinni uzgodnić z załadowcą, że sprawdzi on tożsamość kierowcy żądając okazania paszportu, dowodu osobistego lub prawa jazdy (najlepiej zrobić kserokopię!), ponadto zażąda on okazania dowodu rejestracyjnego pojazdu (również zrobić kserokopię!) i porówna z jego numerem rejestracyjnym. Wyżej wymienione środki stanowią jedynie przykładową listę; jeżeli chcieliby Państwo zasięgnąć bliższych informacji, eksperci z firmy Lutz Assekuranz pozostają do Państwa dyspozycji.

Oczywiście nie ma absolutnie pewnej recepty na zabezpieczenie się przed oszustami, którzy grasują, wkładając w to przestępczą energię nastawioną na konkretny cel, co wynika z jednego z raportów odnośnie ww. sprawy, skierowanego do ubezpieczyciela: *Po otrzymaniu wiadomości o powstaniu przedmiotowej szkody zwróciliśmy się do Attaché Handlowego Ambasady Austrii w Mediolanie i poprosiliśmy o przeprowadzenie dalszego dochodzenia w tej sprawie oraz o wsparcie. Można było przynajmniej ustalić, że firma R.T. zgodnie z przepisami była wpisana do Rejestru Handlowego i że przedmiotowe zaświadczenie o zawarciu ubezpieczenia zostało sfałszowane, co potwierdził dotknięty tą sprawą włoski ubezpieczyciel. Ponadto numery rejestracyjne mogły zostać również sfałszowane; zgodnie z informacją otrzymaną od policji drogowej we Włoszech, numerów tych nie odnaleziono w żadnym rejestrze i nie można ich także przypisać żadnemu z krajów europejskich.*

### Sprawca już się „ulotnił”!

Niestety przestępcy stają się coraz sprytniejsi, więc fałszerstwa nie są już wcale potrzebne. Niedawno głośno było o pewnym szczególnie zuchwałym przypadku: w 2010 roku pewna mała, słaba finansowo firma spedycyjna („firma krzak”), zajmująca się jedynie organizacją przewozów, szukała sponsora zamieściwszy ogłoszenie w pewnym czasopiśmie transportowym. Szybko zgłosił się – jak się potem okazało – członek frakcji pewnej „przyzwoitej spółki”, wykupił to mini-przedsiębiorstwo i w ten sposób dostał w swoje ręce nie tylko zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej, lecz także zaświadczenie o zawarciu ubezpieczenia na zasadzie subsydiarności. Przestępca, „uzbrojonego” w autentyczne (!) dokumenty, który wraz z nabyciem firmy otrzymał również dane dostępne do pewnej internetowej giełdy frachtowej, udało się zdobyć w ciągu bardzo krótkiego czasu zlecenia na około

dziesięć przewozów wysokowartościowych towarów. Przesyłki te ładowano na ciężarówki, które nigdy nie docierały do odbiorcy. Gdy pierwsi, zdenerwowani zlecniodawcy chcieli zapytać, gdzie się znajdują ciężarówki, nikt już nie odbierał telefonu. Włączona do sprawy policja kryminalna zastała jedynie puste biuro, sprawca się już „ulotnił”. Późniejsze poszukiwania ciężarówek przebiegały bez skutków, ponieważ zamontowano w nich albo skradzione, albo sfałszowane tablice rejestracyjne.

Ze względu na obszerność tematu druga część artykułu ukaże się w następnym numerze „Przewoźnika” nr 21. Zapraszamy do ciekawej lektury.

### Lutz Assekuranz MaklergesmbH,

#### Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa  
telefon: (022) 536 10 84, fax: (022) 536 10 85  
e-mail: lutz@zmpd.pl, www.uslugi.zmpd.pl

#### Biuro w Wiedniu

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

#### Dział likwidacji szkód:

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

office@lutz-assekuranz.pl



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie  
**OCP** to



Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

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

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każde zdarzenie, również w kabotażu.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego)
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Pełnimy rolę „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 „doubezpieczenia” 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](http://www.lutz-assekuranz.pl)

# Nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców

## Interpretacja ITD

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

8 września zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Mirosław Maksimiuk wysłał do wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego pismo dotyczące jednolitej interpretacji przepisów w ITD, którego treść (za zgodą GITD) przytaczamy poniżej.

Mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej linii orzeczniczej stosowanej przez organy Inspekcji Transportu Drogowego oraz prawidłowość prowadzonych postępowań administracyjnych, pragnę zwrócić uwagę, że ustawą z dnia 15 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz usta-

wy o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 168, poz. 1005) nadano nowe brzmienie przepisowi art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców. Zgodnie z treścią art. 31 ustawy o czasie pracy kierowcy, w nowym brzmieniu, tj. obowiązującym od dnia 31 sierpnia 2011 r. - przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy, zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy, zaświadczenie w przypadku, gdy kierowca:

- 1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
- 2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;

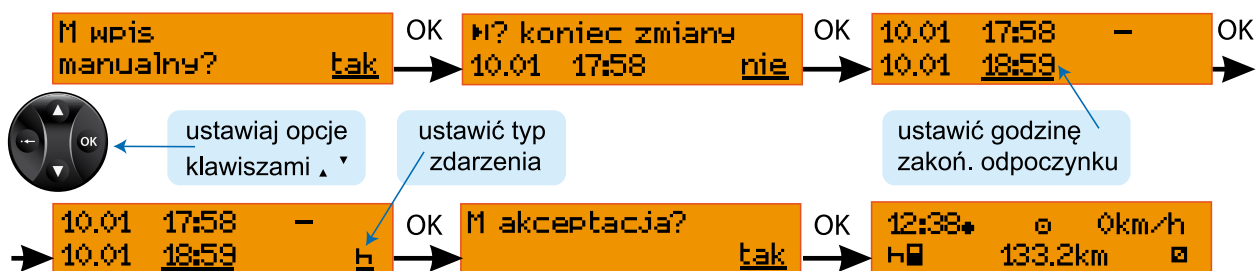
- 3) miał czas wolny od pracy;
- 4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy AETR;
- 5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;
- 6) pozostawał w gotowości w rozumieniu art. 9 ust. 1.

Przez czas wolny rozumie się okresy inne już wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4-6, w których kierowca nie wykonywał pracy. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia.

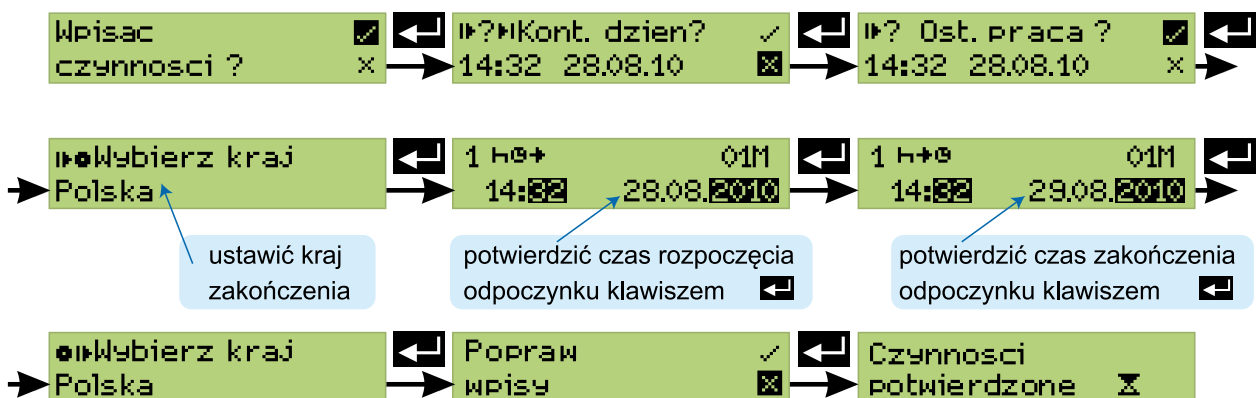
Powyższe regulacje stosuje się odpowied-

### Przykład wpisu manualnego na karcie kierowcy dokumentującego odpoczynek poza bazą w tachografie:

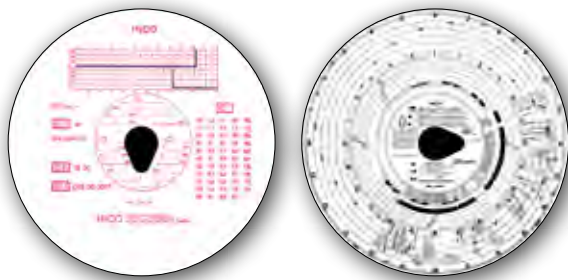
#### Przykład 1. Stoneridge



#### Przykład 2. Siemens



**Przykład wpisu manualnego na wykresówce dokumentującego odpoczynek kierowcy poza pojazdem:**



**Przykład wpisu manualnego na wykresówce dokumentującego odpoczynek tygodniowy kierowcy poza pojazdem:**



nio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz, oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.

Wobec powyższego przedmiotowa nowelizacja art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców polega przede wszystkim na zastąpieniu formularza zaświadczenia rozszerzonym wzorem.

Zaświadczenie wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14,04,2007, str. 14, z późn. zm.), przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje.

Należy przypomnieć również, że w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 330 z dnia 16 grudnia 2009 r. ukazało się sprostowanie do decyzji Komisji 2009/959/UE z dnia 14 grudnia 2009 r. zmieniającej decyzję 2007/230/WE w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym.

Ponadto należy podkreślić, że nowe brzmienie przedmiotowego przepisu nie przewiduje możliwości wystawiania przez przedsiębiorcę wskazanego zaświadczenia w sytuacji, gdy kierowca znajdując się z dala pod bazy przedsiębiorcy i wykonując zadanie przewozowe nie prowadzi w danym dniu po-

jazdu, z uwagi na konieczność odebrania np. odpoczynku tygodniowego. Powyższe stwierdzenie wynika bezpośrednio z brzmienia art. 31 ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców, który stanowi, iż przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego wymagane zaświadczenie, a kierowca je podpisuje.

