

PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (21) VII grudzień 2011/styczeń 2012

ZMPD
Dwumiesięcznik

Jesteśmy wielcy str. 4

Kto płaci za A2 str. 8

Truck roku str. 64

**Fotomorgana,
czyli jadą święta** str. 18



Magystral-Polska POLECA



Rosja, Obwód smoleński, 448 km trasy M1



www.magystral.pl
(022) 333-72-50

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

Nagroda dla nieistniejących fachowców

Czy można dostać tytuł wzorowego kierowcy w kraju, w którym żadna szkoła nie kształci kierowcy mechanika? W Polsce takie cuda są możliwe.

Posłowie zapisali w ustawie o transporcie drogowym, że minister infrastruktury (teraz transportu) może nadawać odznakę „Wzorowego kierowcy”. Wymyślili więc wyróżnienie w zawodzie, który w naszym systemie oświaty nie istnieje. Nie ma szkoły, nie ma zatem i klasy, w której kształcą się kierowców, nie może więc także być gorszych, lepszych i wzorowych absolwentów-kierowców. Ale odznaka? A jakże.

Oto fragment Ustawy z dnia 16 września o zmianie ustawy o transporcie drogowym:

„1. Ustanawia się odznakę „Wzorowy kierowca”.

2. Odznaka, o której mowa w ust. 1, może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą.

3. Odznakę „Wzorowy kierowca” nadaje minister właściwy do spraw transportu.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki nadawania odznaki „Wzorowy kierowca”, tryb przedstawiania wniosków, wzór odznaki, tryb jej wręczania i sposób noszenia, uwzględniając wymagania, jakie powinny spełniać wnioski o nadanie odznaki oraz kryteria stosowane przy jej nadawaniu”.

To dobrze, że urzędnicy i politycy postanowili zauważyć, że są ludzie wykonujący szczególnie trudny i wymagający niezwykle odpowiedzialności zawód. To dobrze, że pojawił się pomysł nagradzania tych, którzy wykonują ten zawód na najwyższym poziomie. Wyznaczanie standardów określających postawy zawodowe godne naśladowania jest ważne dla każdej grupy zawodowej.

Gorzej jednak, jeżeli spróbujemy ocenić przepis ustanawiający tytuł Wzorowego kierowcy przez pryzmat odpowiedzialności władzy państwowej za przyszłość transportu i bezpieczeństwa na polskich drogach. Żadna polska szkoła nie kształci kierowców, ponieważ zawód kierowca-mechanik został przed laty wykreślony z list Ministerstwa Edukacji Narodowej. Kierowcy kształcą się wyłącznie na komercyjnych kursach, wielu młodych ludzi na nie nie stać. Przedsiębiorcy narzekają, że w firmach transportowych brakuje rąk do pracy, a ci, którzy przychodzą po kursach, niewiele potrafią.

Państwo wyrzucając szkolenie kierowców ze szkół zagrało nie tylko młodym ludziom, ale i firmom transportowym na nosie. Powiedziało im: radźcie sobie sami. Branża przyzwyczajona do marnego traktowania jakoś sobie radzi. A władza? Władza przygotowuje się do uroczystego wręczania honorowych odznak. Władza ma gest. Niech naród wie, jak go władza kocha i jak kocha wzorowych kierowców.

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:

Magdalena Aksamitowska – Kobos, Anna Gawlik, Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Anna Piotrkiewicz, Arkadiusz Piska, Robert Przybylski, Paweł Smoręda, Mirosław Siech, Barbara Szulak

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:

Jesteśmy wielcy	4
Kto płaci za A2?	8
Pęknięta sieć	10
Komisja dla przewoźników, nie dla ministra	14
Komisja infrastruktury	16
Jadą święta, czyli życzenia i pastoralki	18
Drogi ON? Tanio już było	22
Zbędny przepis	24
Nowe perspektywy IRU	26
W Białymstoku: o nowych przepisach, wizach i... ograniczeniach	30
Zmienia się mapa fotoradarów.....	32
Cztery lata transportu drogowego. Sukcesy i porażki	35
Sportowe życie transportowca	36
Zaostrzenie przepisów ekologicznych w Londynie	40
Nasi wigilijni goście.....	42
Zmiany w ubezpieczeniach komunikacyjnych.....	48
Ulga za złe długi orekta należnego podatku VAT	52
Wymagania majątkowe w działalności przewozowej	54
Europejski Nakaz Zapłatyszansa dla wierzyciela i zagrożenie dla dłużnika	58
Cyberprzestępczość w branży transportowej (część II)	60
Nowa oferta Sekcji Serwisowej	62
Nowy Actros - „Truck of the Year” 2012!	64
Jak się jeździ w północnych Indiach.....	66
Wyjazd na narty	70
Polska sportami motorowymi stoi.....	76
Król Formuły 1.....	82

Jesteśmy wielcy



autor: Sławomir Jeneralski

Polski transport międzynarodowy stał się europejską potęgą. Przewoźnicy jednak wolą narzekać niż się tym chwalić.

Niewielu Polaków wie, że polscy przewoźnicy międzynarodowi podbili Europę. Nie wiedzą o tym nawet politycy i urzędnicy odpowiedzialni za transport. A może tylko udają niezorientowanych, żeby móc po macoszemu traktować branżę, której w rzeczywistości należy się od administracji premia za osiągnięty sukces. Nie chodzi oczywiście o jakieś nadzwyczajne bonusy, raczej o zwykłe uznanie za wkład do wspólnej kasy i budowę prestiżu Polski za granicą. Jest czego gratulować. Sukces branży jest wyłącznie jej zasługą. Nikt jej nie wspierał dotacjami unijnymi ani żadnym innym publicznym groszem. Transport samochodowy w Europie, w tym także w Polsce, rozwija się bez jakichkolwiek mechanizmów wsparcia. Można nawet powiedzieć, że roz-

wija się wbrew działaniom polityków i urzędników, którzy bez przerwy dociążają przewoźników kolejnymi restrykcyjnymi przepisami. Europa zachowuje się tak, jakby nie rozumiała, że gnębienie transportu restrykcyjnym prawem prowadzi do wzrostu kosztów jego funkcjonowania, a więc podnosi koszty, czyli osłabia konkurencyjność całej europejskiej gospodarki na globalnym rynku.

Kierowca osobówki może jechać z Moskwy do Madrytu i z powrotem bez przerwy. Nikt go nie pyta, jak długo siedzi za kierownicą. Kierowca ciężarówki musi przestrzegać surowych przepisów dotyczących czasu pracy. Kika godzin jazdy i przerwa. Bez względu na to, gdzie go ta norma dopadnie. Żadna inna branża nie jest kontrolowana przez specjalnie do tego stworzoną służbę. Żadna, z wyjątkiem transportu drogowego, któremu parzy na ręce Inspekcja Transportu

Drogowego albo jej odpowiedniczki w innych krajach Europy. Przewoźnicy płacą najwięcej podatków. Rolnik nie płaci podatku za kombajn, a dziennikarz za komputer, przy którym pracuje. Przewoźnik wydaje duże pieniądze na podatek od środków transportu. Samochody ciężarowe podlegają surowszym normom ekologicznym, a ich właściciele płacą za korzystanie z dróg, którymi auta osobowe jadą za darmo, albo za o wiele niższe opłaty. To wpływa na koszty transportu, a więc i na koszty całej gospodarki. Oceniając ten aspekt działalności Unii Europejskiej gołym okiem widać wołające o pomstę do nieba absurdy. Takie są efekty destrukcyjnej twórczości eurobiurokratów, którzy biadolą nad niską konkurencyjnością europejskiej gospodarki, a jednocześnie dokręcają jej śrubę.

Przewoźnicy mają na co narzekać. Pytanie brzmi jednak, po co? Żyjemy w czasach, w których korzy-

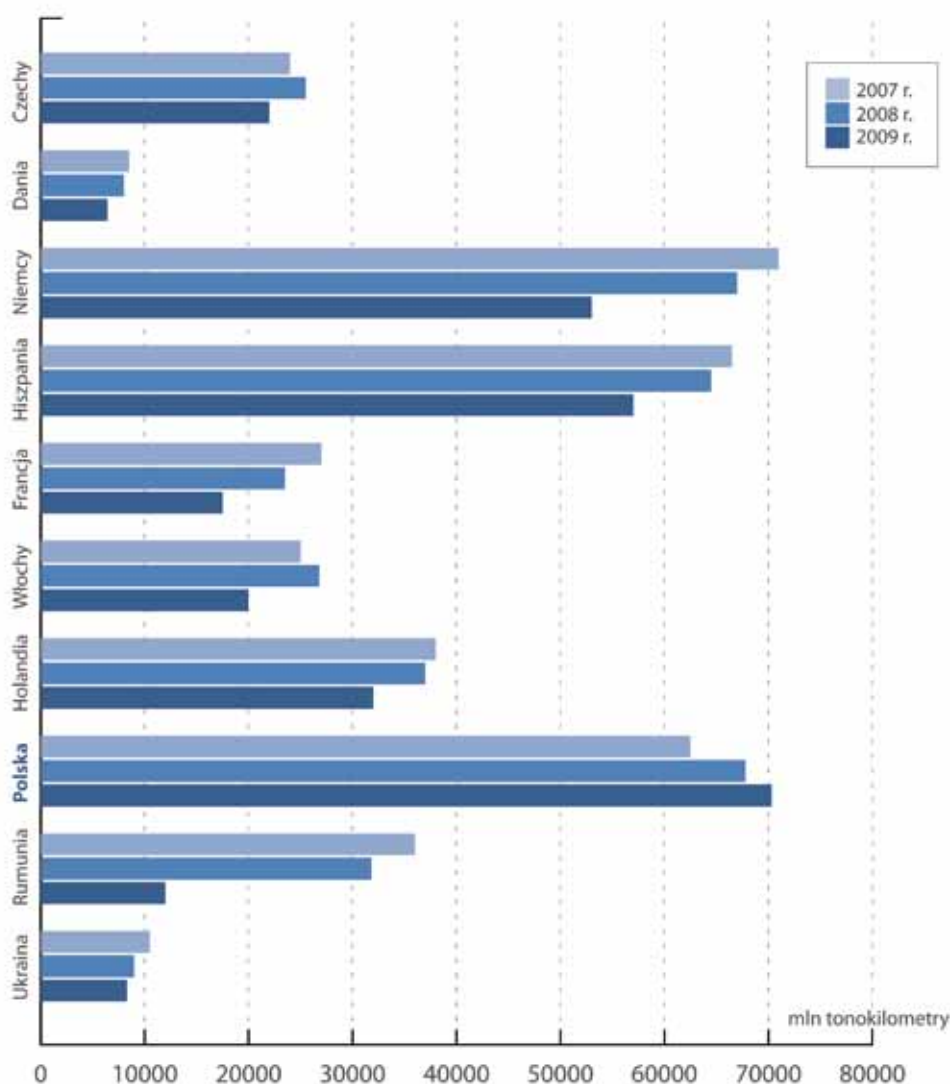
ści osiągają ci, którzy potrafią wybić się ponad przeciętność, tymczasem narzekanie to codzienna polska norma. Świat, w którym żyjemy, woli przebojowych ludzi sukcesu niż sfrustrowanych malkontentów.

Jest czym się chwalić

Polscy przewoźnicy potrafili perfekcyjnie wykorzystać warunki powstałe w związku z przystąpieniem naszego kraju do Unii Europejskiej. Liczba firm zajmujących się międzynarodowym transportem towarowym wzrosła w ciągu pięciu lat z szesnastu do prawie dwudziestu pięciu tysięcy. Wywołało to niezadowolenie „starych” przewoźników, którym wyrosła prężna konkurencja. Doprowadziło też do przejściowej nadpodaży usług oferowanych przez polskie firmy. Ogólny bilans jest jednak pozytywny – umocnienie branży, wzrost konkurencyjności oferty rynkowej i podniesienie jakości usług.

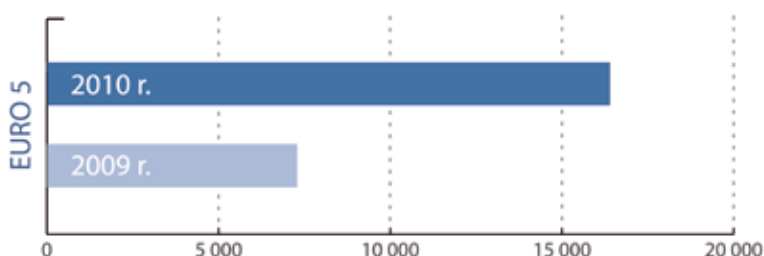
W mniejszym tempie rosła liczba samochodów, ale i tutaj przyrost jest ogromny. W 2006 roku polscy przewoźnicy międzynarodowi dysponowali flotą ponad dwięćdziesięciu dwóch tysięcy pojazdów, a w roku 2010 przekroczyli liczbę stu trzydziestu siedmiu tysięcy. Flota rozrosła się o około czterdzieści sześć tysięcy pojazdów, ale nie to jest najważniejsze (choć 50-procentowy wzrost taboru w cztery lata musi robić wrażenie). Naprawdę imponujące są nakłady na nowoczesność i ekologię. W latach 2009 – 2010 polscy przewoźnicy międzynarodowi zainwestowali około dwóch miliardów złotych w najnowocześniejsze i najbardziej ekologiczne samochody Euro5. Jest to w dużej mierze skutek krytykowanego nie tylko przez przewoźników restrykcyjnych przepisów eu-

Praca przewozowa w transporcie międzynarodowym w krajach europejskich (2007-2009)



Źródło: GITD

Ekologiczność taboru w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy (2009-2010)



Źródło: eurostat

ropejskich. Jednak żeby tyle inwestować, trzeba mieć ogromny potencjał, a to już zasługa przedsiębiorców. Z nieba nic im nie spadło.

Inwestycje muszą czemuś służyć. Nie ma sensu wylewać potu na ściąganie się z samym sobą. Inwestycje w polski transport międzynarodowy mają sens i to głęboki. Przy-



niosły Polsce sukces, o którym inne branże mogą tylko pomarzyć. Polscy przewoźnicy, można powiedzieć, poszli „na całość”. Rywalizują dziś z największymi do niedawna potęgami transportowymi Europy, czyli Niemcami i Hiszpanami. Jeżeli porównamy liczbę przewożonych ładunków i przejeżdżanych kilometrów w latach 2007 – 2009 okazuje się, że kiedy dotychczasowym gigantom spadało, to polskim rosło. W rekordowym 2009 roku zostawiliśmy Hiszpanów za plecami, a z Niemcami szliśmy łeb w łeb. Inni poważni rywale, tacy jak Holendrzy czy Rumuni, zostali o dwie długości z tyłu.

Po pierwsze: szanować

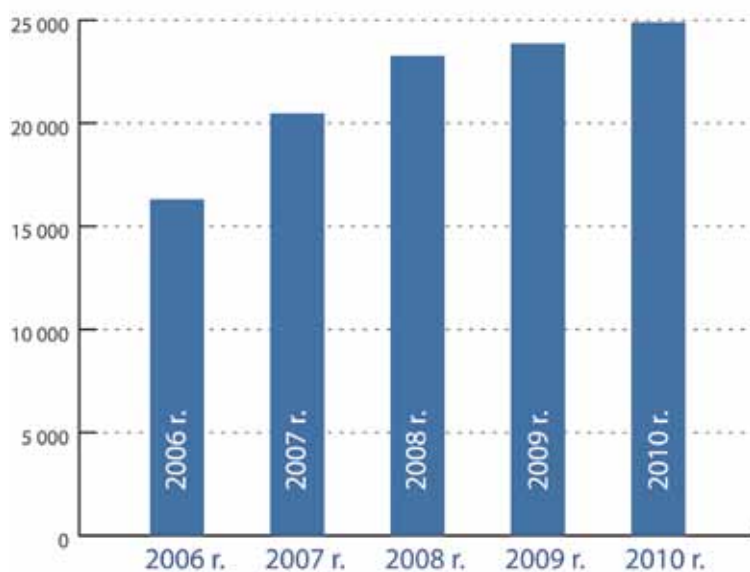
Transport samochodowy pada łatwo ofiarą fałszywych oskarżeń i stereotypów. Kierowcy w małych samochodach widzą w nim źródło wszelkiego zła, mimo że statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego i ekologii nakazywałyby raczej chwalić tiry niż je krytykować. Sąsiadujący z trasami przelotowymi zlorzeczą ciężarówkom, ponieważ te rozjeżdża-

ją miasteczka i wsie. A przecież to nie przewoźnicy i kierowcy ponoszą odpowiedzialność za stan dróg i organizację ruchu. Widząc wielkie ciężarówki mijające nas na drodze dobrze mieć świadomość, że reprezentują one biznes, który nie wyciąga ręki do budżetu, tylko go zapełnia i który może służyć za wzór sukcesów, o jakich inni mogą jedynie pomarzyć.

Z potęgi polskich przewoźników międzynarodowych wynika też ważne przesłanie dla polityków i urzędników. Kiedy majstrują przy przepisach dotyczących tej wielkiej i skomplikowanej branży, powinni uważać, żeby czegoś nie zepsuć. Gra idzie bowiem o wielką stawkę. Nie po to polscy przedsiębiorcy trudzili się latami, zdobywając europejski rynek, żeby go stracić przez niedopracowane decyzje tych, co rządzą.

W jednym z pierwszych wydań „Przewoźnika” opublikowany został wywiad z eurodeputowanym, prof. Bogusławem Liberadzkim, który wtedy powiedział, że nie można, będąc politykiem, skutecznie rozwiązywać problemów przewoźników, jeżeli się ich nie zrozumie i nie polubi. Może i przewoźnicy mają na tym polu coś do zrobienia. Może powinni zamiast częstych narzekań zacząć budować wizerunek branży zasługującej na sympatię i szacunek z racji wielkich sukcesów, które od lat odnoszą.

Liczba firm transportowych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy (2004-2010)



Źródło: GITD

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



Kto płaci za A2?



autor: Ryszard Gałczyński

Obecny prezydent Bronisław Komorowski oraz dwóch byłych prezydentów Lech Wałęsa i Aleksander Kwaśniewski brali udział 1 grudnia w otwarciu nowego odcinka autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko. Podczas uroczystości prezydent Komorowski gratulował Polsce i Polakom.

Odcinek ten ma być flagowym przykładem inwestycji drogowej realizowanej w systemie partnerstwa publiczno - prywatnego (ppp).

Czegóż można chcieć więcej otwierając szeroko wrota do nowoczesnej Europy? W cieniu tych podniosłych i radosnych wydarzeń pozostał na chwilę spór pomiędzy Autostradą Wielkopolską S.A.

a rządem, który może kosztować Skarb Państwa miliardy złotych. Koncesjonariusz nosi się z zamiarem wniesienia roszczeń o odszkodowania z tytułu strat poniesionych w wyniku uruchomienia od 1 lipca 2011 roku elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL. Wraz z końcem systemu winietowego ruch najcięższych pojazdów na tym odcinku radykalnie zmalał i AW S.A. obliczyła, że do końca roku straci z tego tytułu 60% przychodów. Przyczyna jest dość racjonalna. Kierowcy ze względu na wysokie ceny przejazdu odcinkiem A2 Nowy Tomyśl - Konin (189 zł) starają się go ominąć.

Spór dotyczy płatności państwa wobec spółki za darmowy przejazd ciężarówek, który był zagwarantowany w anek-

sie do umowy koncesyjnej. Został podpisany w roku 2005, gdy Sejm przyjął zasady rozliczania z koncesjonariuszami. W listopadzie 2008 roku minister infrastruktury uznał ów aneks za nieważny. W czerwcu tego samego roku parlament uchwalił przepisy o uruchomieniu systemu e- myta od 1 lipca 2011 r. Tym samym Cezary Grabarczyk uzyskał podstawę do uchylecia aneksu do umowy. Oznaczało to, że z dniem wprowadzenia elektronicznego poboru opłat drogowych ustają wypłaty rekompensat.

Rekompensaty w ramach systemu winietowego dla koncesjonariuszy wprowadzono we wrześniu 2005 roku. Państwo wypłacało je na podstawie informacji o natężeniu ruchu przedkłada-



nych przez właścicieli prywatnych odcinków autostrad. Środki te przekazywane przez Krajowy Fundusz Drogowy okazały się niewspółmiernie wysokie do wpływów z winiet i doprowadziły niemalże do bankructwa KFD. Sytuację uratowała 30-procentowa podwyżka cen winiet w 2009 r. W ponad 80 procentach beneficjentem wpływów z tytułu rekompensat była AW S.A. Niewydolność systemu winietowego okazała się jedną z najważniejszych przyczyn zastąpienia go e-mytem. Błędy na etapie tworzenia przepisów ustawowych przy wprowadzaniu systemu elektronicznego doprowadziły do powstania eksterytorialnych wysp niepodlegających państwowej jurysdykcji. Podstawowym zarzucaniem ze strony rządu był brak

zdecydowanych działań dotyczących objęcia systemem e-myta odcinków koncesyjnych. Negocjacje z właścicielami odniosły skutek odwrotny do zamierzonego. Koncesjonariusze noszą się z zamiarem wprowadzenia własnych systemów opłat. Rząd pozostawił im także swobodę decydowania o tym, jaki system wybiorą u siebie. AW S.A. dodatkowo została praktycznie wyłączona z regulacji dotyczących maksymalnych stawek opłat. Ten właśnie aspekt można uznać za największą porażkę.

O bezradności państwa świadczy dobitnie odpowiedź Urzędu Ochrony Konsumentów i Konkurencji na zawiadomienie ZMPD o nadużywaniu dominującej pozycji na rynku przez AW S.A. UOKiK uznał, że „brak (jest) uzasadnionych podstaw do uznania, iż przedsiębiorca może nadużywać pozycji dominującej na rynku (...) poprzez pobieranie od użytkowników autostrady cen nadmiernie wygórowanych”. Ten „brak uzasadnionych podstaw” został oparty na dwóch przesłankach: „niemożność adekwatnego porównania opłat za przejazd odcinkiem A2 Nowy Tomyśl – Konin z żadnymi opłatami za przejazd innymi odcinkami autostrad czy dróg krajowych w Polsce”, a także ze względu na „skomplikowany charakter inwestycji polegającej na budowie i oddaniu do zarządzania odcinka autostrady A2 oraz zasady jej finansowania, niezwykle trudne, o ile w ogóle możliwe, jest wyliczenie, w jakiej wysokości została by ustalona hipotetyczna cena, gdyby przedsiębiorca działał na rynku konkurencyjnym”. Co więcej w odpowiedzi na pismo ZMPD zawarto konkluzję, że stawki pobierane na mocy umowy koncesyjnej z 2005 r. utrzymywano na stałym poziomie, a więc są relatywnie niższe - biorąc pod uwagę fakt wprowadzenia podwyżki VAT w 2011 r. Ponadto podkreślono, że AW S.A. nie stosuje maksymalnych stawek opłat za przejazd autostradą A2, do pobierania których została uprawniona na mocy postanowień umowy koncesyjnej.

W przypadku autostrady A1 dochody z tytułu opłat są ustalane przez ministra infrastruktury i stanowią przychody Skarbu Państwa, który z kolei wypłaca zarządcy drogi tzw. opłatę za dostępność. Natomiast przychody za przejazd odcinkiem A2 Nowy Tomyśl – Konin, wybudowanym w systemie BOT (build, operate, transfer) przez AW S.A., mają pokrywać koszty spłaty kredytów zaciągniętych na budowę i utrzymanie drogi i są jedynym źródłem przychodów tej firmy. W taki sposób tłumaczy się znaczne różnice w cenie przejazdu tymi odcinkami dróg.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że informacja ZMPD o praktykach stosowanych przez AW S.A. wynika z ograniczeń dostępności do drogi równoległej wobec odcinka A2 Konin - Nowy Tomyśl. Nie wiadomo, dlaczego droga krajowa nr 92 nie została na całej swojej długości objęta systemem e-myta.

Stawka dla ciężarówki spełniającej normę Euro5 za 1 km na DK 92 wynosi 0,21 zł, podczas gdy na 1 km odcinka autostrady A2- 1,40 zł. Taka różnica cen jest niezrozumiała i obnaża błędy rządu we wprowadzaniu e-myta. W tym momencie ograniczenia stawiane przez władze Konina, dotyczące przejazdu odcinkiem DK 92 zmuszają ciężarówkę do korzystania z autostrady.

Zaskakujące w tym kontekście są informacje, że koncesjonariusz po ukończeniu odcinka Nowy Tomyśl - Świecko otrzyma pomoc publiczną. Zgodę na to już wyraziła Komisja Europejska. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że państwo dało już wcześniej gwarancje na kredyty zaciągane przez Autostradę Wielkopolską i Gdańsk Transport Company -GTC. Nad wysokością kwot, jakie zostaną koncesjonariuszom wypłacone z kieszeni podatników, panuje zмова milczenia. Wartość tej pomocy przez rzecznika MI, Mikołaja Karpińskiego, jest określana jako „informacje poufne” i nie zostanie opublikowana.

Pęknięta sieć

autor: Sławomir Jeneralski

Każdy wie, co to jest sieć. Rybaczka, pajęczka, albo drogowa. Łatwo więc wytłumaczyć, że jeżeli sieć zostanie w kilku miejscach przzerwana, to się rozleci i przestanie być siecią. Sprawa wydaje się oczywista.

Niestety nie dla urzędników i polityków. W Polsce samorządy miast na prawach powiatów mogą ciąć sieć dróg krajowych kierując się lokalnymi interesami i mając w nosie konsekwencje dla systemu transportowego kraju. Po co zresztą miałyby się nad tym zastanawiać? Nikt nie patrzy im ręce.

Przykładów wprowadzania przez powiaty grodzkie ograniczeń uniemożliwiających przejazd drogą krajową najcięższym pojazdom jest w Polsce dużo. Najgłośniej mówi się ostatnio o zamknięciu drogi krajowej nr 92 w granicach Konina, ale każdy przewoźnik umie podać przykład takich działań na trasach, którymi jeżdżą jego samochody. Zostawmy przykłady, zajmijmy się chorą zasadą umożliwiającą tego typu praktyki.

Nikt nie używa wielkich ciężarówek, żeby odwiedzić znajomych, albo wyskoczyć z rodziną w plener. Ciężarówki jeżdżą, bo muszą, bo takie są potrzeby gospodarki. Pełnią rolę usługową. Sprawny transport wpływa na efektywność i kon-

kurencyjność gospodarki. Droga zablokowana dla ciężkich pojazdów to objazdy, a więc dodatkowe koszty, które muszą w konsekwencji ponieść klienci, czyli my wszyscy.

Przepisy dające powiatom grodzkim uprawnienia do ograniczania ruchu na drogach krajowych powodują tymczasem, że lokalni politycy traktują te drogi jak polityczny folwark. Łatwo przypodobać się wyborcom mówiąc im: Nie wpuścimy

Czas najwyższy, żeby odpowiedzialni za sieć polskich dróg zaczęli liczyć, ile kosztuje działanie przepisów umożliwiających samorządom traktowanie dróg krajowych jak kawałka własnego podwórka.

tirów do miasta, zamkniemy drogę, niech ciężarówki jeżdżą gdzie indziej. Nikogo już potem nie obchodzi, które te ciężarówki pojadą, ani jakie to powoduje dodatkowe koszty.

Niech jeżdżą któreś chcą, byle nie przez nasz teren. Są też przypadki, w których samorządy traktują wprowadzane przez siebie ograniczenia na drogach krajowych jako formę nacisku na rząd, wzmacniającą starania o środki na budowę obwodnic. Jak to się ma do spójności sieci dróg krajowych? Nijak. Sa-

morządowcy podejmując decyzję na swoim terenie nie zadają sobie trudu, żeby na sprawę spojrzeć szeroko. Troska o sprawne działanie sieci dróg to nie ich sprawa. Oni zrywają sieć, bo tak jest wygodnie i tego oczekują ich lokalni wyborcy. Im bardziej uczęszczana droga, im więcej na niej wielkich ciężarówek, tym większe ciśnienie lokalne, żeby postawić zakazy i mieć święty spokój, ale też tym większe straty. Nie tylko gospodarcze, ale i społeczne. Objazdy to ogrom wypalanego niepotrzebnie paliwa, to wyższe koszty pracy, to zagrożenie bezpieczeństwa na alternatywnych, często gorszych drogach. Czas najwyższy, żeby odpowiedzialni za sieć polskich dróg zaczęli liczyć, ile kosztuje działanie przepisów umożliwiających samorządom traktowanie dróg krajowych jak kawałka własnego podwórka.