Ponadto należy podkreślić, że ręczna rejestracja czasu odpoczynku na rewersie wykresówek dopuszczalna jest także w sytuacji, gdy kierowca odbiera odpoczynek poza granicami kraju lub na terytorium kraju będąc w trakcie wykonywania zadania przewozowego, a przedsiębiorca nie ma możliwości wyposażenia go w zaświadczenie potwierdzające fakt nieprowadzenia pojazdu w danym okresie.

Biorąc pod uwagę powyższe należy wskazać, iż kierowca wykonujący zadanie przewozowe, w trakcie którego zobowiązany był do wykorzystania odpoczynku, powinien rejestrować ten odpoczynek na wykresówce lub karcie kierowcy. Stosownie bowiem do brzmienia art. 15 ust. 2 rozporządzenia 3821/85 kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjątku się wykresówki lub karty kierowcy z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d):

- a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem czytelnie i nie brudząc karty; lub
- b) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy, przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

**Jaki wpływ na przewoźników ma interpretacja GITD?**

Na uwagę zasługuje próba wprowadzenia praktyki dotyczącej kontroli dni wolnych, podobnej do tej, jaką stosują służby kontrolne w Niemczech oraz w Czechach, tzn.:

**„nowe brzmienie przedmiotowego przepisu nie przewiduje możliwości wystawiania przez przedsiębiorcę wskazanego zaświadczenia w sytuacji, gdy kierowca znajdując się z dala pod bazy przedsiębiorcy i wykonując zadanie przewozowe nie prowadzi w danym dniu pojazdu, z uwagi na konieczność odebrania np. odpoczynku tygodniowego”**

Wskazane okresy należy zarejestrować (ręcznie/automatycznie) na wykresówce lub karcie kierowcy zgodnie z powyższym podejściem.

# Oplaty za drogi i autostrady w rozliczeniach podatkowych przewoźników

autor: Anna Piotrkiewicz

## I. Oplaty drogowe w podatku VAT

Od 1 lipca 2011 r. w Polsce obowiązuje nowy system poboru opłat za przejazd po wyznaczonych drogach publicznych. Obok systemu płatnych autostrad koncesyjnych funkcjonuje system opłat elektronicznych. Podobna sytuacja - wielość systemów poboru opłat za przejazdy po drogach - występuje w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Poniżej przedstawiamy system opłat drogowych w UE w kontekście rozliczeń podatkowych z tytułu ich ponoszenia przez przewoźników.

Podstawą funkcjonowania systemu opłat drogowych w Unii Europejskiej jest dyrektywa 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187 z 20.07.1999). Stosownie do tej dyrektywy w poszczególnych krajach członkowskich wprowadzono przepisy o poborze opłat drogowych dla transportu pojazdami ciężarowymi. Niezależnie od tego poszczególne kraje we własnym zakresie podejmują decyzje o opłatach za korzystanie z sieci drogowej przez inne samochody niż wymienione w dyrektywie. Dotyczy to zarówno opłat pobieranych w formie opłat publicznych, jak i opłat koncesyjnych.

Spójrzmy teraz na opłaty za przejazdy po drogach publicznych w krajach członkowskich UE z punktu widzenia

regulacji podatkowych. Droga wraz z pasem drogowym stanowi nieruchomość w rozumieniu przepisów cywilnych, jak i geodezyjnych. Podstawą do rozstrzygnięć w podatku VAT jest dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (dyrektywa 112). Zgodnie z art. 47 dyrektywy 112 - miejscem świadczenia usług związanych z nieruchomościami jest miejsce, w którym znajduje się dana nieruchomość. Analogicznie w art. 28e ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, ze zm. - ustawa VAT) miejscem świadczenia usług związanych z nieruchomościami jest miejsce położenia nieruchomości. W przypadku transportu drogowego są to drogi, w tym autostrady, parkingi i place postojowe.

Dodatkowo przy analizie podatkowej należy zwrócić uwagę na art. 13 dyrektywy 112, zgodnie z którym nie uznaje się za podatników organów władzy oraz podmiotów prawa publicznego w związku z działalnością, którą podejmują, nawet jeśli pobierają należności, opłaty w związku z takimi działaniami. Podobnie zgodnie z art. 15 ust. 6 ustawy o VAT, nie uznaje się za podatnika organów władzy publicznej oraz urzędów obsługujących te organy w zakresie realizowanych zadań nałożonych odrębnymi przepisami prawa, dla realizacji których zostały one powołane. Przepisy dyrektywy 112, jak i ustawy VAT, mają fundamentalne znacze-

nie dla opodatkowania opłat drogowych w poszczególnych krajach członkowskich UE, jak i w Polsce. Stosownie do nich, opłaty drogowe - pobierane jako opłaty o charakterze publicznym przez organa publiczne - są wyłączone z opodatkowania podatkiem VAT w całej UE. Z kolei opłaty pobierane przez podmioty komercyjne podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT, np. pobierane w systemie Toll Collect. **Dla przykładu:** w Polsce opłaty elektroniczne, jako opłaty publiczne, nie podlegają VAT, opłaty za przejazdy autostradami płatnymi pobierane przez koncesjonariuszy podlegają opodatkowaniu VAT.

Jeśli chodzi o opłaty parkingowe, jako opłaty za usługi związane z korzystaniem z nieruchomości, generalnie podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT. W przypadku opłat parkingowych w 5 krajach członkowskich UE przy ich poborze stosowane są obniżone stawki VAT. Obniżone stawki VAT ustalone indywidualnie dla opłat parkingowych (parking rate) stosowane są w: Belgii, Irlandii, Luksemburgu, Austrii i Portugalii. Ich poziom zawiera się między 12% a 13,5%.

## Co to w praktyce oznacza?

**1.** Z tytułu opłat drogowych, parkingowych - stosownie do regulacji dyrektywy 112 oraz ustawy VAT o opodatkowaniu ich w miejscu położenia nieruchomości - przewoźnicy ponoszący te opłaty w innych krajach członkowskich, jako podatnicy po-

datku VAT w Polsce nie rozliczają z ich tytułu podatku należnego od importu usług przy zastosowaniu zasady tzw. reverse charge.

Na dowodach uiszczenia tych opłat nie powinien występować podatek VAT, jeżeli są opłatami publicznymi. W przypadku opłat pobieranych przez podmioty komercyjne, na dowodach ich uiszczenia powinna być zawsze określona stawka podatku VAT stosowana do opłat drogowych lub parkingowych w danym kraju. W przypadku korzystania z przejazdów autostradami płatnymi (koncesyjnymi) w Polsce, korzystający otrzymuje od pobierającego opłatę koncesjonariusza dowód wniesienia opłaty. Zgodnie z § 17 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. 11.68.360, ze zm.) za fakturę uznaje się również dowody zapłaty za przejazdy autostradami płatnymi, jeżeli zawierają następujące dane:

- a) nazwę i numer identyfikacji podatkowej sprzedawcy,
- b) numer kolejny i datę wystawienia,
- c) informacje pozwalające na identyfikację rodzaju usługi, w szczególności nazwę autostrady, za przejazd którą pobierana jest opłata,
- d) kwotę należności wraz z podatkiem,
- e) kwotę podatku.

Oznacza to, że podatek VAT, zawarty w opłatach za przejazdy autostradami płatnymi w kraju, podlega odliczeniu w deklaracji podatkowej na podstawie wyżej wymienionych dowodów zapłaty.

**2.** Opłaty parkingowe może pobierać tzw. mały podatnik, który korzysta ze zwolnienia podmiotowego. Wtedy dowody opłat parkingowych wystawiane są bez podatku VAT. Nie powinno to sugerować w żadnym przypadku rozli-

czenia podatku od importu usług.

Podatek VAT płacony w opłatach drogowych lub parkingowych przez polskich przewoźników w krajach członkowskich UE objęty jest prawem uzyskania zwrotu na wniosek składany przez podatnika zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zasady uzyskiwania zwrotu podatku VAT w UE reguluje Dyrektywa Rady 2008/9/WE z dnia 12 lutego 2008 r. określająca szczegółowe zasady zwrotu podatku od wartości dodanej, przewidzianego w dyrektywie 2006/112/WE, podatnikom niemającym siedziby w państwie członkowskim zwrotu, lecz mającym siedzibę w innym państwie członkowskim (Dz. U. UE. L. 08.44.23, ze zm.) oraz przepisy krajowe, tj. art. 89 ustawy VAT oraz rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 24 grudnia 2009 r. w sprawie wniosków o zwrot podatku od wartości dodanej, naliczonego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. 09.224.1800, ze zm.). A zatem podatek płacony przez polskich przewoźników za przejazdy np. autostradami niemieckimi podlega zwrotowi na zasadach określonych stosownymi przepisami unijnymi, polskimi i niemieckimi.

**3.** Biorąc pod uwagę, że zarówno przepisy dyrektywy 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187 z 20.07.1999), jak i przepisy art. 13ha ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 07.19.115 j.t. ze zm.) oraz art. 37a ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 04.256.2571 j.t., ze zm.) mówią, iż opłata pobierana jest za przejazd konkretnego pojazdu (zarówno przejazd ładowny, jak i pusty) i nakładają obowiązek jej uiszczenia przez posiadacza pojazdu przy przejeździe przez okre-

ślony odcinek drogi publicznej, opłaty za przejazdy autostradami płatnymi nie mogą być przedmiotem refakturowania w rozumieniu przepisów art. 28 dyrektywy 112 oraz art. 8 ust. 2 ustawy VAT. Przepisy te bowiem wiążą prawo do refakturowania z umownym zleceniem przewoźnikowi określonej usługi przez faktycznego jej nabywcę. Usługa płatnego korzystania z nieruchomości w postaci przejazdu po płatnej drodze publicznej, stosownie do wymienionych przepisów dyrektywy i ustaw krajowych, musi być nabyta przez przewoźnika lub działającego w jego imieniu pośrednika (operatora karty gwarancji płatniczej). Jest zatem kosztem przewoźnika, który powinien być przenoszony na zleceniodawcę poprzez należność frachtową. Tym samym nie może być refakturowania opłaty elektronicznej, jak i opłaty za przejazd płatną autostradą na zleceniodawcę przewozu. Nie oznacza to jednak, że przewoźnik nie ma prawa podać na wystawianej fakturze informacji, w jakiej wysokości w należnym frachcie opłata taka została uwzględniona.

Nieco odmiennie można podchodzić do problemu płatnych parkingów. Nadawca lub odbiorca towaru, mając interes w prawidłowym zabezpieczeniu przewożonego ładunku, może zlecić przewoźnikowi postój na określonych parkingach na trasie i przejąć na siebie obowiązek poniesienia opłat za usługi parkingowe. W takim przypadku nie można wykluczyć refakturowania. Jest to bowiem usługa nabyta na zlecenie nadawcy towaru, może być rozliczona poza należnością frachtową w drodze refakturowania.

## II. Opłaty elektroniczne – rozliczenia w kosztach podatkowych

Rozpatrując sprawę rozliczania opłat elektronicznych, ponoszonych przez przewoźników drogowych, a pobiera-

nych na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych, należy uwzględnić następujące przepisy prawne:

1. Ustawę z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 Nr 152, poz. 1223 j.t., ze zm.).
2. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów (Dz. U. z 2003 Nr 152, poz. 1475, ze zm.).
3. Ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2010 Nr 51, poz. 307 j.t., ze zm.).
4. Ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 Nr 74, poz. 397 j.t., ze zm.).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2011 r. w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. 11.91.524).

**Podstawą do rozliczeń księgowych i podatkowych ponoszonych wydatków w działalności gospodarczej są dowody księgowo.**

■ **Zgodnie z art. 20 ustawy o rachunkowości** podstawą zapisów w księgach rachunkowych są dowody księgowo stwierdzające dokonanie operacji gospodarczej. A stosownie do art. 21 tej ustawy dowód księgowy powinien zawierać co najmniej:

1. określenie rodzaju dowodu i jego numeru identyfikacyjnego;
2. określenie stron (nazwy, adresy) dokonujących operacji gospodarczej;
3. opis operacji oraz jej wartość,
4. datę dokonania operacji, a gdy do-

wód został sporządzony pod inną datą - także datę sporządzenia dowodu.

■ **Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów, podstawą zapisów w księdze są dowody księgowo, którymi są:**

1. faktury VAT, w szczególności faktury VAT marża, faktury VAT RR, faktury VAT MP, dokumenty celne, rachunki oraz faktury korygujące i noty korygujące, zwane dalej "fakturami", odpowiadające warunkom określonym w odrębnych przepisach, lub
2. inne dowody, stwierdzające fakt dokonania operacji gospodarczej zgodnie z jej rzeczywistym przebiegiem i zawierające co najmniej:
  - a) wiarygodne określenie wystawcy lub wskazanie stron (nazwę i adresy) uczestniczących w operacji gospodarczej, której dowód dotyczy,
  - b) datę wystawienia dowodu oraz datę lub okres dokonania operacji gospodarczej, której dowód dotyczy, z tym, że jeżeli data dokonania operacji gospodarczej odpowiada dacie wystawienia dowodu, wystarcza podanie jednej daty,
  - c) przedmiot operacji gospodarczej i jego wartość,
  - d) podpisy osób uprawnionych do prawidłowego udokumentowania operacji gospodarczych - oznaczone numerem lub w inny sposób umożliwiający powiązanie dowodu z zapisami księgowymi dokonanymi na jego podstawie.

### Kaucja za viaBOX

Kaucje za urządzenia rejestracyjne do poboru opłat elektronicznych wpłacane pobierającemu opłaty nie stanowią kosztu uzyskania przychodu w rozliczeniu podatku dochodowego oraz nie podlegają rozliczaniu w podatku VAT. Przewoźnik bowiem nie kupuje

viaBOX-u, tylko otrzymuje go do celów rejestracyjnych należnych opłat elektronicznych. Potwierdzenie wpłaty kaucji za viaBOX jest dokumentem rozrachunkowym pomiędzy przewoźnikiem a pobierającym opłaty, co wynika m.in. z treści zawieranej umowy oraz z par. 3 ust. 3 pkt 6) rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego.

Jednocześnie w momencie rozwiązania umowy z pobierającym opłatę elektroniczną, kaucja na warunkach określonych w umowie będzie zwracana przewoźnikowi. Zwrot kaucji nie będzie u przewoźnika stanowił przychodu w podatku dochodowym.

### Opłaty elektroniczne – rozliczanie w podatkach

Biorąc pod uwagę, że opłaty elektroniczne są poza systemem VAT (analogicznie jak obowiązujące do końca czerwca 2011 r. winiety), przewoźnik w rozliczeniach należności z tytułu naliczonych opłat elektronicznych nie będzie uzyskiwał faktur VAT. Również dokument potwierdzający naliczenie opłaty elektronicznej nie będzie mógł być traktowany na równi z fakturą VAT, jak w przypadku opłat za przejazdy autostradami płatnymi, co dopuszcza par. 17 pkt 3 rozporządzenia ministra finansów z 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 68, poz. 360). Dokumentem potwierdzającym poniesione wydatki z tytułu opłaty elektronicznej będzie dokument wymieniony w par. 9 ust. 2 rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat

elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego. Zgodnie z tym przepisem, dokument informujący o wysokości naliczonej opłaty elektronicznej będzie wystawiany i przekazywany użytkownikowi po zakończeniu miesiąca przez pobierającego opłatę elektroniczną w przypadku, gdy w danym miesiącu użytkownik korzystał z sieci dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną. Z punktu widzenia zapisów w art. 20 ustawy o rachunkowości oraz rozporządzenia ministra finansów w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów, dokument wystawiany i przekazywany przez pobierającego opłatę elektroniczną przewoźnikowi powinien wypełniać dyspozycję zawartości zapisów, jakie są przewidziane w ww. przepisach dla dowodu księgowego. Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego nie określa formy, jak i zawartości dokumentu. Należy zatem dokonać analizy zawartości otrzymanego na początku sierpnia 2011 r. (termin potwierdzenia naliczonej opłaty elektronicznej za lipiec 2011 r.) dokumentu wymienionego w rozporządzeniu pod kątem spełniania wymogów dowodu księgowego.

### **Wnoszenie opłaty elektronicznej w formie przedpłaty**

Wniesiona przedpłata do pobierającego opłatę elektroniczną, na moment jej wniesienia, nie stanowi kosztu podatkowego w rozliczeniu podatku dochodowego. Ma charakter kwoty rozrachunkowej (forma zaliczki na poczet płatności opłaty elektronicznej) pomiędzy przewoźnikiem a pobierającym opłatę elektroniczną. W momencie otrzymania dokumentu, o którym mowa w par. 9 ust. 2 rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie

wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, kwota naliczonej opłaty elektronicznej, potwierdzona tym dokumentem, będzie rozliczana w kosztach uzyskania przychodu przewoźnika jako podatnika podatku dochodowego.

### **Wnoszenie opłaty elektronicznej w formie płatności okresowej z zabezpieczeniem**

Zabezpieczenie składane przez przewoźnika w formie pieniężnej na moment jego wpłaty na wskazane konto pobierającego opłatę elektroniczną nie będzie stanowiło kosztu uzyskania przychodu. W momencie zwrotu zabezpieczenia przewoźnik nie będzie wykazywał przychodu podatkowego. Kwota zabezpieczenia pieniężnego będzie kwotą rozrachunkową pomiędzy przewoźnikiem a pobierającym opłatę elektroniczną. W przypadku gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej, czy poręczenia, przewoźnik będzie mógł zaliczyć do kosztów uzyskania przychodu koszt uzyskania gwarancji lub poręczenia (poniesione opłaty za uzyskanie). Podstawą do rozliczania przez przewoźnika w kosztach uzyskania przychodów naliczonej opłaty elektronicznej będzie dokument wystawiany w trybie par. 9 ust. 2 rozporządzenia ministra infrastruktury w sprawie wnoszenia opłat elektronicznych i ich rozliczania oraz przekazywania opłat elektronicznych i kar pieniężnych na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego. Naliczona opłata elektroniczna będzie stanowiła koszt uzyskania przychodu dla przewoźnika.

**Przy zaliczaniu ponoszonych wydatków do kosztów uzyskania przychodu należy zwrócić uwagę na następujące przepisy ustawowe, regulujące moment zaliczenia wydatku do kosztów uzyskania przychodu. Są to:**

**1.** ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2010 Nr 51, poz. 307 j.t., ze zm.)

- art. 22 ust. 5d - za dzień poniesienia kosztu uzyskania przychodów uważa się dzień, na który ujęto koszt w księgach rachunkowych (zaksięgowano) na podstawie otrzymanej faktury (rachunku), albo dzień, na który ujęto koszt na podstawie innego dowodu w przypadku braku faktury (rachunku),  
- art. 22 ust. 6b - za dzień poniesienia kosztu uzyskania przychodów w przypadku podatników prowadzących podatkowe księgi przychodów i rozchodów, uważa się dzień wystawienia faktury (rachunku) lub innego dowodu stanowiącego podstawę do zaksięgowania (ujęcia) kosztu,

**2.** ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 Nr 74, poz. 397 j.t., ze zm.)

- art. 15 ust. 4e - za dzień poniesienia kosztu uzyskania przychodów uważa się dzień, na który ujęto koszt w księgach rachunkowych (zaksięgowano) na podstawie otrzymanej faktury (rachunku), albo dzień, na który ujęto koszt na podstawie innego dowodu w przypadku braku faktury (rachunku), z wyjątkiem sytuacji, gdy dotyczyłoby to ujętych jako koszty rezerw albo biernych rozliczeń międzyokresowych kosztów.