Polska inwestuje w rozwój sieci dróg wielkie pieniądze. Tylu inwestycji drogowych nie było u nas nigdy. Mimo opóźnień i wielu innych kłopotów będziemy kiedyś wspominać obecne lata jako czas, kiedy w Polsce powstały nowoczesne drogi. Może trzeba nie tylko je budować, ale również zweryfikować sposób zarządzania siecią. Jedna sieć, jeden cel, jeden gospodarz.



Józef Stelmachowski
prezes Opolskiego Zrzeszenia
Przewoźników Drogowych

Oczywiście konieczne jest, aby drogi krajowe, bez względu na to gdzie przebiegają, znajdowały się pod jednym zarządem. Poza tym w ustawie o drogach publicznych należy wprowadzić szereg innych zmian. Przede wszystkim mamy bardzo ograniczoną ilość dróg o dopuszczalnym nacisku nie większym niż 10 ton osi ciągnącej - co jest nieporozumieniem, bo rodzi liczne negatywne konsekwencje. Jadąc głównymi szlakami komunikacyjnymi praktycznie nie mamy możliwości wjechania do załadowcy czy nadawcy towaru bez złamania przepisów. Tu podam klasyczny przykład: zmierzając autostradą A4 do Nysy, nie możemy tam dojechać, bo obowiązuje ograniczenie do 10 ton. Teoretycznie należałoby stanąć i przeladować samochód. Wydaje mi się, że powściągliwość GDDKiA w zakresie rozszerzenia sieci dróg o nośności 11,5 t jest zdumiewająca. Tym bardziej, że zostały przeprowadzone remonty dróg, w wielu przypadkach z udziałem funduszy unijnych, co obliguje do ujednolicenia parametrów technicznych z normami UE (czyli 11,5 t nacisku). A nie jest to respektowane przez tę instytucję. Sąsiadujemy z Czechami i tam wszystkie drogi mają takie same parametry techniczne 11,5 t. Zdarzały się paradoksalne sytuacje, że nasz kierowca jadąc do Czech czy Austrii, załadowany zgodnie z naszymi przepisami, otrzymywał

mandat od czeskich celników za zbyt niskie obciążenie osi ciągnącej, ponieważ stwarza to niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zgodnie z ich przepisami należy zachować odpowiednie proporcje między wagą pojazdu ciągnącego i ciągniętego. Za granicą nasza prośba o załadownie ciężarówki poniżej 11,5 t spotyka się z odmową. To bardzo komplikuje naszą pracę. Realizujemy przede wszystkim zadania przewozowe, nie wnikając w interesy poszczególnych samorządów terytorialnych. Chcemy tylko wykonywać swoją pracę sprawnie i ekonomicznie. W związku z tym każde ograniczenie możliwości korzystania z optymalnych szlaków jest dla nas szkodliwe.



Bonifacy Sornat
przewodniczący Regionu Świętokrzyskiego ZMPD

Zarządzać drogami powinien jeden podmiot. Poza tym, żeby nie wywierać otwartych drzwi, trzeba przyrzec się rozwiązaniom w krajach starej UE, takich jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania. Te kwestie powinny być uregulowane w racjonalny sposób. Polska jest jedynym krajem w Europie, w którym samorządy robią, co chcą. Przaśność wyziera zza każdego zakrętu: okazuje się, że jakiś tam zarządca terenowy dróg z wójtem i kimś jeszcze przekonali kogoś w urzędzie wojewódzkim i już za trzy dni stoi nowy znak zakazu. Znam to z własnego doświadczenia, bo chciano mi zmie-

nić znak na drodze dojazdowej do firmy. Wprowadzenie sensownego rozwiązania i oddanie dróg w zarząd jednemu podmiotowi, szczególnie jeśli chodzi o drogi w jednym ciągu komunikacyjnym - jest po prostu niezbędne.



Janusz Piechociński
poseł PSL, wiceprzewodniczący
Komisji Infrastruktury

To jest problem, bo mamy wielu zarządców i różne rodzaje dróg: drogi na prawach powiatu, czyli wielkomiejskie; drogi GDDKiA; zdarzają się drogi krajowe, które przechodzą w drogę wojewódzką (np. na odcinku Węgrów - Warszawa).

Fundamentalne pytanie jest jedno: Czy dzisiaj - po 10 latach rozwoju polskiej gospodarki i samorządu, a także w obliczu nowej wiedzy o technikach, kosztach dostępu do infrastruktury, o problemach z opłatami za utrzymanie - nie nadszedł czas na ponowne rozważenie podziału dróg i ich kategorii.

Kluczowa wydaje się jedna kwestia: podział i kategoryzacja dróg, która została dokonana w 1999 r., nie przystaje do obecnej rzeczywistości w transporcie i całej gospodarce. Nie mówiąc o tym, że w najważniejszych sprawach nie spełniliśmy zobowiązań unijnych, np. dotyczących nośności dróg w korytarzach transportowych wiodących od granicy do granicy - 11,5 kN nacisku na oś.

Już kilkakrotnie przymierzaliśmy się na sejmowej Komisji Infra-



struktury, żeby zmusić GDDKiA i resort transportu do ponownego zmierzenia się z tymi problemami. Sytuacja, w której jest wielu zarządców, prowadzi do niefunkcjonalności całej infrastruktury drogowej. Zmiany powinny prowadzić w kierunku budowania systemu transportowego. Obecnie skupiamy się na bieżącym utrzymaniu dróg, oświetleniu, a powinniśmy patrzeć znacznie szerzej. To już jest inna Polska, także inna Polska transportowa. Inna Polska, jeśli chodzi o tendencje w sposobie finansowania i utrzymania infrastruktury, a także wykorzystania nowych technologii.



Bogusław Liberadzki
poseł w Parlamencie Europejskim

Nie ulega dla mnie kwestii, że droga tworząca jedną całość powinna znajdować się pod jednym zarządem, po to, żeby mógł być utrzymany ten sam standard i by móc koordynować wszystkie działania modernizacyjne pod względem jednakowych norm technicznych i w jednym czasie. W Polsce mamy do czynienia z zupełnie nietypową sytuacją w stosunku do krajów UE, gdy przez środek miasta przebiega droga krajowa, pełniąc jednocześnie funkcję ulicy miejskiej. W innych państwach unijnych funkcjonują drogi obwodowe podlegające jednemu zarządowi z drogami krajowymi. Natomiast to, co dzieje się wewnątrz miasta, znajduje się pod zarządem miejskim. U nas do czasu, kiedy nie będziemy mieć przyzwoitej ilości dróg obwodowych, pozostanie ten dylemat. Pamiętajmy, że w najwięk-

szych miastach - począwszy od Warszawy - dróg obwodowych dotkliwie nam brakuje.



Gerard Kaczmarczyk
przewodniczący Regionu Łódzkiego ZMPD

Drogi na jednym szlaku powinny mieć jednego zarządcę. Poszatkowanie dróg przez władze lokalne powoduje różnorodne utrudnienia: w zakresie poboru opłat, a także dysponowania tymi drogami. W przypadku kilku zarządzających w grę zaczynają wchodzić interesy lokalne. Przewoźnikom utrudnia pracę stawianie ograniczeń i zakazów. Rozdrabnianie kompetencji tylko nam przeszkadza i prowokuje niepotrzebne konflikty. Powinno się upraszczać, a nie komplikować i dlatego uważam, że należy zmienić uprawnienia. Ja chciałbym mieć jasną, klarowną sytuację. Nie chcę potykać się na każdym odcinku z prezydentem Kutna, Łowicza czy Konina. Po co nam to?



Zygmunt Sieńko
prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”

Zmiana powinna nastąpić, potrzebny jest jeden zarządca – ten, który płaci.

Platnikiem za utrzymanie dróg krajowych jest GDDKiA. To mogłoby uzdrowić sytuację, ponieważ obecnie dochodzi do konfliktu interesów między zarządcą dróg i władzami lokalnymi. Taka zmiana doprowadziłaby do ujednoczenia i uporządkowania organizacji ruchu na drogach krajowych. Byłoby jasne, kto za co odpowiada. Dzisiaj panuje chaos w podejmowaniu decyzji dotyczących zakazów wjazdu, ograniczeń, czy uwzględniających inne racje - niekoniecznie mające związek z podstawowym przeznaczeniem, dla którego drogi zostały zbudowane.



Marek Eron
właściciel firmy Erontrans

Problem unifikacji dróg pod względem nośności jest problemem w skali całego kraju. Dzisiaj nie wiadomo, jakimi kryteriami określa się ich parametry użytkowe. Co jest przyczyną, że ta sama droga (o takim samym numerze) ma inną nośność na jednym odcinku niż na drugim. Uniemożliwia to swobodny przepływ towarów i stworzenie systemu drogowego zintegrowanego z siecią dróg europejskich, gdzie obowiązuje wszędzie nacisk na oś 11,5 t.

No i jak tu jeździć? Nie będziemy przecież przeładowywać samochodów tylko dlatego, że na odcinku 10 km droga ma inne parametry. Jeżeli powodem zróżnicowania nośności nie są względy techniczne, tylko administracyjne i oddanie drogi na całej jej długości pod jeden zarząd doprowadziłoby do uporządkowania tych kwestii, to należy zmienić przepisy.

Notował Ryszard Gałczyński



Trafiona „szóstka” Magystral-Polska

Rok 2011 dobiega końca, co sprzyja różnego rodzaju podsumowaniom. Dla Magystral-Polska Sp. z o.o. był to rok pełen zmian i wielu nowych ciekawych wyzwań. Nasza spółka stale się rozwija, dokładając starań, aby byli Państwo zadowoleni, a nasza oferta była zawsze konkurencyjna i atrakcyjna.

A mamy się z czego cieszyć.

Po pierwsze

W bieżącym roku zaufało nam i rozpoczęło z nami współpracę kilkuset nowych klientów – od małych firm rodzinnych po właścicieli dużych flot. Dziękujemy za Państwa przychylność!

Po drugie

Zwiększyliśmy skład osobowy naszego zespołu o kolejne osoby. Do Państwa dyspozycji pozostaje zespół mobilnych handlowców, którzy są gotowi spotkać się z Państwem na terenie całego kraju i kompleksowo przedstawić naszą ofertę.

Po trzecie

Od 1 listopada w siedzibie ZMPD w Warszawie otworzyliśmy nasze drugie biuro – „Punkt Obsługi Klienta Magystral”, gdzie codziennie w godzinach 8.00 - 15.30 nasi pracownicy czekają na Państwa uwagi i chętnie udzielą wszelkich niezbędnych informacji związanych z obsługą naszych kart.

Po czwarte

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych klientów, wprowadziliśmy dla Państwa usługę bezgotówkowych rozliczeń za myjnie TIR w 7 punktach obsługi przy granicach z Czechami i Niemcami.

Po piąte

W bieżącym roku mieliśmy szereg okazji, aby osobiście spotkać się z Państwem – byliśmy obecni na ogólnopolskich i regionalnych zjazdach przewoźników, spotkaniach regionalnych ZMPD, piknikach. Cieszymy się, że mogliśmy zobaczyć się z wieloma naszymi klientami i pogłębić wzajemne relacje!

Po szóste

Na 448. kilometrze po obu stronach trasy M1 otworzyliśmy w grudniu dla naszych klientów dwie nowe stacje BP z konkurencyjnymi cenami, dobrą jakością paliwa oraz wysokim poziomem obsługi.

A co najważniejsze

Mija już trzeci rok udanej i owocnej współpracy z Państwem, co jest dla nas bardzo ważne i motywujące do dalszych działań.

Mamy nadzieję, że nowy rok 2012 okaże się jeszcze bardziej pomyślny, czego sobie i Państwu z całego serca życzymy!

Nadchodzące Święta Bożego Narodzenia niosą ze sobą wiele radości oraz refleksji, dotyczących minionego okresu i planów na nadchodzący Nowy Rok 2012.

W tych wyjątkowych dniach chcemy Państwu podziękować za kolejny rok udanej współpracy oraz życzyć wiele zadowolenia i sukcesów z podjętych wyzwań.

Zespół
Magystral-Polska Sp. z o.o.



Tel. +48 22 333 72 50

Fax +48 22 333 72 51

office@magystral.pl

www.magystral.pl

Komisja dla przewoźników, nie dla ministra

autor: Jan Buczek, prezes ZMPD



Decyzją z dnia 24 października 2011 roku wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz powołał na nową kadencję Komisję Społeczną ds. podziału zezwoleń zagranicznych. Po konsultacjach z przedstawicielami środowiska pozostawił skład Komisji w niezmiennym składzie.

Członkowie Komisji:

1. Tadeusz Gajownik – Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników;
2. Andrzej Kondracki – Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia;
3. Piotr Litwiński – Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników „Galicja”;

4. Mieczysław Marosz - Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;

5. Andrzej Olechnicki – Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;

6. Sławomir Wasilewski – Świętokrzyskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;

7. Tadeusz Wilk – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Decyzję ministra Tadeusza Jarmuziewicza o powołaniu komisji społecznej do spraw podziału zezwo-

leń w starym składzie traktuję jako rozwiązanie chwilowe, wynikające z okoliczności. Jesteśmy w gorącym okresie, ponieważ zezwolenia do Rosji wracają od przewoźników do Biura ds. Transportu Międzynarodowego i trzeba je redystrybuować. Rozumiem, że dalsze wstrzymywanie prac komisji było bezzasadne, w związku z tym minister przedłużył jej działanie w starym składzie, aby biuro sprawnie mogło pełnić swoje funkcje.

Idea dystrybucji zezwoleń przy udziale przedstawicieli środowiska przewoźników ma już swoją historię. Dzisiaj nikt nie podważa jej zasadności. Już mało kto pamięta okres, kiedy BOTM uznaniowo przydzielał zezwolenia. Ta praktyka doprowadziła do tego, że na najbardziej atrakcyjnych i lukratywnych kierunkach, na które ilość zezwoleń była bardzo ograniczona, mogli rozwijać się przewoźnicy, którzy znaleźli się najbliżej procesu dystrybucji. W związku z tym przedstawiciele stowarzyszeń regionalnych próbowali uregulować sprawę nierównego traktowania przewoźników. Dopiero dyrektor BOTM, Wiesław Skibiński, jako pierwszy poważnie potraktował możliwość współpracy z naszym środowiskiem, wychodząc z założenia, że doprowadzi to do uzdrowienia sytuacji.

Właśnie wtedy wspólnie z niezującym już Jerzym Homą zostaliśmy pierwszymi konsultantami społecz-

Chłopa! Tirowcy! Husario europejskich szos! Życzę Wam nie tylko na Święta, ale na cały rok, szczęśliwych powrotów, niezawodnych maszyn, pancernego zdrowia i stalowych nerwów, i naprawdę dobrych pieniędzy, bo to nadaje sens temu zwiariowanemu zawodowi. SZEROKOŚCI !!! Były takśówkarz, kierowca ciężarówką i całe życie motocyklista.

Marek Siudym,
aktor



nymi i opracowaliśmy zasadę 100% minus 5%. Znaczyło to, że przewoźnik powinien otrzymać zezwolenia na następny rok na takim poziomie, na jakim obsługiwał ten rynek w roku minionym minus kilka procent. Wszystko po to, żeby zapewnić możliwość dostępu do tego rynku również nowym podmiotom. Przy czym ci przewoźnicy, którzy uznali, że ich potrzeby są większe od otrzymanego przydziału, mieli możliwość wystąpienia o zwiększenie limitów. Jednocześnie doszliśmy do wniosku, że skład komisji społecznej nie może być uzgadniany nieformalnie. Doprowadziliśmy do tego, że powstała komisja społeczna i jej skład miał być każdorazowo ustalany przez samych przewoźników na spotkaniach branżowych. Pierwszy skład komisji, w której ja również pracowałem, był pięciosobowy. Później pracowało w

niej 7 osób. Minister Krzysztof Tchórzewski prawnie umocował to ciałem wydając rozporządzenie, na mocy którego komisja podlegała ministrowi odpowiedzialnemu za transport. Co ważne - środowisko zachowało wówczas prawo do wyboru spośród siebie osób mających pracować w komisji, a także do ich rozliczania i odwoływania.

Zmiana nastąpiła, gdy ministrem infrastruktury był Jerzy Polaczek. Uznano wówczas, że skoro jest to komisja ministra, to nie może on podpisywać się pod rezultatem wyborów przewoźników, więc skład komisji powinien ustalać samodzielnie. Tym samym przejął na siebie odpowiedzialność za prace tej komisji.

W tym roku padło wiele negatywnych uwag w stosunku do pracy komisji społecznej - również takie, że zasiadają tam przewoźnicy zupeł-

nie niezwiązani z rynkiem rosyjskim, który jest dostępny przy pomocy tych limitowanych zezwoleń.

W obliczu pojawiających się głosów krytyki minister Tadeusz Jarmuziewicz zaproponował na Forum Transportu Drogowego, aby zasugerowało ono zmiany w składzie komisji. Forum przychyliło się do tej sugestii i przedstawiło kandydatury, uzasadniając każdą z nich. Jak się okazało, minister nie uwzględnił tych propozycji. Rozumieemy, że jest to związane z gorącym okresem końca roku i faktem, że komisja powinna zachować ciągłość pracy. Oczekujemy jednak szerszej konsultacji ministra ze środowiskiem w tej sprawie, ponieważ skład komisji powinien być w znacznym stopniu zgodny z oczekiwaniami przewoźników. Zależy nam bowiem głównie na dobrej współpracy, a nie na działaniach konfrontacyjnych.



Transport z przyszłością!

„Mój TimoCom. Mój atut.“



Wszystkie drogi prowadzą do TimoCom.

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

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



Więcej informacji dostępnych pod numerem telefonu 008000 8466266 (bezpłatna infolinia).

www.timocom.com

Komisja infrastruktury



1



2



3



4



5



6

autor: Sławomir Jeneralski

Co się zmieniło?

Od 17 listopada w nowym Sejmie działała nowa Komisja Infrastruktury. Co się zmieniło? W prezydium niewiele. Zniknął ze składu wiceprzewodniczący z poprzedniej kadencji Wiesław Szczepański (SLD), który nie uzyskał w ostatnich wyborach mandatu. Jego miejsce zajął Leszek Aleksandrak (SLD). Obecny skład prezydium Komisji Infrastruktury jest następujący:

1. Zbigniew Rynasiewicz (PO)

przewodniczący, wybrany w okręgu rzeszowskim, z zawodu historyk, w Sejmie piątą kadencję, w poprzedniej kadencji również przewodniczył komisji.

2. Andrzej Adamczyk (PiS)

wiceprzewodniczący, wybrany w Krakowie, z zawodu parlamentarzysta, w Sejmie trzecią kadencję, w poprzedniej kadencji również w prezydium komisji.

3. Leszek Aleksandrak (SLD)

wiceprzewodniczący, wybrany w okręgu kaliskim, z zawodu historyk, drugą kadencję w Sejmie, nowy członek prezydium.

4. Janusz Piechociński (PSL)

wiceprzewodniczący, okręg wyborczy nr 20 Warszawa, z zawodu ekonomista, piątą kadencję w Sejmie, w poprzedniej kadencji również w prezydium.

5. Krzysztof Tchórzewski (PiS)

wiceprzewodniczący, wybrany w okręgu Siedlce, z zawodu elektryk, piątą kadencję w Sejmie, w poprzedniej kadencji również w prezydium.

6. Stanisław Żmijan (PO)

wiceprzewodniczący, wybrany w okręgu wyborczym nr 7 Chełm, z zawodu inżynier budownictwa, czwartą kadencję w Sejmie, w poprzedniej kadencji również w prezydium.

Znani

Porównując skład Komisji Infrastruktury na koniec poprzedniej kadencji i skład nowy okazuje się, że na 39 obecnych jej członków 21 to twarze już znane. Lista tych, którzy kontynuują pracę, jest następująca:

- Zbigniew Rynasiewicz (PO)
- Andrzej Adamczyk (PiS)
- Janusz Piechociński (PSL)
- Krzysztof Tchórzewski (PiS)
- Stanisław Żmijan (PO)
- Piotr Babinetz (PiS)
- Bożenna Bukiewicz (PO)
- Stanisław Huskowski (PO)
- Andrzej Kania (PO)
- Witold Klepacz (SLD)
- Stanisław Lamczyk (PO)
- Jerzy Materna (PiS)
- Antoni Mężydło (PO)
- Anna Paluch (PiS)
- Elżbieta Pierzchała (PO)
- Jerzy Polaczek (PiS)
- Józef Racki (PSL)

- Lidia Staroń (PO)
- Monika Wielichowska (PO)
- Michał Wojtkiewicz (PiS)
- Jarosław Żaczek (SP)

Nowi

9 członków Komisji Infrastruktury to osoby, które debiutują w parlamencie. Najliczniej reprezentowany w tej grupie jest Ruch Palikota.

- Bartłomiej Bodio (RP)
- Piotr Chmielowski (RP)
- Henryk Kmieciak (RP)
- Łukasz Krupa (RP)
- Michał Pacholski (RP)
- Bogdan Rzońca (PO)
- Krystyna Skibińska (PO)
- Piotr Szeliga (SP)
- Grzegorz Woźniak (PiS)

Nowi, ale znani

Pozostałych 9 nowych członków Komisji Infrastruktury to posłowie z parlamentarnym dorobkiem, czasami znaczą-

nym. Niektórzy byli przez jakiś czas w komisji, ale nie dotrwali do końca poprzedniej kadencji.

- Leszek Aleksandrak (SLD) – zastępca przewodniczącego, drugą kadencję w Sejmie
- Adam Abramowicz (PiS) – drugą kadencję w Sejmie
- Łukasz Borowiak (PO) – drugą kadencję w Sejmie
- Zbigniew Chmielowiec (PiS) – trzecią kadencję w Sejmie, pracował w komisji
- Magdalena Gąsior-Marek – drugą kadencję w Sejmie
- Andrzej Gut-Mostowy (PO) – trzecią kadencję w Sejmie
- Tomasz Smolarz (PO) – drugą kadencję w Sejmie
- Jerzy Szmit (PO) – senator VI kadencji
- Tomasz Tomczykiewicz (PO) – czwartą kadencję w Sejmie

Rekordziści

Którzy posłowie Komisji Infrastruktury cieszą się największym poparciem wyborców? Oto pierwsza piątka:

- Tomasz Tomczykiewicz (PO) – 57 323 głosy
- Bożenna Bukiewicz (PO) – 38 017 głosów
- Zbigniew Rynasiewicz (PO) – 27 510 głosów
- Krzysztof Tchórzewski (PiS) – 22 787 głosów
- Jerzy Polaczek (PiS) – 22 310 głosów

A którzy osiągnęli najniższy wynik?

- Andrzej Kania (PO) – 5 212 głosów
- Józef Racki (PSL) – 6 179 głosów
- Witold Klepacz (SLD) – 6 817 głosów
- Stanisław Huskowski (PO) – 7 164 głosy
- Piotr Babinetz (PiS) – 7 239 głosów

DARMOWA KOMUNIKACJA Z KIEROWCAMI W EUROPIE

Wyłączny dystrybutor w Polsce: KLIT SOLUTIONS, 71-063 Szczecin; ul. Księcia Witolda 9, tel. 668 420 601; office@gps-buddy.pl

GPS-BUDDY.pl



- śledzenie pojazdów online
- DARMOWA komunikacja z kierowcami w europie
- intuicyjne zarządzanie pojazdami, obiektami,
- zaawansowane raporty
- najtańsza oferta na rynku

WYPOŻYCZ PRZED ZAKUPEM:

kontakt: 668-420-601

office@gps-buddy.pl

Jadą święta czyli życzenia i pastorałki



Od lewej: Jan Buczek (prezes ZMPD),
Tadeusz Jarmuziewicz (wiceminister infrastruktury),
Zbigniew Rynasiewicz (przewodniczący Komisji Infrastruktury)

Z pewną nieśmiałością
pod choinkę daję wam siebie -
oto moja nominacja na nową
kadencję.



Wszystkiego najlepszego,
ja takich prezentów mam
dla was cały worek.

Donald Tusk, premier



Mędrcy świata,
monarchowie - piękny
prezent...

...Oj
maluśki, maluśki,
maluśki

Janusz Piechociński (PSL, Komisja Infrastruktury)
Andrzej Adamczyk (PiS, Komisja Infrastruktury)



My cię,
władzo, kochamy tak,
jak ty nas.

I życzymy ci takich
prezentów, na jakie
zasługujesz...

Ryszard Sidorzak (Rada ZMPD),
Artur Kaminski (Zarząd ZMPD)



Dość żartów, niech
nam coś rząd tu pod
choinką położy

Andrzej Szablowski (wiceprezes ZMPD)



No,
ale co oni, biedni,
mogą położyć, przecież
kryzys idzie!

Władysław Żero (SPP)



Podobno jest taki
jeden Mikołaj, co może
nas położyć.

Jan Buczek
i Aleksander Reisch (przewodniczący rady ZMPD)



Święty Mikołaj nocą wędruje, w okna zagląda i nasłuchuje, co za radość będzie, gdy do was przybędzie.

Jan Kulczyk, współwłaściciel autostrady



Jak Mikołaj to życzenia! Całuj Adam!

No idzie chłop na całość. Litości!

Adam Bygłewski (wiceprezes ZMPD)
Ryszard Gałczyński („Przewoźnik”)



Proponuję kołędować we własnym gronie, panie ministrze, s'il vous plait!

Drogi Janie - Przewoźniku, oczy zmruż. Białe święta i prezenty są tuż, tuż.

Waldemar Jaszczur (prezes OSMPDiS „Podlasie”)



Jan Buczek i Tadeusz Jarmuziewicz



Za prezenty, Tadeuszu, pięknie dziękujemy, ale oczu to my przy was jednak nie zamkniemy.



Jan Buczek, Tadeusz Jarmuziewicz, Zbigniew Rynasiewicz

Hej, koleś, koleś!

Wyślę SMS-a, żeby się nie rozkręcali beze mnie. Ja im chętnie podyryguję.



Dobrze, ale pamiętajcie, żeby regulować oddech - o tak - inaczej zaczniecie fałszować.

Sławomir Kostjan (wiceprzewodniczący Rady ZMPD)



Sławomir Nowak (Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej)



Jak nowy będzie dyrygował, to kto śpiewa pierwszym głosem?

Jeszcze tego brakowało, żeby ci dwaj zaczęli sobie szeptać na ucho.

Szepcze Bolesław Milewski (przewodniczący OZPTD)

Drogi ON?

Tanio już było

autor: Robert Przybylski, Rzeczpospolita



W najbliższym czasie będą rosły ceny oleju napędowego: od 1 stycznia rząd podniesie podatki, złotówka najprawdopodobniej będzie słabnąć, więc spadki kursów zmuszą rafinerie do kolejnego podniesienia cen. Oprócz tego do Komisji Europejskiej wpłynął projekt dyrektywy energetycznej, zakładający znaczny wzrost opodatkowania oleju napędowego. Unijni politycy są skłonni przyjąć ten projekt. W rezultacie ON może zdrożeć nawet o 10 procent i już na stałe będzie droższy od benzyn.

Wstępując do Unii Europejskiej Polska zgodziła się w traktacie akcesyjnym ujednoczyć niektóre podatki. Jednym z nich jest akcyza na ON, która od stycznia 2012 roku ma wynosić co najmniej 330 euro na tonie – o blisko 34 euro więcej od dotychczasowego obciążenia. Taka podwyżka oznacza wzrost ceny o ok. 12 groszy na litrze.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego niepokoi się, że rząd może podnieść podatek powyżej minimalnego. Przygotowany przez Ministerstwo Finansów projekt ustawy zakłada m.in. „podniesienie stawki podatku akcyzowego na oleje napędowe oraz wyroby powstałe ze zmieszania olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, a także biokomponenty, stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych z 1048 zł/1000 litrów na 1196 zł/1000 litrów”.

W projekcie ustawy jest też mowa o zmianie od 1 stycznia 2012 wysokości opłaty paliwowej od wyżej wymienionych paliw z 239,84 zł/1000 litrów na 249,92 zł/1000 litrów. W ten sposób – poprzez zaproponowaną w projekcie podwyżkę stawki podatku akcyzowego oraz opłaty paliwowej – zostałyby osiągnięte wymagane przepisami unijnymi minimum 330 euro/1000 litrów (wg kursu z dnia 3 października 2011 roku - 4,3815 zł za euro) – podaje raport POPIHN.

A może dwa podatki?

Swoją projekt podwyżki podatków zgłosiło też Ministerstwo Infrastruktury. Organizacja naftowa „zwraca uwagę, że w opublikowanym przez MI projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o Funduszu Kolejowym” zawarta jest propozycja

osiągnięcia minimum unijnego wyłącznie poprzez podwyżkę podatku paliwowego”. POPIHN zakłada, że projekt ustawy jest jedynym działaniem polskiego rządu mającym na celu dostosowanie „poziomu opodatkowania olejów napędowych do obowiązującej dla Polski od dnia 1 stycznia 2012 roku stawki minimalnej na poziomie 330 euro/1000 litrów”.