**A zatem w rozliczaniu opłat elektronicznych w podatkach dochodowych ponoszone wydatki z tytułu wpłaconych kaucji za viaBOX, złożonych zabezpieczeń pieniężnych nie będą stanowiły kosztów uzyskania przychodu. Natomiast wydatki związane z uzyskaniem gwarancji i poręczeń oraz same naliczone opłaty elektroniczne będą stanowiły koszty uzyskania przychodu na zasadach określonych ustawowo, co przedstawiono powyżej.**



## Zielony zestaw z Biedronką

„Czysto, cicho, wydajnie” – napis na pomalowanej z wykorzystaniem ekologicznych akcentów potężnej naczepie-chłodni z logo sieci sklepów „Biedronka” od razu rzuca się w oczy. Plus przyciągający wzrok, pomalowany na zielono Actros 1841. To jaskółka eko-technologii w dystrybucji

**Tekst: Wojciech Romański Zdjęcia: Know How**

**EKOLOGIA** „Biedronka” od początku swojej działalności w Polsce troszczy się o środowisko naturalne. Prowadzimy proekologiczne akcje informacyjne i edukacyjne w naszych sklepach, każdy z nich ma także obowiązek segregować śmieci. Wprowadzenie nowoczesnej, przyjaznej środowisku technologii do transportu chłodniczego, to kolejny krok w naszej strategii jako Godnego Zaufania Członka Środowiska – mówi Maciej Gawroński, dyrektor operacyjny spółki Jeronimo Martins Dystrybucja, do której należy sieć sklepów „Biedronka”. – Testy nowego, „zielonego” agregatu naczepowego Cryo Tech firmy Thermo King zaczęliśmy w maju.

Zestaw testowy robi wrażenie. Trzyosiowa, długa naczepa, na burtach niebieskie niebo i zielone liście, zza których przeziiera słońce. Żeby nie było wątpliwości, że chodzi o rozwiązania ekologiczne, jest jeszcze napis: „Czysto, cicho, wydajnie”. Tak właśnie trzeba jeździć, by chronić środowisko. Do tego pomalowany na jasnozielony kolor ciągnik Actros 1841. Gdzie się pojawi, budzi zainteresowanie.

– Dlaczego Actros? Mercedes jest obecnie naszym strategicznym partnerem. Zdecydowaliśmy się na tę współpracę między innymi dlatego, że oferowane przez tę firmę pojazdy charakteryzują się bardzo niskim spalaniem i spełniają nor-





**Niskie spalanie**  
i norma Euro 5 – ten zielony Actros 1841  
naprawdę zasłużył na swój kolor

mę Euro 5 – tłumaczy dyrektor Gawroński. A to doskonale wpisuje się w „zieloną” strategię Jeronimo Martins Dystrybucja. W transportowych firmach partnerskich, zajmujących się dostawami do sklepów sieci, jeździ już 110 Mercedesów. Wśród nich jest Actros, który tworzy ekologiczny zestaw.

Na burcie naczepy można także dostrzec tajemniczy zielony listek z napisem „Green CryoTech”. To oznaczenie nowego typu agregatu, zwanego kriogenicznym (w skrócie Cryo). Napędza go sprężony dwutlenek węgla, pozyskiwany jako surowiec wtórny z innych procesów produkcyjnych, np. produkcji nawozów sztucznych. Agregat kriogeniczny „wytwarza” chłód, wykorzystując proces rozprężania dwutlenku węgla. W agregacie tym nie ma silnika diesla, nie spala się więc oleju napędowego, a w związku z tym nie ma mowy o emisji dwutlenku węgla i innych substancji toksycznych do atmosfery. W przypadku agregatów typu „truck”, czyli montowanych na samochodach ciężarowych z zabudową chłodniczą, zużycie oleju napędowego przez agregat jest zredukowane do zera. Tymczasem każdy litr spalonego oleju napędowego to 2,7 kg nowego CO<sub>2</sub> wyemitowanego do atmosfery, a przeciętny agregat chłodniczy spala średnio od 2 do 2,5 l oleju na motogodzinę.

Oprócz korzyści wynikających z redukcji emisji CO<sub>2</sub>, nowa technologia ma jeszcze jeden bardzo ważny aspekt związany z dystrybucją na terenach zabudowanych. Agregaty Cryo spełniają najbardziej rygorystyczne warunki dopuszczalnych poziomów emisji hałasu, wymagane już w kilku krajach Europy Zachodniej. Prekursorem w tych regulacjach jest Holandia. Tylko spełnienie tych wymagań pozwala na całodobowe dostawy do miejsc, w których obowiązuje cisza nocna.

Agregat kriogeniczny jest także bardziej proekologiczny w utrzymaniu, nie wymaga bowiem tylu części i materiałów eksploatacyjnych co agregaty konwencjonalne z silnikiem diesla. Co więcej, żywotność agregatu kriogenicznego jest zdecydowanie dłuższa od konwencjonalnego – może pracować nawet dwa razy dłużej.

– Na razie mamy jedną taką naczepę i testujemy nowe rozwiązania, które nie były dotychczas używane w naszej strefie klimatycznej – mówi Maciej Gawroński. – Jeśli wypadnie pomyślnie, planujemy stworzenie eko-floty. ■

# Czy rozmowa o ubezpieczeniach powinna sprowadzać się tylko do cen polis?

**autor: Barbara Szulak**

**Od kilku lat obserwujemy wzrost cen ubezpieczeń komunikacyjnych. Zastanawiamy się, o ile znowu wzrośnie składka ubezpieczeń komunikacyjnych i kiedy wreszcie nastąpi koniec podwyżek. Odpowiedź nie jest prosta.**

Na pytanie, jaki program ubezpieczeń komunikacyjnych należy przygotować, klienci odpowiadają: tani. Dlatego swoje rozważania rozpoczynam od przyczyn wzrostu cen ubezpieczeń komunikacyjnych. Mam świadomość, że każdy przedsiębiorca czy też manager odpowiedzialny za koszt wydatków ubezpieczeniowych, a jednocześnie za zapewnienie realnej ochrony ubezpieczeniowej, stoi przed niełatwymi wyzwaniem w obliczu zmian rynkowych i najistotniejsze jest znalezienie satysfakcjonujących rozwiązań.

Dlatego na początku podam kilka suchych i bezspornych danych liczbowych obrazujących wyniki rynku ubezpieczeń.

Sektor ubezpieczeń majątkowych w 2010 r. poniósł straty na poziomie 1,26 mld zł.

**Główne przyczyny braku rentowności ubezpieczeń komunikacyjnych (OC i Autocasco) to:**

- rosnące koszty wypłat odszkodowań (wyższe wypłaty za naprawę uszkodzonych pojazdów, uszkodzonego mienia, wyższe wypłaty

osobom poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych, itp.),

- duża liczba zdarzeń ubezpieczeniowych podlegających ochronie ubezpieczeniowej i wypłacie odszkodowań (kolizje, wypadki drogowe, kradzieże, akty wandalizmu, itp.),
- wzrost kosztów z tytułu wypłat zadośćuczynienia za śmierć osoby bliskiej z ubezpieczenia komunikacyjnego OC,
- wzrost wartości wypłat z tytułu szkód zagranicznych spowodowanych przez obywateli RP.

Na zwyczaję ubezpieczeń komunikacyjnych mają również wpływ:

- wprowadzenie reguł Solvency II - nakładającego obowiązki i wymogi kapitałowe na ubezpieczycieli, dotyczące zwiększania marginesu wypłacalności,
- długi okres przedawnienia roszczeń osobowych w OC, co oznacza zachowanie rezerwy.

Zakłady ubezpieczeń zmieniły taryfy dla klientów detalicznych i dla przedsiębiorstw. Zdecydowany wzrost cen ubezpieczenia OC przyczynił się do poprawy wyników - po I półroczu 2011 r. zakłady ubezpieczeń straciły znacznie mniej, bo 257 mln zł. Nadal jednak problemem pozostaje brak rentowności w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC). Niepokoi jednak spadek lic-

by polis autocasco (AC). Nie tylko nabywcy polis detalicznych rezygnują z zakupu dobrowolnego ubezpieczenia. Również przedsiębiorcy zastanawiają się nad wykupem polis autocasco, często ograniczają ich liczbę do niezbędnego ich zdaniem minimum. Rosnące koszty szkód z odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC), na co wpływ mają np. szkody spowodowane przez obywateli RP poza granicami, czy też tzw. szkody osobowe i z tym związane koszty wypłat (miedzy innymi zadośćuczynienie), przy jednoczesnej tendencji spadku liczby polis i wolumenu składki autocasco powodują brak możliwości bilansowania strat z OC zyskami z AC. Ten fakt w konsekwencji może spowodować dalszy wzrost ceny ubezpieczenia OC oraz AC.

Zmieniło się także podejście zakładów ubezpieczeń do podmiotów o wysokim wskaźniku szkodowości. Nie przedstawiają im ofert na dobrowolne ubezpieczenia autocasco (AC). Proponują natomiast odpowiednio wysokie ceny za ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) (w tym przypadku zakład ubezpieczeń nie może odmówić udzielenia ochrony). Do pewnych grup ryzyka czy też flot klientów o złych przebiegach szkodowych towarzystwa ubezpieczeniowe podchodzą z większą ostrożnością, oczekują konkretnych działań zmierzających do zmniejszenia wskaźnika szkodowości.

**Czy każdy z nas ma wpływ na wysokość płaconej składki?**

Przykładowy Kowalski ma. Wycenienie dokonywane są w oparciu o tabelę bonus-malus, czy też system zniżek - zwyczaj (lata bezszkodowej jazdy, z udziałem własnym, itp.) Po podsumowaniu wyborów (udział własny w każdej szkodzie) oraz dokonań w przebiegu ubezpieczenia (maksymalna zniżka za bezszkodowy przebieg ubezpieczenia) wysokość ubezpieczenia zostaje wyszacowana na kwotę X zł. Czy Kowalski jest zadowolony? Może uważać, że składka o 100 zł wyższa w porównaniu z ubiegłoroczną jest zbyt wysoka (płaci kolejne lata, nie miał do tej pory szkody ani z OC ani z AC). Decyduje się więc jedynie na wykup tylko OC, z pełną świadomością konsekwencji na wypadek np. pożaru pojazdu. Oczywiście jak to w życiu, czas zweryfikuje, czy oszczędność 100 zł była dobrym rozwiązaniem.