„W myśl przyjętego przez Rząd RP stanowiska na poziom minimalnego opodatkowania składa się poziom stawki podatku akcyzowego oraz stawki opłaty paliwowej. Jeżeli przyjmiemy, że wymaganą dyrektywą stawkę 330 euro rząd zrealizuje poprzez przedmiotową podwyżkę opłaty paliwowej, to rozumiemy, iż bez zmian pozostanie dotychczasowa stawka podatku akcyzowego wynosząca 1048 zł/1000 litr. W naszej opinii aktualna stawka podatku akcyzowego wraz z proponowaną wysokością opłaty paliwowej wyczerpują wymagania przywołanej powyżej dyrektywy. Wobec powyższego każda dodatkowa podwyżka stawki podatku akcyzowego byłaby nieuzasadniona wymogami wyżej cytowanej dyrektywy i oddziaływałaby negatywnie na polską gospodarkę”.

POPIHN wylicza, że „w przypadku przyjęcia propozycji zarówno zwiększenia stawki podatku akcyzowego, jak również wysokości opłaty paliwowej na wymienione powyżej paliwa, określony przez przepisy unijne minimalny poziom opodatkowania w wysokości 330 euro/1000 litrów zostałby znacząco przekroczony, a łącz-



ny wzrost obciążeń wyniósłby 69,85 euro/1000 litrów (wzrost akcyzy o 33,78 euro/1000 l i wzrost opłaty paliwowej o 36,07 euro/1000 litrów) – a nie 36,07 euro/1000 litrów, jak wynika z przelicznika kursowego.

W przypadku przyjęcia obu omawianych wyżej projektów drastycznie – znacząco powyżej wymaganego przez prawo unijne – wzrosłoby opodatkowanie oleju napędowego i odpowiednich biopaliw, co przełożyłoby się na znaczącą podwyżkę cen wspomnianych paliw na polskim rynku.

Dlatego też Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego stoi na stanowisku, że wspomniane projekty powinny być rozpatrywane łącznie, a wymagana przez prawo unijne podwyżka opodatkowania do poziomu 330 euro/1000 l powinna być zapisana tylko w jednym z nich.”

Zniechęć do ON

Lokalne zmiany podatków nie wyczerpują wszystkich fiskalnych nowin. Komisja Europejska przygotowuje się do wprowadzenia dyrektywy energetycznej, regulującej wysokość podatków od paliw. Chce powiązać wysokość podatku nie z objętością paliwa, lecz emisją nietrującego dwutlenku węgla oraz zawartością energetyczną. Oznacza to wzrost obciążeń fiskalnych przede wszystkim dla ON. W 2013 roku paliwa silnikowe zostałyby obciążone podatkiem minimum 20 euro za wyemitowaną po spaleniu paliwa tonę CO₂ oraz (w przeliczeniu na liter - 5,33 eurocenta), a od 2018 roku dodatkowo podatkiem co najmniej 9,6 euro za gigadżul energii. Oleje opałowe zostałyby obciążone takim samym podatkiem od emisji dwutlenku węgla, natomiast podatek energetyczny wyniósłby 0,15 euro za gigadżul. Stawki byłyby identyczne we wszystkich krajach członkowskich od 2013 roku dla paliw opałowych i od 2023 roku dla paliw silnikowych. Jedynie paliwa odnawialne nie płaciłyby podatku od emisji CO₂.

Wzrost podatków na ON wynika z poszukiwania przez polityków nowych źródeł dochodów oraz jest skutkiem nacisków przemysłu rafineryjnego na Komisję Europejską, aby zmniejszyła atrakcyjność tego paliwa. Europejskie rafinerie od wielu lat duszą się nadwyżkami benzyny. European Petroleum Industry Association (Europia) podaje, że w 1990 roku popyt na benzynę był o 30 procent większy niż na olej napędowy. W 2010 roku proporcje odwróciły się z powodu wysokiego udziału silników wysokoprężnych w parku osobowym. Jednocześnie Europa importuje duże ilości ON, co obniża bezpieczeństwo energetyczne kontynentu.

Rafinerie mogą uzyskiwać z ropy naftowej więcej ON niż benzyny, ale kosztem znacznych inwestycji oraz większych emisji CO₂, które także kosztują. Dlatego Europia już w 2009 roku zaproponowała opodatkowanie każdego rodzaju energii (ropy naftowej, węgla, gazu, biomasy, elektryczności) i sposobu wykorzystania (transport własny, na wynajem, ogrzewanie i przemysłowe) oraz w zależności od wartości opałowej.

Nie ma alternatywy dla ON

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) szacuje, że skutkiem wprowadzenia nowej dyrektywy będzie znaczny wzrost cen oleju napędowego, który stanie się droższy od benzyn. Przypomina, że w UE udział podatków w cenie ON sięga 56 procent i jest najwyższy na świecie. Jednocześnie branża transportu drogowego płaci wyższe podatki niż przewoźnicy morscy i lotniczy. Przygotowywana dyrektywa zakłada utrzymanie nieopodatkowania transportu morskiego i samolotowego. Transport drogowy nie ma taniej alternatywy dla ON. Elekrownie mogą korzystać z paliw innych rodzajów, tymczasem polityka energetyczna UE nie uwzględnia tego faktu, zauważa IRU. Unia Transportu podnosi także kwestię wykorzystania zebranych przez fiskusa pieniędzy. Jeżeli dodatkowe opłaty

będą nazwane podatkiem, rządy będą mogły przeznaczyć pieniądze na dowolne cele. Nazwanie dodatkowych obciążeń „opłatą” zmusi administrację do inwestycji w infrastrukturę transportową w celu obniżenia emisji CO₂. Takie działanie przyniosłoby rzeczywiste efekty ekologiczne. Według szacunków UE, połowa zużytego w Europie paliwa marnowana jest w korkach spowodowanych nieadekwatną do potrzeb infrastrukturą drogową.

Wprowadzenie zawartych w cenie paliwa opłat od emisji dwutlenku węgla niesie również niebezpieczeństwo podwójnego opodatkowania transportu drogowego od emisji CO₂ – wysokość opłat drogowych w dyrektywie o eurowiniętach zależy od emisji dwutlenku węgla. Dania, Norwegia, Szwajcaria, Słowenia opodatkowały paliwa mineralne kwotą od 3 do 6 eurocentów od litra.

IRU zaznacza, że współczesna ciężarówka, spełniająca normę Euro5, emituje o 97 procent mniej tlenków węgla, o 81 procent mniej węglowodorów, o 86 procent mniej tlenków azotu i o 97 procent mniej sadzy od ciężarówki z 1990 roku. Nowoczesne pojazdy spalają 32 l/100 km, gdy model z 1970 roku zużywał 51 litrów na takim samym dystansie. Jednak spełnienie norm, np. obniżenie emisji tlenków azotu, zostało uzyskane przez nieoptymalne ustawienie parametrów wtrysku i czasu spalania, co zwiększa zużycie paliwa, a zatem i emisję nietoksycznego CO₂.

Skoro dwutlenek węgla jest problemem globalnym, ropa naftowa powinna zostać opodatkowana u źródła, w miejscu wydobycia – uważa IRU. Wówczas wszyscy użytkownicy składaliby się w jednakowym stopniu na walkę z „globalnymi zmianami klimatu”. Jednocześnie IRU w listopadzie 2009 roku zobowiązało się do redukcji emisji CO₂ przez transport drogowy o 30 procent do 2030 roku. IRU uważa że będzie to możliwe dzięki wprowadzeniu nowych, oszczędniejszych silników, większych ciężarówek i trening kierowców.

Zbędny przepis

**Rozmowa z prof. dr. hab. inż. Januszem Dyduchem,
przewodniczącym Komitetu Transportu PAN**

Jak, na podstawie analizy przygotowanej przez Instytut Magazynowania i Logistyki w Poznaniu, funkcjonuje przepis dotyczący ograniczenia wwozu paliwa do 600 litrów z krajów spoza UE?

Opinia zawiera analizę w następujących zakresach; przepisów prawnych, analizy tras przejazdów samochodów ciężarowych przez Polskę ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód, charakterystyki ruchu ciężarowych pojazdów samochodowych przez poszczególne przejścia graniczne, propozycje zmian w istniejących przepisach prawnych oraz przewidywane efekty proponowanych zmian przepisów prawnych ze względu na przychody państwa, natężenie ruchu, emisję CO₂ i innych aspektów ochrony środowiska.

Przedstawione opracowanie właściwie i wyczerpująco ujmuje aktualny stan prawny zarówno funkcjonujące w Polsce, jak i w Unii Europejskiej. Oparto się na dyrektywie 2003/96/WE z dn. 26 października 2003 r. oraz na Rozporządzeniu Rady Ministrów, WE nr 1186/2009 z dn. 16 listopada 2009 r. Ważnym elementem jest analiza tras przejazdu przez Polskę samochodów ciężarowych ze wschodu na zachód i z zachodu na wschód. Przeprowadzono analizę tras przejazdu zarówno z uwzględnieniem przejazdu przez Litwę, jak i przez Słowację. Takie trasy dają możliwość wjazdu do Polski z pełnymi zbiornikami paliwa. Analiza ta jest merytorycznie i formalnie poprawna.

Przepis ten miał pełnić funkcję ochronną dla polskich dystrybutorów paliw, czy w istocie tak jest?

Ten przepis nikogo nie chroni. Obowiązujący limit 600 litrów pozwala na przejazd przez terytorium Polski bez konieczności tankowania.

Ponadto pokazano, że wydłużenie drogi przejazdu przez Polskę o ok. 100 km eliminuje zapis o ograniczonej ilości paliwa w zbiornikach samochodu do 600 l, gdyż Litwa i Słowacja stosując dyrektywę UE 2003/96/WE nie wprowadziła ograniczenia wwozu paliwa w pojazdach użytkowych. Dlatego jest to przepis zbędny i niepotrzebny.

Czy przynosi zatem więcej szkody niż pożytku?

Analiza wskazuje na negatywne skutki, jakie ograniczenia te wywołują. Dotyczy to skutków społecznych; obciążenie dróg do tak dużego ruchu nieprzygotowanych, brak objazdu przez miasta, zwiększenie emisji CO₂, straty czasu pracy kierowców przy jednym przejeździe (przez Litwę około 3 godzin).

Czy przepisy UE pozwalają na zniesienie takich limitów?

Dyrektywa Unii Europejskiej 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. także dopuszcza możliwość wwozu paliwa w zbiornikach pojazdów użytkowych spoza Unii. Wówczas wwożone paliwo, przeznaczone do wykorzystania przez wwożące je pojazdy, zwolnione jest z opłat celnych i podatków. Zatem z punktu widzenia przepisów Unii

Europejskiej nie ma przeszkód, aby w Polsce zniesiony został limit wwozu z państw trzecich paliwa w zbiornikach pojazdów.

Czy zniesienie limitu 600 litrów może mieć negatywne skutki dla budżetu państwa?

Wprowadzony przepis nie zwiększa dochodów Skarbu Państwa, a nawet je zmniejsza, wymuszając konieczność uruchomienia procesu sprawdzenia ilości paliwa w zbiornikach. Składają się na to koszty obsługi i urządzeń do sprawdzania ilości paliwa w zbiornikach.

Reasumując uważam, że przedstawiona analiza oraz wnioski dają pełną argumentację do zmiany Rozporządzenia Rady Ministrów WE nr 1186/2009 z dn. 16.11.2009 r.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

FRUEHAUF

MaxiSpeed



**AUTORYZOWANY SERWIS
SPRZEDAŻ**



TEL: 665 664 210

E-MAIL: TB-TTS@TB.EU

WWW.TB.EU

WARSZAWA

ŁÓDŹ

WYSZKÓW

GÓRA KALWARIA

SIEDLCE



TB TRUCK & TRAILER SERWIS
www.TB.eu

Nowe perspektywy IRU

**Rozmowa z Januszem Łacnym,
prezydentem International Road Transport Union,
wybrany na kolejną kadencję 2012 - 2013**



Jakie są kompetencje prezydenta IRU?

Zgodnie ze statutem prezydent IRU przede wszystkim koordynuje pracę tej organizacji i reprezentuje ją na forum międzynarodowym. Po drugie, ma prawo uczestniczyć w każdym posiedzeniu dowolnego organu IRU - dowolnej komisji, grupy roboczej, Rady IRU - i przewodniczy posiedzeniom Zgromadzenia Ogólnego Członków IRU. W obecnej chwili członkami IRU są organizacje narodowe z 74 krajów świata. Środowiska polskich przewoźników drogowych reprezentuje ZMPD.

W praktyce prezydent sprawuje nadzór nad całą bieżącą działalnością IRU. Konsultuje wszelkie działania Sekretariatu Generalnego i organizacji jako całości. Dotyczy to zarówno siedziby głównej w Genewie, jak i czterech przedstawicielstw: w Brukseli, Moskwie, Stambule i właśnie

otwartym w Casablance. W najbliższym czasie siedziba IRU pojawi się również w Ameryce Południowej, prawdopodobnie w Buenos Aires w Argentynie.

Obejmując to stanowisko na trzecią kadencję wskazał Pan na coraz większe zaangażowanie i zainteresowanie współpracą z IRU w krajach Afryki, Bliskiego i Dalekiego Wschodu, Ameryki Południowej.

Od wielu lat mamy członków na tych kontynentach. Natomiast obecnie zdecydowanie wzrasta tam zainteresowanie rozwijaniem transportu drogowego - z kilku powodów. Od 60 do 80% wszystkich przewozów kontynentalnych odbywa się dzisiaj poprzez transport drogowy. W Unii Europejskiej ponad 65% wymiany gospodarczej i międzynarodowej wymiany handlowej jest realizowanych pomiędzy państwami członkowskimi dzięki dobrze rozwiniętemu transportowi drogowemu i niemal pełnej harmonii zasad jego funkcjonowania. Natomiast, na przykład, na kontynencie południowoamerykańskim to jest niespełna 4,5%. Otóż ekonomiści dostrzegają ten potencjał i jasno sugerują decydentom, że należy w tamtych regionach rozwijać międzynarodowy transport drogowy - kładąc przy tym bardzo mocno nacisk na harmonizację przepisów na szczeblu ponadnarodowym. Takie procedury od kilku lat wdrażają kraje azja-

tyckie. I nieprzypadkowo kwestia Jedwabnego Szlaku jest dzisiaj wyjątkowo aktualna.

Jak z Pana perspektywy wygląda realizacja projektu NELTI – reaktywacji Jedwabnego Szlaku?

Kilka lat temu, kiedy w Uzbekistanie rozpoczęliśmy proces reaktywacji Jedwabnego Szlaku, mówiliśmy o trzech trasach z Dalekiego Wschodu do Europy: północnej - prowadzącej przez Rosję (i Moskwę); centralnej - przez morza: Kaspijskie, Czarne i przez Kaukaz, oraz południowej - przez Iran, Irak, Turcję. Dzisiaj natomiast mówi się już o 9 trasach. Proszę sobie wyobrazić, że co prawda w bardzo niewielkim stopniu, ale realizowane są już przewozy na długości 1200 km po terytorium Afganistanu. A więc takie próby także są podejmowane.

Dzisiaj ten projekt znajduje wielkie uznanie na forum międzynarodowym.

Rozwojem Jedwabnego Szlaku zainteresowane są bardzo Stany Zjednoczone - i nie tylko jako alternatywą dla transportu morskiego. Na konferencji w Nowym Jorku poświęconej Jedwabnemu Szlakowi sekretarz stanu Hillary Clinton stwierdziła, że należy koncentrować uwagę na stworzeniu sieci połączeń tranzytowych spinających cały tamten region. Rozwój transportu drogowego na arenie międzynarodowej prowadzi bowiem do ożywienia gospodarczego i społecznego tamtych

terenów. Zapewnienie stabilnych warunków życia stwarza szansę na trwały pokój.

IRU promuje od kilku lat jeszcze jeden projekt - Model Highway Initiative, który dotyczy ujednoczenia przepisów między różnymi państwami. Pozwala to uniknąć ogromnych strat czasu wynikających z przetrzymywania pojazdów na granicach i żądania Bóg wie jakich dokumentów i innych warunków, które muszą być spełnione przy realizacji przewozów. Jedynym rozwiązaniem jest przyjęcie przez te wszystkie kraje konwencji ONZ, jako instrumentów harmonizujących przepisy.

Do popularności idei NELTI czy MHI przyczynił się również ostatni światowy kryzys ekonomiczny. Widać wyraźnie, że podejmowanie takich inicjatyw daje możliwości rozwoju gospodarczego. Podobne rozwiązania wprowadzają kraje północno-zachodniej Afryki, Ameryki Łacińskiej, a także Liga Państw Arabskich.

Jakie będą największe wyzwania stojące przed IRU do 2013 r.?

Pierwszym widocznym znakiem poszerzenia i zacieśnienia współpracy na nowych kontynentach jest nasze przedstawicielstwo w Casablance. Powstało z inicjatywy i dzięki zaangażowaniu członków z krajów północno-zachodniej Afryki, przy pełnym poparciu rządów ich państw. W tej chwili IRU ma podpisane porozumienia o współpracy z 10 państwami Azji - na szczęblu prezydentów albo premierów; z Sekretarzem Generalnym Ligi Państw Arabskich (w imieniu 22 państw) i jego odpowiednikiem z Organizacji Państw Amerykańskich (35 państw obu Ameryk).

Bardzo dobrze wyglądają perspektywy promowania transportu drogowego w Ameryce Łacińskiej. Na kwietniowej sesji IRU w Buenos Aires Cristina Fernandez de Kirchner, prezydent Argentyny, oświadczyła, że przystąpie-

nie do międzynarodowych konwencji ONZ, które ułatwią wymianę gospodarczą, będzie jednym z priorytetów jej polityki. Podobna deklaracja padła ze strony prezydenta Brazylii. Należy się więc spodziewać, że inne kraje tego regionu, jak Boliwia czy Peru, również podejmą takie starania.

W Afryce północno-zachodniej 20 państw zadeklarowało ścisłą współpracę z IRU, której celem jest rozwój transportu drogowego w tym regionie. Podobne stanowisko zajęła Liga Państw Arabskich, która upatruje możliwości rozwoju gospodarczego w dobrze zorganizowanym transporcie drogowym.

Największym wyzwaniem dla nas jest, ku mojemu przerażeniu, Unia Europejska. Nie bardzo rozumiem, dlaczego w UE ciągle szuka się alternatywy dla transportu drogowego.

Pojawiające się pomysły, że transport drogowy ma ograniczyć swoje usługi do przewozu na odległości do 300 km, a na dalszych dystansach miała by to robić kolej - uważam za dziwaczne. Gospodarka wszystkich krajów Unii opiera się na małych i średnich przedsiębiorstwach. Żadne z nich nie ma bocznic kolejowej. W związku z tym nie mogą one korzystać z transportu kolejowego. Druga kwestia dotyczy budowy sieci cen-

trów logistycznych rozmieszczonych co 300 km. Nie po to małe i średnie przedsiębiorstwa minimalizują swoje powierzchnie magazynowe, żeby płacić za korzystanie z centrów logistycznych, ale po to, by ciąć koszty utrzymania firmy.

Transport drogowy rozwija się i funkcjonuje bardzo dobrze i nie rozumiem polityki, która mu w tym przeszkadza. Być może bierze się to ze stereotypów pokutujących również w Europie, że transport drogowy jest nieekologiczny i niebezpieczny. Nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie takich poglądów. Nie ma badań, na podstawie których można by jednoznacznie stwierdzić, że przewozy drogowy są mniej ekologiczne (od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy) niż takie same przewozy realizowane przez jakąś inną gałąź transportu. 70% rocznej produkcji ropy naftowej na świecie jest zuży-

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@transportes.nl



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

VAN HOOOL

wanych przez elektrownie, z pozostałych 30% transport profesjonalny (ciężarówki, autobusy, autokary) zużywa 6%. W tym kontekście twierdzenie, że pociąg jest proekologiczny, bo jeździ na prąd, jest śmieszne i nieodpowiedzialne.

W kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego wystarczy spojrzeć na statystyki: jak niewielki udział w stosunku do wszystkich zdarzeń mają wypadki z udziałem samochodów ciężarowych.

Jak IRU włącza się w prace dotyczące polityki transportowej w Europie?

Rok temu, w grudniu 2010 r., odbyła się pierwsza konferencja na poziomie UE, organizowana przez IRU i belgijską prezydencję na temat „Misji transportu drogowego w UE”. Była ona połączona ze spotkaniem przedstawicieli ministrów transportu państw Unii. Próbowaliśmy po roku zorganizować drugą konferencję pod prezydencją Polski. Nie udało się, w związku z tym 29 lutego 2012 r. robimy to razem z prezydencją duńską. Co więcej, organizujemy ją wspólnie z Komisją Europejską, bowiem swój udział zapowiedział Siim Kallas - wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, który jednocześnie jest komisarzem ds. transportu. Będzie ona przebiegać pod hasłem: „Skuteczne rozwiązania do promowania coraz bardziej proekologicznego transportu drogowego”. W ciągu ostatnich dwudziestu lat doszliśmy od normy emisji spalin Euro0 do Euro5 - w 2013 roku będzie obowiązywać już norma Euro6. Przez ten czas emisja substancji toksycznych z silników ciężarówek, takich jak tlenek węgla, tlenki azotu, hydrowęglowodory, została zmniejszona o ponad 80%. Zwiększanie tonażu pojazdów, zmniejszanie poziomu spalania i wzrost sprawności nowoczesnych silników samochodowych prowadzi do obniżania emi-

sji dwutlenku węgla. Tymczasem w innych gałęziach transportu podobnych rozwiązań w ogóle się nie stosuje. Nie słyszałem o jakichkolwiek normach emisji spalin dla silników okrętowych czy lotniczych. O obniżaniu poziomu spalania nie mówi się w ogóle. Kolej jest rzeczywiście zasilana prądem, ale elektrownie nie są tak zmodernizowane, aby wprowadzać normy euro do emisji spalin.

Jak pan ocenia sposób harmonizacji przepisów o dostępności do zawodu, które zaczynają właśnie obowiązywać?

Ujednolicenie zasad funkcjonowania transportu drogowego na terytorium Unii Europejskiej pozwoliło na jego rozwój i znakomite funkcjonowanie. Natomiast mnożenie przepisów w zakresie warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, tzw. *acquis communautaire* - jest nieporozumieniem. Moim zdaniem, żądanie, żeby przedsiębiorca transportowy, który ma trzy samochody, musiał posiadać profesjonalną bazę transportową - nie ma żadnego uzasadnienia. Po co? Od tego są firmowe serwisy i profesjonalne warsztaty, które wykonują obsługę techniczną. On ma mieć miejsce parkingowe - nie wolno mu bowiem parkować gdzieś na poboczu drogi czy pod budynkiem mieszkalnym. Nie rozumiem, jaki jest cel wprowadzania takich przepisów.

Druga sprawa dotyczy ostrości wymogów zabezpieczeń stawianych przedsiębiorcom transportowym po to, żeby zapewnić swojej firmie płynność finansową. W praktyce życiowej najczęściej on ją traci z powodu braku płynności finansowej jego partnerów, którzy żadnych zabezpieczeń nie mają. Myślę tu o pośrednikach - spedytorach, którzy działają w imieniu nadawcy ładunku. Mogą oni obsługiwać np. 100 firm trzypo-

kusetrotnie większym niż ci przedsiębiorcy i w większości krajów UE nie muszą mieć żadnych zabezpieczeń finansowych. Europejscy decydenci bardzo lekko przechodzą obok tego zagadnienia. Owszem, polska ustawa o transporcie drogowym wprowadziła obowiązek zabezpieczenia finansowego dla tych, którzy działają w zakresie pośrednictwa w transporcie drogowym. Brakuje jednak przepisów, które zapewniłyby skuteczną egzekucję takiego prawa. Twierdzę, że bardzo dobrze funkcjonujący transport drogowy w UE nie jest dany na zawsze, któregoś dnia jego podstawy mogą się zachwiać. Tak jak na zawsze nie został dany najlepiej rozwiniętym krajom dobrze funkcjonujący system bankowy. W pewnym momencie się załamał i nie chciałbym dożyć tych czasów, kiedy załamał się transport drogowy w Europie.

Jest Pan prezydentem IRU, pracownikiem naukowym, wiceprezesem ZMPD, właścicielem firmy transportowej - jak pan spędza wolny czas?

Nie mam go dużo, ale zawsze staram się go jakoś wygospodarować. Każdy w jakiś sposób marnuje trochę swojego czasu - ja też. Żeby temu zapobiec, staram się jak najlepiej zorganizować pracę. Poza tym zgodnie z zasadami przyświecającymi IRU, że we współpracy z innymi ludźmi pracuje się lepiej i szybciej niż w pojedynkę - szukam dobrego partnerstwa i stawiam na pracę zespołową.

Jeśli zaś chodzi o mój prywatny czas - to dzięki mojej żonie i jej staraniom co roku wyjeżdżamy gdzieś daleko, by oderwać się od codzienności, odpocząć i poznać. W ciągu ostatnich dziesięciu lat odwiedziliśmy wiele fascynujących miejsc w obrębie basenu Morza Śródziemnego.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński



Z okazji Świąt Bożego Narodzenia dużo zdrowia i radości
oraz szerokiej drogi w nadchodzącym roku 2012

życzą

TB Lease

TB

TB TRUCK & TRAILER SERWIS
www.TB.eu

DAF
A **PACCAR** COMPANY

W Białymstoku:

o nowych przepisach, wizach i... ograniczeniach

autor: Sławomir Jeneralski



Kontrola kasowania zezwoleń przez kierowców ze Wschodu, opłaty na autostradzie A2, system viaTOLL – na zebraniu regionalnym członków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Białymstoku omawiało tematy, które są wspólne dla całej branży i które ciągną się za przewoźnikami od dawna.

Poruszane tematy świadczą dobitnie, że wiele spraw na styku przewoźnicy – administracja to zaległości i dowód braku troski urzędników o przedsiębiorców. Przewoźnicy zastanawiali się, jak długo jeszcze będą doma-

gać się od administracji państwowej wzmocnienia kontroli kasowania zezwoleń przez kierowców ze Wschodu. Do tej pory urzędnicy pozostają głusi na apele środowiska, które postuluje stanowczo: trzeba uszczelnić system i w ten sposób wzmocnić pozycję przetargową polskiego transportu w dyskusjach z Rosjanami. Łatwiej nam będzie walczyć o wielkości kontyngentów wymienianych zezwoleń, zwłaszcza tych na kraje trzecie. Władysław Żero – członek ZMPD, a zarazem prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia - zwrócił uwagę, że nieszczelny system kontroli zakłóca konkurencję na trudnym wschodnim rynku i

należy ten temat wprowadzić do pakietu spraw dla nowego ministra.

System viaTOLL wymaga dopracowania, a system karania za rzeczywiste lub pozorne naruszenia w tym zakresie musi się zmienić. Tak można podsumować dyskusję o elektronicznym systemie poboru opłat. Dyrektor Generalny ZMPD Wiesław Starostka informował uczestników między innymi o perspektywach wnoszenia opłat drogą elektroniczną. ZMPD postulowało taką potrzebę kilkakrotnie, co zaowocowało ułatwieniami w postaci możliwości płacenia kartą kredytową za pośrednictwem strony internetowej.

Andrzej Kondracki (członek ZMPD, wiceprezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, podniósł sprawę uzyskiwania wiz przez kierowców zatrudnionych w Polsce, a pochodzących z Białorusi, Ukrainy i Rosji. O działaniach ZMPD dotyczących wiz dla kierowców, w tym o rozmowach z Ministerstwem Spraw Zagranicznych, mówił prezes ZMPD Jan Buczek. MSZ sygnalizuje chęć rozwiązania problemów wizowych, zwłaszcza w odniesieniu do pracowników z Białorusi.

Jan Buczek przedstawił też obszerną informację na temat innych prac Zarządu ZMPD. Odniósł się do kwestii opłat na autostradzie A2 i braku drogi alternatywnej dla tego odcinka autostrady. Poinformował o wniosku w sprawie A2 do UOKiK, a także o pra-



Małgorzata Zdrodowska, Rada ZMPD



Władysław Żero, prezes SPP

cach mających ustalić, czy ograniczenia tonażowe na drodze krajowej nr 92 (alternatywie dla A2) są zgodne z przepisami polskimi i europejskimi.