**Czy właściciel przedsiębiorstwa transportowego ma wpływ na wysokość składki ubezpieczeniowej?**

Przedsiębiorca ma realny wpływ na koszt zakupu ubezpieczeń. Pomoże mu w tym prowadzenie odpowiedniej polityki zapobiegania i ograniczania zdarzeń, które mają wpływ na wysokość ubezpieczeń komunikacyjnych. Takie działania musi charakteryzować systematyczność i konsekwencja oraz cierpliwość, gdyż na efekty należy poczekać. Przykłady takich działań:

- system nagród dla pracowników za bezkolizyjne użytkowanie pojazdu służbowego,
- system kar za kolizje powodujące wypłatę odszkodowań z zawartych umów ubezpieczeń,
- system kar (za szkodowy przebieg) i nagród za bezkolizyjne użytkowanie samochodu służbowego,
- szkolenia kierowców (dotyczące

zachowań i postępowania w przypadku zaistnienia kolizji z innym uczestnikiem zdarzenia, zarówno z winy innego uczestnika, jak też własnej),

- wyposażenie każdego pojazdu w „niezbędnik” informujący o postępowaniu na miejscu kolizji (wypadku).

Działania prewencyjne powinny być przygotowane kompleksowo i dostosowane do konkretnych potrzeb, uwzględniających specyfikę działalności przedsiębiorstwa oraz specyfikę opracowanego i wdrożonego programu ubezpieczeń komunikacyjnych, którego częścią może być polityka prewencyjna. Całokształt wdrożonych rozwiązań z czasem przyniesi poprawę wskaźników przebiegów szkodowych, a to w konsekwencji przyniesie efekt w wydatkach na zakup ubezpieczeń.

Każdy z nas chce kupić znakomity produkt, usługę za jak najniższą cenę. Zdarzają się promocje, rabaty, programy lojalnościowe, cena zakupów hurtowych jest inna od zakupu detalicznego - lecz musi być skalkulowana realnie i adekwatnie do jakości oferowanego przedmiotu sprzedaży. Z punktu widzenia zakładu ubezpieczeń składka powinna być adekwatna do szacowanego ryzyka.

Przedsiębiorca wybierając program ubezpieczeń komunikacyjnych bierze pod uwagę sytuację ekonomiczną swojej firmy. Jeżeli musi oszczędzać, a dodatkowo nastąpił rynkowy wzrost cen i ostatni rok był wyjątkowo bogaty w szkody, być może będzie musiał przyjąć inne rozwiązania dotyczące zakresu ochrony autocasco. Będzie ono optymalne na dziś. Myśląc też, jakie będzie „jutro”, zdecyduje się na dotychczas niestosowane rozwiązania, które zapoczątkują nowy etap działań zmierzających do popra-

wy wskaźników szkodowych poprzez wdrażanie rozwiązań prewencyjnych. Aktywne działania przynoszą efekt, ich brak przy kolejnym odnowieniu umowy nie daje dobrej pozycji wyjściowej do negocjowania stawek w sytuacji, kiedy żaden ze wskaźników nie zmieni się na korzyść ubezpieczającego.

Zaproponowane rozważania będą wywoływały różne reakcje i opinie. Każdy ma swoje argumenty. Zakłady ubezpieczeń - uzasadniając zmianę cen ubezpieczeń komunikacyjnych dla konkretnych podmiotów z rynku tzw. przedsiębiorstw (klientów korporacyjnych) - wykazują brak rentowności grupy polis, i konkretnej umowy flotowej. Przedsiębiorcy, nawet jeżeli zgadzają się z samym faktem wzrostu kosztu ubezpieczenia, nie mogą pogodzić się z rozmiarem, wskazując również na argument liczb i też mają swoje racje.

Wszystkim bliskie są dobre rozwiązania europejskie, z uznaniem wypowiadamy się o dobrych praktykach europejskiego rynku ubezpieczeń dotyczących odszkodowań, trudniej jest zaakceptować wkroczenie europejskich standardów w sferę wyceny kosztu ubezpieczenia (składki). Wszystkim jednak powinno zależeć: właścicielom polis, poszkodowanym, właścicielom i poszkodowanym w jednej osobie, żeby przyjęte rozwiązania były bezpieczne. I dla poszkodowanych, i dla płatników składek też. Jeżeli dodam, że nadal płacimy jedne z niższych stawek w Europie, to w żaden sposób nie poprawię niczyjego samopoczucia. W działaniach wszystkich uczestników rynku ubezpieczeń komunikacyjnych zdrowy kompromis jest idealnym rozwiązaniem, zwłaszcza jeżeli będą pojawiać się konkretne argumenty i będą one brane pod uwagę przez rozmówców.

# Mobilna kontrola opłat elektronicznych

*Sebastian Chwalibogowski, biegły sądowy z zakresu 561/06 i ADR*



## KIEDY STWIERDZONO NIEUISZCZENIE OPŁATY ELEKTRONICZNEJ

Kontrola kończy się protokołem kontroli, który wręczany jest kierowcy wraz z zawiadomieniem o wszczęciu postępowania administracyjnego



## POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE

W trakcie postępowania administracyjnego można zgłaszać wnioski dowodowe (np. że uiszczono opłatę) i/lub ustanowić pełnomocnika, który będzie reprezentował kierowcę przed organem kontroli. Postępowania administracyjne powinno zakończyć się w terminie 30 dni od doręczenia kierowcy zawiadomienia. Organ powinien zawiadomić kierowcę o możliwości wypowiedzenia się co do zebranego materiału.



## DECYZJA O NAŁOŻENIU KARY

1. można złożyć wniosek o ponowne rozpoznanie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego (ul. Postępu 21, 02-676 Warszawa) w terminie 14 dni od otrzymania decyzji można też złożyć wniosek o wstrzymanie wykonalności kary pieniężnej;
2. w wypadku niezłożenia w terminie wniosku o oddalenie kary, możliwe jest złożenie umotywowanego podania o przywrócenie terminu oraz o ponowne rozpoznanie sprawy;
3. bez względu na ww. wnioski należy zapłacić karę w terminie 21 dni od otrzymania decyzji, brak zapłaty grozi dodatkowymi kosztami związanymi z egzekucją prowadzoną przez Naczelnika Urzędu Skarbowego.



## DECYZJA O UTRZYMANIU WW. DECYZJI

1. można złożyć skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego za pośrednictwem GITD na decyzję w terminie 30 dni od otrzymania ww. decyzji GITD;
2. można złożyć wniosek o wznowienie postępowania w sprawach zakończonych decyzją ostateczną, np. w przypadku, gdy kierowca stwierdzi, że wyszły na jaw istotne dla sprawy nowe okoliczności, niezbrane dotąd organowi, który wydał decyzję – art. 145§ 1 KPA.

Postępowanie w sprawie nieuiszczenia opłaty elektronicznej jest prowadzone na podstawie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, tak samo jak postępowanie administracyjne w sprawie przekroczenia czasu prowadzenia pojazdu, czy przewozu towaru niebezpiecznego bez wymaganego oznakowania, z tą różnicą, że **karę za brak opłat nakłada się na kierowcę**, a nie na przewoźnika i jej wysokość jest nieograniczona i może sięgnąć milionów złotych, natomiast przewoźnik drogowy nie może otrzymać kary większej niż 15 000 zł.

Pierwszym dokumentem rozpoczynającym postępowaniu administracyjne jest **zawiadomienie o wszczęciu postępowania**. Od tej chwili kierowca lub upoważniony przez niego pełnomocnik (pełnomocnictwo musi być na piśmie i wskazać, kto i do czego upoważnia pełnomocnika oraz opłacone) muszą zgromadzić i przesłać do organu, który prowadzi postępowanie, dokumenty potwierdzające uiszczenie opłaty przez przewoźnika drogowego. Najważniejsze są szczegółowe wydruki z dni, jakie zostały zakwestionowane przez kontrolera – i jakie bramownice, np. na skutek ich awarii, nie pobrały opłat, oraz dokumenty potwierdzające wpłatę pieniędzy tytułem opłat na konto GDD-KiA. Dokumenty te należy przesłać do kontrolera np. z policji lub GITD wraz z wyjaśnieniami, że przewoźnik uiszczył opłaty.

Postępowanie powinno się zakończyć wezwaniem kierowcy lub pełnomocnika do wypowiedzenia się w stosunku do zebranego materiału dowodowego i **decyzją o nałożeniu kary administracyjnej** lub decyzją o umorzeniu postępowania administracyjnego, gdy stwierdzono uiszczenie opłaty. Od decyzji, której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności można złożyć wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy do Głównego Inspektora Transportu Drogowego (ul. Postępu 21, 02-676 Warszawa) w terminie 14 dni od otrzymania decyzji. Wraz z ww. wnioskiem można złożyć wniosek o wstrzymanie wykonalności ww. decyzji, co nie zwalnia kierowcy z obowiązku zapłacenia kary w terminie 21 dni od otrzymania pierwszej decyzji. Należy ponadto wskazać, że **wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy** musi być sporządzony w języku polskim i wysłany z polskiej poczty w terminie 14 dni od otrzymania decyzji. Przesłanie ww. wniosku kurierem lub z poczty np. w Austrii będzie skuteczne, gdy doręczone zostanie do GITD przed upływem 14 dni od otrzymania decyzji.

Gdy kierowca nie zdąży wysłać odwołania w terminie, może złożyć umotywowany wniosek o przywrócenie terminu oraz wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy. Kierowca może korzystać z pomocy pełnomocnika, a jeśli ma adres zamieszkania poza Polską, musi wskazać adres do doręczeń w Polsce. W przypadku, gdy decyzja GITD nie zostanie przez GITD uchylona, to kierowcy i jego pełnomocnikowi przysługuje prawo do wniesienia skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w terminie 30 dni od otrzymania decyzji ostatecznej.