Istotnym punktem porządku obrad była informacja Tadeusza Wilka, dyrektora Departamentu Transportu ZMPD, na temat nowych przepisów dotyczących transportu. Najwięcej wątpliwości związanych było z obowiązywaniem licencji i statusem prawnym baz firm transportowych po 4 grudnia, kiedy zaczną działać unijne przepisy, do których Polska nie przygotowała jeszcze odpowiedniej ustawy.

Radę ZMPD reprezentował w Białymstoku Aleksander Reisch, w imieniu Komisji Rewizyjnej występował Stefan Przystek. Przewodniczącą zebrania była Małgorzata Zdrodowska z Rady ZMPD.

PRZEWOŹNIK

Leasing to nie galery



Take it leasy!

Nie męcz firmy. Leasing z nami to przyjemność. Świetna znajomość rynku, procedur i rozwiązań legislacyjnych, obsługa na najwyższym poziomie i bezpieczeństwo finansowe gwarantowane przez największą Grupę Leasingową w Europie. Tak rozumiemy leasing w nowoczesnym wydaniu dla Twojej firmy.

 **SG**
Equipment Finance
SOCIETE GENERALE GROUP

We support. You succeed.
www.sgef.pl

Zmienia się mapa fotoradarów

autor: **Klaudiusz Madeja**

Inspekcja Transportu Drogowego rozpiła duży przetarg na 300 najnowocześniejszych urządzeń pomiarowych. Zmiany prawne i organizacyjne zaszczynają funkcjonować w coraz większym zakresie.

1 stycznia 2011 r. w ramach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego powstał Automatyczny System Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Głównym celem jest znacząca poprawa bezpieczeństwa na polskich drogach. Jednak przeniesienie obsługi fotoradarów z policji do inspekcji miało na celu także uporządkowanie i zoptymalizowanie tych działań. Wcześniej 500 policjantów miało za zadanie ustalenie właścicieli pojazdów utrwalo-nych na zdjęciach zrobionych przez urządzenia rejestrujące przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Dopiero później mogli wysyłać im mandaty. Dochodziło do kuriozalnych sytuacji, ponieważ zgodnie z prawem mieli na to tylko 30 dni. I tak kierowcy otrzymywali przeterminowane mandaty z adnotacją, że mogą ich nie przyjąć i wówczas sprawa trafi do sądu...

Dlatego też wraz ze zmianami organizacyjnymi wprowadza się korektę prawną. Za sprawą ustawy z 29 października 2010 r. „O zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz zmiany niektórych in-

nych ustaw” wydłużono termin wystawienia mandatu z 30 do 180 dni. Pytanie, czy zawodowy kierowca pokonujący dziesiątki tysięcy kilometrów będzie pamiętał po pół roku konkretne zdarzenie. Jednak ITD twierdzi, że to tylko formalny okres maksymalny, bo faktycznie popełniający wykroczenie otrzyma mandat dużo wcześniej. A to dzięki temu, że cały proces odbywa się automatycznie: urządzenie rejestrujące wykonuje zdjęcie i przesyła je od razu do systemu, ten odczytuje numer z tablicy rejestracyjnej i ustala właściciela pojazdu, a następnie wysyła mu formularz oświadczenia, w którym należy wpisać, kto siedział za kierownicą w momencie utrwalenia przekroczenia prędkości. Ostatnim punktem jest wygenerowanie mandatu lub wniosku do prokuratury w przypadku, gdy szybkość wynosiła 50 lub więcej km/h ponad dozwoloną. Do innych, istotnych zmian wprowadzonych przez ustawę należą też m.in. sposób postępowania wobec innych podmiotów oprócz osób fizycznych i uściślenie odpowiedzialności za niewskazanie osoby prowadzącej pojazd w momencie zarejestrowania wykroczenia, jeżeli nie był to sam właściciel. Doprecyzowano również zasady lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących, ich oznaczanie, a także warunki techniczne i sposób dokonywania pomiarów. Te wszyst-

kie regulacje mają za zadanie m.in. ograniczyć możliwość prób podważania pomiarów przez kierowców przed sądami.

Dla kierujących istotne jest, że z dróg znikną atrapy fotoradarów. Zaś te działające muszą być oznaczone odblaskową taśmą lub farbą. Ale tu ważna uwaga: ITD ma na to 3 lata! A więc jeżdżąc po kraju nadal możemy trafić na samą skrzynkę bez urządzenia lub radar, który wcale widoczny z daleka nie jest. Musi jednak przed nim stać znak informujący o pomiarze prędkości. Kiedy zatem wprowadzone zostaną regulacje nowej ustawy? Rzecznik Głównego Inspektora Alvin Gajadthur zapowiada, że proces zostanie zakończony o wiele wcześniej niż przewidywane trzy lata.

Jako pozytywne przykłady poza granicami Polski ITD podaje chociażby Francję czy Holandię. W tej pierwszej na przestrzeni lat 2001 – 2009 liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych spadła z 8 160 do 4 273. Zaś w Kraju Tulipanów na drogach w 1991 r. zginęło 1 281 osób, a w 2009 r. już tylko 644. Duża w tym zasługa automatycznej sieci fotoradarów. Stąd też otwarte 1 lipca br. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Ma ono jeszcze jedną, istotną zaletę. Cały proces przebiega w systemie praktycznie bez udziału czło-



*Szerokości, przyczepności,
zwrotności i ...miłości.
Niech drogi będą suche i czarne,
Niech anulują punkty karne.
Albo za te, które się ma,
Dadzą voucher do SPA.*

*Niech w Wigilię do każdego transportowca
Przyjdzie „krokodylek” z kawałkiem makowca
I powie: „Życzę Ci, abyś w Nowym Roku
Miał ze mną święty spokój”.*

wieka, nie ma więc możliwości „załatwienia” sobie anulowania mandatu, itp.

- To jeden z najważniejszych atutów – nieuchronność kary. Odbieramy telefony od kierowców, którzy właśnie zostali sfotografowani i już pytają, jak mogą zapłacić, żeby mieć spokój i ile teraz mają punktów karnych – opowiada dyrektor Centrum Marcin Flieger. A tych rejestracji jest naprawdę sporo: od 28 października do 1 listopada br. system wykonał prawie 19 tys. zdjęć, czyli średnio niespełna 3,8 tys. dziennie. To co prawda okres wzmożonych wyjazdów, ale dla wielu czas wolny od pracy, więc nie jeździły pojazdy służbowe. Średnie przekroczenie prędkości w tym czasie wyniosło 30 km/h.

Stopniowe usuwanie przez ITD starych masztów oraz oznaczanie przejętych od policji, działających urzędów, to jeden etap działań. Jednak tych drugich jest stosunkowo mało (zdaniem ITD), bo tylko około 70. Stąd duży przetarg na nowe urządzenia rejestrujące. W sumie będzie ich 300. - Chcemy, aby były to najnowocześniejsze i najlepsze urządzenia – zapewnia dyrektor Flieger. Od razu też dodaje, że chodzi nie tylko o fotoradary. - Wprowadzi się też 24 systemy odcinkowego pomiaru prędkości oraz 15 urządzeń do kontroli przejazdu na czerwonym świetle. W ramach tej transakcji pojawią się także nowe mobilne urządzenia rejestrujące, montowane w cywilnych samochodach. Większość środków (50 mln €) dostaliśmy na ten cel z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dlatego Inspekcja mogła sobie pozwolić na tak wyśrubowane warunki przetargowe.

Trudno na razie mówić o poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach dzięki systemowi działającemu zaledwie kilka miesięcy. To będzie można określić za rok lub dwa. Jeżeli i u nas potwierdzą się doświadczenia z innych krajów europejskich, a więc liczba ofiar wypadków spadnie, będziemy mogli stwierdzić, że reforma i wprowadzenie automatycznego systemu miało sens.



Obalamy mity



Czy są na świecie firmy przewoźowe, których kierowcy nie skarżą się na złych i cwanych operatorów oraz niedolewanie paliwa? Kto jest temu winien i co rzeczywiście dzieje się na stacjach w Rosji?

W październiku specjaliści E100* przeprowadzili kolejny kontrolny rajd po stacjach paliw sieci E100. Tym razem sprawdzili piętnaście stacji zlokalizowanych na głównych drogach w zachodniej i północno-zachodniej Rosji: M1, M9 i M20. Po podsumowaniu obserwacji poczynionych w trakcie kontroli, uważamy za konieczne rozwiązanie trzech mylnych przekonań rozpowszechnionych wśród przewoźników. A mianowicie:

Mit pierwszy – najstarszy: „Niska jakość usług na rosyjskich stacjach paliw”.

To mit pochodzący z czasów sowieckich. Rosja, a wraz z nią i stacje paliw uległy od tamtej pory znacznym przeobrażeniom. Dotyczy to przede wszystkim głównych autostrad, z których najczęściej właśnie korzystają nasi klienci – przewoźnicy międzynarodowi. Świetny stan techniczny, nowoczesne dystrybutory paliwa, kawiarnia, sklep, parking praktycznie na każdej stacji, schludni i uprzejmi operatorzy – teraz tak właśnie wygląda większość rosyjskich stacji. Ten, kto przejeżdżał choćby raz w ostatnim czasie rosyjskimi drogami, mógł przekonać się na własne oczy.

Mit drugi – najbardziej niebezpieczny: „Kierowca sam wie, gdzie najlepiej tankować paliwo”.

Z naszych rozmów z kierowcami wynika, że poza sporadycznymi wyjątkami, kierowca wyjeżdża w trasę bez konkretnych wytycznych dotyczących tego, gdzie i ile paliwa powinien zatankować. Sam dokonuje po drodze wyboru stacji, kierując się swoimi przyzwyczajeniami, tym co za-

słyszał od innych kierowców, nastrojem, wszystkim, tylko nie interesem firmy, dla której pracuje. Mając na uwadze nietrawną sytuację panującą na rynku przewoźowym, tym trudniej pojąć takie podejście. Przy takiej organizacji bardzo mała jest szansa, że kierowca spośród tysiąca stacji trafi akurat na jedną ze stacji sieci E100 Power** i zakupi paliwo po cenie hurtowej. W sytuacji, gdy stawki frachtów wciąż spadają, nie można sobie pozwalać na tankowanie paliwa gdzie popadnie. Aby to zmienić, wystarczy skontaktować się z naszym przedstawicielem*** i wraz z nim sporządzić plan tankowania dla każdego kursu, z uwzględnieniem wszystkich naszych cenowych promocji i zniżek. Będziecie miło zaskoczeni już pierwszą kolejną fakturą za paliwo.

Mit trzeci – najbardziej kosztowny: „Dystrybutory na stacjach paliw często nie wydają pełnej ilości paliwa”.

Skargi na „niedolewanie” - to chyba najczęściej stosowane przez kierowców uzasadnienie braku w zbiorniku 20, 50, a czasem i 100 litrów paliwa. Aby znaleźć takie właśnie „ustawione na niedolewanie” dystrybutory, sprawdzaliśmy dystrybutory na każdej stacji. Korzystaliśmy przy tym z urządzeń pomiarowych udostępnionych przez personel stacji.

Granice błędu dystrybutora, dopuszczalne przez rosyjski standard GOST, wynoszą 0,25% (czyli +/-2,5 litra na 1000 litrów). Nawiasem mówiąc, normy te obowiązują od 2000 roku nie tylko w Rosji, ale i w państwach sąsiednich – Białorusi, Kazachstanie, Mołdawii i Ukrainie.

Urządzenia pomiarowe są udostępniane na życzenie na wszystkich stacjach paliw. Wszystkie mierniki mają plomby potwierdzające gwarancję dokładności pomiaru. Podczas kontroli tylko raz stwierdziliśmy nieznaczne przekroczenie normy błę-

du, ale już przy powtórnych pomiarze dystrybutor działał prawidłowo. Na wszystkich pozostałych stacjach dopuszczalne odchylenia od normy mieściły się w granicach od +0,15% do -0,25%. Pomiary wykazały, że dystrybutory nie oszukują. Żadnych sensacji nie było.

Natomiast wielokrotnie (w 80% przypadków) zauważyliśmy i kilka razy zarejestrowaliśmy na zdjęciu następujący obrazek. Podczas tankowania paliwa do baku pojazdu kierowcy ustawiali obok dystrybutora jeden lub kilka kanistrów, które w międzyczasie również zapełniali. Ilość paliwa, która trafiała do kanistrów zamiast do baku wynosiła, według naszej oceny, od 20 do 80 litrów. Czy to nie są przypadkiem te „niedolewania”, na które kierowcy skarżą się przewoźnikom?

Przyjmujemy, że wszystkie trzy mity o „złej jakości usług na rosyjskich stacjach paliw”, „doświadczonym kierowcy, który w trasie sam potrafi wybrać właściwe stacje” i „niedolewaniu 100 litrów paliwa” zostały obalone!

Cykliczna kontrola stacji to tylko jedna z unikalnych usług firmy E100 na rynku kart paliwowych. W celu zapoznania się z naszą pełną ofertą prosimy o kontakt pod numerem tel. + 48 228932100 lub odwiedzenie jednego z naszych biur w Warszawie znajdującego się w budynku ZMPD pod adresem Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa.

* E100 – emitent międzynarodowej karty paliwowej E100. Karta honorowana jest na stacjach paliw, myjniach, drogach, parkingach w 23 krajach Europy wschodniej i zachodniej.

** Sieć E100 Power – sieć stacji paliw w Rosji, Litwie, Polsce i Ukrainie, dająca możliwość zaoszczędzenia na różnicy pomiędzy hurtową i detaliczną ceną paliwa.

*** telefon do przedstawiciela E100 mogą Państwo uzyskać pod numerem telefonu naszego warszawskiego biura +48 228932100 lub na stronie www.e100.pl

Cztery lata transportu drogowego

Sukcesy i porażki

W jednym z poprzednich numerów „Przewoźnika” przedstawiliśmy przygotowany przez redakcję wykaz sukcesów i porażek polskiej branży transportu drogowego w ostatnich czterech latach. Liczy-

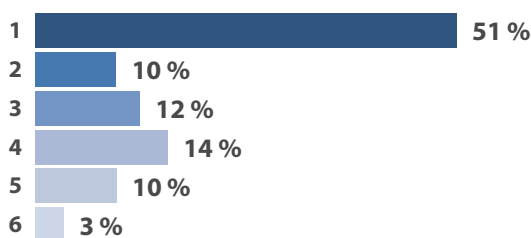
liśmy się z tym, że to, co my uznaliśmy za sukces - w opinii innych wcale nim być nie musi. Z zaproszenia do dyskusji na portalu internetowym ZMPD skorzystało kilkaset osób. Obecnie przekazuje-

my wynik głosowania, czyli swój ranking sukcesów i porażek polskiego transportu w ostatnich latach według oceny czytelników „Przewoźnika” i odwiedzających portal ZMPD.



Sukcesy

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



Porażki

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

Sportowe życie transportowca

O swojej pasji opowiada Grzegorz Wieczorek, współwłaściciel firmy Eurotransport S. J. z Oleśnicy



Od jak dawna sport jest obecny w Pana życiu?

Wszystko zaczęło się od szkoły podstawowej - byłem w klasie sportowej. Grałem w siatkówkę i dźwigałem ciężary. A potem trenowałem boks w Gwardii Wrocław i rzucałem oszczepem w klubie WKS Oleśniczanka. Rekreacyjnie grałem też w siatkówkę w TKKF Relax w moim rodzinnym mieście Oleśnica.

Pana zainteresowania sportowe były bardzo wszechstronne...

Ciężary, boks i oszczep. No i pchnięcie kulą zimą na hali. Przygodę z boksem wcześniej zacząłem i wcześniej skończyłem, ponieważ bardziej pociągały mnie sporty techniczno-siłowe, takie jak pchnięcie kulą, rzut dyskiem. Roz-

wijają technikę i dynamikę. Kiedy miałem 18 lat zacząłem trenować rzut oszczepem w WKS Oleśniczanka razem z innym oszczepnikiem, Czesławem Ulem, reprezentantem Polski. Zostałem zakwalifikowany do kadry Polski juniorów. Z tą dyscypliną byłem związany do końca mojej zawodniczej kariery.

Potem były studia...

Tak, na AWF w Gorzowie Wlkp. Po ukończeniu uczelni pracowałem w szkole jako nauczyciel WF. Pamiętam moją pierwszą pracę w szkole na wsi... Potem przez 5 lat byłem wychowawcą w ośrodku wychowawczym. Tam prowadziłem także zajęcia sportowe z trudną młodzieżą. Później obroniłem doktorat w ZWKF poznańskiej AWF w Gorzowie Wlkp. Miałem też sklep firmo-

wy z takimi markami, jak Mustang i Big Star. W 1998 roku Grzegorz Dłubak zaproponował mi udział w firmie transportowej.

Czy przez ten czas stale uprawiał Pan sport?

Tak, ale tylko rekreacyjnie, bo nie miałem czasu na wyczynowe treningi. Obowiązki zawodowe już na to nie pozwalały.

A Pańskie obecne działania trenerskie?

W czasie studiów zdobyłem uprawnienia instruktorskie do trenowania siatkarzy, zapaśników i bokserów, czyli takie specjalizacje, które pozwalałyby mi pracować w szkole lub na uczelni. Mam także uprawnienia ratownika wodnego i latem zatrudniałem się jako ratownik WOPR. To naturalne, że zostałem trenerem. Tu, w Oleśnicy, jest szkoła bokserska, przy Integrycyjnym Klubie Sportowym „Orzeł Oleśnica” i tam właśnie się też udzielałem. Dwa lata temu zdobyłem uprawnienia trenera I klasy w boksie. Pomagam im, jak mogę. Trzy razy w tygodniu po półtoje do dwóch godzin razem z Wojtkiem Bartnikiem, ostatnim olimpijczykiem z Barcelony, uczymy dzieci boksować. Od 1992 r. do tej pory żaden z Polaków nie zdobył w tej dyscyplinie medalu na olimpiadzie.

Dlaczego tak się dzieje?

Wielu zawodników jeździ za gra-

nić boksować w lidze niemieckiej. Kiedyś działało 16 - 18 zespołów: Polska południowa, zachodnia. Próbowano reaktywować rozgrywki w zeszłym roku, ale nie udało się.

Czy z braku pieniędzy?

Tak, kluby straciły centralne dofinansowanie z budżetu państwa oraz zakładów pracy. Z Warszawy przestały płynąć pieniądze do mniejszych ośrodków. Inne dyscypliny sobie radzą, a boks nie. Zresztą Polski Związek Bokserski jest słaby, brakuje tam managerów. Nie ma kto tego pilotować.

Czy pojawiają się talenty?

Zawsze znajdzie się jakiś diament. Natomiast młodych trudno utrzymać w sporcie amatorskim. Po prostu nie ma na to pieniędzy. Zawodnika przygotowuje się 4 lata do igrzysk olimpijskich i nagle, na miesiąc przed igrzyskami, zawodnik podpisuje kontrakt zawodo-

wy i już go nie ma. Młody dostaje 10 czy 20 tysięcy zł za podpisanie kontraktu, później 2 czy 3 tysiące zł miesięcznego stypendium i boksuje zawodowo. I trzeba to zrozumieć, bo każdy musi z czegoś żyć. Natomiast efekt jest taki, że od dawna nie mamy sukcesów w amatorskim boksie.

Ale za to są społecznicy tacy jak Pan, którzy ten sport popularyzują...

Tak, mnóstwo jest takich amatorskich klubów. Ja jestem też wiceprezesem w Okręgowym Związku Bokserskim we Wrocławiu. W naszym Integracyjnym Klubie Sportowym po okiem prezesa Marka Czarneckiego działa kilka sekcji, m.in. boks, brydż, lekka atletyka. Klub działa przy starostwie, dzięki radnemu, który pomaga. Dostajemy fundusze - nawet na zawody, ale nie mamy swojej sali. Trenujemy w szkole. Nie mamy więc ringu,

wyciągamy worki z kanciapy i wieszamy. Tak więc są to zajęcia typowo rekreacyjne.

Jednakże dzieci przychodzą i wieszają worki treningowe...

Tak, przychodzą się poruszać. Przychodzi młodzież od 12 od 20 lat.

Dziewczyny też trenują?

Tak, też przychodzą na zajęcia. Mieliśmy kilka utalentowanych dziewczyn, ale gdy zbliża się matura, najczęściej rezygnują. Trudno jest pogodzić intensywne treningi bokserskie z nauką.

Co dzieciakom daje boks, dlaczego tym się zajmują?

Myślę że traktują to jako jeszcze jedną formę spędzania wolnego czasu. I nie można mieć im tego za złe. Poza tym to taka dyscyplina, która pozwala czuć się pewnie w życiu. Młodzież dzisiaj wybie-



ra sobie to, co jej odpowiada. Boks jest trudnym sportem. Na początku każdy myśli, że to takie proste: dać komuś w gębę; ale szybko się przekonują, że wcale tak nie jest. Boks zaczyna się od nauki chodzenia (pracy nóg), bo jakkolwiek absurdalnie to zabrzmie - boksuje się nogami. Oczywiście, bardzo ważna jest technika. Elementy motoryczne, jak siła, wytrzymałość, gibkość, szybkość, możesz wytrenować, ale równie ważne jest opanowanie emocji, zaangażowanie, motywacja. I to jest pociągające. Taktyka jest ważna już później. Motywacja i taktyka to są dwa najważniejsze elementy w boksie. Ważna jest także możliwość wyładowania negatywnych emocji, skierowanie agresji na rywalizację, chęć zwycięstwa. Mówi się wtedy o agresji pozytywnej. To uczy panowania nad swoimi emocjami, a więc kształtuje charakter. Poza tym sport uczy systematyczności. A to bardzo przydaje się w życiu.

Ma Pan swoich wychowanków?

Tak, to mistrzowie Polski. Już studiują na AWF we Wrocławiu. W tej chwili, gdy młodzi ludzie w wieku 19 – 20 lat dochodzą do jakiegoś poziomu, stają przed wyborem: uczyć się, czy dalej boksować. W znakomitej większości kontynuują naukę. Zresztą dzisiaj chcąc osiągnąć dobre wyniki należy zaczynać

treningi w wieku 10 – 12 lat. Wiadomo, że nie zaczyna się od razu od sparingów - bo sparing to już jest wyższy poziom. Najpierw jest nauka techniki, dzieci muszą być przy tym sprawne fizycznie. Bardzo pomaga uprawianie dodatkowej dyscypliny.

Czy swoje dzieci zaraża Pan pasją do sportu?

Mój syn Igor uprawia Combat Kalki. To filipińska sztuka walki, w której walczy się na pałki. Byliśmy ostatnio na mistrzostwach Polski w Warszawie i w kategorii wiekowej 7 – 9 lat zajął pierwsze miejsce. Poza tym pływa od drugiego roku życia. Na grudniowych mistrzostwach Oleśnicy w pływaniu wygrał w swojej kategorii wiekowej. Ja widzę w sporcie wiele pozytywów, aczkolwiek szkoła jest w tym wszystkim najważniejsza. Szkoła i sport są dla mnie optymalnym połączeniem dla takich dzieciaków.

Czy Pańska praca naukowa nawiązywała do tych doświadczeń?

Uzyskałem stopień doktora nauk o kulturze fizycznej, specjalność: historia kultury fizycznej. Mnie interesuje i pasjonuje okres międzywojenny, początki sportu w Polsce. Głównym celem pracy było zrekonstruowanie biografii Kazimierza Głabisza, generała brygady Wojska Polskiego, wybitnego działacza

Drugiej Rzeczypospolitej oraz wśród uchodźstwa niepodległościowego w Wielkiej Brytanii. Praca została wydana drukiem w lipcu 2007 roku. Egzemplarze jej przesłano do głównych bibliotek naukowych w Polsce i bibliotek polonijnych oraz do Polskiego Komitetu Olimpijskiego i Polskiego Związku Piłki Nożnej.

Czasami też uczestniczę w konferencjach naukowych, po których powstaje publikacja. Dzisiejszy sport jest typowo wyczynowy; pieniądze przede wszystkim. Wtedy żadnych pieniędzy za to nie było. Najważniejsza było idea współzawodnictwa i honor reprezentowania swojego kraju. Uważam, że obecnie te wartości zostały zdegradowane.

Sport dla idei ...

Tak, kiedyś orzełek na piersi był dla sportowca zaszczytem. Jeszcze w latach 60. i 70., że wspomnę szkołę Feliksa Stamma, mieliśmy w boksie po kilka medali na mistrzostwach świata czy Europy. Dzisiaj nie ma nic. Mówi się, że nie ma boksu, bo nie ma pieniędzy, ale prawdą jest też, że nie ma pieniędzy, bo nie ma wyników. AIBA (Międzynarodowa Federacja Bokserska) szykuje zmiany przepisów, które dopuszczają do startów olimpijskich bokserów zawodowych.

Czy uprawianie sportu przez biznesmanów to jest moda, czy potrzeba?

To jest nieodłączny element w biznesie. Jeżeli nie z powodu głębszego zainteresowania, to chociażby ze względu na dbałość o zdrowie. Zresztą, jak widziałem, koledzy z ZMPD biegają. To ważne. Nie trzeba świetnie wyglądać, ale trzeba dobrze się czuć.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

od redakcji

Szanowni Państwo,

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

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

Razem możemy stworzyć własny klub pasjonatów.

Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji:

redakcja_przewoznik@zmpd.pl

viaTOLL

Nie ryzykuj, wybierz post-paid



Jerzy Jezuit,
doradca DKV Euro Service Polska

System viaTOLL działa w Polsce od kilku miesięcy, budząc spore kontrowersje. Większość problemów dotyczy rozliczeń metodą pre-paid. Poniżej przedstawiamy kilka wskazówek, jak poradzić sobie z systemem viaTOLL, zachowując bezpieczeństwo rozliczeń.

Pre-paid a post-paid

Każda firma ma do wyboru dwie metody rozliczania opłat drogowych: z góry (pre-paid) lub z dołu (post-paid). **Pre-paid to inaczej przedpłata.** Polega na ładowaniu swojego konta w systemie viaTOLL ustaloną kwotą. Można tego dokonać w punktach obsługi przy pomocy karty paliwowej, kredytowej lub gotówki. Kiedy pojazd porusza się po płatnych drogach, urządzenie viaBOX nalicza opłaty. Ich wartość jest odliczana od kwoty zgromadzonej na koncie. Drugą metodą płatności jest **post-paid, czyli płatność z dołu** na podstawie faktury. Kiedy pojazd porusza się po płatnych drogach, urządzenie viaBOX nalicza opłaty. Opłaty są sumowane i przewoźnik co dwa tygodnie otrzymuje fakturę od emitenta kart paliwowych lub raz w miesiącu notę obciążeniową od operatora viaTOLL.

Co wybrać?

Zdecydowanie bardziej korzystna jest płatność metodą post-paid. Przedsiębiorca nie musi ciągle doglądać stanu konta i obawiać się kar. Ponadto w przypadku płatności odroczonej nie ma obawy, że środki z tytułu e-myta pozostaną niewykorzystane i zamrożone do czasu kolejnej trasy danego pojazdu.

Najważniejsze jest to, że płatność odroczone zapewnia **komfort finansowy.** Z jednej strony przewoźnik nie musi doładowywać urządzeń viaBOX przed każdą trasą, a z drugiej **ogranicza do minimum** ryzyko otrzymania mandatu. Kary za poruszanie się drogami płatnymi bez środków na koncie są dotkliwe: 3 tys. zł za przejazd bez środków na koncie lub 1,5 tys. zł za uiszczenie opłaty w niepełnej wysokości.

Zmiana pre-paid na post-paid

Procedura zmiany pre-paid na post-paid pociąga za sobą konieczność ponownego złożenia dokumentów rejestracyjnych. Sama wymiana urządzeń viaBOX **odbywa się płynnie**, nie ma potrzeby zaburzania grafika pracy pojazdów. Zmiany na post-paid możemy dokonać bezpośrednio u operatora viaTOLL - wówczas należy przedstawić zabezpieczenie finansowe w postaci gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej. Stawki zależne są od ilości pojazdów i przemierzanych kilometrów. Zabezpieczenie **nie może być jednak niższe** niż 2000 zł na pojazd.