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

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

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

# DAF



- Serwis gwarancyjny
- Serwis pogwarancyjny
- Kompleksowe naprawy powypadkowe
- Części zamienne

Kontakt: Paweł Markowski tel. kom. 785 864 812

## SCHWARZMÜLLER

[Homepage](#) [Impressum](#) [Sitemap](#)

» Home

» Firmenprofil

» Produkte

» Gebrauchte

» Mietfahrzeuge

» Service

» Standorte

» Ersatzteilshop

» Werbeartikel

» Presse

» Downloads

» Karriere

» Kontakt

### PL-05-830 Nadarzyn

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.  
Al. Katowicka 40, Wolica  
Tel. +48 (0)22 458 95 55  
Fax +48 (0)22 458 95 70  
SOS +48 (0)78 586 48 04

### PL-95-030 Rzgów

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.  
ul. Katowicka 121/123  
Tel. +48 (0)42 209 22 22  
Fax +48 (0)42 209 22 04  
SOS +48 (0)78 586 48 04

### PL-07-200 Wyszaków

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.  
ul. Sienkiewicza 26  
Tel. +48 (0)29 643 09 90  
Fax +48 (0)29 643 09 95  
SOS +48 (0)78 586 48 04

Polen ▼



● Stützpunkt

## STANDORTE



Wilhelm Schwarzmüller Gesellschaft m.b.H.

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

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

Serwis Łódź  
tel. +48 42 209 22 22  
fax. +48 42 209 22 04

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

Serwis Wyszaków  
tel. +48 29 643 09 90  
fax +48 29 643 09 95

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

Sprzedaż Części  
Biała Podlaska  
tel. +48 661 662 226



TB TRUCK & TRAILER SERWIS

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

ZAPRASZAMY !

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

# Automatyczny świat

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita

**Zauważalnie rośnie odsetek modeli dalekodystansowych wyposażonych w zrobotyzowane skrzynie biegów, bo coraz więcej przewoźników widzi, że taki wydatek szybko się zwraca. Jednak prognozowana od kilku lat rewolucja w przekładniach jeszcze nie nastąpiła.**

Zaledwie pięć lat temu producenci ciężarówek przewidywali szybkie zastąpienie przekładni ręcznych zrobotyzowanymi. Ten moment jeszcze nie nastąpił, choć koncerny samochodowe już wprowadzają nowe generacje takich rozwiązań. Odsetek modeli wyposażonych w zrobotyzowane skrzynie rośnie. Na najbogatszym europejskim rynku, w Niemczech, udział najcięższych modeli ciężarówek ze zrobotyzowaną przekładnią przekroczył 60 procent, gdy pod koniec lat 90. był pięć razy mniejszy. Takie skrzynie biegów ma w sprzedaży każdy producent: DAF oferuje AS-Tronic, Iveco przygotowało Eurotronic, MAN proponuje Tiptronic, Mercedes montuje skrzynie Powershift, Renault Optidriver, Scania Opticruise, natomiast Volvo I-Shift.

Podejście transportowców do zrobotyzowanych skrzyń biegów jest różne. – Przewoźnicy są w większości konserwatywni i boją się elektroniki – ocenia przedstawiciel Iveco Robert Zajkowski. – Przedsiębiorcy boją się wysokich kosztów ewentualnych napraw takich skrzyń w autoryzowanych stacjach obsługi. Nie bez znaczenia jest także obawa przed kompletnym unieruchomie-

niem zestawu z powodu awarii elektroniki sterującej skrzynią. Tymczasem według Zajkowskiego jest to strach nieuzasadniony, bo nawet gdyby taka awaria zdarzyła się, jej usunięcie jest proste i ogranicza się do wymiany elektronicznego modułu. – Poradzą sobie z nią nawet położone na odludziu niezależne warsztaty, które – jak wiemy – potrafią poza wiedzą ASO przeprogramować moc silników, dodając im po kilkadziesiąt koni – zauważa Zajkowski. – Przewoźnicy kupujący nowy tabor mają też na oku rynek wtórny, na którym ciężarówki ze zrobotyzowanymi skrzyniami nadal nie cieszą się dużą popularnością – tłumaczy postawę klientów przedstawiciel Iveco. Ale przecież takie przekładnie nie tylko oszczędzają paliwo, lecz eliminują przeciążenia układu napędowego. – Nikt nie przekręci silnika i nie spali sprzęgła – zapewnia Zajkowski. Wtórnie mu jeden z większych polskich przewoźników. – Rezygnujemy ze skrzyń manualnych i przechodzimy wyłącznie na zrobotyzowane, bo zapewniają oszczędności w zużyciu paliwa oraz chronią mechanizmy samochodu. W niektórych przypadkach spalanie jest o litr na 100 km mniejsze niż z ręczną przekładnią. Taka skrzynia spłaca się nam w pół roku – zapewnia właściciel firmy Maszoński Logistic Mirosław Maszoński. Jednak podkreśla, że każdy kierowca musi być przeszkolony do jazdy samochodem z taką przekładnią. – Treningi są niezbędne. Trwają pół dnia i prowadzone są przez naszych dwóch kierowców lub trenerów z aka-

demii jazdy MAN lub Mercedes – wyjaśnia Maszoński.

Korzyści ze stosowania Opticruise namacalnie wyceniła Scania – koszty kontraktu obsługowo-naprawczego są o 4 procent mniejsze dla modeli wyposażonych w takie przekładnie – o co najmniej 4 procent maleją koszty obsługi pojazdu.

## Od 5 do 50 procent

Pomimo takich zalet w Polsce Iveco sprzedaje do 5 procent dalekodystansowych modeli wyposażonych w zrobotyzowane przekładnie. Lepiej jest w MAN. – Od początku 2010 roku sprzedaliśmy ok. 500 ciągników siodłowych wyposażonych w Tiptronic. To ok. 20 procent sprzedaży – szacuje przedstawiciel MAN Trucks Tomasz Kasprzyzak. Ze sprzedanych w Polsce w 2010 roku ciągników siodłowych Volvo, I-Shift miało 45 procent – o 5 punktów procentowych mniej niż w Europie Zachodniej. – Klienci są bardzo różni: od małych przedsiębiorstw po duże floty – mówi rzeczniczka Volvo Renata Stefańska. Scania, która również oferuje zrobotyzowane przekładnie za dopłatą, sprzedaje blisko co drugi dalekodystansowy model wyposażony w takie skrzynie, choć w kryzysowym 2009 roku ich udział był o połowę niższy. Polscy importerzy Renault i Mercedesa oferują zrobotyzowane skrzynie biegów w ciągnikach dalekodystansowych w standardzie, a mimo to zdarzają się nabywcy żądający ręcznych przekładni. – To ok. 1 procent klientów, którzy wybierają ręczny mechanizm z powodów

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



**OFERTA SPECJALNA!**

**Wszystkie drogi prowadzą do TimoCom.**

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

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

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

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

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

# TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz.

Let's talk about trucks.  
[www.truckstore.com](http://www.truckstore.com)

## Pyskowice k. Gliwic

ul. Gliwicka 20, 44-120 Pyskowice (przy drodze 901), tel. (+48 22) 312 76 91, fax (+48 32) 494 34 39



**Mercedes-Benz Actros 1846 LS**  
oferta 113001S0192, 2008 r., 481.000 km  
**195.000 zł**



**Mercedes-Benz Axor 1824 L**  
oferta 113001S0181, 2008 r., 128.000 km  
**179.000 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1848 LS**  
oferta 113001S0233, 2007 r., 620.000 km  
**159.900 zł**



**MAN 18.440 LLS-U**  
oferta 113001S0245, 2008 r., 232.000 km  
**178.000 zł**



**Scania Vabis (Saab) R 420**  
oferta 113001S0332, 2007 r., 475.000 km  
**179.000 zł**



**Scania-Vabis (Saab) R 420**  
oferta 113001S0328, 2007 r., 477.000 km  
**179.000 zł**



**Renault Premium 450**  
oferta 113001S0606, 2007 r., 487.000 km  
**105.000 zł**



**Scania R480**  
oferta 113001S0708, 2007 r., 346.000 km  
**179.900 zł**



**Mercedes-Benz Actros 1844 LS**  
oferta 113001S0167, 2008 r., 200.000 km  
**195.000 zł**



**Scania R 420**  
oferta 113001S0610, 2007 r., 427.000 km  
**179.500 zł**



**Mercedes-Benz Axor 1843**  
oferta 113001S0484, 2007 r., 562.000 km  
**149.900 zł**



**Scania R 420**  
oferta 113001S0715, 2007 r., 877.000 km  
**179.000 zł**



**Gabriel Bem**  
tel. kom. +48 698 697 530  
fax (+4832) 494 34 39  
gabriel.bem@daimler.com



**Michał Sorychta**  
tel. kom. +48 698 697 336  
fax (+4832) 494 34 39  
michal.sorychta@daimler.com



## PRZEWOŹNIK prenumerata

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

### Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

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

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

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

Zapraszamy

technicznych lub handlowych – ocenia przedstawiciel Renault Trucks Marcin Majak.

Mercedes jako pierwszy wśród producentów zdecydował się na montaż w standardzie zrobotyzowanych przekładni w modelach dalekodystansowych. Powershift pojawił się w 2005 roku w Actrosie drugiej generacji. Od 2008 roku dalekodystansowy Actros był oferowany w Polsce wyłącznie ze skrzynią Powershift. Wesja MP3 Actrosa otrzymała zmodernizowaną przekładnię Powershift trzeciej generacji. Konstruktorzy ulepszyli mechanizm zrównywania szybkości obrotowych wałów, zamontowali czujnik pochylenia pojazdu, pojawiły się dodatkowe tryby pracy. – Trzecia generacja Powershifta była szybsza od drugiej. Ulepszony Powershift szybciej przełączał biegi w górę, sprawniej także przeprowadzał redukcję – ocenia Maszoński. – Dzięki tym modernizacjom Powershift stał się doskonałą przekładnią i umożliwił nam zdobycie takich klientów, jak Raben i Biedronka, bo Powershift wyeliminował wpływ złego kierowcy na wielkość spalania i trwałość mechanizmów – uważa przedstawiciel Mercedes-Benz Trucks Tomasz Ciesielski. Niemal niezmienny Powershift montowany jest w Actrosach nowej generacji, które właśnie wchodzi do sprzedaży. W zależności od mocy silnika i dopuszczalnej masy całkowitej zestawu, Powershift ma 12 lub 16 biegów. Ten większy wymaga dopłaty i stosowany jest także w najcięższych zestawach, o masie dochodzącej do 120 ton. – Zamiast sprzęgła ciernego ma hydrauliczne, tzw. turbosprzęgło produkcji Voith, ze zmiennym napelnieniem przestrzeni roboczej. Poprzedni model wykorzystywał przetwornik hydrokinetyczny WSK firmy ZF – wyjaśnia Ciesielski.