Zdecydowanie **tańszą metodą** zmiany na post-paid jest skorzystanie z pośrednictwa **operatora kart paliwowych, np. DKV Euro Service.** Jak dokonać zmiany? Wystarczy ponownie przesłać do siedziby DKV komplet dokumentów rejestracyjnych (wykaz znajdują Państwo na stronie: www.info-myto.pl). Po otrzymaniu informacji o zarejestrowaniu urządzeń można udać się do punktu viaTOLL, gdzie klient rozwiązuje umowę pre-paid, zwraca viaBOX-a i odbiera od ręki urządzenie przypisane do umowy

post-paid. Co istotne, DKV **nie wymaga przedstawiania** zabezpieczenia finansowego. To ważna informacja, biorąc pod uwagę fakt, że nie jest ono niskie, np. posiadacz 10 samochodów będzie musiał zapłacić minimum 20 000 zł. Dodatkowo, przy pośrednictwie operatora karty paliwowej, klient otrzymuje fakturę raz na dwa tygodnie. Obejmuje ona zestawienie przejazdów viaTOLL rzeczywiście zrealizowanych w danym okresie, a więc stanowi koszt bezpośredni. Termin płatności wynosi 21 dni.

Niezależnie od wyboru drogi przekształcenia umowy: za pośrednictwem operatora viaTOLL czy emitenta kart paliwowych, wszystkie niewykorzystane środki **z rachunku** pre-paid oraz kaucja za urządzenie zostaną **zwrócone.**

Ile to kosztuje?

Za rozliczanie e-myta w systemie post-paid pobierana jest prowizja. Stanowi ona bardzo niewielki koszt dla przedsiębiorcy. W zależności od operatora narzut serwisowy wynosi od **1 do 2,5%** łącznej sumy transakcji. Z analiz przeprowadzonych przez DKV Euro Service w okresie lipiec - wrzesień 2011 r. wynika, że średni miesięczny koszt prowizji to tylko 2 zł na pojazd.

Podsumowując, użytkownik decydując się na korzystanie z płatności odroczonej w systemie viaTOLL może tylko zyskać. Prowizja nie obciąża dotkliwe konta przedsiębiorcy, a pozwala na sprawne i bezpieczne rozliczanie należności.

Zaostrzenie przepisów ekologicznych w Londynie

Od 3 stycznia 2012 roku nastąpi zmiana norm emisji spalin dla pojazdów wjeżdżających do Londynu. W Strefie Małej Emisji (Low Emission Zone [LEZ]) bezpłatnie będą mogły poruszać się tylko pojazdy ciężarowe spełniające normę emisji spalin Euro4.

Transport for London (TfL) apeluje do właścicieli i operatorów pojazdów zarejestrowanych poza Wielką Brytanią, w tym w Irlandii Północnej, o niezwłoczne podjęcie odpowiednich kroków umożliwiających uniknięcie kar w styczniu 2012 roku, kiedy wejdą w życie nowe normy emisji. Aby udowodnić zgodność z nowymi normami, należy zarejestrować w TfL wszystkie objęte nimi pojazdy przed wjazdem do Wielkiego Londynu.

Samochody ciężarowe dużej ładowności, autobusy i autokary

Właściciele i operatorzy samochodów ciężarowych dużej ładowności, autobusów i autokarów, które spełniają normy emisji cząstek stałych Euro3 i zostały już zarejestrowane w TfL, zobowiązani są do podjęcia odpowiednich działań w celu zapewnienia, że ich pojazdy spełniają nowe normy Euro4, a następnie do ich ponownego zarejestrowania przed 3 stycznia 2012 roku. Właściciele i operatorzy pojazdów obecnie zarejestrowanych jako spełniające normy emisji cząstek stałych Euro4 lub wyższe

nie będą musieli dokonywać powtórnej rejestracji.

Właściciele pojazdów, które nie będą spełniać wymaganych norm emisji lub nie zostaną zarejestrowane w TfL do 3 stycznia 2012 roku, po wjeździe do Wielkiego Londynu będą zobowiązani do uiszczenia dziennej opłaty w wysokości 200 GBP pod groźbą grzywny 1000 GBP.

Większe samochody dostawcze, minibusy i pojazdy specjalne

Właściciele i operatorzy większych samochodów dostawczych, minibusów lub pojazdów specjalnych, takich jak pojazdy do przewożenia i samochody kempingowe lub lekkie samochody terenowe z napędem na cztery koła, będą zobowiązani do zarejestrowania pojazdów w TfL, aby udowodnić, że spełniają one normy emisji cząstek stałych Euro3. Pojazdy, które obecnie nie spełniają nowych norm LEZ, będą musiały zostać odpowiednio zmodyfikowane, a następnie zarejestrowane w TfL do 3 stycznia 2012 roku. Właściciele pojazdów, które nie będą spełniać wymaganych norm emisji lub nie zostaną zarejestrowane w TfL do 3 stycznia 2012 roku, po wjeździe do Wielkiego Londynu będą zobowiązani do uiszczenia dziennej opłaty w wysokości 100 GBP pod groźbą grzywny 500 GBP.

Usilnie zaleca się operatorom pojazdów niezwłoczne zarejestrowa-

nie ich w TfL w celu udowodnienia zgodności z normami emisji. TfL zależy na tym, aby operatorzy spełniali normy LEZ i rejestrowali pojazdy, a nie uiszczali dzienną opłatę lub płacili grzywnę.

Obszar LEZ, wprowadzony w 2008 roku, obejmuje większość terytorium Wielkiego Londynu i obowiązuje 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku. Szkodliwe emisje spalin zmalały w znacznym stopniu dzięki LEZ. Obecnie konieczne jest rozszerzenie programu w celu zagwarantowania zgodności Londynu z wymaganymi prawem normami jakości powietrza. TfL szacuje, że nowe normy LEZ będą dwukrotnie bardziej skuteczne w porównaniu z wcześniejszymi etapami w redukcji szkodliwego zanieczyszczenia powietrza cząstkami stałymi w stolicy.

Do wejścia zmian w życie pozostały niecałe dwa miesiące, dlatego TfL apeluje do operatorów pojazdów, których one dotyczą, o natychmiastowe podjęcie odpowiednich działań gwarantujących dostosowanie do nowych norm na czas. Aby spełnić normy, właściciele i operatorzy tych pojazdów mają do wyboru kilka możliwości:

- Zainstalowanie w pojeździe filtra redukującego emisję zanieczyszczeń; TfL akceptuje akredytowane modyfikacje filtrów dokonane na terenie Europy
- Zakup nowego samochodu



- Przeorganizowanie floty w taki sposób, aby w LEZ jeździły tylko pojazdy, które spełniają wymagane normy emisji
- Uiszczanie opłaty dziennej

1. Strefa Małej Emisji obejmuje większą część terytorium Wielkiego Londynu oraz wszystkie drogi na terenie Wielkiego Londynu, w tym odcinki autostrad M1 i M4. Nie obejmuje natomiast autostrady M25 (mimo że biegnie ona w granicach Wielkiego Londynu).

2. LEZ *nie* dotyczy samochodów osobowych, motocykli i samochodów dostawczych o masie poniżej 1,205 tony bez obciążenia. Właściciele mogą sprawdzić dane pojazdu w dokumentacji pojazdu.

3. Właściciele i operatorzy mogą uzyskać dodatkowe informacje na stronie internetowej (www.tfl.gov.uk/lezlondon) lub pod numerem telefonu +44 207 310 8998.

4. Od 3 stycznia 2012 roku samochody ciężarowe dużej ładowności o masie powyżej 3,5 tony oraz autobusy i autokary o masie powyżej 5 ton, posiadające więcej niż 8 miejsc dla pasażerów, będą musiały spełniać normy emisji cząstek stałych na poziomie Euro4, aby mogły jeździć w obszarze LEZ bez opłaty.

5. Od 3 stycznia 2012 roku większe samochody dostawcze, minibusy i inne pojazdy specjalne będą musiały spełniać normy emisji cząstek stałych na poziomie Euro3, aby mogły jeździć w obszarze LEZ bez opłaty. Przepisy te będą dotyczyć:

- minibusów – z więcej niż 8 miejscami dla pasażerów, plus miejsce dla kierowcy, o masie całkowitej pojazdu poniżej 5 ton
- większych samochodów dostaw-

czych i pojazdów specjalnych, takich jak pojazdy do przewozu koni – o masie od 1,205 tony bez obciążenia do 3,5 tony masy całkowitej pojazdu

- samochodów kempingowych o masie całkowitej od 2,5 do 3,5 tony

6. LEZ to kluczowy element działań zmierzających do osiągnięcia przez Londyn zgodności z europejskimi dyrektywami dotyczącymi jakości powietrza w odniesieniu do cząstek stałych i tlenków azotu. Transport drogowy jest głównym źródłem tego rodzaju zanieczyszczeń powietrza w Londynie.

7. Formularze rejestracyjne można pobrać ze strony www.tfl.gov.uk/lezlondon lub uzyskać pod numerem telefonu +44 207 310 8998.

8. Formularze rejestracyjne i wymagane dodatkowe dokumenty można dostarczyć do TfL pocztą tradycyjną lub elektroniczną. Po otrzymaniu przez TfL formularza rejestracyjnego, operator otrzyma potwierdzenie na piśmie (w formie tradycyjnego listu lub e-maila) z informacją, czy rejestracja przebiegła pomyślnie. Za pojazdy poruszające się w obrębie strefy przed uzyskaniem

pisemnego potwierdzenia pomyślnej rejestracji należy uiścić opłatę dzienną pod groźbą grzywny.

9. Operatorzy mogą zainstalować w pojazdach filtry redukujące ilość emisji cząstek stałych. TfL akceptuje filtry zainstalowane w innych krajach europejskich. Operatorzy powinni dołączyć do dokumentów rejestracyjnych TfL informacje oraz potwierdzenia dotyczące wszelkich modyfikacji pojazdu.

10. Odzyskiwaniem niezapłaconych grzywien nałożonych na właścicieli pojazdów zarejestrowanych poza Wielką Brytanią zajmuje się europejska agencja windykacyjna.

Opracowanie na podstawie informacji biura prasowego Transport for London

Szukasz magazynu?

Zamów **BEZPŁATNY** album!

Warehouses in Poland 2011

magazyny **W POLSCE**

3 edycja, jesień 2011

tel.: 0 795 550 440

www.wydawnictwa.nowyadres.pl





Nasi wigilijni goście

w obiektywie Adriana Podbielskiego

Od lewej: Janusz Łacny, Adam Smoleński, Wojciech Sienicki, Jan Buczek



Sławomir Kostjan i Aleksander Reich



Zofia Stepnicka, Roman Sierhej



W pierwszym rządzie: Tadeusz Jarmuziewicz, Krzysztof Tchórzewski, Bogusław Liberadzki

Marek Cywiński, Andrzej Lenkiewicz, Małgorzata Zdrodowska, Wiesław Starostka



Krzysztof Wierzejski, Jolanta Misiak, Bogusław Liberadzki



Józefa Miozga, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Kostjan



Krzysztof Tchórzewski, Andrzej Adamczyk, Bogusław Liberadzki





Lech Ochnik, Marek Ziętara, Mirosław Siech



Anna Brzezińska-Rybicka, Tadeusz Wilk, Tadeusz Gajownik



Janusz Piechociński, Bogusław Liberacki



Jacek Kapica, Tadeusz Wilk



Valery Vaits, Ludmiła Mikheikina, Jan Buczek, Dymytro Anaskiy, Marcin Szejna



Jurek Kwaśniewski, Aleksandra Nowak, Katarzyna Bołtowicz, Maciej Borowski





Damian Raczkowski, Janusz Piechociński, Marek Zagórski, Sławomir Jeneralski



Wiesław Starostka, Jan Bogutyn



Stefan Przastek, Bogusław Zimny, Euzebiusz Jasiński



Małgorzata Zdrodowska, Andrzej Bogdanowicz, Jarosław Jakoniuk



Tadeusz Jarmuzewicz, Tomasz Pojeć, Jan Buczek

Zmiany w ubezpieczeniach komunikacyjnych

autor: **Barbara Szulak**



Rynek ubezpieczeń komunikacyjnych zmienia się dynamicznie. Cena ubezpieczeń komunikacyjnych znacznie wzrosła, a ten wzrost jest odczuwalny dla każdego przedsiębiorcy. Wprowadzono kolejne zmiany w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. Ubezpieczeni coraz częściej skarżą się do Rzecznika Ubezpieczonych, Urzędu Komisji i Nadzoru Finansowego (UKNF), sprawujących nadzór nad rynkiem ubezpieczeniowym. Ostatnio rynek obiegła informacja o karach nałożonych na zakłady ubezpieczeń przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK), który uznał ich działania za naruszające zbiorowe interesy konsumentów w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (OC).

Wzrost kosztów ubezpieczeń komunikacyjnych dla przedsiębiorców postrzegany jest przez każdego z uczestników rynku inaczej, jednak cena emocjonuje wszystkich jednakowo. Jako jeden z elementów kosztów ubezpieczeń komunikacyjnych zakłady wskazują jakość oferowanego przez nie serwisu. Trudno nie zgodzić się z poglądem, że dobre rozwiązanie ma swoją cenę. Jakość umów jest powszechnie uznawana przez właścicieli polis za jedno z najważniejszych kryteriów wyboru ubezpieczyciela. Każdy jest zainteresowany jak najlepszym rozwiązaniem, a co się z tym wiąże - serwisem (obsługą) zakupionego ubezpieczenia. W sytuacji idealnej, jeżeli każda ze stron umowy, ubezpieczony i/lub ubezpieczający oraz zakład ubezpieczeń realizują swoje obowiązki, nie powinno być najmniejszych problemów. Wystarczy jednak sięgnąć do ogólnie dostępnych informacji i materiałów, z których wynika, że tak nie jest. W raportach Rzecznika Ubezpieczonych zauważalny jest systematyczny wzrost skarg od 2002 roku. Liczba wszystkich skarg rośnie w kolejnych latach: rok 2005 – 4 601; rok 2006 – 6 404; rok 2007 – 6 883; rok 2008 – 7 631; rok 2009 – 8 566; rok 2010 – 11 947. Pierwsze trzy kwartały 2011 roku przyniosły 10 830 skarg. Największa grupa skarg dotyczyła ubezpieczeń komunikacyjnych, zwłaszcza od-

powiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC) oraz problemów z ubezpieczeniami autocasco (AC). Skargi związane były również z ubezpieczeniami następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów (NNW), ubezpieczeniami assistance (ASS) oraz Zielonej Karty (ZK). Dotyczą również składki – sposobu jej naliczania, wymiaru, zwrotów tzw. podwójnego OC. Zarzuty w zdecydowanej większości wiążą się z likwidacją szkód (oddalenie roszczenia, spór o wysokość odszkodowania lub świadczenia, opieszałość w postępowaniu odszkodowawczym). Ubezpieczeni/ubezpieczający skarżą się również na problemy dotyczące zwrotu składek, interpretacji przepisów ubezpieczeniowych i procedur stosowanych przez zakłady ubezpieczeń.

W raporcie Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego o stanie sektora ubezpieczeń po dwóch kwartałach 2011 roku, w części dotyczącej działań kontrolnych w odniesieniu do likwidacji szkód, stwierdzono nieprawidłowości dotyczące między innymi:

- nieterminowego podejmowania czynności likwidacyjnych i wypłaty odszkodowań,
- nieuzasadnionego stosowania korekt w wyliczaniu wartości pojazdu,
- nieuzasadnionego stosowania amortyzacji części.

Powszechnie znana jest sprawa, komentowana nie tylko przez środowisko branżowe, nałożenia przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) kary na dwa zakłady ubezpieczeń za naruszenie zbiorowych interesów konsumentów w stosunku do poszkodowanych realizujących roszczenie w ramach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego (OC). UOKiK zakwestionował nieuznawanie samej utraty możliwości korzystania z uszkodzonego pojazdu i uzależnianie wypłaty odszkodowania za pojazd zastępczy od wskazania przez poszkodowanego szczególnych okoliczności, a także pominięcie okresu oczekiwania na części zamienne przy ustalaniu kwoty refundacji kosztów wynajmu pojazdu zastępczego przez ubezpieczycieli. Dość długo trwają dyskusje na ten temat i nie ma jednolitej wykładni

tego zagadnienia. Rzecznik Ubezpieczonych wystąpił z wnioskiem do Sądu Najwyższego o podjęcie uchwały mającej na celu usunięcie rozbieżności w orzecznictwie sądowym dotyczącym roszczeń osób nieprowadzących działalności gospodarczej. Praktyczna stro- na sprowadza zagadnienie do indywidualnych decyzji. Fakt ten (kara nałożona przez UOKiK) jest kolejnym sygnałem do ujednoczenia regulacji tego typu roszczeń. Konsekwencja rozstrzygnięć nie pozostanie najprawdopodobniej bez wpływu na koszt ubezpieczenia OC.

Od 2012 roku ulegają zmianie minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczeń komunikacyjnych OC i dla umów zawieranych od 11.06.2012 r. będą wynosić:

- w przypadku szkód na osobie – 5 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skut-

ki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych,

- w przypadku szkód w mieniu – 1 000 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

Nowe regulacje w ubezpieczeniach

11 lutego 2012 roku wejdzie w życie nowelizacja ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym (UFG) i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (PBUK). Nowe rozwiązania mają charakter pro-konsumencki, ich celem jest także usprawnienie rynku ubezpieczeń obowiązkowych, w tym między innymi wyeliminowanie podwójnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

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

**TruckStore Warszawa
Pyskowice k. Gliwic
Komorniki k. Poznania**

ul. Inowłodzka 5, 03-237 Warszawa, tel. (+4822) 312 53 33, fax: (+4822) 312 53 38
ul. Gliwicka 20, 44-120 Pyskowice (przy drodze 901), tel. (+4822) 312 76 91, fax (+4832) 494 34 39
ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka 9, 62-052 Komorniki, tel. (+4822) 312 76 99, fax (+4822) 312 53 35



Wesołych i pogodnych Świąt Bożego Narodzenia w kręgu najbliższych oraz udanego, zdrowego i owocnego rozpoczęcia Nowego Roku 2012. Pragniemy podziękować za dobrą współpracę i z satysfakcją oczekujemy na rok przyszły, w którym to TruckStore uroczystie obchodzić będzie 10-lecie swego istnienia!

Zespół TruckStore

Nowa jakość sprzedaży używanych samochodów ciężarowych.

Spytaj sprzedawcę o dodatkowe usługi TruckStore!

posiadaczy pojazdów mechanicznych (OC).

Według nowych przepisów - w przypadku **przesłania pocztą oświadczenia o wypowiedzeniu umowy ubezpieczenia OC** zasadą będzie, że o jego skuteczności zdecydować data stempla pocztowego. Zdarzało się dotychczas, że klient wysyłający wypowiedzenie do zakładu ubezpieczeń był przekonany, że dokonał skutecznego rozwiązania umowy ubezpieczenia, zawierał nową i wtedy otrzymywał wezwanie do zapłaty składki. W rezultacie posiadał dwie ważne polisy. Czasem dochodziło do kompromisu, kiedy zakład ubezpieczeń godził się na wcześniejsze rozwiązanie umowy, ale oczekiwał płatności składki za okres udzielonej ochrony ubezpieczeniowej.

Zawiadomienia i oświadczenia związane z umową ubezpieczenia można będzie składać w dowolnej formie (np. e-mailem, przez telefon), a nie tylko pisemnie, jak do tej pory. Zastosowane będą ogólne zasady zawarte w Kodeksie Cywilnym w zakresie oświadczeń woli. Wyjątkiem od tej reguły będzie wypowiedzenie i odstąpienie od umowy, powiadomienie zakładu ubezpieczeń o fakcie przeniesienia prawa własności pojazdu czy też utraty władania pojazdem przez posiadacza na rzecz właściciela – tu nadal obowiązywać będzie forma pisemna. Zakład ubezpieczeń będzie mógł przekazywać informacje w formie elektronicznej, co w niektórych przypadkach wymagało będzie spełnienia dodatkowych warunków, w szczególności uzyskania zgody klienta na otrzymywanie informacji w innej formie.

Zawiadomienia i oświadczenia składane agentowi ubezpieczeniowemu będą uważane za złożone

zakładowi ubezpieczeń, w imieniu lub na rzecz którego agent ubezpieczeniowy działa. Ma to ułatwić terminowe wypowiedzanie umów ubezpieczeń.

Zakłady ubezpieczeń zobowiązane zostały do przesyłania ubezpieczającym informacji o terminie końca polisy OC oraz propozycji ubezpieczenia na kolejny okres na dwa tygodnie przed końcem umowy ubezpieczenia. Jest to jednym z elementów mających na celu likwidację podwójnego ubezpieczenia, poprzez odpowiednio wczesne poinformowanie ubezpieczającego m.in. o skutkach braku złożenia w odpowiednim terminie wypowiedzenia dotychczasowej umowy. Jeżeli posiadacz pojazdu mechanicznego w tym samym czasie jest ubezpieczony w dwóch lub więcej zakładach ubezpieczeń, przy czym jedna z umów ubezpieczenia OC została zawarta w trybie automatycznego odnowienia, umowa taka może zostać przez niego wypowiedziana. Trzeba jednak pamiętać, że w takim przypadku zakład ubezpieczeń będzie mógł żądać zapłaty składki ubezpieczeniowej za okres, przez który ponosił odpowiedzialność. W przypadku sprzedaży pojazdu i braku wypowiedzenia polisy OC przez dotychczasowego lub nowego właściciela, umowa będzie ważna tylko do końca okresu, na jaki została zawarta. Nie będzie automatycznego wznawiania na następne 12 miesięcy, jak to jest aktualnie. W przypadku wypowiedzenia umowy, wygaśnięcie nastąpi z dniem jej wypowiedzenia.

Przy zawarciu umowy OC w formie elektronicznej, jako dowód posiadania polisy będzie można używać wydruku. Podpis osoby reprezentującej zakład ubezpieczeń na dokumencie potwierdzającym zawar-

cie takiej umowy może być odtworzony mechanicznie (wydruk) i będzie on wystarczający. Brak jednoznacznych uregulowań w tym zakresie w praktyce powodował komplikacje, a najmniej dotkliwy kłopot to wydłużający się czas potrzebny na przekonanie kontrolujących o posiadaniu ważnego ubezpieczenia.

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

Zakłady ubezpieczeń będą miały możliwość dokonania zmiany wysokości składki ubezpieczeniowej w trakcie trwania umowy ubezpieczenia. Podstawę do takich działań może stanowić fakt uzyskania przez ubezpieczyciela wiedzy, że ubezpieczający nie podał wszystkich informacji, o które zakład ubezpieczeń pytał przed zawarciem umowy OC, a są one istotne do oceny ryzyka, a tym samym wysokości składki. Przykładem może być nieprecyzyjna informacja o liczbie szkód, czy też okresie bezszkodowego ubezpieczenia.

ZWROT

PODATKU VAT

Z ZAGRANICZNYCH

URZĘDÓW SKARBOWYCH

ZMPD

SEKCJA
SERWISOWA

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

Kontakt do Działu Zwrotu VAT:

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

zwrotvat@zmpd.pl

Ulga za złe długi

korekta należnego podatku VAT

autor: Arkadiusz Piska, doradca podatkowy

Przepis art. 89a ust. 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 54, poz. 535 ze zm.) – dalej zwana ustawą o PTU – stanowi, że podatnik może skorygować podatek należny z tytułu świadczenia usług na terytorium kraju w przypadku wierzytelności, których nieściągalność została uprawdopodobniona. Korekta podatku dotyczy również kwoty podatku przypadającej na część kwoty wierzytelności odpisanej jako nieściągalna lub której nieściągalność została uprawdopodobniona.

Z art. 89a ust. 1 ustawy o PTU wynika, że w przypadku nieotrzymania od kontrahenta zapłaty za wykonaną usługę dostawca (świadczeniobiorca) ma prawo skorygować VAT należny od świadczenia usług na terytorium kraju, jeśli uprawdopodobni nieściągalność wierzytelności.

Zgodnie z art. 89a ust. 1a ustawy - prawo do skorygowania podatku VAT należnego z tytułu dostawy lub wykonania usługi przewoźnik nabędzie, jeżeli należność nie zostanie uregulowana w ciągu 180 dni od upływu terminu jej płatności, określonego w umowie lub na fakturze.

Tak więc, jeżeli dłużnik nie zapłacił przewoźnikowi w terminie należności wynikającej z faktury lub umowy, po stronie kontrahenta powstanie zaległość. W przypadku nieuregulowania przez dłużnika zaległości w okresie 180

dni, przewoźnik ma prawo skorygować VAT należny za okres, w którym wykonał usługę, nawet jeśli nie podejmie żadnych działań, mających na celu wyegzekwowanie zapłaty za usługę.

Warunki skorzystania z ulgi za tzw. złe długi – art. 89a ust. 2 ustawy o PTU

1. dostawa towaru lub świadczenie usług jest dokonane na rzecz podatnika, zarejestrowanego jako podatnik VAT czynny, niebędący w trakcie postępowania upadłościowego lub w trakcie likwidacji,
2. wierzytelności zostały uprzednio wykazane w deklaracji jako obrót opodatkowany i podatek należny,
3. wierzyciel i dłużnik na dzień dokonania korekty, o której mowa w ust. 1, są podatnikami zarejestrowanymi jako podatnicy VAT czynni,
4. wierzytelności nie zostały zbyte,
5. od daty wystawienia faktury dokumentującej wierzytelność nie upłynęły 2 lata, licząc od końca roku, w którym została wystawiona,
6. wierzyciel zawiadomił dłużnika o zamiarze skorygowania podatku należnego ze względu na wystąpienie zaległości, a dłużnik w ciągu 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia nie uregulował należności w jakiegokolwiek formie.

Uwagi do warunków wymienionych w pkt. 1 i pkt. 3

Przewoźnik może odzyskać VAT tylko z faktury dokumentującej sprze-

daż na rzecz zarejestrowanego, czynnego podatnika VAT. Natomiast nie skorzysta z ulgi, jeśli dłużnikiem jest przedsiębiorca zwolniony od podatku VAT. Przewoźnik nie skorzysta też z VAT-u należnego od usług wykonanych na rzecz osób fizycznych, które nie są podatnikami podatku VAT. Przedsiębiorstwo-kontrahent nie może być w trakcie postępowania upadłościowego lub likwidacji w dniu dokonania transakcji. Dłużnik powinien być czynnym podatnikiem podatku VAT też w dniu sporządzenia korekty.

Jednakże w czasie sporządzania korekty deklaracji VAT-7 przedsiębiorstwo dłużnika może być objęte postępowaniem upadłościowym lub procesem likwidacji.

Uwagi do warunku wskazanego w pkt. 2

Żeby skorzystać z ulgi za tzw. złe długi, wierzytelność powinna być wcześniej wykazana w deklaracji jako sprzedaż opodatkowana podatkiem VAT. Także kwota należnego podatku VAT powinna zostać zadeklarowana.

Uwagi do warunku wymienionego w pkt. 4

Przewoźnik nie może sprzedać wierzytelności przed korektą podatku VAT. Jeżeli natomiast przewoźnik po korekcie sprzeda wierzytelność na rzecz podmiotu trzeciego, będącego czynnym podatnikiem podatku VAT, to po jego stronie powstanie obowiąz-



zek dokonania zwiększenia podatku należnego w części uzyskanej ze sprzedaży wierzytelności.

Uwagi do warunku nr 5

Przewoźnik może skorzystać z tej ulgi w terminie dwóch lat, liczonych od końca roku, w którym wystawił fakturę. Oznacza to, że w 2010 r. przewoźnik może już odzyskać zapłacony VAT z faktur z wystawionych po 31 grudnia 2008 r.

Uwagi do warunku nr 6

W celu skorzystania z ulgi za tzw. złe długi, przewoźnik musi zawiadomić dłużnika o zamiarze skorygowania podatku VAT, bowiem prawo do ulgi nabyte po upływie 14 dni od dnia doręczenia kontrahentowi zawiadomienia. Z tym, że korektę można będzie zrobić dopiero w rozliczeniu za miesiąc, w którym przewoźnik otrzyma potwierdzenie odbioru zawiadomienia.

O korzystaniu z ulgi za tzw. złe długi trzeba też poinformować urząd skarbowy. Zawiadomienie należy złożyć razem z deklaracją VAT-7, w której przewoźnik zrobi korektę. O złożeniu korekty w urzędzie skarbowym przewoźnik ma obowiązek poinformować dłużnika w terminie 7 dni. Natomiast kopię tego zawiadomienia należy złożyć w urzędzie skarbowym, w którym przewoźnik rozlicza podatek VAT.

Zapłata zaległości za usługę po korekcie VAT

Jeżeli dłużnik ureguluje należność po złożeniu korekty VAT, przewoźnik musi zwiększyć podatek należny za okres, w którym otrzymał zapłatę za usługę. Uregulowanie należności albo części należności przez podmiot trzeci, które na gruncie prawa cywilnego skutkować będzie zwolnieniem dłużnika za długi albo części tego długu, również oznaczać będzie powstanie obowiązku zapłaty podatku VAT za okres, w którym należność albo jej część została zapłacona.

Sposób dokonania korekty złożonej deklaracji VAT-7 i VAT-7K

Korektę podatku należnego przewoźnik powinien dokonać w deklaracji VAT-7 za miesiąc, w którym minął 14. dzień od dnia odebrania potwierdzenia odbioru zawiadomienia o zamiarze skorygowania podatku należnego, wynikającego z faktur wystawionych dłużnikowi (art. 89a ust. 2 pkt 6 ustawy o PTU).

Korekta polega na pomniejszeniu w pozycji 46 podatku należnego w deklaracji VAT-7 składanej na miesiąc, w którym upłynął 14. dzień od dnia odebrania potwierdzenia odbioru ww. zawiadomienia.

Dodatkowo przewoźnik może skorygować właściwą z uwagi na wysokość stawki VAT pozycję na str. 1 deklaracji VAT-7 poprzez odjęcie ulgi za tzw. złe długi od kwoty zadeklarowanego podatku należnego w tej pozycji.

Bez względu na to, czy przewoźnik skoryguje o wysokość ulgi właściwą z uwagi na stawkę VAT pozycję na str. 1 oraz poz. 46 deklaracji VAT-7, czy tylko poz. 46, ma obowiązek poinformować urząd skarbowy, w którym składa deklarację VAT-7 albo VAT-7K, o przyczynach i wysokości korekty, a także o skorygowanych pozycjach deklaracji VAT-7.

Podsumowanie: jakich terminów trzeba dotrzymać

Przewoźnik, który chce odzyskać podatek VAT zapłacony od wystawionych faktur, za które jego kontrahent nie zapłacił, powinien dotrzymać następujących terminów:

- termin skorzystania z ulgi za tzw. złe długi – 2 lata od końca roku, w którym przewoźnik wystawił zapłaconą fakturę,
- uprawdopodobnienie nieściągalności wierzytelności – 180 dni od dnia upływu terminu płatności wskazanego na fakturze lub umowie,
- korekta w deklaracji VAT-7 za miesiąc, w którym upłynęło 14 dni od dnia odebrania potwierdzenia odbioru zawiadomienia dłużnika o zamiarze skorygowania podatku należnego,
- o dokonaniu korekty przewoźnik informuje dłużnika w terminie 7 dni od dnia złożenia deklaracji, w której dokonał korekty podatku należnego,
- kopię zawiadomienia dłużnika, o którym mowa powyżej, powinien wysłać do urzędu skarbowego, w którym rozlicza podatek VAT, w terminie 7 dni.



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

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



dls jest:

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

dls zaprasza:

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

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

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobstrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
e-mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
www.dls-Deutschland.de

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

Wymagania majątkowe w działalności przewozowej

opracowanie: Anna Piotrkiewicz

Wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r., ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r., dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych wymaga od przewoźników wykonujących usługi transportu drogowego spełnienia określonych warunków dla utrzymania uprawnień do ich świadczenia.

Poniżej przedstawiamy wymogi finansowe lub wymogi pociągające za sobą skutki finansowe, jakie przewoźnicy będą musieli spełnić lub ponieść wraz z podkreśleniem niektórych różnic, jakie wystąpią w stosunku do aktualnych wymogów stawianych przewoźnikom ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 07.125.874 j.t., ze zm.).

Zdolność finansowa według rozporządzenia 1071/2009

Przedsiębiorca transportu drogowego musi posiadać minimalną zdolność finansową konieczną do zapewnienia właściwego rozpoczęcia działalności i należytego zarządzania. Przedsiębiorca musi być w stanie w

każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe.

Przedsiębiorca wykazuje na podstawie poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę rocznych sprawozdań finansowych, że co roku dysponuje **kapitałem i rezerwami** o wartości co najmniej równej **9 000 euro** w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i **5 000 euro** na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Wartość euro ustala się co roku w walutach krajowych państw członkowskich.

Stosowane kursy odpowiadają opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej kursom z pierwszego dnia roboczego października 2011 r. Kursy te obowiązują od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Na 2012 r. kurs euro wynosi: **1 euro = 4,3815 zł**. Opublikowany jest w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej Nr C 291/1

Gwarancja bankowa lub ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej może stanowić dla przedsiębiorców prosty i opłacalny ekonomicznie sposób wykazania zdolności finansowej.

Zdolność finansowa według ustawy o transporcie drogowym

Przedsiębiorcy udziela się licencji, jeżeli posiada sytuację finansową zapewniającą podjęcie i prowadzenie

działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego w sposób określony dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości:

- a) **9 000 euro** - na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego,
- b) **5 000 euro** - na każdy następny pojazd samochodowy,

Posiadanie sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego potwierdza się:

1. rocznym sprawozdaniem finansowym;
2. dokumentami potwierdzającymi:
 - a) dysponowanie środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami,
 - b) posiadaniem akcji lub udziałów lub innych zbywalnych papierów wartościowych,
 - c) udzieleniem gwarancji lub poręczeń bankowych,
 - d) własnością nieruchomości.

Przy ocenie sytuacji finansowej dla przeliczenia wartości wyrażonych w euro stosuje się kurs średni ogłaszany przez Narodowy Bank Polski, obowiązujący w ostatnim dniu roku poprzedzającego rok, w którym ocena ta jest dokonywana, tj. z dnia 31 grudnia 2011 r. przy przeliczaniu wartości na 2012 rok.

Wymagania do udokumentowania wielkości majątku na pierwszy i następne pojazdy w rozporządzeniu 1071/2009 nie ulegają zmianie w stosunku do wynikających z ustawy o transporcie drogowym.

Przy zastosowaniu wymogów z rozporządzenia kurs euro na 2012 r. jest już znany, przy zastosowaniu wymogów z ustawy kurs euro będzie znany w dniu 31 grudnia 2011 r.

Ustawa o transporcie drogowym w aktualnej wersji daje bardziej zróżnicowane możliwości potwierdzania zdolności finansowej przewoźnika od tych, które są wymienione bezpośrednio w rozporządzeniu 1071/2009.

Dokumentowanie sytuacji finansowej sprawozdaniem finansowym

Rozporządzenie 1071/2009, w części dotyczącej sprawozdań finansowych jako potwierdzenia zdolności finansowej, wskazuje na konieczność spełniania przez nie wymogów określonych Czwartą Dyrektywą Rady z dnia 25 lipca 1978 r. w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek. Czwarta Dyrektywa Rady z dnia 25 lipca 1978 r., wydana na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek wskazuje, że:

- roczne sprawozdanie finansowe winno przedstawiać w sposób prawdziwy i rzetelny stan aktywów i pasywów spółki, jej sytuację finansową oraz wynik finansowy,
- roczne sprawozdania finansowe muszą być badane przez osoby uprawnione, których minimalne kwalifikacje będą przedmiotem dalszej koordynacji; jedynie małe spółki mogą być zwolnione z obowiązku badania sprawozdań finansowych.

W prawodawstwie krajowym zasady prowadzenia ewidencji dla celów ustalenia wyniku finansowego na prowadzonej działalności gospodarczej oraz zysku netto i dochodu po opodatkowaniu regulują przepisy:

- rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów (Dz. U. 03.152.1475, ze zm.) – dla przewoźników, którzy nie mają obowiązku prowadzenia ewidencji w postaci ksiąg rachunkowych,
- ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. 09.152.1223 j.t., ze zm.), dla przewoźników mających obowiązek prowadzenia ksiąg rachunkowych oraz spółek objętych przepisami tej ustawy.

Limit przychodów netto ze sprzedaży towarów, produktów i operacji finansowych, od których należy prowadzić ewidencję, zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości, na 2012 rok wynosi co najmniej równowartość w walucie polskiej 1 200 000 euro za rok 2011, tj. 4 784 400 zł. Wyrażone w euro wielkości przelicza się na walutę polską po średnim kursie ogłoszonym przez Narodowy Bank Polski na dzień 30 września 2011 roku, który wynosił 1 euro = 3,9870 zł.

Osoby fizyczne, spółki cywilne osób fizycznych, spółki jawne osób fizycznych oraz spółki partnerskie mogą stosować zasady rachunkowości, określone ustawą, również od początku następnego roku obrotowego, jeżeli ich przychody netto ze sprzedaży towarów, produktów i operacji finansowych za poprzedni rok obrotowy są niższe niż równowartość w walucie polskiej 1 200 000 euro. W tym przypadku osoby te lub wspólnicy przed rozpoczęciem roku obrotowego są obowiązani do zawiadomienia o tym urzędu skarbowego, właściwego w sprawach opodatkowania po-

datkiem dochodowym.

Ustawa o rachunkowości zwalnia z obowiązku badania sprawozdania finansowe jednostek, które nie osiągnęły parametrów wymienionych w art. 64, tj. jednostek, które w poprzedzającym roku obrotowym, za który sporządzono sprawozdania finansowe, spełniły co najmniej dwa z następujących warunków:

- a) średnioroczne zatrudnienie w przeliczeniu na pełne etaty wyniosło co najmniej 50 osób,
- b) suma aktywów bilansu na koniec roku obrotowego stanowiła równowartość w walucie polskiej co najmniej 2 500 000 euro (9 900 750 zł),
- c) przychody netto ze sprzedaży towarów i produktów oraz operacji finansowych za rok obrotowy stanowiły równowartość w walucie polskiej co najmniej 5 000 000 euro (19 801 500 zł).

W takich przypadkach sprawozdanie finansowe, zwolnione ustawowo z obowiązku badania przez biegłego rewidenta, powinno również spełniać wymogi dla udokumentowania sytuacji finansowej przewoźnika.

Obecne zapisy ustawy o transporcie drogowym nie wskazują pozycji ze sprawozdania finansowego, sporządzanego na podstawie przepisów ustawy o rachunkowości lub mierników ustalanych na jego podstawie, które należałoby przyjąć jako miarodajne do oceny sytuacji finansowej przewoźnika.

Rozporządzenie 1071/2009 mówi z kolei, że przewoźnik co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wymaganej wartości na posiadane pojazdy. Kapitał ten jest ustalany zgodnie z przepisami Czwartej Dyrektywy Rady w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektó-

PRZEWOŹNIK prenumerata

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

Dlaczego warto zamówić prenumeratę?

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

Formularz zamówienia znajduje się na stronie internetowej

www.przewoznik.zmpd.pl

Zapraszamy

rych rodzajów spółek, tj. w warunkach krajowych także zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości.

Posiadanie siedziby i bazy eksploatacyjnej

Warunki posiadania siedziby i bazy eksploatacyjnej przez przewoźnika, określone w rozporządzeniu 1071/2009, są warunkami nowymi w stosunku do wynikających z obecnie obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Warunki związane z wymogiem posiadania siedziby

Aby spełnić wymóg dotyczący siedziby, przedsiębiorca musi posiadać siedzibę wraz z lokalami, w których prowadzi główną działalność, w szczególności dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których dostęp musi mieć właściwy organ, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w rozporządzeniu. Oznacza to, że przewoźnik będzie zobowiązany do udokumentowania posiadania nieruchomości gruntowej wraz z zabudową, w tym z lokalem lub lokalami o charakterze biurowym lub mieszkalnym wykorzystywanym z przeznaczeniem na cele związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Mogą to być nieruchomości własne, dla których przewoźnik powinien posiadać akt notarialny potwierdzający własność, lub nieruchomości pozyskane w drodze umów cywilnoprawnych lub prawa użytkownika wieczystego. Fakt posiadania nieruchomości będzie miał swoje przełożenie na rozliczanie kosztów związanych z ich utrzymaniem w kosztach uzyskania przychodu (amortyzacja budynków, budowli, czynsz najmu dzierżawy nieruchomości, itp.) oraz na obowiązek podatkowy w podatku od nierucho-

mości zgodnie z przepisami ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. 10.95.613 j.t., ze zm.). Dla tych przewoźników, którzy posiadają siedzibę w nieruchomościach własnych, jak i pozyskanych na podstawie umów cywilnoprawnych w tym zakresie nie zająd zmiany. W przypadku nieruchomości własnych będą oni podatnikami podatku od nieruchomości, który jest kosztem uzyskania przychodu, w przypadku nieruchomości pozyskanych na podstawie umów cywilnoprawnych - podatek od nieruchomości będzie wliczany do czynszu najmu lub dzierżawy. Czynsz będzie elementem kosztu uzyskania przychodu.

Warunki związane z wymogiem posiadania bazy eksploatacyjnej

Aby spełnić wymóg dotyczący bazy eksploatacyjnej przedsiębiorca musi prowadzić działalność związaną z pojazdami w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu technicznego i urządzeń technicznych w posiadanej bazie eksploatacyjnej. Koszty związane z posiadaniem bazy eksploatacyjnej rozliczane będą podobnie jak w przypadku siedziby przewoźnika. Rozstrzygającym będzie, czy baza stanowić będzie nieruchomość własną czy pozyskaną na podstawie umowy cywilnoprawnej.

Opodatkowaniu podatkiem od nieruchomości podlegają następujące nieruchomości lub objekty budowlane:

- grunty;
- budynki lub ich części;
- budowle lub ich części związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Podstawę opodatkowania stanowi:

- dla gruntów - powierzchnia;
- dla budynków lub ich części - powierzchnia użytkowa;

Nazbyt znam mitręę wstawiania w środku nocy, by nie podziwiać Waszego poświęcenia i Waszej odpowiedzialności. Z okazji świąt życzę tej gigantycznej branży spokoju, satysfakcji i furi prezentów na skrzyni.

Paweł Pochwała,
reżyser i producent,
prowadzący
„Kawę czy herbatę”



- dla budowli lub ich części związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej - wartość, o której mowa w przepisach o podatkach dochodowych, ustalona na dzień 1 stycznia roku podatkowego, stanowiąca podstawę obliczania amortyzacji w tym roku, niepomniejszona o odpisy amortyzacyjne, a w przypadku budowli całkowicie zamortyzowanych - ich wartość z 1 stycznia roku, w którym dokonano ostatniego odpisu amortyzacyjnego.

Obowiązek podatkowy powstaje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstały okoliczności uzasadniające powstanie tego obowiązku. Jeżeli okolicznością, od której jest uzależniony obowiązek podatkowy, jest istnienie budowli albo budynku lub ich części, obowiązek podatkowy powstaje

z dniem 1 stycznia roku następującego po roku, w którym budowa została zakończona albo w którym rozpoczęto użytkowanie budowli albo budynku lub ich części przed ich ostatecznym wykończeniem. Oznacza to, że w przypadku budowy siedziby lub bazy własnej i oddania jej do użytkowania w rozumieniu przepisów prawa budowlanego w styczniu 2012 r., obowiązek podatkowy powstanie dopiero z dniem 1 stycznia 2013 r. Modernizacja posiadanej bazy lub nabycie istniejącej bazy nie daje takich uprawnień w podatku od nieruchomości. Podatek jest pobierany na podstawie danych z prowadzonej przez starostwo powiatowe ewidencji gruntów i budynków w oparciu o klasyfikację dokonaną na gruncie przepisów prawa budowlanego oraz geodezyjnego i kartograficznego.

Warunek posiadania siedziby - a rozporządzenie 282/2011 dotyczące VAT

Rozporządzenie Wykonawcze Rady (UE) nr 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r. ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w art. 10 ust. 3 stwierdza, że sam adres pocztowy nie może być uznany za miejsce siedziby działalności gospodarczej podatnika. Oznacza to w praktyce, że po wejściu w życie przepisów rozporządzenia 1071/2009 w zakresie siedziby uporządkowane zostaną też w prawie krajowym sprawy związane z określaniem siedziby dla celów rozliczeń VAT od usług przewozowych. Przewoźnik będzie mógł się powoływać na NIP-PL dla wystawianych faktur VAT, gdy będzie miał siedzibę w znaczeniu prawnym, jak i faktycznym na terytorium kraju.

Niech nadchodzące Świąta przyniosą
spokój i ciepłą rodzinną atmosferę

Niech magia pierwszej Gwiazdki
pomoże spełnić najskrytsze życzenia
w radosnym oczekiwaniu na Nowy Rok

Szerokiej drogi w nadchodzącym roku życzy

zespół
DKV Euro Service Polska



Europejski Nakaz Zapłaty

szansa dla wierzyciela i zagrożenie dla dłużnika

**autor: Magdalena Aksamitowska – Kobos,
kierownik Sekcji Obrótu z Zagranicą Sądu Okręgowego w Gliwicach**

Polski przewoźnik od 12 grudnia 2008 r. ma możliwość egzekwowania bezspornych roszczeń pieniężnych od polskich i zagranicznych kontrahentów – dłużników, w sposób uproszczony i tańszy. Taką możliwość daje Rozporządzenie (WE) nr 1896/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające postępowanie w sprawie europejskiego nakazu zapłaty.

Celem tej regulacji (pomiędzy państwami członkowskimi UE) jest umożliwienie swobodnego przepływu europejskich nakazów zapłaty we wszystkich państwach członkowskich poprzez określenie standardów, których spełnienie zwalnia z konieczności przeprowadzenia w innym państwie dodatkowego postępowania poprzedzającego uznanie i wykonanie ww. nakazu zapłaty. Rozporządzenie nie pozbawia powoda – wierzyciela możliwości dochodzenia roszczenia – długu w trybie zwyczajnym, ale oferuje istotne ułatwienie, gdyż jest sformalizowane, tzn. poczynając od pozwu na wydanie europejskiego nakazu zapłaty kończąc – wszystko odbywa się na formularzach, które należy tylko wypełnić i podpisać – jak w polskim postępowaniu upominawczym. Wzory formularzy znajdują się na:

http://ec.europa.eu/justice_home/judicialatlascivil/html/index_pl.htm

Rozporządzenie ma zastosowanie do transgranicznych spraw cywilnych i handlowych. Przez sprawę transgraniczną należy rozumieć sprawę, w której przynajmniej jedna ze stron ma

miejsce zamieszkania lub miejsce stałego pobytu w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie sądu, do którego wniesiono pozew, np. polski przewoźnik – wierzyciel i włoski nadawca – dłużnik, który nie zapłacił za wykonaną usługę. Charakter sprawy jako transgranicznej jest oceniany według stanu z daty wniesienia pozwu o wydanie europejskiego nakazu zapłaty.

Rozporządzenie nie obejmuje jednak spraw skarbowych, celnych lub administracyjnych; spraw dotyczących odpowiedzialności państwa za działania i zaniechania w wykonywaniu władzy publicznej; praw majątkowych wynikających ze stosunków małżeńskich, testamentów i dziedziczenia, upadłości; postępowań związanych z likwidacją niewypłacalnych spółek lub innych osób prawnych, postępowań pojedynczych, układow oraz innych analogicznych postępowań; zabezpieczenia społecznego; roszczeń wynikających z zobowiązań pozaumownych, chyba że są one przedmiotem umowy między stronami lub nastąpiło uznanie długu lub dotyczą długów oznaczonych, wynikających ze współwłasności mienia.

Postępowanie w sprawie europejskiego nakazu zapłaty umożliwia dochodzenie roszczeń pieniężnych o oznaczonej wysokości, które są wymagalne w chwili wniesienia pozwu o wydanie europejskiego nakazu zapłaty.

Pozew składa się, jak wspomniano wyżej, przy użyciu formularza i musi on zawierać:

- nazwy lub imiona i nazwiska oraz adresy stron lub ich przedstawicieli oraz oznaczenie sądu, do którego jest kierowany;
- kwotę dochodzonego roszczenia, w tym kwotę roszczenia głównego oraz, stosownie do okoliczności, odsetki, kary umowne i koszty.

Pozew musi zawierać także:

- jeżeli powód dochodzi odsetek - stawkę odsetek oraz okres, za jaki żąda odsetek, chyba że zgodnie z prawem państwa członkowskiego wydania odsetki ustawowe doliczane są automatycznie do roszczenia głównego;
- uzasadnienie roszczenia, w tym opis okoliczności wskazanych jako podstawa roszczenia oraz, w odpowiednich przypadkach, żądanych odsetek;
- opis dowodów na poparcie roszczenia;
- okoliczności uzasadniające właściwość sądu;
- uzasadnienie transgranicznego charakteru sprawy.

Pozew zawiera również oświadczenie powoda, że podane informacje są zgodne z jego najlepszą wiedzą oraz przekonaniem i że są prawdziwe oraz że przyjmuje on do wiadomości, iż umyślne podanie nieprawdziwych informacji może skutkować zastosowaniem odpowiednich sankcji.

W załączniku do pozwu powód może poinformować sąd, że w razie wniesie-

nia sprzeciwu przez pozwanego, sprzeciwia się on skierowaniu sprawy do zwykłego postępowania cywilnego. Powód może złożyć takie oświadczenie później, musi to jednak nastąpić przed wydaniem nakazu.

Łączne opłaty sądowe w przypadku postępowania w sprawie europejskiego nakazu zapłaty oraz zwykłego postępowania cywilnego, które toczy się w przypadku wniesienia sprzeciwu od europejskiego nakazu zapłaty w państwie członkowskim, nie mogą być wyższe niż opłaty sądowe w przypadku zwykłego postępowania cywilnego. Do celów rozporządzenia uznaje się, że opłaty sądowe obejmują opłaty i należności na rzecz sądu, których kwota jest ustalana zgodnie z prawem krajowym.

Pozew musi być podpisany przez powoda lub przez jego przedstawiciela

Jeżeli pozew jest składany w formie elektronicznej, musi być on podpisany cyfrowo.

Sąd odrzuca pozew, jeżeli:

- wymogi określone w art. 2, 3, 4, 6 i 7 nie zostały spełnione;
- roszczenie jest oczywiście nieuzasadnione;
- powód nie uzupełni braków pozwu w terminie wyznaczonym przez sąd.

O przyczynach odrzucenia pozwu powód jest informowany przy użyciu odpowiedniego formularza i na akt ten nie przysługuje odwołanie. Odrzucenie pozwu nie zamyka jednak powodowi – wierzycielowi możliwości dochodzenia roszczenia w nowym pozwie o wydanie europejskiego nakazu zapłaty lub zastosowaniu innej procedury. Jeżeli spełnione są warunki przewidziane rozporządzeniem, sąd, tak szybko jak to możliwe, zwykle w terminie 30 dni od wniesienia pozwu, wydaje europejski nakaz zapłaty przy użyciu odpowiedniego formularza.

Europejski nakaz zapłaty jest wydawany wraz z odpisem pozwu. Zawiera także pouczenie, że pozwany może zapłacić powodowi kwotę wskazaną w nakazie lub wnieść sprzeciw poprzez jego przesłanie sądowi wydania w terminie 30 dni od doręczenia mu nakazu. W europejskim nakazie zapłaty pozwanego informuje się, że: nakaz został wydany wyłącznie na podstawie informacji przekazanych przez powoda i niezwyryfikowanych przez sąd, nakaz stanie się wykonalny, chyba że do sądu zostanie wniesiony sprzeciw. W przypadku wniesienia sprzeciwu postępowanie będzie kontynuowane przed właściwymi sądami państwa członkowskiego wydania zgodnie z przepisami regulującymi zwykłe postępowanie cywilne, chyba że powód wyraźnie zażądał w takim przypadku zakończenia postępowania.

Sąd zapewnia doręczenie nakazu pozwanemu, który może wnieść do sądu, jaki go wydał, sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty przy użyciu odpowiedniego formularza, który jest doręczany pozwanemu wraz z europejskim nakazem zapłaty. Sprzeciw musi zostać wysłany w terminie 30 dni od doręczenia nakazu pozwanemu. W sprzeciwie pozwany wskazuje, że kwestionuje roszczenie, bez konieczności precyzowania powodów – jak w przypadku wniesienia odwołania od decyzji administracyjnej. Sprzeciw wnosi się w formie papierowej lub za pomocą innego środka komunikacji, w tym komunikacji elektronicznej.

Sprzeciw musi być podpisany przez powoda lub przez jego przedstawiciela. **W razie wniesienia sprzeciwu europejski nakaz zapłaty traci moc, a sąd rozpoznaje sprawę na zasadach ogólnych. Jeżeli sprzeciw pozwanego nie wpłynie we właściwym terminie, sąd wydający europejski nakaz zapłaty niezwłocznie stwierdza z urzędu wykonalność europejskiego nakazu zapłaty.**

Sąd przesyła wykonalny europejski nakaz zapłaty powodowi. Europejski nakaz zapłaty, który stał się wykonalny – tj. możliwy do egzekucji, jest wykonywany na takich samych warunkach, jak inne orzeczenie wydane w danym państwie. Europejski nakaz zapłaty, który stał się wykonalny w państwie członkowskim wydania np. we Włoszech, jest uznawany i wykonywany w innych państwach członkowskich, np. w Niemczech czy Polsce.

W celu wykonania nakazu w innym państwie członkowskim powód przedstawia właściwym organom egzekucyjnym tego państwa (np. w Niemczech jest to komornik): odpis europejskiego nakazu zapłaty, którego wykonalność została stwierdzona przez sąd, który wydał nakaz i który spełnia wymogi niezbędne do stwierdzenia jego autentyczności oraz - w razie potrzeby - tłumaczenie europejskiego nakazu zapłaty na język urzędowy państwa członkowskiego wykonania.

W Polsce europejskie nakazy zapłaty wydane przez sądy państw Unii Europejskiej są tytułami egzekucyjnymi i podlegają wykonaniu po nadaniu klauzuli wykonalności przez sąd polski. Natomiast egzekucję prowadzi komornik sądowy.

W żadnym przypadku europejski nakaz zapłaty nie może być przedmiotem ponownego badania pod względem merytorycznym w innym państwie członkowskim - to znaczy, że europejski nakaz zapłaty wydany we Francji nie może być badany przez sąd w Polsce i na odwrót. Pozwala to ułatwić i przyspieszyć egzekucję długów, a zarazem - w przypadku nie zgłoszenia sprzeciwu na odpowiednim formularzu i w odpowiednim terminie - umożliwić obronę własnych interesów przez dłużnika, który nie czuje się zobowiązany z tytułu umowy, jaką wskazał wierzyciel w swoim pozwie.

Cyberprzestępczość

w branży transportowej (część II)

Ze względu na obszerną zawartość tematu pierwsza część artykułu ukazała się w poprzednim numerze „Przewoźnika”. Dziś przedstawiamy ciąg dalszy.

Kompleks Trynidadzki

Sz szczególnie zuchwale postępowwała pewna grupa przestępcza działająca na arenie międzynarodowej, której nieczne czyny wypełniają akta policji kryminalnej pod przyjemnie brzmiącą nazwą „Kompleks Trynidadzki”.

W okresie od kwietnia do maja 2011 roku pewna grupa przestępców przywłaszczyła sobie 25 ładunków całopojazdowych za pośrednictwem ofert jednej z wiodących niemieckich giełd frachtowych. W tych przypadkach, o których wiadomo, przewozy oferowane na giełdzie frachtowej były pozornie przyjmowane przez słoweńską firmę spedycyjną Trinidad. Wspomniana wyżej grupa przestępcza zlecała te przewozy zupełnie niewinnemu czeskiemu przewoźnikowi. Wbrew początkowym zleceniom, powierzonym firmie Trinidad przez wysyłających, aby dostarczyć towar ich parterom z umowy kupna-sprzedaży jako prawnym odbiorcom, firma ta zlecała niczego nie podejrzewającemu czeskiemu przewoźnikowi, aby dostarczał te przesyłki do wynajętego na kilka tygodni magazynu na terenie Czech. Przewoźnik ten realizował udzielone mu zlecenia przewozowe w sposób należyty(!), tak że nie można mu niczego zarzucić. Gdy kilka tygodni później sprawa stała się „głośna” i zaalarmowana policja przyjechała, by zbadać sytuację, magazyn był już pusty, a po firmie „Trinidad” nie zostało ani śladu. Tylko źle przykręcony szyld z napisem „Trinidad Czech Logistic Division” kołatał jeszcze na wietrze...

Poszkodowany jest między innymi także pewien austriacki spedytor będący zleceniodawcą firmy Trinidad, który zgodnie z art. 3 Konwencji CMR odpowiada za uchybienia przestępców, których nieświadomie zatrudnił. **Na szczęście zawarł on za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz subsidiaryarne ubezpieczenie CMR w tym zakresie.**

Policja kryminalna zapisała w protokole do sprawy w zeznaniu właściwego dysponenta między innymi: *Przedsiębiorstwo spedycyjne S. zatrudniło do wykonania przewozu*

firmę Trinidad w charakterze przewoźnika. Szczegóły przewozu (zlecenie transportowe) zostały ustalone z mężczyzną, który podał, że nazywa się M.M. Muszę dodać, że chodziło o pierwsze zlecenie powierzone firmie Trinidad. Nigdy przedtem nie współpracowaliśmy z tym przedsiębiorstwem. Kontakt z firmą Trinidad nastąpił za pośrednictwem giełdy frachtowej T. Giełda T. należy do największych tego rodzaju giełd frachtowych i współpracujemy z nią już od dawna. Zasada działania giełdy frachtowej polega na tym, że firmy spedycyjne wystawiają online oferty na wykonanie przewozów, a przewoźnicy następnie kontaktują się ze spedytorami, aby otrzymać dane zlecenie. W tym systemie mogą uczestniczyć jedynie członkowie giełdy T. Firma T stawia wysokie wymagania, jeżeli chodzi o uczestnictwo w systemie, dlatego byłem przekonany, że w przypadku firmy Trinidad chodzi o poważne przedsiębiorstwo.

Ubezpieczyciele są zaniepokojeni!

Jak na początku wspomniano, sytuacją tą dotknięty jest praktycznie cały europejski sektor ubezpieczeniowy. Jak wiadomo, ubezpieczyciele w zakresie Konwencji CMR wypłacili poszkodowanym w poprzednim roku prawie 700 mln euro, aby w ten sposób zwolnić ubezpieczonych spedytorów i przewoźników z obowiązku ponoszenia odpowiedzialności. Czy zatem dziwne jest, że słychać pogłoski, iż wielu ubezpieczycieli w zakresie Konwencji CMR rozważa, czy nie odmawiać ubezpieczenia odpowiedzialności w przypadku zleceń zawartych za pośrednictwem giełd frachtowych lub - jeżeli już zdecydują się je ubezpieczać - czy nie podnieść mocno składek, równoległe wprowadzając wysokie udziały własne i nie zaostrzyć w sposób znaczący obowiązków w zakresie zapobiegania powstawaniu szkód?

Porada dla giełd frachtowych

Nie należy jednak wylewać dziecka z kąpielą, czyli: nie można z powodu przestępców oczerniać od razu internetowych giełd frachtowych. Ekspert z firmy Lutz Assekuranz pozwolił tu sobie udzielić porady giełdom frachtowym: jeżeli chcą one w dalszym ciągu działać z powodzeniem, to po-

winną naprawdę bardzo gruntownie sprawdzać użytkowników platform, badając dokładnie dokumenty przedkładane w celu rejestracji na danej platformie, na przykład sprawdzić w oficjalnych rejestrach handlowych przedsiębiorstw, czy przedstawiony wyciąg z rejestru jest prawdziwy; zasięgnąć informacji w urzędzie ds. działalności gospodarczej, czy naprawdę wydano zezwolenie na prowadzenie takiej działalności i zapytać się danego ubezpieczyciela, czy zaświadczenie o zawarciu ubezpieczenia rzeczywiście jest autentyczne.

Podsumowując: **Ostrożność! Ostrożność!! Ostrożność!!!** – radzą specjaliści z firmy Lutz Assekuranz.

Wystarczająco ubezpieczony CMR?

„Co ja mogę poradzić na to, że nieświadomie powierzam realizację zlecenia jakiemuś szczeranemu oszustowi jako pomocnikowi (podwykonawcy), który na dodatek wysłał mi potwierdzenie zawarcia ubezpieczenia CMR, nawet jeżeli jest ono fałszywe? Przecież nie mogę temu zapobiec! W art. 17 ust. 2 Konwencji CMR jest przecież napisane, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie spowodowane zostało okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec”. Tak może sobie myśleć niejeden uczciwy spedytor lub przewoźnik, który ponosi odpowiedzialność z uwagi na zawarcie pierwotnej umowy przewozu (art. 774 KC) lub zgodnie z Kodeksem Cywilnym jako główny przewoźnik (art. 788 KC), lub ten, który zatrudnił podwykonawcę (art. 789 KC). Rozważanie to jest samo w sobie logiczne, jednakże Konwencja CMR jako cel regulacji stawia w pierwszym rzędzie ochronę wysyłającego w przypadku szkód powstałych w okresie sprawowania przez przewoźnika pieczy nad przesyłką, a zatem z całą pewnością przewoźnik ponosi odpowiedzialność w takich przypadkach. Art. 3 Konwencji CMR przewiduje mianowicie, że przewoźnik odpowiada również za niewłaściwe postępowanie m.in. swojego podwykonawcy. To oznacza, że w ramach odpowiedzialności na podstawie Konwencji CMR przewoźnik, bez względu na własną winę, musi przyjąć, że będzie traktowany tak, jakby sam popełnił ów szkodliwy czyn, ale tylko w takim zakresie, w jakim można dochodzić roszczenia opartego na Konwencji CMR. Przy bliższym rozważeniu wydaje się to ostatecznie całkowicie zrozumiałe, ponieważ norma art. 3 Konwencji CMR, przypisująca winę przewoźnikowi, ma zapobiegać temu, aby poszkodowany nie odszedł z pustymi rękami tylko ze względu na to, że pomocnik w ramach powierzonego mu zakresu obowiązków dopuścił się jakiegoś czynu niezgodnego z prawem. Zresztą odpowiedzialność

za niewłaściwe zachowanie osób trzecich ustanowiona jest także - nawet jeżeli nie w tak daleko idącym stopniu - w krajowych przepisach prawnych, np. w Polsce w Kodeksie Cywilnym art. 474 lub w Austrii w § 1313a Kodeksu Cywilnego (ABGB).

Jak już wspomniano, zdefiniowany powyżej spedytor lub główny przewoźnik odpowiada tym samym za sprzeniewierzenie transportowanego towaru przez podwykonawcę, czyli – jak w wyżej opisanych przypadkach - za sprzeniewierzenie przez oszustów, którzy otrzymali zlecenia przewozowe za pośrednictwem internetowych giełd frachtowych. Szkody wynikające ze sprzeniewierzenia powstają na skutek działania umyślnego. Tego rodzaju działanie objęte jest sankcjami na podstawie art. 29 Konwencji CMR, m.in. niestosowaniem wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności, przewidzianych w rozdziale IV Konwencji. Do tego zalicza się także ograniczenie odpowiedzialności z art. 23 Konwencji CMR, który w punkcie 3 przewiduje, że odszkodowanie nie może przekraczać kwoty 8,33 SDR/kg (obecnie ok. 9,50 EUR/kg). Niemożność zastosowania tego postanowienia oznacza zatem, że zdefiniowany powyżej spedytor/główny przewoźnik odpowiada w sposób nieograniczony za całość szkody, co może bardzo drogo kosztować, zwłaszcza w przypadku towarów wysokowartościowych, jak np. sprzęt elektroniczny, który w pierwszym rzędzie wpada w ręce przestępców za pośrednictwem giełd frachtowych. Towary o wartości wynoszącej kilkaset tysięcy euro nie są tu rzadkością.

Jeżeli zatem każdy uczestnik łańcucha zleceń odpowiada na podstawie umowy wobec swojego poprzednika i według art 3 Konwencji CMR, ponosi także winę za zachowanie podlegającego mu w danym przypadku podwykonawcy (i w myśl panującego orzecznictwa - także wszystkich dalszych podwykonawców), eksperci z firmy Lutz Assekuranz zdecydowanie radzą, aby bardzo dokładnie sprawdzić podwykonawców przed udzieleniem im zlecenia, a ponadto - aby każdy przewoźnik, który udziela zleceń osobom trzecim jako podwykonawcom, w sposób wystarczający ubezpieczył swoją odpowiedzialność cywilną wynikającą z Konwencji CMR. „W wystarczający sposób” oznacza tu, że również odpowiedzialność na podstawie art. 29 ust 2 Konwencji CMR powinna zostać objęta ubezpieczeniem i to z odpowiednio wysoką sumą ubezpieczenia. Właściwym narzędziem w tym przypadku jest tak zwane „subsidiarne ubezpieczenie CMR”, oferowane między innymi za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz.

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

Nowa oferta Sekcji Serwisowej

**Rozmowa z Andrzejem Lenkiewiczem,
dyrektorem Sekcji Serwisowej ZMPD**



Sekcja Serwisowa wpisała się już na stałe w działania ZMPD na rzecz swoich członków. Jakie usługi cieszą się wśród nich największym powodzeniem?

W ostatnim roku zakres naszego działania ograniczyliśmy do usług, które wyłącznie my możemy zaoferować. Wykorzystujemy przy tym potencjał finansowy ZMPD i nasze dobre kontakty np. z ambasadami. Obecnie najważniejszym produktem Sekcji Serwisowej jest usługa zwrotu podatku VAT z zagranicy. Realizujemy ją na dwa sposoby: w trybie, który nazywamy „normalnym”, czyli polegającym na złożeniu dokumentów i oczekiwaniu na zwrot VAT zgodnie z urzędowymi terminami. Jest też tryb przyspieszony, kiedy prefinansujemy ten podatek naszym członkom. Bierze-

my wtedy na siebie okres oczekiwania na pieniądze z urzędów skarbowych. Usługi zwrotu VAT i pośrednictwo wizowe cieszą się największą popularnością wśród członków ZMPD.

Dlaczego wybrali państwo akurat ten kierunek rozwoju Sekcji Serwisowej?

Mamy świadomość, że branża transportu międzynarodowego przeżywa stałe kłopoty związane z płynnością finansową. Jest to spowodowane długimi okresami płatności za usługi przewozowe. Z drugiej strony wszelkie opłaty, które ponoszą przedsiębiorcy, muszą być realizowane niemal natychmiast. Dotyczy to opłat za paliwo, autostrady, drogi, zezwolenia, części zamienne i szereg innych rzeczy niezbędnych do sprawnego funkcjonowania firmy transportowej. Znaczna część tych kosztów ponoszona jest poza granicami kraju. Jak wiadomo, w ramach Unii Europejskiej są one dodatkowo obciążone podatkiem VAT w wysokości zależnej od stawki obowiązującej w danym kraju. Wprowadziliśmy usługę polegającą na tym, że przedsiębiorca, który chce odzyskać VAT z zagranicy może jego zwrot otrzymać wcześniej za pośrednictwem ZMPD - nie czekając wiele miesięcy na pieniądze z zagranicznych urzędów skarbowych. Tym samym pomagamy w utrzymaniu płynno-

ści finansowej przedsiębiorstw.

Ponieważ usługa ta cieszy się uznaniem ze strony członków ZMPD, postanowiliśmy wyjść naprzeciw ich oczekiwaniom i wprowadzić na początku stycznia 2012 r. nowy produkt, który dawałby im jeszcze większe możliwości. Dotychczas zwrot podatku VAT był rozliczany w okresach kwartalnych bądź rocznych. Natomiast od nowego roku chcemy zaproponować przedsiębiorcom takie rozwiązanie, że oddajemy im VAT w momencie złożenia w ZMPD faktury otrzymanej przez nich od któregoś z dostawców. Sami czekamy, aż przyjdzie odpowiedni okres na złożenie wniosku, oraz na kolejne faktury dostarczone przez tego przedsiębiorcę i w odpowiednim czasie składamy wnioski w urzędach skarbowych. Dla przedsiębiorcy oznacza to maksymalne skrócenie czasu oczekiwania na pieniądze ze zwrotu VAT. Po prostu wcześniej go prefinansujemy.

Czy przewoźnicy, członkowie ZMPD, muszą spełnić jakieś specjalne warunki, aby skorzystać z tej usługi?

Jeden podstawowy warunek: muszę udzielić nam pełnomocnictwa i podpisać stosowną umowę. Zgodnie z obowiązującym prawem tylko jeden pełnomocnik może w imieniu przedsiębiorcy występować przed urzędem skarbowym w danym kraju. Tego typu usługi oferują

firmy, które są emitentami kart paliwowych i flotowych dla przewoźników. Jednakże właściciel karty flotowej staje się pełnomocnikiem dla naszego przewoźnika i tylko on w jego imieniu może występować o zwrot VAT. Ogranicza to możliwość korzystania z usług innych operatorów kart paliwowych. Usługa oferowana przez nas daje natomiast szansę na odzyskanie VAT ze wszystkich faktur, które otrzymuje przedsiębiorca.

Jakie inne produkty oferuje Sekcja Serwisowa?

Mamy znakomitą ofertę opracowaną wspólnie z firmą Lutz, a dotyczącą ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników. Ten produkt cieszy się dużą popularnością wśród członków ZMPD. Natomiast cały czas pracujemy i staramy się znaleźć optymalne rozwiązanie dla ubezpieczeń komunikacyjnych. Są one zmurą naszej branży, ponieważ ich ceny rosną w zastraszającym tempie.

Czy ten nowy profil działalności finansowej oznacza, że odchodzicie państwo od pośrednictwa usług i towarów?

Tego typu działania przynosiły niewielki efekt. Sprowadzały się głównie do promocji poszczególnych producentów, a nie dawały realnych korzyści w postaci odczuwalnych zniżek dla członków ZMPD, mimo że stanowią liczną grupę. Naturalna konkuren-

cja na rynku powoduje, że firmy docierają bezpośrednio do przewoźników, oferując im atrakcyjne warunki współpracy i nasze pośrednictwo w tym zakresie niewiele daje.

Jakie są państwa plany?

Mamy nadzieję poszerzyć naszą ofertę o możliwość zwrotu podat-

ku akcyzowego od towarów zakupionych w krajach, w których przepisy na to pozwalają. Przygotujemy się do wprowadzenia nowych ofert dla członków ZMPD.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński

Braku trosk i bezpiecznej jazdy

życzy



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

Regionalne Biuro Obsługi Klienta
35-959 Rzeszów, Al. Wyrwolenia 6
tel. (017) 860 32 48
kom. 723 688 239
jacek.palach@zmpd.pl

66-015 Przyłęk k. Zielonej Góry, ul. 22 Lipca 86 B
tel. (068) 328 34 72
kom. 723 688 238
krzysztof.jasnkowski@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

[Partnerzy Biznesowi] www.zmpd.pl

Ubezpieczenie OC przewoźnika w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu w standardzie.
Najwyższa suma gwarancyjna 1 ml EURO i ubezpieczony Art. 29 CMR





**TRUCK
OF THE YEAR**

ACTROS

2012



Nowy Actros – „Truck of the Year” 2012!

24 listopada, podczas odbywających się w belgijskim Kortrijk międzynarodowych targów „Trailer 2011”, nowemu Actrosowi przyznano prestiżowy tytuł „Truck of the Year”. Nagrodę tę Actros otrzymał już po raz czwarty!

MERCEDES-BENZ ZDEKLASOWAŁ SWOICH KONTRAKANDYDATÓW DO NAGRODY.

— Jako jedyny producent samochodów ciężarowych wprowadził w tym roku nie tylko nowoczesny i ekologiczny silnik spełniający wyśrubowaną normę spalania Euro 6, ale także zaprojektował dla niego zupełnie nowy pojazd. Nowy Actros jest bowiem nie tylko czwartą generacją dobrze znanej i sprawdzonej już ciężarówki. W odróżnieniu od swych poprzedników został on zaprojektowany od podstaw.

– Jesteśmy dumni, że jury konkursu „Truck of the Year” uhonorowało nasz wysiłek tak ważnym wyróżnieniem – powiedział Hubertus Troska, szef Mercedes-Benz Trucks.

Gianenrico Griffini, przewodniczący jury, tak skomentował zwycięstwo nowego Actrosa: „W swoim flagowym pojeździe, Mercedes-Benz połączył ewolucyjne elementy z rewolucyjnymi

osiągnięciami, które podnoszą poprzeczkę wydajności, bezpieczeństwa i komfortu w pojeździe ciężkim.”

Nagroda „Truck of the Year” przyznawana jest od 1976 roku. Od tego czasu stała się jednym z najbardziej prestiżowych wyróżnień w branży. Jury, złożone z 24 ekspertów z 24 różnych krajów, wybiera co roku samochód ciężarowy, którego premiera ma dla rynku szczególne znaczenie ze względu na innowacyjność, pomysłowość lub inne elementy, które mają wyznaczać kierunek rozwoju ciężkiej motoryzacji. Mercedes-Benz otrzymał tę nagrodę po raz siódmy. Warto dodać, że każdej z poprzednich generacji Actrosa również przyznano ten tytuł w roku debiutu.

Nagrodę dla roku 2012 przyznano podczas międzynarodowych targów „Trailer 2011” odbywających się od 24 listopada w belgijskim mieście Kortrijk.

Nowy Mercedes-Benz Actros – „Truck of the Year 2012”:

Georg Weiberg,
dyrektor Truck Product
Engineering;
Hubertus Troska,
dyrektor Mercedes-Benz
Trucks
oraz Gianenrico Griffini,
przewodniczący jury
„Truck of the Year”





Jak się jeździ w północnych Indiach

autor: Klaudiusz Madeja

Podróż do Indii to marzenie wielu osób. To wspaniały rozległy kraj o bardzo różnorodnym krajobrazie i klimacie. Turycy z całego świata pragną na własne oczy zobaczyć cuda tamtejszej architektury, zasmakować barwnej hinduskiej kultury i zgłębić duchowość tego zakątka świata. Przy okazji mojej podróży postanowiłem przyjrzeć się, jak funkcjonuje transport drogowy na północy Indii - w Kaszmirze, na wysokości 3 500 m n.p.m.

To wyżej niż nasz Rysy, ponieważ najwyższy szczyt Polski sięga „zaledwie” 2 499 m n.p.m. Ale zacznijmy od początku. Wczesnym rankiem wylatujemy z Delhi do Leh, głównego miasta okręgu Ladakh. Leży ono ok. tysiąc kilometrów na północ od Delhi. Po kwadransie lotu naszym oczom ukazują się wspaniałe szczyty Himalajów. Samolot leci dość nisko, chwilami mamy wrażenie, jakby zaraz

miał zawadzić o któryś z wierzchołków. Powolne zniżanie i lądowanie na lotnisku położonym wśród szczytów również dostarcza niezapomnianych wrażeń. Ten port lotniczy ma strategiczne znaczenie, dlatego musimy się dostosować do zakazu robienia zdjęć. Teren leży na terytorium Indii, ale roszczenia do niego mają Chiny, Afganistan i Nepal. Stąd nadzwyczajne środki ostrożności i wiele koszarów wojskowych w okolicach. Nie działają nasze telefony komórkowe. Są dwie sieci, ale dostępne tylko dla mieszkańców, przyjezdni nie mogą kupić nawet kart pre - paid.

Miasto Leh leży na południe od gór Karakorum, w krainie zaliczanej do Himalajów Wysokich, nad rzeką Indus. Jest stolicą okręgu Ladakh, który obecnie znajduje się w większości na terytorium Indii (mała część należy do Chin) i liczy ok. 10 tys. mieszkańców. Miasto powstało na wysokości 3 500 m n.p.m. Temperatu-

ra waha się w przybliżeniu od minus 28°C zimą do plus 33°C latem. Etnicznie, kulturowo oraz krajobrazowo bardziej przypomina Tybet niż typowe Indie. To wymarzone miejsce dla amatorów wysokich gór, surowych krajobrazów i kultury przesączonej buddyzmem. Z tarasu świątyni Shanti Stupa można podziwiać cudowną panoramę miasta, wraz z najwyższymi położonymi na świecie polami golfowymi, oraz pasma gór. Ponoć ze szczytu najwyższej, Stok Kangri - 6 139 m n.p.m., przy dobrej pogodzie widać leżący niecałe 200 km w linii prostej na północny zachód drugi co do wielkości wierzchołek świata - K2.

W Leh nie ma „oficjalnych” taksówek. Usługi przewozowe oferują posiadacze samochodów i mniejszych lub większych busów. Ich wiek i poziom techniczny nie zachęcają do podróży. Po kilkudziesięciu kilometrach przyzwyczajamy się do częstego trąbienia, bardzo karkołomnych ma-

newrów i delikatnie mówiąc, niezbyt bezpiecznych sytuacji na drodze. Ale słaby stan taboru ma też zaletę – stare auta nie są w stanie rozwinąć dużej prędkości. Zresztą uniemożliwiają im to kręte drogi i zły stan nawierzchni. I pewnie dlatego nie widziałem ani jednej stłuczki. Trudno mówić o prawdziwych kursach nauki jazdy, a tym bardziej zajęciach doszkalających. Chociaż zauważyłem dumny szyld „Drive Academy”, oznaczający po prostu naukę jazdy. O tym, jak wygląda tam egzamin końcowy, nikt nie chciał rozmawiać...

Ladakh ze względu na swoje położenie jest dość trudno dostępny, a przez większą część roku prawie zupełnie odcięty od świata, ponieważ jedynym środkiem komunikacji pozostaje samolot. Między czerwcem a wrześniem można dotrzeć do Leh drogą lądową: 434 - kilometrową trasą ze Srinagar w Kaszmirze lub 473 - kilometrową z Manali w Himachal Pradesh. Linie autobusowe łączą Leh ze Srinagarem w Kaszmirze (dwa dni podróży z noclegiem w Kargil) oraz z Manali (dwa dni podróży, tylko od połowy lipca do połowy września). Można też bezpośrednio przejechać aż do samego Delhi, co zajmuje pełne trzy doby. Trasy są fantastyczne pod względem widokowym, ale bardzo niebezpieczne z uwagi na kiepską jakość dróg i skomplikowany teren. Trzeba m.in. pokonać przełęcz Taglang La na wys. 5 369 m n.p.m. - jedną z najwyższych i najpiękniejszych na świecie

Właśnie szlak ze stolicy Indii do Leh latem staje się źródłem zarobków dla wielu kierowców ciężarówek. Ładują je do granic możliwości i pokonują trudną, wąską, górzystą trasę. W czasie obfitego deszczu drogi toną w błocie. Bywało, że auta grzęzły i nie można było ich wyciągnąć – opowiada jeden z kierowców. Trzeba było



najpierw ściągnąć pustą ciężarówkę, by przeładować na nią towar i dopiero później ratować zatopione częściowo w szlamie auto. Zdarza się, że udaje się jedynie wymontować część podzespołów, bo całego pojazdu nie można wyciągnąć nawet za pomo-

cą kilku innych. Kierowcy zawsze sobie pomagają. Solidarność w tych warunkach jest niezbędna – podkreślają. Część z nich pracuje dla większych firm, inni mają swoje ciężarówki, które najczęściej są ich całym majątkiem. Zazwyczaj jeżdżą we dwóch,

bo to raźniej i bezpieczniej. Warunki atmosferyczne sprawiają, że mają zaledwie kilka miesięcy, by przewieźć jak najwięcej towarów. Dlatego zmieniają się za kółkiem i samochód kursuje prawie bez przerwy, o ile się nie zepsuje.



W Indiach nie ma przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, a także nikt praktycznie nie kontroluje stanu technicznego pojazdów. Policja wie, że musimy wozić towary i ludzi, a nie mamy pieniędzy na nowy tabor – przyznaje jeden z kierowców, który woził nas po okolicy. Na szczęście stan nawierzchni jest stosunkowo dobry, jak na biedę tu panującą. Wpływ na to ma suchy klimat, dzięki któremu drogi nie są podmywane. A zimą po prostu spadnie śnieg, który stopnieje dopiero na wiosnę – mówi mieszkaniec Leh. Jednak im dalej od Leh, tym gorzej, a asfalt ustępuje miejsca szutrowej nawierzchni. Miejscowi mają inne zmartwienie, mianowicie kłopoty z uruchomieniem swoich pojazdów rankiem. Starych akumulatorów nie wymienia się na nowe tylko regeneruje, dolewa świeżego elektrolitu i ładuje. Widzimy obrazki, które starsi kierowcy w Polsce pamiętają z okresu PRL: przystawianie zapalonych gazet do chłodnicy, aby zassała ciepłego powietrza, zapalanie „na popych” lub ciągnięcie za pomocą linki. A to dopiero początek listopada, co będzie później, gdy zrobi się jeszcze zimniej? Część aut zostaje po prostu odstawiona do wiosny, gdy znów rozpocznie się „sezon transportowy”, generowany m.in. przez turystów, którzy stanowią tutaj jedno z głównych źródeł przychodów. Na samą myśl o tym, że można przetrwać ten okres w mieście bez prądu i tylko częściowo skanalizowa-

nym, gdy temperatura nocą spada poniżej – 20°C, ogarnia mnie przerażenie i chłód. Tylko bogatych stać na agregaty prądotwórcze. Używają ich m.in. hotele.

Zdziwiło mnie, że w mieście pozbawionym oświetlenia ulicznego niewiele kierowców po zmroku od razu włącza światła mijania. Jeździ bez lub tylko korzysta ze świateł pozycyjnych. Nie zapominają jednak o klaksonach, których mocno nadużywają mimo zakazu używania ich w mieście. Jeśli dodać do tego wszechobecne osły, psy i czasami krowy, dziwić się można, że jest tak mało wypadków. Motoryzacja, choć na niskim poziomie, jest jedną z najważniejszych gałęzi miejscowej gospodarki. Szeroka, jak na tutejsze warunki, przedzielona podwyższonym pasem asfaltowym ulica dojazdowa do centrum jest po obu stronach zajęta przez sklepy i warsztaty samochodowe. Oprócz nowych części i akcesoriów oferowane są również używane, niektóre bardzo stare. Większość tutejszych pojazdów ma kilka lub kilkanaście lat. Widziałem dwa w miarę nowe samochody osobowe, ciężarówki żadnej.

Kierowcy cenią swoje maszyny, wiedzą, że każda z nich to majątek. Dotyczy to także motocykli i skuterów, które na pierwszy rzut oka nadają się tylko na złom. Tutejsi mechanicy to prawdzi-





we „złote rączki”. Zapewniają o możliwości naprawy niemal każdego auta. A jeśli już nie nadaje się do jazdy, zostaje rozebrane, a jego części wykorzystane niemal w 100 % do ponownego użycia.

Himalaje wciągają. Można się przyzwyczaić do śmietników na ulicach i wyjadających z nich psów, osłów oraz wychudzonych krów. Nie przerażają leciwe pojazdy, kręte drogi i brak policji drogowej. Tam życie płynie innym rytmem, w zupełnie odmiennej atmosferze. Po takiej podróży docenia się najprostsze, współczesne dobra. Ale wkrótce zaczyna się tęsknić i planować kolejną wyprawę, by znów pobyc na dachu świata... Chciałbym wrócić do Indii, ale tym razem trasę z Delhi do Leh przebyć jako pasażer, a może nawet jako drugi kierowca jednej z kursujących tam ciężarówek.





Wyjazd na narty

autor: Kacper Jeneralski

W poszukiwaniu coraz lepszych stoków, śniegu, którego jest pod dostatkiem i nowych wrażeń, chętnie jeździmy na narty zagranicę. W niektórych rejonach narciarskich w Alpach język polski stał się niemal tak dobrze znany jak w Zakopanem. Żeby jednak znaleźć się w Alpach, Dolomitach, czy choćby Czeskich Tatrach trzeba pokonać dobrych parę kilometrów. Oto co przed podróżą autem osobowym warto wiedzieć o przepisach drogowych, które w Unii nie są zupełnie spójne.



Niemcy

• Prędkość maksymalna

Teren zabudowany: 50 km/h, teren niezabudowany: 100 km/h, autostrady: brak ograniczeń na wybranych odcinkach autostrad, na pozostałych według znaków.

• Obowiązek używania świateł

Nie ma obowiązku jazdy z włączonymi światłami mijania w ciągu dnia. Zaleca się jednak, aby jeździć z włączonymi światłami po autostradach.

• Autostrady

Niemieckie autostrady są bezpłatne, w niektórych miejscach możemy poruszać się z niemal dowolną prędkością. Jednak na tym koniec wolności. Tam, gdzie ustawione są znaki ograniczenia prędkości, należy bezwzględnie zdjąć nogę z gazu. Kontrole radarowe na takich odcinkach są bardzo częste, a kary surowe. Niemieccy policjanci mają opinię bezwzględnych w karaniu i egzekwowaniu przepisów. Dyskusje są zbędne i bezcelowe.

• Opony zimowe

Obowiązkowe, jeśli na drodze panują zimowe warunki, czyli w razie opadów lub zalegające-

go śniegu. Za brak zimówek grozi mandat wysokości 40 euro. 80 euro to kara przewidziana, jeśli z powodu braku zimówek spowodujemy zagrożenie lub utrudnienia na drodze. Łańcuchy są obowiązkowe tam, gdzie postawiono odpowiednie znaki, oczywiście jeśli panują zimowe warunki.

• Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi

0,5 promila. Kierowcy do 21 roku życia i kierowcy z mniej niż 2-letnim stażem 0,0 promila.

• Przewożenie nart

Zalecane jest przewożenie sprzętu narciarskiego na specjalnych bagażnikach. Co ważne muszą mieć one odpowiednie atesty. To najczęściej oznacza, że muszą być markowe. Przewożenie sprzętu w kabinie jest możliwe, ale musi być on odpowiednio zabezpieczony. Nie może stwarzać zagrożenia w razie wypadku, ani

utrudniać życia pasażerom.

• Inne przydatne informacje

Na niemieckich autostradach "prywatne" holowanie zepsutego samochodu jest możliwe tylko do najbliższego zjazdu. W takim przypadku oba pojazdy muszą mieć włączone światła awaryjne. Jeśli na autostradzie zabraknie nam paliwa, musimy liczyć się z mandatem. Parkowanie przy drogach jest możliwe tylko zgodnie z kierunkiem jazdy (na autostradach naturalnie jest zakazane).



Austria

• Prędkość maksymalna

Teren zabudowany: 50 km/h
 teren niezabudowany: 100 km/h,
 autostrady: 130 km/h (110 km/h
 po godzinie 22:00)

• Obowiązek używania świateł

W ciągu dnia nie jest wymagana jazda z włączonymi światłami mijania, o ile nie występują trudnienia pogodowe, takie jak opady, czy mgła. W Austrii jeszcze niedawno trzeba było jeździć z włączonymi światłami mijania w ciągu dnia – obowiązek został zniesiony.

• Autostrady

Płatne, należy wykupić winietę dostępną między innymi na stacjach benzynowych. Policjanci dużą uwagę zwracają na odpowiednie miejsce przyklejenia winiety. Dodatkowe opłaty dotyczą wielu tuneli.

• Opony zimowe

Obowiązkowe w zimowych warunkach, podobnie jest z łańcuchami. W Austrii w określonych warunkach dozwolone jest używanie kolcowanych opon.

• Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi

0,5 promila.

• Przewożenie nart

Nie należy przewozić nart w kabinie samochodu. przepisy teoretycznie tego nie zabraniają, w praktyce bywa różnie. Narty lepiej wozić na dachu. Sprzęt, jak w większości krajów, nie może wystawać poza obrys auta.

• Inne przydatne informacje

W Austrii obowiązkowe jest używanie kamizełek odbłaskowych w razie awarii samochodu. Trzeba pamiętać też o zapasowych żarówkach. Policja może zażądać wymiany na miejscu, nie dając nam szansy na wycieczkę na najbliższą stację benzynową. Policjanci mają też prawo skontrolować ciśnienie w oponach. Podobnie jak w Niemczech, obowiązują mandaty za postój na



autostradzie spowodowany brakiem paliwa. Holowanie możliwe jest tylko do najbliższego zjazdu z autostrady.

Włochy

• **Prędkość maksymalna**

Teren zabudowany: 50 km/h, teren niezabudowany: 90 km/h, autostrady: 130 km/h.

• **Obowiązek używania świateł**

Z włączonymi światłami mijania jeździmy przez cały rok, ale tylko po drogach w obszarach niezabudowanych oraz po autostradach.

• **Autostrady**

Płatne przy bramkach.

• **Opony zimowe**

Nie są obowiązkowe. Na niektórych drogach przy zalegającym śniegu i lodzie wymagane są łań-

cuchy, o czym informują odpowiednie znaki.

• **Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi**

0.5 promila.

• **Przewożenie nart**

Brak rygorystycznych przepisów, jakie spotykamy na przykład w Austrii. Sprzęt może znajdować się na bagażniku dachowym lub w kabinie. Ważne, aby nie wystawał poza obrys samochodu. Dla własnego bezpieczeństwa narty w kabinie należy odpowiednio zabezpieczyć.

• **Inne przydatne informacje**

Włoscy policjanci nie kontrolują, czy kierowcy mają w aucie gaśnicę lub apteczkę. Obowiązkowy jest trójkąt ostrzegawczy i kamizelka odblaskowa. Warto mieć też w bagażniku komplet żarówek. Włoscy policjanci mieli kiedyś opinię pobłażliwych, te-

raz lepiej na to nie liczyć. Mandaty są stosunkowo wysokie i płatne na miejscu. Co ciekawe, w razie braku możliwości zapłaty policjant ma prawo skierować nasze auto na parking depozytowy. Kontrole radarowe często prowadzone są w kilku sąsiadujących ze sobą punktach. Do kontroli uprawnieni są policjanci oraz karabinierzy.

Szwajcaria

• **Prędkość maksymalna**

Teren zabudowany: 50 km/h, teren niezabudowany: 80 km/h, autostrady: 120 km/h.

• **Obowiązek używania świateł**

Włączone światła mijania w ciągu dnia nie są wymagane.

• **Autostrady**

Płatne, trzeba wykupić winietę.





Jest ona obowiązkowa również na drogach szybkiego ruchu.

- **Opony zimowe**

W Szwajcarii nie są obowiązkowe, ale jeśli przez ich brak będziemy utrudniać ruch, czeka nas mandat. Łańcuchy warto mieć, bo w niektórych miejscach są one obowiązkowe. W Szwajcarii w zimowych warunkach można używać opon z kolcami.

- **Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi**

0,5 promila.

- **Przewożenie nart**

Zabronione są bagażniki własnej konstrukcji. Mocowanie sprzętu do auta możliwe tylko za pomocą atestowanych uchwytów. Ciężar bagażnika nie może przekraczać nośności dachu danego auta.

- **Inne przydatne informacje**

W Szwajcarii obowiązuje całkowity zakaz używania antyrada-

rów. Tak jak w Niemczech, parkowanie dozwolone jest tylko zgodnie z kierunkiem jazdy. Szwajcarscy policjanci są surowi i poważnie traktują kontrole drogowe. Nie warto ich zagadywać. Kary w tym kraju są wysokie, a kontrola może trwać nawet pół godziny. Funkcjonariusze mogą zapytać nas o zarobki, ponieważ mandaty są naliczane według tego kryterium.



Francja

- **Prędkość maksymalna**

Teren zabudowany: 50 km/h, teren niezabudowany: 90 km/h, autostrady: 130 km/h.

- **Obowiązek używania świateł**

Przepisy mówią, że jazda z włączonymi światłami przez cały rok nie jest obowiązkowa, ale jest "zalecana".

- **Autostrady**

Płatne przy bramkach, występują problemy z płatnością kartami kredytowymi, niektóre tunele są płatne.

- **Przewożenie nart**

Bagażnik dachowy lub kabina samochodu, pod warunkiem, że sprzęt nie będzie zagrażał ani przeszkadzał pasażerom.

- **Opony zimowe**

Nie są obowiązkowe, ale zalecane. Na niektórych odcinkach obowiązek używania łańcuchów.

- **Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi**

0,5 promila (każda kontrola drogowa zaczyna się od badania alkomatem).

- **Inne przydatne informacje**

Na terenie Francji obowiązuje zakaz poruszania się autami z instalacją gazową w tunelach i podziemnych przejazdach. Policjanci, którzy wystawiają suro-



we mandaty, mają prawo unieruchomić nasz samochód do chwili uregulowania płatności. Mandat za używanie antyradaru to nawet 6 tysięcy złotych. W wielu przypadkach po ponownym popełnieniu tego samego wykroczenia grozi nam mandat powiększony o 100%. Młodych kierowców we Francji obowiązują bardziej restrykcyjne przepisy.

Czechy

- **Prędkość maksymalna**
Teren zabudowany: 50 km/h, teren niezabudowany: 90 km/h, autostrady: 130 km/h
- **Obowiązek używania świateł**
24h na dobę przez cały rok.
- **Autostrady**
Płatne, należy wykupić winietę

dostępna między innymi na stacjach benzynowych

- **Opony zimowe**

W Czechach w okresie od 1 listopada do 30 kwietnia obowiązuje nakaz jazdy na oponach zimowych na wybranych drogach. Oznaczone są one specjalnym znakiem.

- **Dopuszczalny poziom alkoholu we krwi**

0,0 %.

- **Inne przydatne informacje**

Używanie urządzeń wykrywających policyjne radary jest dozwolone, pod warunkiem, że te urządzenia nie zakłócają pracy radarów. Czeskie mandaty płaci się na miejscu. W Czechach obowiązuje system punktów karnych, który dotyczy też obcokrajowców. Piraci z zagranicy mogą otrzymać sądowy zakaz porusza-

nia się po czeskich drogach na rok. Parkowanie przy drodze tylko zgodnie z kierunkiem jazdy.

Słowacja

Tu przepisy są niemal identyczne z czeskimi. Pamiętać należy o karach za wykroczenia drogowe, które są znacznie wyższe.

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

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

ZAPRASZA NA SZKOLENIA

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

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

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

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69

tel. + 48 22 536 10 63

faks: + 48 22 536 10 70

e-mail: szkolenia@zmpd.pl



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

Polska sportami motorowymi stoi...



autor: Klaudiusz Madeja

Gdy patrzymy na to, co się dzieje na torach, trasach i bezdrożach, to śmiało możemy powiedzieć, że nasi sportowcy stanowią coraz silniejszą grupę w sportach motorowych i powoli zaczynają w nich odgrywać znaczącą rolę. Za nami bogaty sezon, przed nami Rajd Dakar.

Jednoślady

Na początku tylko krótka wzmianka o naszych motocyklistach. Jacek Czachor to prawdziwy dżentelmen i weteran bezdroży. Jedenaście razy startował i za każdym razem kończył Rajd Dakar. Najlepszy wynik uzyskał w 2004 r. i powtórzył go w 2007 r., gdy zajmował 10. miejsce. Ale rola Jacka w zespole jest o wiele ważniejsza – mianowano go kapitanem. U jego boku „wyrastał” Jakub Przygoński – młody, utalentowany motocyklista. To właśnie on w 2010 r. osiągnął najlepszą w historii wśród motocyklistów, ósmą pozycję. W Orlen Teamie mamy jeszcze Marka Dąbrowskiego, który debiutował w Dakarze w 2000 r.

i od razu zajął 9. miejsce, co udało mu się powtórzyć jeszcze w 2003 r. Później zmagał się z przeciwnościami losu, w tym głównie z poważną kontuzją barku. Ale powrócił do rywalizacji i chyba jeszcze nie powiedział ostatniego słowa.

Zupełnie inaczej wygląda rywalizacja na torze żużlowym. Możemy być dumni z duetu Tomasz Gollob i Jarosław Hampel. Z pewnością także w przyszłym roku pokażą swoją klasę. W tym miejscu warto tylko przypomnieć, że nasza liga żużlowa należy do najsilniejszych w Europie, a w drużynach startują czołowi zawodnicy, także zagraniczni.

Quady

Tutaj też można powiedzieć o sporym potencjale w przyszłorocznym Dakarze. Rafał Sonik od lat dobija się do światowej czołówki. Początkowo robił to za własne pieniądze, ale od ubiegłego roku został wcielony do zespołu największego polskiego koncernu naftowego. To na pewno odciążyło go nie tylko fi-

nansowo, lecz także psychicznie, ponieważ teraz ma do dyspozycji jeszcze lepsze zaplecze serwisowe.

Prawdziwą rewelacją tegorocznej imprezy okazał się inny Polak - Łukasz Łaskawiec, który od razu wskoczył na podium, zajmując znakomite trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej quadów. Takie osiągnięcie w imprezie, jaką jest Rajd Dakar, budzi szacunek. Czekamy na dalsze sukcesy.

Samochody wyścigowe

W tej kategorii nadal czekamy na spektakularny sukces Krzysztofa Hołowczyca, który co prawda wraz ze swoim pilotem Jean-Marc Fortinem jest zaliczany do czołówki załóg startujących w Dakarze, ale wciąż o miejscu na podium tylko marzy. Jak dotąd najlepsza pozycja – piąta, została osiągnięta przez belgijsko – polski duet w 2009 r. W tym roku załoga zmieniła samochód na BMW X 3, ale w 2012 r. pojedzie już innym autem. Będzie to Mini w specjalnej wersji oczywiście, odpowiednio przystoso-



wanej do tej imprezy. Gdy zapytałem, skąd ta zmiana, bo przecież wskazane jest „zżyć się” ze swoim autem, nasz kierowca odpowiedział: *Robiliśmy długie i żmudne testy porównawcze obu samochodów. Wyniki były jednoznaczne, Mini okazało się szybsze o 1 sekundę na każdym kilometrze. Nie muszę chyba tłumaczyć, że na tym poziomie rywalizacji i przy tej długości trasy, ta różnica robi bardzo dużo. Wkrótce przekonamy się, czy ta kolejna zamiana wyjdzie zawodnikom na dobre. Krzysztof Hołowczyc jest dobrej myśli i zapowiada: Czas by wreszcie stanąć na pudle...*

Innym, nie mniej sławnym uczestnikiem Rajdu Dakar 2012 będzie Adam Małysz. Nasz najbardziej utytułowany skoczek narciarski postanowił zrealizować swoje młodzieńcze marzenia. *Interesuję się motoryzacją. Dotąd na to hobby nie było czasu, bo gdy wracałem ze skoków, chciałem ten czas spędzić z rodziną. Powiem szczerze, byłem ciekawy, ale jednocześnie towarzyszyła mi nie-*

pewnością, jak to będzie. Ale już po pierwszych przejażdżkach człowiek czuje się tak wspaniale, ma taką frajdę, że wcale nie chce wysiadać - zwierza się narciarski mistrz. Jednak od razu dodaje i uprzedza wszystkich, oczekujących podobnych jak na skoczniach sukcesów: Tutaj są zupełnie inne priorytety niż w skokach. Naszym celem jest dojechanie do mety i ukończenie rajdu. Zdaję sobie sprawę, że biorą tam udział profesjonalni kierowcy, którzy znakomicie znają swój fach. Ale w Dakarze jeżdżą również pasjonaci, na przykład biznesmeni, dla których jest to wielka przygoda, a największym sukcesem będzie ukończenie imprezy. I ja się do tej grupy zaliczam, pasjonatów – amatorów. Najlepiej więc z dużą rezerwą obserwować start duetu Adam Małysz - Rafał Marton. Zresztą ostatnia wypowiedź Adama dobrze oddaje jego podejście: Muszę się wszystkiego obawiać, bo to dla mnie zupełna nowość. W nartach mieliśmy najlepsze hotele, wszystko zapewnione i przygotowane. Tutaj mogą zdarzyć się takie chwili-

le, kiedy będzie się chciało nawet po prostu płakać. Ale chcę spróbować czegoś, co jest bardzo męskie, co wymaga nie tylko umiejętności sportowej i koncentracji, ale także zdolności przetrwania. Ale żeby aż tak ostrożnie nie podchodzić do nowej dyscypliny Adama Małysza dodajmy, że w 2006 r., startując ósmy raz w Dakarze, zwyciężył były mistrz świata w narciarskim biegu zjazdowym, Francuz Luc Alphand...

Formuła 1 i jej podobne...

To oczywiście przewrotny podtytuł, bo rywalizacja w tej dyscyplinie jest wyjątkowa. Niestety w tym sezonie nie mogliśmy się emocjonować startami jedynego w historii naszego przedstawiciela w F1 Roberta Kubicy. Jego groźny wypadek w podrzędym rajdzie na początku roku sprawił, że został wykluczony z rywalizacji. Oczywiście wszyscy życzymy Robertowi rychłego powrotu do pełnej sprawności, jednak po tak rozległych obrażeniach na pewno nie będzie to łatwe. Kierownica boli-

du F1 jest bardzo skomplikowana i wymaga szybkiego operowania m.in. palcami dłoni. Jeśli dodamy do tego nawet tysięczne części sekundy, które decydują czasem o pozycji na starcie, a później o miejscu na mecie, to mamy pełny obraz sytuacji.

Pod koniec listopada Robert Kubica wydał oficjalne oświadczenie; wiadomo, że nie wystartuje od początku sezonu 2012. Ta decyzja została skierowana głównie do Teamu Lotus Renault, aby mógł rozpocząć konkretne przygotowania do przyszłorocznych startów. Jednocześnie pojawiło się mnóstwo spekulacji dotyczących Kubicy. Ponoć ma w przyszłym roku rozpocząć rywalizację od niższych klas, aby stopniowo wracać do ponownych startów w najbardziej prestiżowej i najtrudniejszej F1. Są też głosy, że ma to być przygotowanie go do występów w sezonie 2013 już jako kierowcy Teamu Ferrari. Jeśli to

li nikogo w rywalizacji F1 A.D. 2012. Po bardzo dobrym starcie w cyklu Porsche Supercup mamy kolejnego kierowcę, osiągającego znakomite wyniki. To Jakub Giermaziak, który w drugim sezonie Teamu Verva Racing Team zajął trzecie miejsce w końcowej klasyfikacji. W rywalizacji drużynowej zespół zajął czwartą pozycję. W całej historii naszego sportu motorowego, jeszcze żaden polski team nie osiągał takich sukcesów w tak wysokiej kategorii wy-



Grzegorz Baran



Barcelonie i drugi na niemieckim Nürburgring. Ten wysiłek i trud włożony w cały sezon może zostać jeszcze wyżej nagrodzony. Otóż już po zakończeniu całego cyklu Kuba Giermaziak ujawnił, że ma dwie propozycje testów w zespołach F1. Do tej pory startował w F3, teraz być może zaistnieje w najwyższej kategorii. Trzeba jednak do tego podchodzić z dużą rezerwą i spokojem. Tak zresztą robi sam zainteresowany: *Jeśli już miałbym trafić do jakiegoś teamu F1, to chciałbym mieć możliwość wykazania się swoimi umiejętnościami, a nie tylko samym udziałem. Do końca roku powinno być jasne, co będę robił w sezonie 2012.*

Na pytanie o najważniejsze różnice młody kierowca odpowiada: *Masa, przyczepność i docisk. W Porsche mam możliwość reagowania kierownicą na zakrętach, samochód wchodzi w poślizg i ja mogę to kontrolować, w F1 bolid trzyma się toru, zaś kierowca niejako mu ufa, że poprawnie pokona zakręt.*

by się potwierdziło, to moglibyśmy naprawdę realnie myśleć o najwyższych trofeach.

Decyzja Roberta Kubicy, jak i ewentualna decyzja jego zespołu, nie musi jednak oznaczać, że nie będziemy mie-

ścigów samochodowych. Cykl tych zawodów odbywa się na torach F1, a nasz młody mistrz dwukrotnie miał przyjemność i satysfakcję posłuchać Mazurka Dąbrowskiego na torach Hungaroring i belgijskim Spa. Jeszcze dwukrotnie stanął na podium: trzeci był w



Adam Matysz



Mamy zatem kolejnego, bardzo dobrego kierowcę wyścigowego, który powinien swoją klasę potwierdzić w przyszłorocznym sezonie. Obojętnie w jakiej kategorii wystartuje...

W ciężarówkach słabiej

Także trucki mają swoje zawody, niestety Polacy nie odnoszą w nich sukcesów. Kolejny weteran, Grzegorz Baran ponownie szykuje się do startu w Dakarze. Jednak nie ma takiego zaplecza, by móc zdobyć jedno z czołowych miejsc w swojej kategorii. Większość spraw związanych ze startem swojego MAN-a załatwia sam i pokrywa z własnych środków koszty uczestnictwa. To powoduje, że jego możliwości są ograniczone, co zresztą potwierdza sam zainteresowany: *Nie można mieć żadnych, wielkich oczekiwań, jeśli jako prywatny kierowca mierzę się z profesjonalnymi zespołami, za którymi stoją nie tylko moi sponsorzy, ale i federacje. Jeszcze kilka lat temu pojazd Barana był zaliczany do najlepszych pod względem technicznym w całej stawce. Obecnie ekipy star-*



Jakub Giermaziak

tują na nowych ciężarówkach, można rzec z innej epoki, ale koszty takiej operacji są gigantyczne. Od lat Grzegorz Baran podkreśla, że wsparcie ze strony MAN Motorsport ma głównie dzięki prywatnym kontaktom w Niemczech. To smutne, że nie ma pol-



Krzysztof Hołowczyc

skiego zespołu w truckerskim Dakarze, a powinien być. Nie ma w kraju sponsora, który chciałby zaistnieć poprzez imprezę znaną na całym świecie. Nie ukrywam, że jest mi trochę przykro, że startuję w barwach chińskiego banku...

Król Formuły 1



autor: Kacper Jeneralski

Jesienią skończył 81 lat, ma majątek wyceniony na ponad 4 miliardy dolarów, na swoim koncie udział w największym skandalu korupcyjnym od II wojny światowej. I wszystko wskazuje na to, że nie powiedział jeszcze ostatniego słowa.

Bernie Ecclestone to człowiek, bez którego wiedzy w Formule 1 nic nie może się wydarzyć. Od lat jest władcą tej dyscypliny i rządzi nią w charakterystyczny dla siebie sposób. Mimo słusznego wieku ma więcej energii niż niejeden trzydziestolatek. To cwany lis światowego motosportu. Bernie Ecclestone stał się ostatnio bohaterem afery korupcyjnej najwyższego kalibru. Chodzi o sprawę Gerharda Gribkowsky'ego, byłego bankiera, który oskarżony jest o oszustwa podatkowe i korupcje. Ecclestone jako świadek zeznał, że wpłacił na konto Gribkowsky'ego w 2006 r. 27,5 mln funtów, aby ten milczał. Ecclestone bał się fałszywych oskarżeń o rzekome nieprawidłowości finansowe.

Finansowa przeszłość tego multimilionera kryje wiele zagadek. Podczas jego 70. urodzin ktoś żartem zapytał Ecclestone'a, kiedy ukarze się jego autobiografia. Odpowiedź była błyskawiczna "zaraz po mojej śmierci, już z samego rana, a pierwszych 12 kopii zostanie wysłanych do urzędu skarbowego".

Początki króla F1

Ecclestone rodził się 28 października 1930 roku. Już jako nastolatek zaczął interesować się motocyklami, dla których rzucił szkołę. Później założył firmę handlującą częściami do motocykli. Jak pokazało życie, to biznes był jego największym powołaniem. Próbował też swoich sił za kierownicą. Star-

ował bez większych sukcesów w wyścigach Formuły 3. W 1951 roku miał wypadek, po którym wycofał się ze sportu motorowego i zajął się handlem nieruchomościami. Do wyścigów powrócił jako manager Lewisa-Evansa, jednak jego podopieczny zmarł w wyniku obrażeń, jakie odniósł podczas GP Maroka. I wtedy Ecclestone ponownie wycofał się z wyścigów, by zaledwie rok później po raz drugi wrócić do świata wyścigów. Został współwłaścicielem zespołu Formuły 2 i managerem Jochena Rindta. Rindt walczył o tytuł mistrza, ale zginął w wypadku na torze Monza w 1970 roku. W 1972 roku Ecclestone założył Formula One Constructors Association (FOCA), organizację, która miała walczyć o prawa kierowców w Formule 1.

Kiedy Ecclestone został szefem FOCA, wynegocjował z Międzynarodową Federacją Samochodową prawa telewizyjne do wyścigów Grand Prix, dzieląc się odpowiednio zyskami. Bernie już wiedział, że telewizja da Formule 1 nową jakość i potencjał finansowy. Był autorem wielu ustaleń i wreszcie fundamentalnych zasad, które dziś obowiązują w F1. W 2000 roku Bernie Ecclestone przejął pełnię praw komercyjnych do Formuły. Umowa ma obowiązywać 100 lat. Wartość transakcji to 360 milionów dolarów.

Barwny typ

Ecclestone nie jest tylko biznesmanem. Jest dziś celebrytą. Przynajmniej na swój niepowtarzalny i szorstki sposób. Jego każdy krok śledzony jest przez fotoreporterów. Jego szalone pomysły na Formułę 1 komentowane są przez cały świat. I choć każdy wie, że szef wszystkich szefów nie zawsze ma rację, to nikt, lub prawie nikt nie próbuje toczyć

z nim wojen. Anegdota o życiu niewysokiego siwego Anglika z dziwną fryzurą urastają do rangi legend.

Kiedy Ecclestone skończył 80 lat, zespół Red Bulla sprawił mu dowcipny i nieco złośliwy prezent. Bernie otrzymał balkonik wykorzystywany przez starsze osoby mające kłopoty z poruszaniem się. Jego egzemplarz był jednak wyjątkowy. Miał spoiler i barwy zespołu Red Bull. Ponadto był wyposażony w kierownicę i przyciski "Viagra", "moc", "pielęgniarka", "prawnik", "księgowy". Prezent chyba się spodobał. Jubilat stanął z nim tuż obok Sebastiana Vettela, po czym z uśmiechem na ustach pozdrowił ciepło fotoreporterów... środkowym palcem prawej ręki.

Krótko po swoich 80. urodzinach szef Formuły 1 przeżył niemiłą przygodę. Został obrabowany i pobity pod swoim domem, kiedy był w towarzystwie swojej 31-letniej towarzyszkii, Brazylijki Fabiany Flosi. Napastnicy zrabowali biżuterię i inne kosztowności. W tym zegarek marki Hublot wart ponoć 300 tysięcy dolarów. Ecclestone nie zraził się tym zdarzeniem i w charakterystyczny dla siebie sposób przekuł tę porażkę w sukces. Ciężko pobity z ogromnym krwiakiem pod okiem i innymi obrażeniami twarzy wystąpił w reklamie producenta zegarków pod hasłem "zobacz, co ludzie zrobią dla Hublota". Reklama pojawiła się w dziennikach "Financial Times" i "International Herald Tribune".

58 sekund - tyle trwała rozprawa rozwodowa króla Formuły 1. Bernie rozwiódł się dwa lata temu z żoną Slavicą po 25 latach małżeństwa. Cechą charakterystyczną pary była zawsze pewna różnica we wzroście - była małżonka Ecclesto-



ne'a ma 189 cm, a on 165. Jednak to nie różnica wzrostu była powodem rozpadu małżeństwa, a "niezrozumiałe zachowanie męża, które wywołało w niej stres i strach". Poza tym była modelka zarzuciła mężowi niewierność. Po rozwodzie otrzymała 670 milionów funtów z 3 miliardów, czyli kwoty, na jaką wyceniano wówczas fortunę Ecclestone'a. Rozwodnik nie był samotny zbyt długo, zaczął pojawiać się publicznie z Fabianą Flosi - o 49 lat młodszą od siebie Brazylijką.

Niewyparzony język

Pod względem swoich wypowiedzi Ecclestone mógłby konkurować z byłym włoskim premierem Silvio Berlusconim. Choć między tymi dwoma panami jest pewna subtelna różnica. Włoch mówi, co mu ślina na język przyniesie, a Brytyjczyk szokuje z premedytacją. Bernie nie waha się powiedzieć o kimś "głupek". Robi porządki na swoim podwórku nie prze-

bierając w słowach, ale jego mocne sformułowania trafiają w sedno i zazwyczaj są szczerze do bólu. Jednak i Ecclestone'owi zdarzają się wypowiedzi, o których chciałby zapomnieć. Jedną z nich dotyczyła Hitlera. W 2009 roku zapytano go o Maxa Mosleya - szefa FIA, który miał wyraźnie dyktatorskie zapędy. Bernie odparł: "W wielu kwestiach Adolf Hitler umiał podporządkowywać sobie ludzi i załatwiać sprawy". Dodał, że Hitler był złym człowiekiem i źle skończył. Mimo to jego słowa wywołały skandal i skrajne oburzenie. Ecclestone tym razem nie poszedł w zaparte. Tłumaczył, że zaszło nieporozumienie, że szanuje mniejszości, a jego porównanie nie było najszcześliwsze. Skrucha nie pomogła; wielu anonimowo domagało się jego odejścia. Nie pierwszy raz zresztą.

Dom prosto z „Dynastii”

Szef F1 kupił niedawno najświetniejszy i ponoć najdroższy dom w

Stanach Zjednoczonych. Ale nie planował w nim zamieszkać. Kupił go dla jednej ze swoich córek. Niewielki i niezbyt urodziwy Anglik ma ze swoją była żoną dwie córki. Obie na szczęście urodę odziedziczyły po mamie, byłej modelce. Dom córki Petry to willa, w której kiedyś mieszkał autor serialu „Dynastia”. Na powierzchni 5 tysięcy metrów kwadratowych można znaleźć całe piętro służące za garderobę czy specjalny pokój do degustacji win (jeden ze 123 znajdujących się w willi). Posiadłość znajdująca się w Los Angeles została wystawiona na sprzedaż za 100 milionów dolarów. Ile zapłacił Bernie? Nie wiadomo.

WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA



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

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



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

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

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

Oferta firmy
Transpass

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



Continental



Markowe opony w niskiej cenie

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

Opony Continental

POŚREDNICTWO WIZOWE

Sekcja Serwisowa ZMPD świadczy członkom ZMPD i innym klientom usługi:

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

Kontakt do Działu Pośrednictwa Wizowego ZMPD

tel. 22 / 536 10 05; tel. 22 / 536 10 52; fax. 22 / 536 10 09



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.

Marka Daimler AG



125!lat innowacji



Mercedes-Benz
Trucks you can trust