### Budowlani i najlżejsi wolą ręczne

W pojazdach budowlanych nawet Mercedesowi nie udało się spopularyzować zrobotyzowanych przekładni. – Kie-

rowcy wolą sami wyznaczać moment zmiany biegu i wybierają dobrze znane skrzynie Telligent, choć w Powershift także można wybrać ręczny tryb pracy – zauważa Ciesielski. Dodaje, że przewagą Telligent jest 16 biegów i niższa od Powershifta cena. W tym segmencie sukcesu ze zrobotyzowanymi przekładniami nie odnotowali również handlowcy Scania i Volvo. Także w lekkim segmencie skrzynie zrobotyzowane nie zdobyły klientów. Średniej wielkości Renault Midlum ma zrobotyzowaną skrzynię nazwaną Optitronic. W przeciwieństwie do Optidrivera produkowana jest przez ZF, a nie przez Volvo. Nie zmienia to faktu, że nie cieszy się dużym zainteresowaniem. – Nie chodzi nawet o dopłatę, bo w ub.r. przeprowadziliśmy akcję AMT za jedno euro, a mimo to sprzedaliśmy zaledwie trzy tak wyposażone podwozia – przyznaje Majak. Wyjaśnia, że na mały popyt miały wpływ ograniczenia techniczne (np. brak możliwości zastosowania przystawki odbioru mocy) oraz niechęć do elektroniki. Podobny obraz przedstawia Zajkowski. – Daily wymaga dopłaty 3-4 tys. zł (o połowę mniejszej od Stralisa), każdy takie rozwiązanie w teście chwali, ale do kupna nie ma chętnych, choć w comiesięcznej racie leasingowej to zaledwie 30 zł różnicy, która i tak zwraca się w mniejszym spalaniu i zużyciu mechanizmów auta – uważa Zajkowski.

### Liczba i udział zrobotyzowanych skrzyń biegów Opticruise w wyposażeniu podwozi i ciągników siodłowych wersji dalekodystansowych Scanii w Polsce

	Liczba Samochodów	Odsetek z Opticruise
2006	1586	8,3
2007	2604	27,3
2008	2043	28,1
2009	556	24,3
2010	1156	38,5
2011	1741	47,3

Źródło: Scania Polska



TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.  
Al. Katowicka 40, Wolica  
05-830 Nadarzyn  
tel: +48 22 458 95 55

Oddział Łódź  
ul. Katowicka 121/123  
95-030 Rzgów  
tel: +48 42 209 22 22

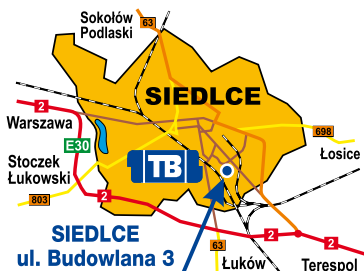
Oddział Wyszaków  
ul. Sienkiewicza 26  
07-200 Wyszaków  
tel: +48 29 643 09 92

Oddział Siedlce  
ul. Budowlana 3  
08-110 Siedlce  
tel. +48 25 640 85 10

Oddział Góra Kalwaria  
ul. Pijarska 121  
05-530 Góra Kalwaria  
tel. +48 22 737 14 27



**Profesjonaliści na Twojej drodze!**



**Już do Państwa dyspozycji  
w Siedlcach i Górze Kalwarii**



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

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

Serwis Łódź  
tel. +48 42 209 22 22  
fax. +48 42 209 22 04

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

Serwis Wyszaków  
tel. +48 29 643 09 90  
fax +48 29 643 09 95

Sprzedaż części Wyszaków  
tel. +48 29 643 09 91  
fax +48 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](http://www.TB.eu)  
ZAPRASZAMY !



**TB TRUCK & TRAILER SERWIS**

DAF Service Dealer™

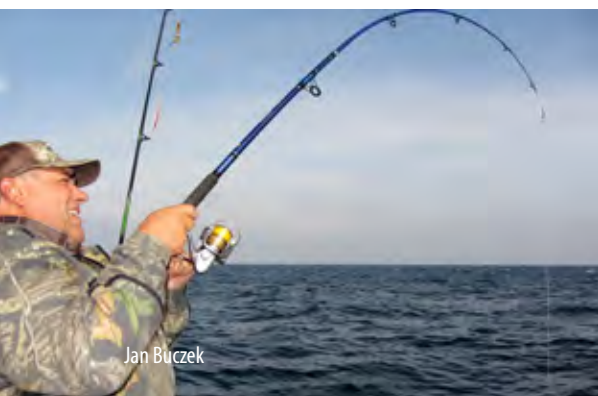
DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

# Przewoźnicy na morzu



Od lewej  
Krzysztof Barej,  
Sławomir Bołtroniuk,  
Jan Buczek,  
Mariusz Jakubowski,  
Jan Wardecki,  
Ryszard Butkiwicz



Jan Buczek



Grzegorz Kiciel



Jarosław Jurewicz



**od redakcji** Grupa przewoźników wyruszyła do Kłajpedy, a stamtąd kutrem na Bałtyk. Dorsze brały. Każdy z uczestników rejsu wyciągnął po kilkadziesiąt, niekiedy dorodnych sztuk.

„Przewoźnik” otwiera stałą rubrykę „Po godzinach”. Jeżeli chcą Państwo podzielić się wspomnieniami z ciekawych miejsc i wydarzeń – czekamy na zdjęcia.

Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji:  
**redakcja\_przewoznik@zmpd.pl**



Sławomir Boltroniuk



Mariusz Jakubowski



Mariusz Jakubowski



Jan Buczek,  
Ryszard Butkiwicz



Sławomir Boltroniuk



Jan Wardecki



# WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA  
SERWISOWA



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

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



## OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

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

**Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!**

Oferta firmy  
Transpass

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



# Continental



## Markowe opony w niskiej cenie

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

### Opony Continental

## 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



# Frankfurt 2011



Hyundai i30

autor: Kacper Jeneralski

**Duży salon małych aut. Tak w skrócie można by powiedzieć o jesiennym święcie motoryzacji. Wprawdzie świat po raz pierwszy zobaczył tu nowe Porsche 911 i kolejnego Lexusa GS, ale największej zamieszania zrobili tanie maluchy.**

Wystawa odbywa się tylko raz na dwa lata, zamiennie z paryskim salonem, ale z pewnością można powiedzieć, że jest największa w Europie. Nie chodzi tu jednak o prestiż, bo pod tym względem króluje wiosenna Genewa. Frankfurcki salon ma największą powierzchnię, a żeby przemierzyć

wszystkie hale trzeba zafundować sobie prawdziwy maraton.

Za każdym razem, kiedy któryś z salonów zostaje otwarty, obserwatorzy szukają, nawet na siłę, jakiegoś nowego trendu w motoryzacji. Tu nie trzeba długo rozmyślać, żeby stwierdzić, że producenci samochodów tym razem postawili na małe samochody. Miejskie auta segmentu A i B zdecydowanie wyróżniały się spośród nowości frankfurckiej wystawy. To może być znak, że producenci poczuli, że do niełatwych czasów trzeba się jakoś przystosować i oferować samochody, na które klienta po prostu będzie stać.



Fiat Panda

## Fiat Panda

Dzień, kiedy świat zobaczył nową wersję największego hitu Fiata, był w pewnym sensie smutny dla pol-

skiej fabryki tej marki. W końcu produkcja auta odjechała do Włoch. Nie zmienia to faktu, że w trzeciej generacji Pandy widać potencjał. Samochód po raz pierwszy będzie miał pod maską niewielki dwucylindrowy dołączony silnik. "Dziewięćsetka" będzie miała moc 65 lub 85 koni mechanicznych w zależności od wersji. Poza tym będzie można zainstalować benzynowy silnik 1,2 i znanego nie od dziś niewielkiego diesla 1,3 Multijet. Panda III to ewolucja, bo auto nie urosło za bardzo. Zachowało też styl poprzednika. Być może Włosi nie chcieli zmieniać zwycięskiego składu – w końcu poprzednia generacja tego auta była hitem, jakich mało.

### Mercedes SLS AMG Roadster

Gullwing, czyli skrzydła mewy. Tak mówiło się o klasycznym Mercedesie 300 SL. SLS stał się jego następcą, z tym że w najnowszej wersji, bez dachu skrzydła siłą rzeczy gdzieś zniknęły. To będzie prawdopodobnie je-

den z najbardziej szpanerskich kabrioletów najbliższych lat. SLS AMG ma pod maską silnik V8 o mocy 571 KM, a nad głowę kierowcy i pasażera dach, który składa się w 11 sekund. Wprowadzenie odkrytej wersji SLS'a było kwestią czasu. Jedyną wadą tego auta to cena, najtańszy model kosztuje prawie 900 000 zł.



Audi A2

### Audi A2

To tylko koncept, ale zapowiada, że Audi poważnie myśli o elektrycznej przyszłości na drogach. Na razie wszystko wskazuje na to, że elektryczne samochody będą musiały być niewielkie, takie jest A2. To w pewnym sensie powrót sprzed lat. Audi sprzedawało już kiedyś samochód o tej nazwie, niestety nie odniósł



Volkswagen UP

on sukcesu i został przedwcześnie wycofany z produkcji. Nowe A2 jest zasilane wyłącznie elektrycznym silnikiem o mocy 81 koni mechanicznych. Setkę osiąga w 9,3 sekundy i może przejechać na jednym ładowaniu dystans do 200 kilometrów. Ładowanie baterii trwa 4 godziny. Ten - jak to nazwano - mikrovan waży nieco ponad tonę. Jego oświetlenie to diody LED oraz, co ciekawe, diody laserowe.

### Volkswagen Up

To auto z pewnością będzie należało

Mercedes SLS AMG Roadster





Toyota Yaris

do droższych w swoim segmencie, a mimo to wzbudziło na salonie wielkie zainteresowanie. Up to następcą sympatycznego Volkswagena Lupo. Samochód jest zaprojektowany tak, aby mimo niewielkich rozmiarów zapewniał możliwie dużo przestrzeni dla czterech pasażerów. Ma zadziwiająco duży bagażnik z podwójną podłogą, który jest w stanie pomieścić aż 251 litrów. Dość duże ograniczenia czekają klientów pod względem silni-

Porsche 911

ków. Na razie w planach jest wyłącznie litrowy trzycylindrowiec o mocy 60 lub 75 koni mechanicznych. Diesla raczej nie będzie, a przynajmniej nikt o nim nie mówi. Wiadomo, że Up będzie miał rodzeństwo. Niemal identyczna Skoda Citygo i Seat Mii, choć nie pojawiły się we Frankfurcie, to są już gotowe do sprzedaży.

### Toyota Yaris

Miała swoją premierę we Frankfurcie, a co ciekawe jeden z prapremierowych pokazów tego auta odbył się w Polsce jeszcze przed wystawą. Yaris to hit naszego rynku, ale nie tylko naszego. Mała Toyota nabrała śmielszych linii i udaje teraz nieco większe auto. Podstawowy silnik ma litr pojemności. Z tą jednostką, 3-drzwiowym nadwoziem i podstawowym wyposażeniem auto będzie kosztowało na naszym rynku niecałe 40 tysięcy złotych. Najtańsza yariska będzie

miała komplet poduszek powietrznych, system stabilizacji toru jazdy i, jeśli idzie o komfort, dość ubogie wyposażenie.

### Jaguar C-x16

Tuż obok Defendera stanął inny, bardziej udany koncept z brytyjskim rodowodem. Jaguar C-x16 to z jednej strony niepisany następca modelu S-type, a z drugiej najmniejszy Jaguar w historii marki. C-x16, który, miejmy nadzieję, zmieni nazwę zanim wejdzie do produkcji, jest konkurentem między innymi dla Porsche Caymana. Auto jest ciekawym typem hybrydy. Pod maską ma benzynowy silnik o mocy 380 koni mechanicznych, do tego 95-konny silnik elektryczny, który działa jak swego rodzaju dopalacz. Kierowca może go uruchomić przy pomocy przycisku na kierownicy, gwarantując sobie potężny zastrzyk dodatkowej mocy.







Jaguar C-x16

### Porsche 911

Z jednej strony to ważna premiera tego salonu, z drugiej na stoisku Porsche było niewiele do oglądania. Kolejne generacje tego auta zmieniały się przez lata tylko nieznacznie i pod tym względem trend został utrzymany. Patrząc na auto z przodu trudno rozpoznać, że to nowy model, nieco większe zmiany dotyczą tylnych lamp. Samochód schudł i ale przybyło mu... biegów. Nowe 911 ma aż siedmiobiegową manualną skrzynię. Operowanie dźwignią musi być ciekawym przeżyciem. Siódmy bieg, jak tłumaczą przedstawiciele Porsche, jest nadbiegiem używanym przy dużych autostradowych prędkościach. Najślabsze 911 ma 350 koni mechanicznych i silnik 3.4. Mocniejsza wersja Carrera S, to silnik 3,8 i 400KM

### Land Rover Defender

Przyszły czas, kiedy nawet legenda motoryzacji nie jest w stanie wy-

grać z ekologią i przepisami bezpieczeństwa. Dlatego wcześniej lub później Land Rover będzie musiał wprowadzić nowocześniejszą wersję Defendera. Być może nastąpi to w 2015 roku. We Frankfurcie producent zaprezentował prototyp następcy Defendera, który, delikatnie mówiąc, zaszokował miłośników marki. Kwadratowe nadwozie przypominające nieco Skodę Yeti jest - na szczęście - tylko propozycją. Na



Land Rover Defender

ostateczną wersję tego auta poczekamy jeszcze 3-4 lata.

### Tubik

Nieopodal Citroena DS5 stał ogrom-



Citroen Tubik

ny van z przyszłości, który nada je nowe znaczenie słowu "awangardowy". Citroen Tubik, to prototyp bez szans na produkcję seryjną. Nie zmienia to faktu, że jest autem godnym uwagi i wyjątkowo oryginalnym. Jego nadwozie, które zdaniem niektórych przypomina toster, pomieści aż 9 pasażerów. Wnętrze daje się aranżować. Jego głównym celem ma być wypoczynek, ale nie dla rodziny, raczej dla dużej paczki przyjaciół.



KIA GT



Mazda CX-5

### CX-5

Mazda w segmencie SUVów i crossoverów do tej pory była obecna tylko jedną nogą. Teraz powiększa ofertę o średniej wielkości auto z napędem 4x4 (w opcji). CX-5 jest designerskim strzałem w dziesiątkę. Podobno śmiały niebieski lakier widoczny na targowym egzemplarzu naprawdę będzie dostępny w sprzedaży. Jednak to nie stylistyka jest najważniejsza w tym aucie, a technologia SKYACTIVE, zapewniająca niskie spalanie przy wysokich osiągnięciach. Auto będzie występowało z dwoma silnikami do wyboru. Diesel 2.2 z podwójnym doładowaniem będzie miał 150 lub 175 KM mocy. Dwulitrowy benzyniak, to dwa litry pojemności i 165 KM.

### KIA GT

To prototyp o tyle zaskakujący, że stworzony przez markę kojarzoną raczej z budżetowymi samochodami. KIA GT to znak, że Koreańczycy myślą o budowie prawdziwych limuzyn. Może to dla nich trochę za wcześnie, ale prototyp GT rozpała wyobraźnię. Auto ma pod maską silnik o pojemności 3,3 litra. Moc 395 KM przekazywana jest na tylną oś. Do tego jednostka połączona jest z aż 8-biegową automatyczną skrzynią biegów. Całość opakowana jest w bardzo śmiały, wyrafinowany nadwoziu. Samochód ponoć nie jest makietą, a naprawdę jeździ.



Citroen DS5

### Citroen DS5

Kiedy Citroen zapowiedział powrót do nazwy DS wiadomo było, że powstaną przynajmniej trzy modele o tym oznaczeniu. Po niewielkim DS3 i kompaktowym DS4 przyszła pora na DS5. To

nie jest jednak luksusowa wersja citroena C5, a przynajmniej nie do końca. Podczas gdy wszyscy spodziewali się luksusowego sedana, Francuzi postanowili, że największy DS będzie awangardowym hatchbackiem. To w gruncie rzeczy crossover na hydropneumatycznym zawieszaniu. Silniki: od 1,6 do 2,0. Moc: od 112 do 200 koni mechanicznych.



Skoda Mission L

### Skoda

W tym aucie niektórzy widzą następcę Skody Octavii, inni auto o bardziej imperialnych zapędach. Skoda Mission L jest zapowiedzią globalnego samochodu, który ma być oferowany na całym świecie. To oznacza, że Czesi myślą o ekspansji na światowe rynki. Mission L jest średniej wielkości sedanem, autem, które w założeniu ma być niedrogie i uniwersalne - coś pomiędzy Octavią a Fabią.

# ZWROT

## PODATKU VAT

### Z ZAGRANICZNYCH

### URZĘDÓW SKARBOWYCH



#### Zwrot podatku VAT w trybie prefinansowania w ciągu 14 dni :

- ATRAKCYJNA OPŁATA PROWIZYJNA
- GWARANTOWANA WYPŁATA WARTOŚCI PODATKU VAT W CIĄGU 14 DNI
- POMOC W KWESTIACH SPORNYCH

#### Zwrot podatku w trybie zwykłym:

- Niewielkie opłaty prowizyjne,
- Doświadczenie - obsługujemy kilkaset Firm Transportowych,
- Bezpieczeństwo - każdego roku dla naszych klientów odzyskujemy około dwóch milionów € zapłaconego podatku VAT.

OFERUJEMY DODATKOWE USŁUGI

Usługa prefinansowania dotyczy następujących krajów :  
Austria, Belgia, Czechy, Dania, Francja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Luxemburg, Niemcy,  
Słowacja, Słowenia

**POSIADAMY CERTYFIKAT PN-EN ISO 9001:2009**

### OFERUJEMY DODATKOWE USŁUGI:

- ZWROT PODATKU AKCYZOWEGO
- KARTY I URZĄDZENIA AUTOSTRADOWE

Szczegółowe informacje na temat usługi zwrotu VAT dostępne są na stronie portalu Sekcji Serwisowej ZMPD

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

**Kontakt do Działu Zwrotu VAT:**

tel. 22/ 536-10-61, fax. 22/ 536-10-66

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

# Pewność na każdym zakręcie. Dzięki najwyższej precyzji.

Nowy Actros. Nowy wymiar dynamiki jazdy.

Wsiadaj, ruszaj, rozkoszuj się jazdą – nowy Actros zapewnia podczas jazdy wrażenia, jakich jeszcze nie było. Wypróbuj nowe silniki, wyróżniające się mocą i ogromną kulturą pracy, precyzyjny układ kierowniczy, umożliwiający bezpieczne kierowanie również w trudnych sytuacjach, i nowy układ jezdy, który pewnie kompensuje każdą nierówność podłoża. Teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronie internetowej [www.mercedes-benz.pl](http://www.mercedes-benz.pl).

Marka Daimler AG



125!lat innowacji



**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust