

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Bazy. Oczekiwany przepis

Wyłudzenia ładunków

6
12

Przemyt na wschodniej granicy

28

Wybieram Actrosa

50

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

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ 

MAN TGX 18.440 4X2 BLS EURO 5

- + 3 lata gwarancji na cały pojazd
- + 3 lata obsługi serwisowej
- + System zarządzania flotą MAN TeleMatics
- + Akademia Profi Drive

Zadzwoń lub napisz
tel. 795 583 507
e-mail: 4asy@man.eu

EfficientLine

MAN

PL MAN 448 D

MAN TGX – dajemy Ci wszystkie asy

Produkowany w Polsce MAN TGX - ekonomiczny, bezpieczny, efektywny - teraz dodatkowo chroniony 3-letnią gwarancją na cały pojazd i 3-letnim kontraktem serwisowym, zużywający minimum 3 l/100 km paliwa mniej dzięki pakietowi EfficientLine

i profesjonalnemu szkoleniu ProfiDrive dla kierowcy, pozwala zaoszczędzić nawet 10 000 euro w ciągu 3 lat eksploatacji. Możliwość leasingu z opłatą wstępną 0%. Masz w ręku wszystkie asy - karetę z Niepołomic.

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.
Al. Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn
Tel. 795 583 507
e-mail: 4asy@man.eu
www.mantruckandbus.pl

MAN Truck & Bus



Marek Zagórski, redaktor naczelny

Szanowni Czytelnicy

Przedstawiamy dziś Państwu odnowiony dwumiesięcznik „Przewoźnik”. Wychodzimy bowiem z założenia, że pismo reprezentujące tak prężnie rozwijającą się branżę, także musi być coraz nowocześniejsze. Stąd nowy, naszym zdaniem - bardziej elegancki i przyjazny Czytelnikom wygląd i układ pisma. Zastosowaliśmy w „Przewoźniku” nowy podział na działy tematyczne i zamiast w kilkunastu, które stosowaliśmy dotychczas, wszystkie publikacje mieścimy w czterech podstawowych sekcjach:

- Temat numeru – publikujemy tu teksty najważniejsze dla przedstawicieli naszej branży, dotyczące np. stanu i dostępności polskich dróg;
- Wydarzenia – to miejsce, w którym piszemy o działaniach ZMPD, jakie podejmuje w interesie branży, m.in. w sprawie nowego „pakietu drogowego”;
- Poradnik ma być pomocną dla przedsiębiorców-przewoźników wskazówką, jak poruszać się po tematyce prawnej i finansowej;

i wreszcie dział Ciekawe, a w nim interesujące Czytelników artykuły, m. in. o pasjach przyjaciół z branży, podróżach, zabytkach i nowościach motoryzacji.

Mamy nadzieję, że nowy „Przewoźnik” – nie tylko ze względu na wartościową tematykę, ale i nowocześniejszą szatę graficzną – przypadnie Państwu do gustu. Miło by nam było, gdybyście Państwo podzielili się z nami swoją opinią.

Wypinać pierś czy zwijać żagle?

26

Stan branży Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ocenia optymistycznie. Posłowie z Komisji Infrastruktury twierdzą, że to obraz niepełny i nierzetelny.

Kozak w filmie drogi

46

Agnieszka Krakowiak-Kondracka, autorka scenariusza: - To historia kierowcy Kozaka, uwikłanego w wir wydarzeń sensacyjnych i melodramatycznych. Jest ucieczka, jest kobieta, o którą trzeba walczyć, utracone dziecko. To jednak tylko tło dla wątku „fantastycznego”, który różni ten projekt od innych „filmów drogi”.

Do trzech razy sztuka

6

W nowym projekcie ustawy nie ma już całej listy wymagań, jakie musiałyby spełniać baza eksploatacyjna w firmie transportowej. Wystarczy oświadczenie przewoźnika, że dysponuje bazą.



RAZEM OD 55 LAT

Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719

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 Gałczyński,
Stawomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

Współpracują:

Sebastian Chwalibogowski, Anna Gawlik,
Kacper Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Anna
Piotrkiewicz, Arkadiusz Piska, Robert
Przybylski

Ogłoszenia i reklamy:

Agnieszka Kurdziel
e-mail: agnieszka.kurdziel@zmpd.pl

Katarzyna Milczarek

e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl

Projekt graficzny: Tomasz Bogustawski

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

temat numeru

Tiry przyjazne środowisku

10

Niemal dwa miliardy złotych wydali polscy przewoźnicy międzynarodowi w latach 2009 - 2010 na zakupy samochodów Euro 5. Są to gigantyczne inwestycje w ekologię. Zostaliśmy jednym z laureatów XIII Edycji Narodowego Konkursu Ekologicznego „Przyjaźni Środowisku”, pod Honorowym Patronatem Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Nigdy wcześniej żadna branża nie sięgnęła po takie wyróżnienie.

**Drogi bez „kitu”**

20

Trwają budowy i przebudowy 1 323 km dróg krajowych, jest wykonywanych 580 km autostrad oraz 743 km dróg ekspresowych i obwodnic. Plan na lata 2011 – 2015 obejmuje także remonty 615 km istniejącej już sieci drogowej. W trakcie budowy jest 28 odcinków autostrad.

Maybach na wylocie

78

Mówiło się o nim, że będzie w pewnym sensie konkurentem dla Rolls-Royce'a. Rynek to zweryfikował. Produkcja Maybacha wkrótce zakończy się - po raz drugi w historii marki.

Zmiany zgodne z oczekiwaniami przewoźników. Do trzech razy sztuka	6
Pieniądze poszły na powietrze. Tiry przyjazne środowisku	10
Wyłudzenia ładunków. Pięćset milionów złotych strat	12
Drogi bez „kitu”	16
Fotomorgana. Krawat dla każdego	18
Nowy przemysł narodowy	22
Niech polisa OCP będzie zabezpieczeniem	24
Prawo, gwarancje, koszty, szkolnictwo...	26
O przemyśle i działaniach Służby Celnej na wschodniej granicy Polski	28
Szkolenia o zmianach w prawie	32
Konfederatki 2011 wręczone!	34
Karnet TIR. Wygodnie i bezpiecznie	36
System TIR chroni interesy przewoźników	38
Kontyngenty ustalone	40
Kozak w filmie drogi	42
VAT w międzynarodowych przewozach autobusowych od 2012 r.	44
Obowiązki przewoźnika związane z ochroną środowiska	48
Manipulacje zapisami tachografów cyfrowych. Sposoby wykrywania	52
Ulgi podatkowe w ramach pomocy de minimis	56
Ciężarówką za tsunami	60
Fotoreportaż. Szus	64
Pasje. Męska przygoda - polowanie na dziką	66
Rajd Dakar - szkoła życia	70
Maybach na wylocie	74
Saab. Marka warta tyle, ile wart sentyment	76

Zmiany zgodne
z oczekiwaniami
przewoźników

Do trzech razy sztuka

W nowym projekcie ustawy nie ma już całej listy wymagań, jakie musiałyby spełniać baza eksploatacyjna w firmie transportowej. Wystarczy oświadczenie przewoźnika, że dysponuje bazą.



Anna Wrona

W tym roku pojawił się trzeci projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, który stworzono z konieczności dostosowania polskiej legislacji do przepisów, jakie wprowadził tzw. pakiet drogowy, czyli zestaw trzech rozporządzeń unijnych z roku 2009. Rozporządzenie 1071, 1072 i 1073 dotyczą warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i zasad wykonywania przewozów.

Najnowszy projekt zawiera regulacje inne niż zapisane we wcześniejszych propozycjach. I to właśnie może być powodem do zadowolenia dla przewoźników, a zwłaszcza dla Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. O zmianę niektórych zapisów ZMPD starało się już od czerwca 2011 r., czyli od momentu przedstawienia przez Ministerstwo Infrastruktury pierwszej wersji ustawy.

To, co najważniejsze dla przewoźników, to fakt, że w nowym projek-

cie ustawy nie ma już całej listy wymagań, jakie musiałyby spełniać baza eksploatacyjna w firmie transportowej.

W pierwszej wersji zapisano, że baza musiałyby „spełniać warunki wynikające z prawa budowlanego i ochrony środowiska”. Wprowadzenie takich przepisów oznaczałoby olbrzymie wydatki dla firm przewozowych, a nawet mogłoby doprowadzić do zablokowania działalności już istniejących baz transportowych.

Nowy zapis jest zdecydowanie bardziej realistyczny - teraz wystarczy oświadczenie przewoźnika, że dysponuje bazą zgodną z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Przypominamy, że Rozporządzenie 1071/2009 stawia wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Aby go spełnić, przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:

- posiadać siedzibę położoną w tym państwie członkowskim 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. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby przedsiębiorcy na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnej chwili;

- gdy zezwolenie zostanie wydane - dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego - będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu;
- prowadzić działalność związaną z pojazdami, o których mowa w lit. b), w sposób rzeczywisty i ciągły oraz przy użyciu niezbędnego sprzętu administracyjnego, a także odpowiedniego sprzętu tech-



nicznego i urzędów technicznych, w bazie eksploatacyjnej, która znajduje się w tym państwie członkowskim.

Nowy, zliberalizowany przepis spełnia oczekiwania przewoźników, którzy od dłuższego czasu starali się o jego zmianę. Tym bardziej, że w innych państwach unijnych nie ustanowiono tak licznych i ostrych wymagań, których spełnienie wiązałoby się z dużymi kosztami oraz czasochłonną procedurą administracyjną.

Nowy projekt ustawy 14 lutego był przedstawiony na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury. Istnieje perspektywa, że procedura legislacyjna potrwa około miesiąca, czyli nowa ustawa za około 2 miesiące zaczęłaby obowiązywać. ■

Komentarz

Obecne zapisy - efekt konsultacji

Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Zapisy w obecnym projekcie ustawy to efekt konsultacji społecznych, a więc także starań ZMPD, które od początku starało się o zmianę przepisów dotyczących baz transportowych. Ministerstwo podzieliło ten pogląd i kolejny, teraz przedstawiony projekt nie zawiera już tak szczegółowych wymagań w odniesieniu do baz transportowych.

Komentarz

Poprzedni projekt to wiele kłopotów

Jan Buczek, prezes ZMPD

Wprowadzenie w życie ustawy w jej pierwotnym kształcie oznaczałoby wiele kłopotów dla przewoźników, dlatego tak nam zależało na zmianie tych zapisów. Nie mogliśmy poprzeć przepisu, którego konsekwencją byłoby poważne zwiększenie obciążeń finansowych przedsiębiorców oraz skazanie na obowiązek przejścia czasochłonnej procedury uzyskiwania pozwoleń budowlanych i związanych z ochroną środowiska.



Przekonaj się sam:

VOLVO FH FUEL CHAMPION



Przekonaj się sam. Edycja limitowana Volvo FH Fuel Champion jest wyposażona w najbardziej wydajny układ napędowy oraz inne rozwiązania wspierające ekonomikę paliwową. Przetestuj samochód ciężarowy Volvo w Twojej działalności transportowej i przekonaj się sam, jak Volvo FH może poprawić jej wynik. Aby dowiedzieć się więcej, wejdź na volvotrucks.pl

Volvo Trucks. Driving Progress



Pieniądze poszły na powietrze

Tiry przyjazne środowisku

Kryształowa nagroda dla laureatów konkursu

Anna Wrona

Jakość nowych pojazdów zyskała uznanie nawet wśród ustalających wysokość opłat drogowych w całej Europie, którzy dla pojazdów tej najwyższej klasy ekologiczności wyznaczają stawki niższe niż dla innych. Szkoda tylko, że nadal w powszechnym przekonaniu społecznym wszystkie tzw. tiry to „truciele”. Tymczasem różnicę można już poczuć, wystarczy też niekoniecznie wprawne oko, aby ją również zobaczyć, na przykład porównując ciężarówkę z tablicą „TIR” z inną, która przewozi materiały budowlane.

Tym bardziej cieszy całą branżę decyzja Narodowej Rady Ekologicznej, która na wniosek Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce uznała inwestycje w ekologiczne pojazdy za znaczący wkład w ekologię przedsiębiorców międzynarodowego transportu drogowego w Polsce. Zostaliśmy jednym z laureatów XIII Edycji Narodowego Konkursu Ekologicznego „Przyjaźni Środowisku”, który

Niemal dwa miliardy złotych wydali polscy przewoźnicy międzynarodowi w latach 2009 - 2010 na modernizację taboru, czyli na zakupy samochodów Euro 5. Bez cienia przesady należy uznać, że są to gigantyczne inwestycje w ekologię.

prowadzony jest pod Honorowym Patronatem Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego. Nigdy wcześniej żadna branża nie sięgnęła zbiorowo po takie wyróżnienie.

W 2009 roku we wszystkich polskich firmach wykonujących transport międzynarodowy jeździło 7 288 samochodów Euro 5. Rok później, w 2010 roku, „europiątek” było już 16 401. Oznacza to, że przybyło ich 125%, czyli 9 113 sztuk. Ile to koszt-

owało? Jeden samochód tej klasy, to - średnio - 50 tysięcy euro. Wynik mnożenia wychodzi imponujący. Prawie dwa miliardy złotych wydali przedsiębiorcy z własnej kieszeni. Przypominamy - bez żadnych dotacji, bez preferencyjnych kredytów, bez unijnej pomocy. Dla porównania - cała dotacja Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na wsparcie inwestycji w tym samym 2010 roku - to 6 miliardów złotych.

Znaczący wkład w te proekologiczne działania ma ponad 4 500 przedsiębiorstw międzynarodowego transportu drogowego, należących do członków ZMPD. Dysponują flotą ponad 80 tys. pojazdów ciężarowych, a cała branża polskiego międzynarodowego transportu drogowego wykorzystuje prawie 145 tys. ciężarówek.

ZMPD prowadzi wiele działań o charakterze szkoleniowym i lobbingsowym, których celem jest tworzenie zachęt prawnych i ekonomicznych wspierających proekologiczną modernizację taboru polegającą na zakupie pojazdów o normie emisji spalin Euro 5.



rozmowa z **Krzysztofem Masiukiem,** sekretarzem Narodowej Rady Ekologicznej

- **Jak można ocenić skalę działań przewoźników na tle innych projektów, przedstawionych do konkursu?**

Wniosek ZMPD nie jest wnioskiem standardowym, dlatego bardzo ciężko porównać go do innych, które były zgłoszone nie tylko w tej, ale wszystkich dotychczasowych edycjach. Odmienność albo raczej odmienności jest wiele i stąd problem w porównaniu. ZMPD zgłosiło do konkursu dokonania wielkiej grupy przedsiębiorstw. To już sprawia kompletną odmienność od zgłaszanych wniosków przez pojedyncze przedsiębiorstwa, czy samorządy. Skala zaangażowanych środków i związany z tym efekt finansowy też budzi respekt, gdyż mówimy o kilku miliardach zainwestowanych złotych bez żadnej pomocy zewnętrznej w postaci dotacji, czy preferencyjnych eko kredytów. M.in. z tych

powodów wniosek ZMPD wzbudził wielkie zainteresowanie i zdziwienie. Narodowa Rada Ekologiczna, widząc skalę dokonań oraz wysokość zaangażowanych środków i związany z tym wpływ na obniżenie emisji, nie miała wątpliwości nad przyznaniem przewoźnikom nagrody, na którą w pełni zasługuje cała branża.



Krzysztof Masiuk

- **Co Pan sądzi o piętnowaniu transportu drogowego, czy zasłużyliśmy na to?**

Jestem kierowcą, który „nabija” miesięcznie bardzo dużo kilometrów po polskich drogach. Często na CB słyszę dyskusje „małych mobilków” o ich dużych kolegach, jak i mieszkań-

ców miejscowości przy drogach przelotowych o transporcie drogowym. Niestety nikt w tej dyskusji i komentarzach nie zdaje sobie sprawy z faktu, że transport drogowy przewozi codziennie miliony ton, dzięki którym idąc rano do sklepu możemy kupić artykuły nie tylko pierwszej potrzeby. Nikt nie zdaje sobie sprawy z faktu, że cena usług kolejowych i zanik transportu wodnego w naszym kraju przerzucił na drogi absolutnie większą część zaopatrzenia i transportu. Czy ktoś w Polsce za wyjątkiem członków ZMPD zdaje sobie sprawę, że polscy transportowcy stanowią drugą flotę transportową w Europie? To powoduje takie, a nie inne postrzeganie transportu drogowego i „dużych mobilków”. Czy zasłużyli na to? Z punktu widzenia kompletnego braku sprzedaży tych informacji ogółowi społeczeństwa - niestety tak. Bo gdyby większość Polaków zdała sobie sprawę z tego, ile miejsc pracy generuje transport i jaka jest jego rola w naszym codziennym życiu, to w miejsce piętnowania byłby tylko należny szacunek. Dlatego tym większa przed ZMPD rola w pokazaniu i przybliżeniu branży przeciętnemu Kowalskiemu. ■

Wyłudzenia ładunków. Pięćset milionów złotych strat

Robert Przybylski

Rzeczpospolita

Równość liczba wyłudzeń ładunków, a straty w Europie sięgają 8 miliardów euro. Tylko w Polsce szacowane są na blisko pół miliarda zł, ale w najbliższych latach mogą wzrosnąć. Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek obawia się, że wkrótce może wzrosnąć fala kradzieży i napadów na tiry. – Policja skutecznie ograniczyła plagę napadów, lecz w 2009 roku grupa policjantów zwalczająca ten proceder została w ramach oszczędności rozwiązana. W najbliższych latach przestępcy przez nią osadzeni będą wychodzili na wolność i zapewne wrócą do procederu – przewiduje Buczek. Dodaje, że będą dużo lepiej wyszkoleni, bo wychodząc z więzienia mogą poprosić o dostęp do akt sprawy, w których wyjaśnione jest dlaczego wpadli.

Plaga wyłudzeń od kilku lat szerzy się także w Polsce, jak wynika z badania Polskiej Izby Spedycji i Logistyki przeprowadzonego wśród firm transportowych i spedycyjnych. Na 47 firm, które odpowiedziały na ankietę PISiL, połowa przynajmniej raz padła ofiarą wyłudzenia w latach 2009-2011. Aż 21 procent firm przyznało, że w ostatnich dwóch latach straciły ładunek 5 razy! Plaga nie dotyka tylko małych

**Branża logistyczna
rocznie traci z powodu
wyłudzeń ładunków pół
miliarda złotych,
ale wkrótce straty mogą
być jeszcze większe.
W ramach oszczędności
rozwiązano policyjną
grupę zwalczającą ten
proceder.**

przedsiębiorstw. Proszący o anonimowość prezes jednej z dużych polskich firm logistycznych przyznał, że w ubiegłym roku stracił z powodu wyłudzeń kilka ładunków całosamochodowych. Przewodniczący Komisji Bezpieczeństwa PISiL Andrzej Szulc dodał, że wyłudzenia stanowiły 42 procent zdarzeń, podobnie jak kradzieże towaru z ciężarówki. W porównaniu do badania z lat 2005-2006, odsetek kradzieży przy pomocy wyłudzeń wzrósł z 17,5 do 42 procent, natomiast zmalał z 23 do 4 procent udział rozbojów.

Także prawnicy zauważyli rosnącą liczbę wyłudzeń i kradzieży. – W ostatnim roku liczba spraw z tego tytułu wzrosła kilkudziesięciokrotnie w stosunku do poprzednich lat – ocenia Łukasz Chwalczuk, prezes specjalizującej się w tego typu sprawach kancelarii prawnej Iuridica.

W piątek wieczorem

Wyłudzenia towaru zdarzają się najczęściej po południu w piątek lub w dzień przedświąteczny, gdy wszystkim się spieszy i nie ma czasu na sprawdzenie przewoźnika. – Zdarzają się z reguły wtedy, gdy zleceniodawca działa pod presją czasu – podkreśla mł. insp. Józef Olszowski, który od 37 lat w krakowskiej policji tropi przestępstwa gospodarcze. Kryminaliści podrabiają skany dokumentów rejestracyjnych, często ściągnięte ze stron legalnie działających firm. Chwalczuk podkreśla, że najlepszą ochroną przed tego typu kradzieżami jest kontrola dokumentów przewoźnika. – Zanim zleci się transport trzeba sprawdzić, czy przewoźnik ma prawidłowy regon, jaka jest opinia o nim na forach i giełdach transportowych – wymienia Chwalczuk. Podkreśla, że Główny Urząd Statystyczny na stronie internetowej umożliwi sprawdzenie regonu firmy. Radzi także odwiedzić Centralną Ewidencję o Działalności Gospodarczej, a w przypadku firm europejskich - także wejść na stronę www.ebr.org, na której można upewnić się, czy numery dokumentów i adresy zgadzają się. Najlepiej dane firmy skontrolować także w innym niezależnym rejestrze, np. polisę ubezpieczenia w bazie danych ubezpieczyciela. – Można spytać, czy konkretna firma wykupiła polisę, bo ustawa o ochronie

POSZUKUJEMY NAJLEPSZYCH EUROPEJSKICH KIEROWCÓW CIĘŻARÓWEK.



Zapisz się już dziś
i wygraj nową Scania serii R.
www.scania.pl/yetd2012



OFICJALNI PARTNERZY I SPONSORZY



SCHWARZMÜLLER

ZAGROŻENIA KRADZIEŻĄ WEDŁUG ANKIETY PISIL

	2005-2006	2009-2011
Wyłudzenia	17,5	42
Kradzieże na postoju	35	42
Okradanie magazynów	10	17
Rozbój na drodze	23	4

Źródło: PISIL

danych osobowych zakazuje urzędnikom mówienia, jakie polisy wykupił przedsiębiorca – wyjaśnia. Z kolei informacje o większych podmiotach, jak spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i akcyjne, są w Krajowym Rejestrze Sądowym. Uzyskanie podstawowych danych z KRS jest płatne.

Warto poświęcić czas na kontrolowanie firmy, bo złodzieje potrafią się dobrze maskować. Podstawiony przewoźnik może mieć np. kradzione tablice rejestracyjne. Olszowski dodaje, że inwencja złodziei jest nieograniczona: posługują się np. metodą „na śpiocha”: pierwszych kilka zleceń wykonują rzetelnie, a następnie mają „złoty strzał”, gdy kradną wartościowy ładunek.

Nie ma towarów „bezpiecznych”

Przestępcy nie gardzą żadnym towarem – potrafią ukraść nawet kilkadziesiąt ton stali. Jako najczęściej kradzione Szulc wymienił sprzęt RTV i AGD (21 procent), artykuły spożywcze (12 procent), chemię gospodarczą i kosmetyki (także 12 procent).

Policja podkreśla, że w zasadzie ginie wszystko. – Od ładunków wartych setki tysięcy euro po małowartościowe. Raz skradziono chłodnię z 24 tonami marchwi. Warzywa wkrótce znaleźliśmy w rowie, bo tym razem złodziejom chodziło o przyczepę chłodniczą – wymienia utajniony policjant z brygady zajmującej się rozbijaniem gangów napadających na ciężarówki. Dodaje, że z uwagi na duże wyroki za napady, kryminalistom bardziej opłaca się fałszować dokumenty i w ten sposób wyłudzać towar lub okradać magazyny. – Mają więcej czasu i lepszy zysk. Wchodzą w zmo-

wę z pracownikami okradanej firmy i dzięki nim wiedzą, kiedy trafia się cenny towar. Wtedy potrafią np. w drodze do portu rozkręcić kontener, zabrać wartościowy ładunek, a powtórnie zmontowany pojemnik wypełnić gruzem – wyjaśnia funkcjonariusz.

W takich przypadkach pozostaje tylko ubezpieczenie. Według Konwencji CMR, która reguluje wypłaty odszkodowań, za kilogram utraconego towaru ubezpieczenie wypłaci nie więcej niż 8,33 SDR. Wobec tego wartość ubezpieczenia przy ładunku o maksymalnym ciężarze nie przekroczy 250 tys. euro. Doliczając koszty sprzątnięcia i utylizacji odpadów, nie ma sensu kupować OCP droższego od 300 tys. euro.

Konwencja CMR nie obejmuje przewozów kabotażowych, więc np. w Niemczech wykonawca takich transportów musi mieć OCP. Przewoźnicy powinni zwracać uwagę, jaką polisę wykupują.

Nie należy kupować polisy na jedno zdarzenie – każde musi być ubezpieczone na 300 tys. euro. Przy tzw. franszyzie redukcyjnej kupujący polisę musi domagać się redukcji kwotowej, a nie procentowej, bo ta ostatnia przy dużych szkodach jest wręcz groźna dla płynności finansowej przedsiębiorstwa przewozowego. Dzięki kwotowej redukcji, przy redukcji np. na 200 czy 500 euro transportowiec nie zgłasza drobnych szkód.

Giełdy transportowe pod prężeniem

Branża TSL narzeka, że wzrost liczby wyłudzeń jest skutkiem rozwoju elektronicznych giełd transportowych. W Europie działa ich ponad sto, codziennie korzysta z nich 700

tys. przewoźników, którzy mają do wyboru milion ofert. Pierwszym filtrem wyłapującym oszustów są administratorzy giełd. Najpoważniejsze, jak zachodnioeuropejskie Timocom i Teleroute, walczą ze złodziejami od kilku lat. – Korzystamy z giełdy Trans, na której są te same ładunki co na innych, a jest tańsza od konkurencji i coraz lepiej zabezpieczona przed wyłudzeniami – ocenia Adam Brzozowski z działającej 20 lat firmy transportowej Budmasz.

Logintrans, właściciel giełdy Trans, także walczy z plagą wyłudzeń. – Rejestrujemy tylko te firmy przewozowe, które nie mają telefonu na kartę, przesyłamy nam kompletne dane i nie były usunięte za oszustwa. Nie zarejestrujemy także firm znajdujących się w prowadzonym przez firmę Kruk Rejestrze Dłużników Transportowych – wyjaśnia Joanna Arendarska z Logintransu. Podaje, że we wrześniu 2011 roku na 2862 firmy, autoryzację otrzymało 675 podmiotów, a więc 30 procent. Logintrans uruchomił także program Rzetelny Przewoźnik, w którym firmy istniejące ponad 3 lata i mające nieskazitelną historię pracy mogą otrzymać certyfikat. Na 4 tys. firm, które złożyło podanie o przyznanie takiego certyfikatu, otrzymało go 521 przewoźników polskich i 114 zagranicznych, głównie z Czech i Litwy. – Lista jest dostępna na naszej stronie i zmienia się, bo kilkunastu firmom certyfikat musieliśmy odebrać – przyznaje rzecznik Logintrans Grzegorz Haładus.

Logintrans stworzył również na giełdzie wierzycelności listę dłużników. – Zapewnia bardzo dużą skuteczność ściągania należności, dochodzącą do 83 procent w skali miesiąca – podaje Haładus.

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

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

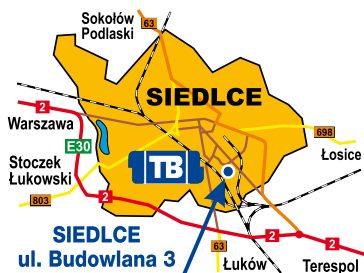
Oddział Wyszków
ul. Sienkiewicza 26
07-200 Wyszków
tel: +48 29 643 09 92

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

Oddział Góra Kalwaria
ul. Pijarska 121
05-530 Góra Kalwaria
tel: +48 22 737 14 29



Profesjoniści na Twojej drodze!



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



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

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

Serwis Wyszków
tel: +48 29 643 09 90
fax: +48 29 643 09 95

Serwis Siedlce
tel: +48 25 640 85 10
fax: +48 25 640 85 16

Serwis Góra Kalwaria
tel: +48 22 737 14 29
fax: +48 22 737 14 28

Sprzedaż części Warszawa
tel: +48 22 458 95 82
tel: +48 691 917 250

Sprzedaż części Łódź
tel: +48 42 209 22 02 (07)
tel: +48 695 570 000

Sprzedaż części Wyszków
tel: +48 29 643 09 91
fax: +48 29 643 09 95

Sprzedaż części Siedlce
tel: +48 25 640 85 10
fax: +48 25 640 85 16

Sprzedaż części Góra Kalwaria
tel: +48 22 737 14 29
fax: +48 22 737 14 28

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: WWW.TB.eu
ZAPRASZAMY !



TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Drogi bez „kitu”

Klaudiusz Madeja

Podsumowanie 2011 roku przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad odbyło się tym razem bez wielkiego szumu medialnego. Także plany na następne miesiące są stonowane. Bo rzeczywistości nie można oszukać...

Przez ostatnich kilka lat słyszeliśmy głównie o kolejnych rekordach sum podpisanych kontraktów, największym placu budowy w Europie i kumulacji prac w 2011 r. To miał być ten najbardziej „zapracowany” okres, zaś przez pierwsze miesiące 2012 r. miało trwać tylko wykańczanie i kosmetyka tras oddawanych do użytku jeszcze przed rozpoczęciem mistrzostw EURO 2012. Niestety potwierdziły się wcześniejsze obawy i opinie specjalistów z branży drogowej. Niemal wszyscy zgodnie przestrzegali przed hurraoptymizmem Generalnej Dyrekcji i Ministerstwa Infrastruktury. Zaś „gwoździem do trumny” była kłapa z Chińczykami, czyli ostateczne rozstanie się z koncernem Covec, który zupełnie sobie nie radził w polskich warunkach. Trzeba było spojrzeć prawdzie w oczy i powiedzieć szczerze – kolejnego cudu nad Wisłą nie będzie.

Coś jednak się działo

Oczywiście mamy, po tych wielu latach obietnic, o wiele większe oczekiwania. Gdyby pierwsze zapewnienia, jeszcze z początku lat 90. XX

wieku, się spełniły, to w Polsce już byłaby sieć kilku najważniejszych autostrad i dróg ekspresowych. Nie warto nawet wracać do tamtych i późniejszych planów. Skupmy się na tym, co powstało w 2011 r., który, przypomnijmy, miał być okresem największej kumulacji prac budowlanych.

Nasz kraj wzbogacił się więc o 205,5 km autostrad i 62,2 km dróg ekspresowych. Tych pierwszych mamy już w sumie prawie 1 100 km. Choć tak naprawdę to jeszcze tego za bardzo wszyscy nie odczuwamy. Chyba że w kieszeni, chciałoby się sarkastycznie powiedzieć. Przyczyna tkwi w tym, że właściwie jedynym, ciągłym odcinkiem autostrady jest droga z Krakowa do zachodniej granicy kraju i później już dalej niemieckimi szlakami tej klasy. Pozostałe są poszatkiowane, a na dodatek źle lub wcale skomunikowane z innymi, głównymi drogami. Kierowcy nie mogą więc w pełni docenić podróży autostradą, której najważniejszym przecież zadaniem jest szybkie i bezkolizyjne pokonywanie dystansu.

GDDKiA chwali się co prawda „rekordem wszech czasów”, czyli 26,4 miliardami złotych wydanych w ciągu jednego roku na budowę dróg, z czego do grudnia 2011 r. 10 mld zł zrefundowała nam UE. Ale przecież te kwoty nie są dla nas najważniejsze. Biorąc pod uwagę zmieniającą się kursy walut i koniunkturę w gospodarce, a z nią stawki w branży budowlanej, jest to wartość względna. Dla nas najważniejsze są efekty.

Szanować dobytek i dbać o bezpieczeństwo

Oprócz sztandarowych inwestycji, o których zazwyczaj głośno, mamy przecież gęstą sieć innych dróg. Wiele z nich prowadzi właśnie do tych najważniejszych szlaków. O nie rów-

niez trzeba dbać, zresztą nie tylko. Nawet te niedawno oddane wymagają podstawowych zabiegów, jak choćby sprzątania czy koszenia trawy. Inną, jakże ważną pozycją w wydatkach, jest odśnieżanie oraz posypywanie oblodzonej nawierzchni, choć tutaj wiele mielibyśmy do powiedzenia na temat skuteczności, zwłaszcza tego drugiego procesu. Od lat trwają dyskusje, czy w ogóle odśnieżać i gdzie. W każdym razie jedno jest pewne – pod koniec 2011 r. zima nie zaskoczyła drogowców, bo jej po prostu wcale nie było...

Druga ważna pozycja - to nakłady mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu. W tej kwestii GDDKiA od kilku lat robi bardzo dużo. Choć organizowany po raz drugi Narodowy Eksperyment Bezpieczeństwa w 2011 r. znowu okazał się nieskuteczny – doszło do wielu wypadków, które spowodowały dużą liczbę ofiar śmiertelnych i rannych. Niemniej widać spore inwestycje w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa podróżujących. Wydatki na zarządzanie infrastrukturą pochłonęły w ub.r. ogółem 1,86 mld zł.

GDDKiA zapewnia również, że zdecydowanie poprawiła nadzór nad realizowanymi i oddawanymi do użytku inwestycjami. Liczba badań kontrolnych wzrosła od 2010 r. ponad dwudziestokrotnie, zaś ilość wyników niespełniających wymagań zmalała z 39 do 16 %. Sugeruje to większą sumienność wykonawców, spowodowaną m.in. tymi ściślejszymi i częstszymi inspekcjami. Okres gwarancji wykonawców wzrósł do przedziału 5 – 10 lat, zaś Generalna Dyrekcja obiecuje coroczne kontrole oddanych inwestycji. To ma jeszcze bardziej dyscyplinować zwycięzców przetargów na budowę i remonty dróg. Oczywiście o rzeczywistych efektach kierowcy przekonają się sami, gdy wreszcie tymi wszystkimi trasami będą mogli jeździć...

Historyczna zmiana

Historyczna, bo trudno sądzić, że jeszcze kiedyś nastąpi powrót do systemu winietowego. Wprowadzony od połowy 2011 r. elektroniczny system poboru opłat z założenia ma ułatwić życie kierowcom i właścicielom dróg. W tym miejscu warto wspomnieć, że sama GD-DKiA przyznaje się do błędu. Według jej informacji na początku funkcjonowania systemu ok. 87 tysiącom użytkowników, będących właścicielami w sumie 212 tys. pojazdów, zawyżono opłaty na łączną kwotę nieco przekraczającą 5 mln zł. Operator zwrócił kierowcom źle naliczone środki wraz z odsetkami, sięgającymi prawie 81 tys. zł. Zastępca Generalnego Dyrektora Magdalena Jaworska zapewnia, że: *Z każdym miesiącem działania naszego e-myta systematycznie spada liczba pomyłek w systemie. Codziennie jest w nim dokonywanych ok. 1,1 mln operacji.*

Winien i ma

Tak w rachunkowości ocenia się stan przychodów i rozchodów. Czego więc mogą się spodziewać kierowcy w najbliższych latach? Trwają budowy i przebudowy 1 323 km dróg krajowych, wykonywanych jest 580 km autostrad oraz 743 km dróg ekspresowych i obwodnic. Plan na lata 2011 – 2015 obejmuje także remonty 615 km istniejącej już sieci drogowej. W trakcie budowy jest 28 odcinków autostrad, o których wspominaliśmy wcześniej. Wciąż brakuje ciągłości najważniejszych szlaków. Ta sama sytuacja dotyczy wykonywanych 43 odcinków dróg ekspresowych. Wśród 12 obwodnic, będących w trakcie realizacji, są m.in. trasy wokół Jarosławia, Łęknicy, Żyrardowa, Opoczna, Pabianic, Olecka, Jędrzejowa, Elku, Leżajska i Hrubieszowa. Oddanie ich do użytku w równym stopniu ucieszy mieszkańców, co kierowców.

Mimo wcześniejszych obietnic i wysiłków do połowy roku (czytaj turnieju EURO 2012) nie zostaną wykonane z pewnością fragmenty A1 Kowal – Czerniewice oraz odcinki A4 Tarnów – Korczowa i Bochnia – Wierchosławice. Niestety kłopoty występują również na innych budowach wymienionych obu autostrad. Natomiast najgłośniejsza jest ostatnio kwestia fragmentu A2 między Strykowem i Konotopą. Nie ma szans, by został całkowicie ukończony, ale pod znakiem zapytania stoi nawet jego tymczasowa przejezdność na czas wspomnianych mistrzostw EURO. Newralgicznym punktem jest jeden z dwóch

Co ma być, to będzie...

W swoim krótkim raporcie GDDKiA wymienia również podpisane w 2011 r. kontrakty na budowę kolejnych dróg. Nie warto ich tu jednak wymieniać, bo nie wiadomo, kiedy zostaną ukończone. Dość narobiliśmy sobie apetytu w minionych latach. Pogodziliśmy się z myślą, że budowa dróg idzie powoli i sprawia problemy kierowcom.

Oczywiście wszyscy, z przewoźnikami drogowymi na czele, pocieszamy się nadzieją na lepszą infrastrukturę w przyszłości. Gorzej, że teraz ta przyszłość nam się oddala i

Trwają budowy i przebudowy 1 323 km dróg krajowych, jest wykonywanych 580 km autostrad oraz 743 km dróg ekspresowych i obwodnic. Plan na lata 2011 – 2015 obejmuje także remonty 615 km istniejącej już sieci drogowej. W trakcie budowy jest 28 odcinków autostrad.

odcinków porzuconych przez Chińczyków (budowa trasy między Łodzią a Warszawą została podzielona na pięć części). Doszło do tego, że musiano tam zmienić głównego wykonawcę, który zastąpił chiński Covec. Wiadomo jednak, że jeśli nawet wyścig z czasem zakończy się sukcesem, to zaraz po piłkarskich zmaganiach ten fragment zostanie ponownie zamknięty celem wykończenia do standardu autostrady. I tu pojawia się nowy problem, co w ogóle i w jakim tempie będzie realizowane w infrastrukturze drogowej od połowy 2012 r. Dodatkowy bodziec i motywator ostatnich kilku lat – EURO 2012 stanie się już tylko historią, a problemy kierowców pozostaną.

to być może nawet dość daleko. Nie jest to tylko wina naszych decydentów, bo przyczyny leżą m.in. w trudnej sytuacji ekonomicznej i gospodarczej państw europejskich. Jednak to właśnie głównie politycy przez lata obiecywali piękne drogi, roztaczając coraz to większe plany nowych tras. Teraz nadchodzi trudny czas dla wszystkich. Bo zahamowanie prac budowlanych oznacza straty dla całej gospodarki, której transport drogowy jest w Polsce jedną z podstawowych gałęzi. Oby ta przepowiednia się nie sprawdziła, ale śledząc wszystkie wydarzenia w kraju i UE, trudno się spodziewać, aby przed 2020 r. sieć dróg w Polsce osiągnęła zadowalający poziom.

Krawat dla każdego

Skoro skończył się karnawał, rezygnujemy z dyskusji i ogłaszamy konkurs na najlepszy krawat. Zwłaszcza, że dyskutowanie szło nam tak sobie.



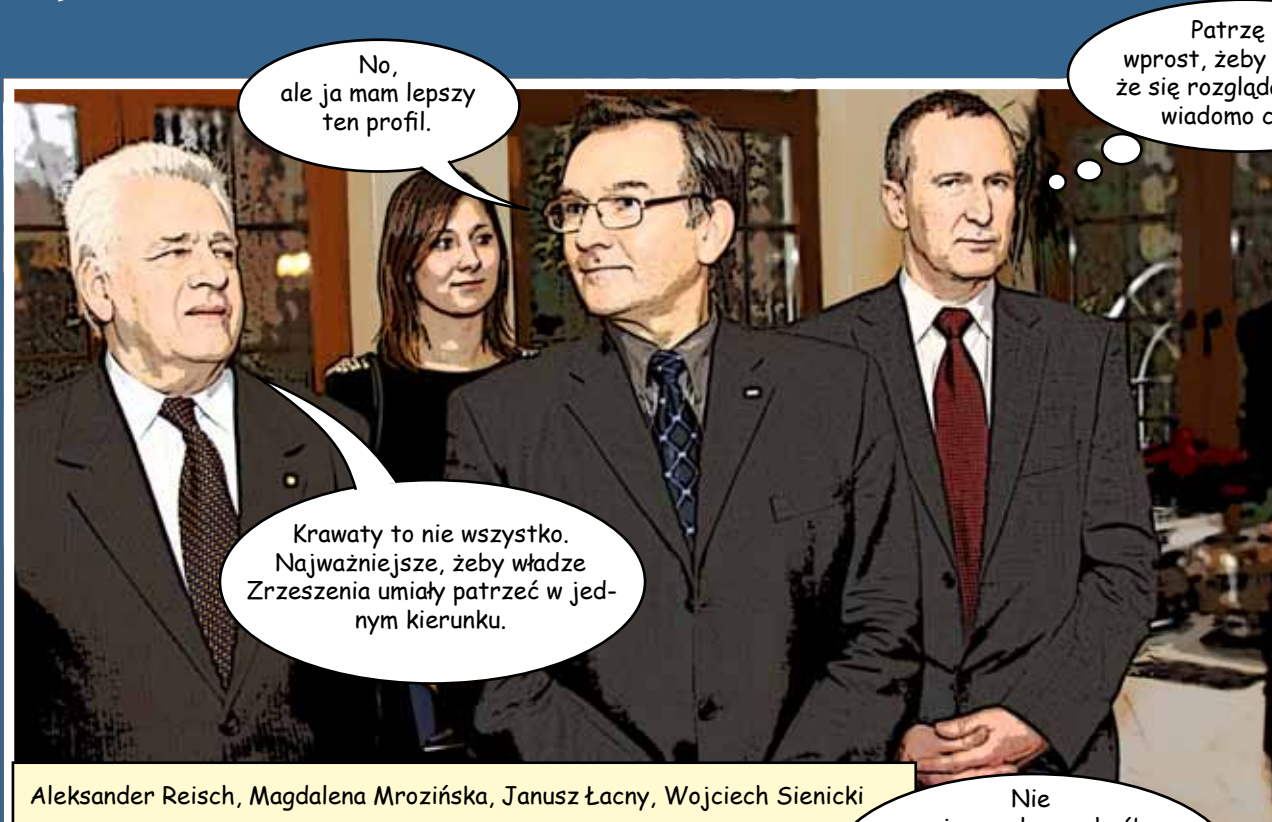
Aleksander Reisch, Janusz Łacny, Wojciech Sienicki, Jan Buczek



Tu jest napisane, że krawat to inaczej zwis.

Konkurs na zwis? No, nieźle!

Tadeusz Wilk, Jacek Kapica



No, ale ja mam lepszy ten profil.

Patrzę na wprost, żeby nie było, że się rozglądam za nie wiadomo czym.

Krawaty to nie wszystko. Najważniejsze, żeby władze Zrzeszenia umiały patrzeć w jednym kierunku.

Aleksander Reisch, Magdalena Mrozińska, Janusz Łacny, Wojciech Sienicki



Uważaj, żeby nie brać narodu pod włos.

Janusz Piechociński, Jan Buczek



Nie spojrzę w lewo, choćby nie wiem co! Widok tej pani bez krawata mógłby mnie zdekonzentrować.

Tomasz Połęcz, Ryszard Sidorzak, Józefa Miozga

Kiedyś lubił spojrzeć w lewo.

Zrezygnowałem z krawatów, od kiedy lecę dotykami. Nakładam ręce na głowę - o tak - i naród czuje ulgę.



Premier szarpie niegrzecznych ministrów za krawaty, więc Tadeusz chodzi bez.

Tadeusz Jarmuziewicz, Krzysztof Tchórzewski, Jan Bogutyn, Janusz Piechociński, Bogusław Liberadzki



Słowo, że to nieprawda. Raz mnie tylko szarpnął i nie za krawat, tylko za Schetynę.

Nie potwierdzam, nie zaprzeczam.

Tadeusz Jarmuziewicz



Premier ciągnie za krawaty? Przerąbane!

Sławomir Nowak



Grzegorz Schetyna



ITS uznaje, że najbardziej infrastrukturalny krawat posiada Bogusław Liberadzki.

Izabella Mitraszewska



Wiesław Starostka



Janusz Piechociński, Agata Matyjasik, Magdalena Szymczak, Magdalena Mrozińska



Tadeusz Jarmuziewicz, Tomasz Połęcz, Jan Buczek

Komisja Infrastruktury

Wypinać pierś czy zwijać żagle?

Rząd chwali się osiągnięciami polskiego transportu, ale zdaniem przewoźników niedostatecznie dba o przyszłość branży.

Sławomir Jeneralski

Polscy przewoźnicy stali się europejską potęgą nie dlatego, że polska administracja ich wspiera. Radzą sobie, ale czują się osamotnieni na placu boju. Walka o silną pozycję na rynku europejskim wymaga współdziałania. Pomiedzy organizacjami skupiającymi przedsiębiorców, a także pomiędzy środowiskiem a władzą.

Komisja Infrastruktury Sejmu RP wysłuchała informacji ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej na temat aktualnej sytuacji przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowy i krajowy transport drogowy. Liczby wyglądają imponująco. 148 tysięcy pojazdów w przewozach międzynarodowych, 9% udziału branży w PKB, 80% udziałów w ogólnej masie przewożonych w Polsce towarów.

Nowy przemysł narodowy

Fakt, że w 2011 roku przybywało w polskim transporcie 1200 pojazdów miesięcznie świadczy, zdaniem ministerstwa, o gigantycznej dynamice i zaradności przewoźników. Wiceminister transportu Tadeusz Jarmuziewicz interpretując przytaczane liczby mówił, że składają się one na wizję runek branży, która niepostrzeżenie wyrosła na nowy przemysł narodowy. Tak jest określana w Brukseli. Przypominał też efekty współdziałania środowiska przewoźników i rzą-



du oraz parlamentu. Dzięki tej współpracy udało się w poprzedniej kadencji przyjąć dwie ustawy poprawiające warunki funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. Mówi się o nich: „antykryzysowa pierwsza” i „antykryzysowa druga”. Ustawy te realizują postulaty przewoźników, bo powstały w wyniku szczerzej dyskusji pomiędzy władzą a środowiskiem. I taką dyskusję warto kontynuować.

Co psuje branżę

Obraz piękny, ale niepełny, a więc nieprawdziwy – tak można streścić opinie przewoźników, będące reakcją na sielankowe wizje kreślone przez ministerstwo. Jeden z uczestników dyskusji (OZPTD) wskazywał, że winę za problemy branży ponosi nie tylko rząd, ale i sami przedsiębiorcy, a wzorce europejskie przewidują rozwój dużych i likwidację małych przedsiębiorstw. Mowa też była (ZMPD) o narastających problemach wynikających np. z galopujących cen paliw i oporu Ministerstwa Finansów przeciwko postulatowi wprowadzenia częściowego zwrotu akcyzy, z którego korzystają przewoźnicy z innych państw. Przewoźnicy zarzucali też rządowi bierną postawę wobec problemów zgłaszanych od dawna. Żadna polska szkoła publiczna nie kształci w zawodzie kierowca-mechanik (ZMPD), a brak rąk do pracy coraz bardziej utrudnia działalność firm transportowych. Ograniczenie do 600 litrów ilości wwożonego do Polski paliwa osłabia pozycję Polaków na rynku wschodnim (ZPD

w Ostrołęce), podobnie jak brak kontroli kasowania zezwoleń przez przewoźników rosyjskich (SPP w Białymstoku). Oburzenie środowiska wywołuje brak dróg alternatywnych wobec drogich autostrad (ZMPD). Prowadzi to do niesprawiedliwego forowania interesów pojedynczych koncesjonariuszy wobec dziesiątek tysięcy firm transportowych. Jako poważny problem wskazywano też kary naliczane w systemie viaTOLL (OZPTD).

Cytaty z dyskusji

Jan Buczek, ZMPD: Największym w tej chwili problemem dla nas, dla transportu, jest rosnąca cena paliw. W niektórych państwach Unii Europejskiej istnieje możliwość częściowego zwrotu akcyzy zawartej w paliwie po to, żeby wręcz dawać transportowi międzynarodowemu szansę walki konkurencyjnej na otwartym rynku. U nas nasz minister finansów, jak słyszę od przedstawiciela Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, na to się nie chce zgodzić.

Mirosław Szczepankowski, ZPD w Ostrołęce: Niezwykle trudna jest konkurencja na rynku europejskim. Jeżeli będą funkcjonowały anachroniczne zapisy, naszym zdaniem, powodujące bariery, takie jak wwóz paliwa, to my w jakiś sposób tę konkurencyjność tracimy.

Władysław Żero, SPP w Białymstoku: Jedna trzecia czy 50% ciężarówek rosyjskich wjeżdża bez kasowania (zezwoleń - red.). To świadczy, że przyciśnięcie, jak można powiedzieć

prostym słowem, przy skasowaniu zezwoleń byłoby bardzo dla nas, jako przewoźników i dla państwa, otwarciem do rozmów o dalszej przyszłości polskiego transportu.

Władysław Milewski, OZPTD: Zepsuliśmy cały rynek. Taka sytuacja to jest nie dzięki ministerstwu, ale również dzięki przewoźnikom i niektórym organizacjom, że za wszelką cenę, żeby tylko tworzyć jak najwięcej. Proszę zobaczyć, co się dzieje w Europie. W Europie firmy się powiększają jednostkami, a te małe likwiduje się.

Pełny zapis dyskusji podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury: <http://www.sejm.gov.pl/SQL2.nsf/Main7?OpenForm&INF>

Komentarz

O ceny stanu branży dokonane przez ministra oraz przez samych przedsiębiorców bardzo się różnią. Minister pokazuje widokówkę, na której silny transport pręży muskuły. Przedsiębiorcy ostrzegają: nie ufajmy pięknym obrazkom. Nie chodzi o to, żeby popisywać się muskulaturą. Znacznie ważniejsze jest stwarzanie przedsiębiorcom warunków ułatwiających utrzymywanie silnej pozycji na trudnym rynku europejskim. Jeżeli władza tego nie zrozumie, to silny polski transport będzie można kiedyś oglądać tylko na starych fotografiach.



Niech polisa będzie zabezpieczeniem

OCP

Ryszard Gałczyński

Rząd opracował przepisy dostosowujące nasze prawo do rozporządzeń tzw. pakietu drogowego, tj. Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009 dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, które weszły w życie 4 grudnia 2011 r.

Do końca lutego zostanie złożony w Sejmie projekt o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami.

Niemniej jednak tak długo oczekiwany dokument w zasadniczych i kontrowersyjnych kwestiach niczego nie wyjaśnia.

Dotyczy to przede wszystkim określenia sytuacji finansowej przedsiębiorcy. Zapis projektu odsyła wprost do art. 7 rozporządzenia nr 1071/2009.

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. Nastąpiło natomiast znaczne zawężenie możliwości potwierdzania zdolności finansowej przewoźnika.

W dotychczasowej praktyce, na podstawie przepisów ustawy o transporcie

c) gwarancjami lub poręczeniami bankowymi;

d) własnością nieruchomości.

Rozporządzenie wprowadza trudny do wykonania wymóg dysponowania przez przedsiębiorcę, praktycznie w każdej chwili, kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej 9 000 euro w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 euro na każdy następny. Ma to być potwierdzone poświadczonym przez audytora rocznym sprawozdaniem finansowym. Niemniej dopuszcza się odstępstwo od tej zasady. Gwarancja bankowa lub ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej może stanowić dla przedsiębiorców sposób wykazania zdolności finansowej.

Zastosowanie przepisów na takim poziomie ogólności nastęrcza bardzo wiele problemów. Wprowadzie Główny Inspektorat Transportu Drogowego wydał specjalny komunikat „w sprawie wyjaśnienia niektórych przesłanek wskazanych w art. 7 rozporządzenia nr 1071/2009”, ale w gruncie rzeczy jeszcze bardziej gmatwa całą sprawę i pozostawia każdy przypadek do indywidualnej oceny przez urzędnika Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD.

Problemem jest już realizacja głównej zasady: sprawozdania finansowego. Polskie prawo o rachunkowości nie zna takiej procedury jak coroczny audyt. Duże firmy mają obowiązek weryfikowania bilansu finansowego przez biegłego rewidenta - raz na trzy lata. Poza tym większość małych i średnich firm nie ma obowiązku sporządzania sprawozdania finansowego, w związku z czym muszą szukać innych sposobów przedstawienia zabezpieczenia finansowego działalności.

Wymagania do udokumentowania wielkości majątku na pierwszy i następne pojazdy nie ulegają zmianie w stosunku do wynikających z ustawy o transporcie drogowym. Nastąpiło natomiast znaczne zawężenie możliwości potwierdzania zdolności finansowej przewoźnika.

Na etapie konsultacji społecznych - dzięki determinacji środowiska, a głównie ZMPD - zniknęła z tego dokumentu szczegółowa lista wymagań, jakie musiałyby spełniać baza eksploatacyjna w firmie transportowej. Nowy zapis jest bardziej realistyczny - wystarczy oświadczenie przewoźnika, że dysponuje bazą zgodną z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

drogowym, sytuację finansową zapewniającą podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego potwierdzało się:

- rocznym sprawozdaniem finansowym;
- dokumentami potwierdzającymi:
 - a) dysponowanie środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami;
 - b) posiadanie akcji lub udziałów lub innych zbywalnych papierów wartościowych;

Rząd opracował przepisy dostosowujące nasze prawo do europejskich rozporządzeń tzw. pakietu drogowego. Nie rozstrzygnięto w nich wielu istotnych zagadnień, choćby tych dotyczących określenia sytuacji finansowej przedsiębiorcy.

Przedsiębiorcy transportowi przy obecnym stanie prawnym nie są w stanie uzyskać gwarancji bankowych, ponieważ Główny Inspektor Transportu Drogowego nie może być beneficjentem tak zawartej z bankiem umowy.

Brakuje również w komunikacie precyzyjnej informacji, jaka polisa ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika może być dokumentem gwarantującym jego zdolność finansową.

Mamy obecnie taką oto sytuację, że obowiązujące rozporządzenie UE pozwala na stosowanie takich zabezpieczeń finansowych, jak gwarancja bankowa czy ubezpieczenie, ale nie jest powiedziane, w jaki sposób to zrobić.

Najprostszym i najkorzystniejszym rozwiązaniem byłoby uznanie jako dokumentu gwarancyjnego polisy ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika drogowego OCP. Przemawia za tym jej powszechność stosowania i dostępność na rynku. Polisy OCP są oferowane przez większość firm ubezpieczeniowych w Polsce. Zresztą nie istnieje obecnie inne ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej dla przewoźników niż OCP.

Urzednicy Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie chcą jednak uznać polisy OCP za dokument gwarancyjny. Podstawowym argumentem jest fakt, że tego rodzaju ubezpieczenie nic nie mówi o majątku, jaki się posiada. Ponadto ich wiarygodność podważa szereg wyłączeń stosowanych przez przewoźników w celu obniżenia składki.

Ten sposób postrzegania problemu przez urzędników ministerstwa prowadzi do oczywistego wniosku – należy wprowadzić nowe, doskonalsze rozwiązania. Być może z tego wynika

Artykuł 7 rozporządzenia nr 1071/2009

Warunki związane z wymogiem zdolności finansowej

1. W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. W tym celu 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 (...)

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.

3. Sprawdzeniu podlegają roczne sprawozdania finansowe, o których mowa w ust. 1, oraz gwarancja, o której mowa w ust. 2, jednostki gospodarczej posiadającej siedzibę w państwie członkowskim, w którym został złożony wniosek o zezwolenie, a nie innej jednostki posiadającej siedzibę w innym państwie członkowskim.

niechęć czy obawa przed stworzeniem jakiegoś standardu, precyzyjnych kryteriów, jakie miałyby spełniać polisy OCP, aby stała się dokumentem gwarancyjnym w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 1071/2009. Takie rozwiązania są już stosowane w Niemczech, Austrii i Wielkiej Brytanii.

W prawie wspólnotowym jest napisane, że w drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może się zgodzić lub wymagać, żeby zdolność finansową przedstawić w formie ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej. To ubezpieczenie jest odstępstwem od reguły, która wymaga posiadania ma-

terialnego majątku o wartości 9 000 euro na pierwszy samochód i 5 000 euro na kolejne.

Brak precyzyjnych i jednolitych przepisów w ustawie spowoduje, że organy administracyjne będą postępować... według uznania i wcześniej stosowanej zasady.

Można zakładać, że w ponad stu starostwach również będzie się interpretować przepisy. Stworzono sytuację, w której, nowe regulacje, a przede wszystkim ich interpretacja, wprowadzają kolejne utrudnienia i powodują dodatkowe koszty dla przedsiębiorców.

Prawo, gwarancje, koszty, szkolnictwo...

Nowy projekt ustawy o transporcie drogowym i zasady podziału zezwoleń były głównymi punktami posiedzenia Forum Transportu Drogowego.

Ryszard Galczyński

Realizacja przepisów wspólnotowych, które weszły w życie 4 grudnia ub. nie jest jeszcze możliwa z powodu braku przepisów wykonawczych w polskim prawie. Nowelizacja przepisów zaprezentowana przez Andrzeja Bogdanowicza, dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MTBiGM tylko w jednej istotnej kwestii została zmieniona zgodnie z oczekiwaniami przedsiębiorców – usunięto listę wymagań dotyczących bazy transportowej (więcej na str. 6).

Pozostały natomiast niejasności w przepisach związanych z wymogami gwarancji finansowych (str. 26) i dobrej reputacji. W opinii członków Forum muszą zostać zmienione. Chodzi o jednoznaczne ustalenie, jakie dokumenty będą stanowić gwarancję zabezpieczenia finansowego.

Członkowie Forum zarzucili Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń brak transparentności w podejmowaniu decyzji. Powrócił przy tym temat uszczelnienia kontroli zezwoleń dla zagranicznych przewoźników, głównie rosyjskich, którzy nagminnie i bez żadnych sankcji wielokrotnie wykorzystują polskie zezwolenia jednorazowe. Służby uprawnione do przeprowadzania kontroli na

drogach nie korzystają ze swoich prerogatyw. Wyjątkiem jest tu ITD.

Pojawił się również postulat wprowadzenia zasady ogłaszania w Dzienniku Urzędowym MTBiGM poziomu kosztów transportu drogowego. Stanowiłoby to podstawę dla GITD do kontroli zasad uczciwej konkurencji.

Za konieczność uznano formalne wprowadzenie sieci dróg alternatywnych dla autostrad koncesyjnych, na których opłaty będą niższe. Obecny poziom cen osłabia kondycję ekonomiczną transportu oraz powoduje m.in. niespotykaną dotychczas konkurencję ze strony pojazdów o dmc od 1,5 tony, które bez uprawnień podejmują się transportu towarów. Zaproponowano więc objęcie takich pojazdów obowiązkiem licencjonowania.

Forum zaproponowało, aby podobnie jak w rolnictwie, ceny na paliwo dla celów profesjonalnych było niższe od ceny detalicznej. Można by to osiągnąć poprzez zwrot akcyzy lub obniżenie stawek podatku ekologicznego i od środków transportu.

Za niebezpieczne dla kondycji transportu drogowego FTD uznało likwidację wielu szkół zawodowych kształcących kierowców i mechaników. Ten problem od dłuższego czasu znany jest nie tylko przedstawicielom Ministerstwa Transportu, Bu-

downictwa i Gospodarki Morskiej, ale także Ministerstwu Edukacji Narodowej. ZMPD wielokrotnie podnosiło publicznie tę kwestię, nadal jednak nie wprowadzono niezbędnych zmian.

W posiedzeniu Forum Transportu Drogowego uczestniczyli zaproszeni goście: dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MTBiGM Andrzej Bogdanowicz, zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego Mirosław Maksimiuk, dyrektor Biura ds. Transportu Międzynarodowego w GITD Waldemar Wierzbicki, dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego w GITD Michał Rzemieniecki i naczelnik w MTBiGM Krzysztof Lewczak.



Dionizy Woźny



Jacek Depczyński



Euzebiusz Gawrysiuk



Zbigniew Lizoń



Waldemar Jaszczur

Ograniczenia ruchu drogowego obowiązujące na obszarze Europy w 2012 r.

zamów już dziś!

Broszura dostępna w ZMPD
i punktach kontaktowych ZMPD



16,00 zł
cena brutto do 10 szt.

13,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

Koszt wysyłki do 10 szt. od 14,50 zł brutto.
* Cena wysyłki może ulec zmianie.

Z A M Ó W I E N I E

Nazwa firmy

Adres do
korespondencji

Nr.
Członkowski

NIP

Ilość
(szt.)

Sposób wysyłki:

UPS

Poczta
Polska

Podpis

Zamówienia prosimy wysłać na adres emailowy: sklep@zmpd.pl lub faxem: **022 536 10 66**
Dodatkowe informacje: tel. 022 536 10 87

O przemyśle i działaniach Służby Celnej na wschodniej granicy Polski

**Z Mirosławem Sienkiewiczem,
dyrektorem Izby Celnej w Białymstoku,
pełnomocnikiem Szefa Służby Celnej
ds. granicy wschodniej
rozmawia Ryszard Gałczyński**



- **Czy Pana zdaniem wschodnia granica Polski stała się bardziej „przyjazna” dla przedsiębiorców transportowych?**

Polska Służba Celna dokłada wszelkich starań, aby na bieżąco wprowadzać usprawnienia i ułatwienia związane z dokonywaniem międzynarodowego obrotu towarowego i aby współpraca ze środowiskiem przewoźników rozwijała się jak najlepiej. Nasz urząd podejmuje wiele przedsięwzięć mających na celu poprawianie warunków dla osób i towarów przekraczających granicę państwową przez drogowe przejścia graniczne położone na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej.

W ramach usprawnienia współpracy z przewoźnikami Służba Celna Rzeczypospolitej Polskiej stworzyła i uruchomiła portal internetowy www.granica.gov.pl, na którym zamieszczone są informacje obrazujące sytuację na przejściach granicznych. Podane na tym portalu czasy oczekiwania na przekroczenie granicy z Białorusią, Ukrainą i Rosją dotyczą zarówno ruchu osobowego, jak też towarowego. Dane te aktualizowane są od 1 lutego br. cztery razy na dobę (ok. godz. 8:00, 14:00, 20:00 i 2:00). Metodyka obliczania czasów oczekiwania uzgodniona została ze Strażą Graniczną RP i jest jednolita dla całego odcinka wschodniej granicy państwa. Pragnę podkreślić, iż informacje o czasach oczekiwania na przekroczenie granicy dostępne są również w tłumaczeniu na język rosyjski, angielski i niemiecki. Strona www.granica.gov.pl jest również opracowana w zoptymalizowanej formie na telefon komórkowy.

Ponadto na stronie www.granica.gov.pl została zamieszczona nowa usługa Web Service, udostępniająca w sposób automatyczny czasy oczekiwania na odprawę po polskiej stronie w ruchu towarowym i osobowym. Dostęp do danych w pliku xml jest bezpłatny i bez ograniczeń. Informacja o tym serwisie została wysłana do wiodących firm na polskim rynku świadczących usługi optymalizacji trasy dojazdu do celu w urządzeniach GPS online. Powyższe rozwiązanie może posłużyć do rozbudowania funkcjonalności obecnie używanych przez kierowców GPS z dostępem do Internetu o możliwość wyboru trasy przejazdu w zależności od obecnej i prognozowanej długości kolejki

przed przejściem po polskiej stronie. Rozwiązanie to jest w fazie implementacji przez firmy świadczące usługi opracowywania tras dojazdu. Skorzystanie przez przewoźników z zamieszczonych na portalu www.granica.gov.pl informacji może przyczynić się do bardziej równomiernego rozłożenia ruchu na przejściach granicznych położonych na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, zwiększyć ich przepustowość, jak również zmniejszyć czas oczekiwania na ich przekroczenie. Jednocześnie chciałbym poinformować, iż utworzony portal będzie sukcesywnie rozbudowywany, tak by spełniał oczekiwania zarówno podróżnych, jak i przewoźników przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polskiej.

Służba Celna uczestniczy również wspólnie z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w projekcie sterowania ruchem. W celu wprowadzenia usprawnień i ułatwień dla przewoźników podjęte zostały działania zmierzające do zamontowania przed głównymi granicznymi przejściami towarowymi elektronicznych tablic informujących na bieżąco o czasie oczekiwania na przekroczenie granicy. Z inicjatywy Służby Celnej przy drodze krajowej nr 12, w miejscowości Piaski, usytuowana została taka tablica dla kierowców wyjeżdżających z terytorium Unii Europejskiej przez drogowe przejścia graniczne Dorohusk-Jagodzin oraz Hrebenne-Rawa Ruska. Zawiera ona aktualne komunikaty dotyczące sytuacji na tych przejściach granicznych. Kolejna tablica została umieszczona w węźle komunikacyjnym w Elblągu przy drodze krajowej nr 7. Są na niej wyświetlane czasy oczekiwania na przekroczenie granicy w warmińskomazurskich przejściach drogowych na kierunku wywozowym. W miejscowości Jarosław na drodze E4 została zamontowana tablica LED informująca o sytuacji na przejściach granicznych w Medyce i w Korczowej, a w przyszłości także w Budomierzu. Jednocześnie informuję, że do końca września 2012 roku podobne urządzenie znajdzie się na modernizowanej aktualnie drodze krajowej nr 8 (odcinek Jeżewo – Białystok). Wyświetlane będą na niej komunikaty dotyczące przejść granicznych w Kuźnicy, Bobrownikach oraz Koroszczynie. Polska Służba Celna podejmuje starania, by docelowo tablice

takie pojawiły się przy ważnych węzłach dróg krajowych prowadzących do głównych przejść towarowych na całej granicy wschodniej. Projekt ten jest rezultatem prac nad minimalizacją utrudnień w ruchu towarowym, wynikających m.in. z nierównomiernego obciążenia drogowych przejść granicznych. Celem tej inicjatywy Służby Celnej jest udostępnienie kierowcom informacji na temat aktualnej sytuacji, a przez umiejscowienie tablicy w odpowiedniej odległości od granicy – także umożliwienie wyboru przejścia granicznego. Poza czasem oczekiwania na przekroczenie granicy na tablicy pojawiać się będą też krótkie komunikaty dotyczące m.in. utrudnień na drogowych przejściach granicznych oraz utrudnień w ruchu na odcinkach dojazdowych do przejść granicznych.

W ramach usprawnienia współpracy z przewoźnikami wykonującymi transport międzynarodowy prowadzone są także rozmowy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad odnoś-

kraczenia granicy są analizowane pod kątem czasu odprawy.

Warto również zaznaczyć, iż Służba Celna prowadzi na przejściach granicznych pomiary czasu przekraczania granicy w ruchu towarowym, co pozwoli na usprawnienie międzynarodowego ruchu towarowego na wschodniej granicy Polski. Ostatnie takie badania na polsko-białoruskich przejściach granicznych zostały przeprowadzone w okresie 28.09. – 5.10. 2011 roku.

■ **Chciałbym teraz zapytać o inną sprawę, mianowicie o przemyt. Jak często mają Państwo do czynienia z próbami wwiezienia do Polski nielegalnych towarów ciężarówką?**

W 2011 roku celnicy z Izby Celnej w Białymstoku zatrzymali na przemycie ok. 22 tysiące osób (o ok. 3 tys. więcej niż w roku 2010) i ujawnili łącznie blisko 95 milionów (4,75 mln paczek) nielegalnych papierosów o szacunkowej

Ostatnie, rekordowe przechwycenie papierosów miało miejsce w połowie grudnia w Kuźnicy. W ciężarówce, w której znajdował się ładunek torfu, celnicy znaleźli blisko 11 mln sztuk papierosów. Ciężarówkę z województwa lubelskiego prowadził polski kierowca.

nie zainstalowania na drogach dojazdowych do przejść granicznych czujników pozwalających określić w sposób automatyczny długość kolejki. Po realizacji tego przedsięwzięcia dane o czasach oczekiwania na odprawę prezentowane na tablicach oraz na stronie www.granica.gov.pl będą aktualizowane online.

Innym rozwiązaniem, które stosuje Służba Celna, jest analiza czasu odprawy na przejściach granicznych, zarówno po stronie polskiej, jak i kraju sąsiedniego, na podstawie danych z urządzeń GPS. Służba Celna współpracuje z firmami transportowymi posiadającymi status upoważnionego przedsiębiorcy (AEO), które mają zamontowane w swojej flocie lokalizatory GPS. Przekazywane dane dotyczące prze-

wartości rynkowej ok. 42 milionów złotych.

W tym samym roku funkcjonariusze podlaskiej Służby Celnej zatrzymali 8 wielkich transportów (powyżej 1 mln szt.) tytoniowej kontrabandy. W zdecydowanej większości tych przypadków Polska miała być jedynie krajem tranzytowym do Europy Zachodniej. Ostatnie, rekordowe przechwycenie papierosów miało miejsce w połowie grudnia w Kuźnicy. W ciężarówce, w której znajdował się ładunek torfu, celnicy znaleźli blisko 11 mln sztuk papierosów. Ciężarówkę z numerami rejestracyjnymi z województwa lubelskiego prowadził polski kierowca.

Pozostałe siedem przypadków, to wynik pracy celników z tzw. grup mobilnych, pełniących służbę na polsko



-litewskim odcinku granicy, którzy dokonują wyrwykowych kontroli na głównych szlakach komunikacyjnych. W swojej pracy korzystają z urządzeń RTG, psów służbowych, systemów informatycznych, a także z danych dotyczących analizy ryzyka.

Grupy przestępcze próbują przewozić duże transporty nielegalnych papierosów również przez granicę polsko-białoruską. W 2010 r. funkcjonariusze Służby Celnej udaremnili dwie gigantyczne próby przemytu, w sumie ponad 25 mln szt. papierosów w Bobrownikach i w Kuźnicy.

- Kto ponosi konsekwencje w wypadku wykrycia takiego przemytu przez Służbę Celną?**

Jeśli chodzi o konsekwencje karne dla przemytników, odpowiedzialność za czyny przestępne ponosi osoba fizyczna, której przypisuje się sprawstwo. Istnieje możliwość orzeczenia przepadku środka transportu (np. ciężarówki).

- Co stanowi największy problem dla Służby Celnej w walce z przemytem?**

Sfera przestępstw transgranicznych w zdecydowanej większości przypadków kontrolowana jest przez zorga-

nizowane grupy. Przesyłki w ciężarówkach są przygotowywane bardzo profesjonalnie. Sposób pakowania ładunków niejednokrotnie jest bardzo pracochłonny, wymaga zaangażowania dużej liczby osób i sprzętu technicznego. W minionym roku podlascy celnicy wykrywali duże ilości papierosów ukrytych m.in. w transportach plastikowych wiaderkach, barwnika do opon, palet, miodu, słodyczy, trzciny.

- Przemyt wyrobów tytoniowych z Ukrainy i Białorusi rośnie z roku na rok. Czy wykrywalność tego procederu również?**

Jeśli chodzi o przypadki wykrycia przemytu papierosów w samochodach ciężarowych, to przez 3 kwartały 2011 roku funkcjonariusze podlaskiej Służby Celnej odnotowali 592 takie przypadki, zatrzymując łącznie ok. 28 mln szt. papierosów.

Dla porównania - w 2010 roku w ciężarówkach wykryliśmy 302 próby przemytu, zatrzymując łącznie ok. 65 mln szt. papierosów, a w 2009 roku 257 prób przemytu, zatrzymując również ok. 65 mln szt. papierosów. Towary te są przemywane najczęściej w samochodach na rejestracjach białoruskich, litewskich, łotewskich, polskich i rosyjskich.



WYBRANE OFERTY SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Program „RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ”

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

 **TimoCom**

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

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



OFERTY SPECJALNE Programu „Razem w przyszłość”

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

Korzystanie z ofert nigdy nie było tak proste!

WWW.USLUGI.ZMPD.PL

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

Szkolenia o zmianach w prawie

Na przełomie roku Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD zorganizował cykl seminariów poświęconych zmianom w prawie transportowym, które w roku 2012 w istotny sposób zmodyfikują zasady funkcjonowania i dostępności do rynku dla firm przewozowych.

Ryszard Gałczyński

W różnych regionach kraju odbyło się już kilka takich spotkań (między innymi w Szczecinie, Łodzi, Rzeszowie, Sochaczewie, Katowicach, Gdyni, Białymstoku, Siedlcach, Białej Podlaskiej, Ostrołęce) przy bardzo licznych audytorium. Duże zainteresowanie wpłynęło na decyzję o kontynuowaniu tego cyklu w bieżącym roku.

Większość przepisów w znowelizowanych ustawach o transporcie drogowym, prawo o ruchu drogowym, przewozach towarów niebezpiecznych (ADR) obowiązuje od 1 stycznia 2012 r. O zakresie i istocie zmian z nich wy-

nikających ZMPD informowała szczegółowo swoich członków już na etapie prac legislacyjnych nad tymi ustawami w przeciągu 2011 roku. Natomiast nie wiadomo, jak długo jeszcze trwać będzie niepewność związana z uregulowaniami prawa europejskiego, które weszły w życie 4 grudnia 2011 roku. Trzy rozporządzenia, nazwane pakietem drogowym: Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólnoty Europejskiej nr 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009, ujednolicają główne zasady wykonywania zawodu przewoźnika drogowego we wszystkich państwach członkowskich. Dokumenty wprowadzają zmiany dotyczące dostępności do zawodu oraz norm jego wykonywania. Nakładają one nowe obowiązki na firmy trans-

portowe. Problem jednakże polega na tym, że stosowanie niektórych przepisów tych rozporządzeń jest niewykonalne w obecnie obowiązującym porządku prawnym. W przeciągu dwóch lat okresu przejściowego do polskiego prawodawstwa nie zostały wprowadzone przepisy dostosowujące. Taki stan rzeczy spowodował uzasadnione obawy w środowisku przewoźników międzynarodowych. Wprawdzie minister Tadeusz Jarmuziewicz zapewnił 1 grudnia na spotkaniu z przewoźnikami w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, iż „dla dotychczasowych przewoźników zasady wykonywania działalności pozostają bez zmian, a licencje uzyskane przed dniem 4 grudnia pozostają ważne na okres, na który zostały wy-

reklama

TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

Let's talk about trucks
www.truckstore.com

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

ul. Inowłodzka 5, 03-237 Warszawa
ul. Ks. Piotra Wawrzyniaka 9, 62-052 Komorniki
ul. Gliwicka 20, 44-120 Pyskowice

tel. (+48 22) 312 53 33, fax (+48 22) 312 53 38
tel. (+48 22) 312 76 95, fax (+48 22) 312 53 35
tel. (+48 22) 312 76 91, fax (+48 32) 494 34 39



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 123001S0005, 2010 r., 140.000 km
255.900 zł



Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 113001S0754, 2008 r., 233.000 km
205.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 113001S0193, 2008 r., 504.000 km
174.900 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 113001S0541, 2008 r., 284.000 km
195.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1844 LS
oferta 113001S0936, 2007 r., 575.000 km
159.000 zł



Mercedes-Benz Actros 1841 LS
oferta 113001S0681, 2008 r., 550.000 km
187.900 zł



Renault Magnum 460
oferta 123001S0006, 2008 r., 420.000 km
139.900 zł



Mercedes-Benz Actros 1846 LS
oferta 123001S0009, 2009 r., 415.000 km
199.900 zł



MAN TGA 18.440
oferta 113001S0487, 2007 r., 442.000 km
135.900 zł



Volvo FH 12 480
oferta 113001S0677, 2007 r., 611.000 km
177.000 zł



Scania-Vabis (Saab) R420
oferta 113001S0716, 2007 r., 751.000 km
179.000 zł



DAF FTXF105.460T
oferta 113001S0836, 2007 r., 659.000 km
143.900 zł



Uczestnicy jednego ze szkoleń w siedzibie ZMPD.

dane”, a Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydało w tej sprawie komunikat, że do czasu wprowadzenia przepisów krajowych „w zasadzie” nic się nie zmienia. Jednak perspektywa weryfikacji uprawnień pod kątem wspólnotowych przepisów wywołuje w środowisku po-

czucie niepokoju i niepewności. Wielość komentarzy, opinii, interpretacji – często sprzecznych – tylko spotęgowała obawę o przyszłość. Właśnie z pilnej potrzeby uporządkowania chaosu informacyjnego wynika cykl szkoleń dotyczących zmian w prawie. Dostarczanie przewoźnikom rzetelnej wiedzy w

sprawach związanych z prowadzeniem transportu drogowego, a w szczególności informowanie o obowiązujących przepisach, jest działaniem zapisanym w Misji ZMPD. Bezpłatne szkolenia, które zainteresowane organizacje regionalne mogą w każdej chwili zamówić, prowadzone są w jej ramach. ■

Komentarze

Nowa formuła szkoleń

Andrzej Szablowski, członek Zarządu ZMPD

Naszą intencją jest, aby ZMPD było postrzegane jako organizacja, która wspomaga podnoszenie kwalifikacji zawodowych swoich członków. Szkolenia dotyczące zmian w prawie, które COS ZMPD dotychczas zorganizował, miały charakter pilotażowy. Jednakże duże zainteresowanie utwierdza nas w przekonaniu, że taka nowa oferta jest potrzebna i będziemy ją w bieżącym roku kontynuować. Bezpłatne szkolenia będziemy prowadzić w ramach misji Zrzeszenia. Zamierzamy je realizować w szerszej formule. Jeżeli jakiś region zgłosi się do nas z propozycją przeprowadzenia szkolenia, my wykorzystując potencjał COS je zorganizujemy. Jesteśmy otwarci na wszelkie propozycje dotyczące szeroko rozumianej tematyki transportowej tych seminariów. Myślę, że będzie to okazja do owocnej współpracy z ośrodkami regionalnymi. Mam nadzieję, że taka formuła spotkań się przyjmie i będzie to działanie długofalowe.

Spotkania i dyskusje

Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Miałem przyjemność prowadzić kilka spotkań z przewoźnikami. Dotyczyły one bieżących zmian prawnych w transporcie. Z satysfakcją odnotowałem fakt, że wzbudziły naprawdę duże zainteresowanie. Zadawano bardzo wiele merytorycznych pytań dotyczących przede wszystkim tego, w jaki sposób zmieni się sytuacja przewoźników, jak najlepiej przygotować się do nowego stanu rzeczy. Przedsiębiorcy korzystali z możliwości dowiedzenia się, jak interpretować niuanse prawne, chcieli rozwiązać wszelkie wątpliwości w tym zakresie. Sprawdzała się formuła spotkania i dyskusji, ponieważ nie zawsze przewoźnicy mają możliwość merytorycznej rozmowy na tematy, które z racji wykonywanego zawodu ich nurtują.

Konfederatki 2011 wręczone!

W czwartek, 15 grudnia 2011 r., w hotelu Marriott w Warszawie Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej obchodzili 22. urodziny. Podczas gali wręczone zostały nagrody: „Konfederatki 2011” i „Konfederatki – Przyjaciel Pracodawcy 2011”. W uroczystości oprócz przedsiębiorców wzięły udział wybitne osobistości ze świata nauki, kultury i polityki.

Sześć lat temu, gdy po raz pierwszy wręczyliśmy Konfederatki, pragnęliśmy, by były one nagrodami dla ludzi wyjątkowych - pracodawców oraz tych, którzy pracodawcami nie są, ale mają niekwestionowane zasługi dla naszego środowiska. Ludzi znanych, cenionych i wyróżniających się nie tylko swoją rzetelną pracą zawodową. Chcieliśmy, by były to nagrody mobilizujące do dalszego wysiłku, służącego rozwojowi gospodarki i dobru publicznemu. Z satysfakcją mogę powiedzieć, że ten – niełatwy wcale cel – udało się nam osiągnąć - powiedział otwierając uroczystość Andrzej Malinowski, prezydent Pracodawców RP.

„Konfederatki” to doroczna nagroda przyznawana członkom Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej w dowód uznania szczególnych zasad w rozwój dialogu społecznego w Polsce oraz za znaczący wkład w umacnianie ruchu pracodawców, krzewienie idei przedsiębiorczości i zasad wolnego rynku.

„Konfederatki 2011” otrzymali m. in.:

- Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników w Polsce;
- Leon Czerwiński, właściciel firmy Murkam;
- Tadeusz Andrzej Kosieć, prezes Zarządu i dyrektor naczelny, Bydgoskie Zakłady Sklejek "SKLEJKA - MULTI" S.A.;

- Eugeniusz Kuglarz, dyrektor naczelny, Tauron Wytwarzanie S.A. Oddział Elektrociepłownia Katowice w Katowicach;
- Adam Rozwadowski, prezes Zarządu, Centrum Medyczne Enel - Med. S.A.;
- Stanisław Rychlicki, kierownik Katedry Inżynierii Naftowej na Wydziale Wiertnictwa, Nafty i Gazu, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie;
- Roman Sawicki, prezes Zarządu firmy Skat;
- Grażyna Zabielska, prezes Zarządu, Szpital Kielecki Sp. z o.o.

Podczas Gali wręczono również „Konfederatkę – Przyjaciel Pracodawcy” - nagrody przyznawane osobom spoza środowiska przedsiębiorców, którzy wnoszą szczególny wkład w budowę prestiżu i pozycji pracodawców oraz przyczyniają się do integracji i rozwoju środowiska.

Statuetkę „Konfederatki – Przyjaciela Pracodawcy 2011” otrzymali:

W kategorii „Samorządy terytorialne”:

- Eugeniusz Górąj, burmistrz, Urząd Miasta Rawa Mazowiecka:
„Za menedżerski styl zarządzania miastem, przynoszący wymierne zyski jego mieszkańcom. Za otwarcie na środowisko pracodawców i skuteczność w pozyskiwaniu inwestorów”.
- Mieczysław Struk, marszałek Województwa Pomorskiego, Urząd Mar-

sząkowski Województwa Pomorskiego:

„Za zaangażowanie i inicjatywy na rzecz rozwoju lokalnej przedsiębiorczości oraz za rozbudowę oraz modernizację infrastruktury. Za doskonałe rozumienie potrzeb środowiska pracodawców”.

- Wiesław Wilczyński, były dyrektor Biura Sportu i Rekreacji, pełnomocnik prezydenta m. st. Warszawy do spraw organizacji EURO 2012, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy:
„Za nadanie nowych impulsów rozwojowi masowego sportu, a zwłaszcza utworzenie w stolicy piłkarskiej szkoły FC Barcelona. Za upór i skuteczność w realizacji programu rewitalizacji warszawskich klubów sportowych”.

W kategorii „Związki zawodowe”:

- Kazimierz Grajcarek, szef Sekretariatu Górnictwa i Energetyki NSZZ „Solidarność”:
„Za umiejętne łączenie charyzmy związkowego lidera z rozumieniem nadrzędnych interesów polskiej gospodarki. Za trudny, ale nacechowany odpowiedzialnością dialog”.

W kategorii „Media”:

- Łukasz Guza, zastępca kierownika działu Praca „Dziennik Gazeta Prawna”:
„Za ekonomiczną wiedzę i trafne ocenianie oraz kompetentne komentowanie wydarzeń gospodarczych. Za konsekwentne rozpowszechnia-



nie idei koniecznych zmian w polskim prawie pracy”.

- Michał Kobosko, redaktor naczelny, Bloomberg Businessweek Polska „Za konsekwencję w pracy dziennikarskiej, umiejętność wsłuchiwania się w opinie ludzi biznesu i nieustanne popularyzowanie zdrowego rozsądku w relacjach pracownicy – pracodawcy – władze. Za rzetelność i zawodowy profesjonalizm”.

Podczas uroczystości Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezydenta Olgierd Dziekoński wręczył przedsiębiorcom odznaczenia państwowe. Postanowieniem Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego za wybitne zasługi dla rozwoju gospodarki narodowej oraz polskiej przedsiębiorczości odznaczeni zostali m. in.:

Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski:

- Mieczysław Kopeć;

- Michał Kuszyk;
- Wojciech Słowikowski.

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski:

- Andrzej Dzierliński;
- Paweł Markowski;
- Adam Matysiak.

Złotym Krzyżem Zasługi:

- Ewa Andrzejewska;
- Waldemar Biliński;
- Anna Zyguła.

Komentarz

Szansa na udział w najważniejszych debatach

Sławomir Jeneralski

Konfederatka dla Jana Buczka to wyraz uznania nie tylko dla osoby, ale także dla organizacji, a nawet środowiska, które prezes ZMPD reprezentuje. Nagroda cieszy i nobilituje, ale istnieją o wiele ważniejsze powody, dla których ZMPD angażuje się w działalność Pracodawców RP. Dzięki tej przynależności środowisko przewoźników zyskało jedyną w swoim rodzaju możliwość uczestniczenia w dialogu pomiędzy głównymi siłami wpływającymi na polską gospodarkę oraz sprawy społeczne. Jan Buczek reprezentuje bowiem Pracodawców RP w Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Głównym zadaniem komisji jest godzenie interesów państwa, pracodawców i pracowników.

Komisja bierze udział w pracach nad budżetem państwa, ma szczególne prawo głosu w kwestiach związanych z wynagrodzeniami i świadczeniami społecznymi, jest miejscem zawierania porozumień określających wzajemne zobowiązania pracodawców, pracowników i państwa. Każda ze stron uczestniczących w pracach Komisji może też wnieść pod obrady ważne problemy gospodarcze albo społeczne.

Przewodniczącym Komisji Trójstronnej jest w obecnej kadencji Władysław Kosiniak-Kamysz, minister pracy i polityki społecznej. Wiceprzewodniczący to reprezentanci związków zawodowych i organizacji pracodawców. Wiceprzewodniczącym reprezentującym Pracodawców RP jest Andrzej Malinowski.

Karnet TIR. Wygodnie

Z Ewą Suszyńską,
dyrektorem
Departamentu TIR ZMPD
rozmawiają Anna Wrona
i Ryszard Gałczyński

- **Dlaczego karnet TIR jest potrzebny przewoźnikom?**

Lapidarnie sprawę ujmując – do realizacji przewozów w relacjach Unia Europejska – kraje trzecie, w sytuacji, kiedy przekraczana jest przynajmniej jedna granica celna. Czyli praktycznie przy wszystkich transportach przez polską granicę celną oraz między krajami pozaunijnymi, w tym do i ze Szwajcarii. Wszyscy, którzy używają tych dokumentów, wiedzą, że jest to procedura niezwykle wygodna i bezpieczna.

- **Na czym polega wygoda i bezpieczeństwo stosowania karnetów?**

Karnet zwalnia z posiadania wielu dokumentów, bowiem sam jeden wystarczy jako dokument celny. Przede wszystkim jednak zwalnia od składania gwarancji na rzecz administracji celnej przez przewoźnika. Już samo wydanie karnetu TIR przewoźnikowi oznacza, że ZMPD dało mu gwarancję jako stowarzyszenie poręczające. Karnet jest tym dokumentem gwarancyjnym.

Należy podkreślić, że karnet TIR jest dokumentem bezpiecznym również z powodu specjalnych zabezpieczeń zastosowanych już na etapie jego druku. Każdy posiada swój indywidualny numer, złożony z ośmiu cyfr poprzedzonych dwiema literami. Nie ma dwóch takich samych numerów. Poza tym jest wyposażony w szereg zabezpieczeń: widocznych i ukrytych, o których wie tylko producent. Drukowany jest na specjalnym papierze. Każda strona jest numerowana i posiada kod kreskowy oraz znak wodny. W związku z tym podrabianie tych

dokumentów jest praktycznie niemożliwe.

Kiedy przewoźnik zwraca do ZMPD karnet TIR z niewykorzystanymi stronami (tzw. voletami), są one przez naszych pracowników utylizowane. Osoby postronne nie mają do tego wglądu. Jest to dobry sposób na zabezpieczenie danych handlowych zawartych w karnecie.

- **Te procedury wynikają z zapisów Konwencji TIR. Czy ZMPD musi się do nich ściśle stosować, czy ma jakieś możliwości interpretacji?**

Procedury rzeczywiście są bardzo precyzyjne. Wynika to z faktu, że Konwencja TIR działa pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych. ONZ - a konkretnie Europejska Komisja Gospodarcza (EKG ONZ) - upoważniła Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU) do zarządzania systemem TIR w skali globalnej. IRU jest odpowiedzialna za prawidłowe i sprawne funkcjonowanie całego systemu. W związku z tym opracowała procedury i wytyczne, które muszą być ściśle stosowane przez wszystkie stowarzyszenia, takie jak nasze, na całym świecie. Te procedury są dla wszystkich jednakowe. Nam, w Departamencie TIR, te procedury są doskonale znane, dlatego funkcjonowanie systemu TIR w Polsce jest wysoko oceniane - zarówno przez IRU, jak i przez polskie władze celne.

- **Czy działania ZMPD w zakresie funkcjonowania Konwencji TIR w Polsce podlegają kontroli zewnętrznej?**

Kontroluje nas IRU, poprzez bardzo szczegółowe audyty, przeprowadzane w biurze ZMPD. Departament TIR ZMPD osiągnął znakomite wyniki podczas ostatniej kontroli, przeprowadzonej przez komisję IRU. Podkreślono zwłaszcza rolę nadzoru i szczelność systemu. Taki efekt można osiągnąć dobrą organizacją pracy i przestrzeganiem procedur. Każdy pracownik powinien być fachowcem w

wyznaczonym mu zakresie działań, tzn. musi znać i stosować przepisy oraz procedury - i to wystarczy.

- **Jak przewoźnicy radzą sobie z przestrzeganiem procedury TIR?**

Pomimo długiego okresu korzystania przez polskich przewoźników z karnetów TIR, występują pewne nieprawidłowości w stosowaniu procedury TIR. Najczęściej zdarza się przedstawienie urzędowi celnemu karnetu TIR po upływie daty jego ważności czy przekroczenie wyznaczonego przez urząd celny czasu na tranzyt. Może też nastąpić utrata całości lub części ładunku w wyniku kradzieży czy kolizji drogowej, fałszywe pieczęcie celne. Zdarzają się również rozbieżności w ilości towaru zadeklarowanego w dokumentach, które przedstawia kierowca, a faktyczną ilością towaru załadowanego.

- **Wygląda na to, że nie wszystkie te problemy powstają z winy przewoźników. Kto i jakie konsekwencje takich zdarzeń ponosi?**

Bez względu na skutki nieprawidłowości zawsze odpowiedzialność formalnie ponosi przewoźnik, bowiem to on jest – według zapisów Konwencji TIR – głównym zobowiązanym. Ale może liczyć na łańcuch gwarancyjny, którego ZMPD jest jednym z elementów.

Mogę podać kilka przykładów. W przypadku przedstawienia karnetu po dacie jego ważności władze celne zatrzymują karnet i oddają przewoźnikowi tylko perforowany odcinek z tylnej okładki karnetu na dowód, że go zatrzymały, a do nas przesyłają stosowną informację. Posiadacz karnetu TIR jest upominany pisemnie, a do momentu złożenia wyjaśnienia ma ograniczony dostęp do karnetów. Przekroczenie czasu na tranzyt pociąga za sobą konsekwencje finansowe tylko i wyłącznie wobec przewoźnika, ponieważ to on jest zobligowany do zapłacenia kary, jaką nakłada na niego administracja celna.

i bezpiecznie

W przypadku utraty całości lub części ładunku powstaje tzw. dług celny. Każda kradzież to, z punktu widzenia prawa celnego, usunięcie towaru spod dozoru celnego. Oznacza to, że do kasy urzędu (a szerzej - do kasy Skarbu Państwa) nie wpływają należności z tytułu cła i podatku, jakimi ten towar był obciążony. Podam przykład: towar podejmowany w porcie w Hamburgu, pochodzący z Chin, czyli spoza UE, jest obciążony cłem i podatkiem (czyli tzw. długiem celnym), zarówno przy wwozie na obszar Unii, jak i wywozie poza Unię. Do ich uregulowania jest zobligowany w pierwszym rzędzie importer, następnie przewoźnik - jako główny zobowiązany w procedurze TIR. W przypadku problemów z wniesieniem opłaty przez przewoźnika - odpowiedzialność finansowa spada na tzw. międzynarodowy łańcuch gwarancyjny. Powyższe wynika wprost z przepisów Konwencji TIR, z art. 8.7.

- **W jaki sposób odbywa się proces reklamacyjny?**

W skrócie wygląda to tak: władze celne kraju, na obszarze którego doszło do usunięcia towaru spod dozoru celnego, z jednej strony wszczynają postępowanie celno-podatkowe, z drugiej - zgodnie z Konwencją TIR mają obowiązek powiadomić o tym fakcie stowarzyszenie poręczające. Czyli - jeżeli na przykład doszło do nieprawidłowości na terenie Rosji - a dotyczy to polskiego przewoźnika - to rosyjskie władze celne informują o tym fakcie stowarzyszenie rosyjskie. Taka informacja musi przepływać pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami. W wyniku przeprowadzonego postępowania (jeżeli towar usunięto spod dozoru celnego) zostaje wydana decyzja adresowana do przewoźnika, w której jest określona wysokość cła i podatku. Do uregulowania tej należności jest zobligowany przewoźnik i jeżeli tego nie zrobi - wówczas władze celne występują z żądaniem zapłaty do stowarzyszenia poręczającego. W ta-

kim wypadku należność płaci międzynarodowy łańcuch gwarancyjny, po czym ubezpieczyciel systemu TIR występuje z regresem (jeśli są do tego podstawy) do przewoźnika o uiszczenie należności. To są zasady, które obowiązują we wszystkich krajach stosujących Konwencję TIR. Karnet TIR, który jest dokumentem celnym i gwarancyjnym jednocześnie, w przypadku reklamacji przechowywany jest do czasu zakończenia całego postępowania i uregulowania należności celnych.

- **To oznacza, że karnet będzie przechowywany nawet i 10 lat, bo proces reklamacyjny może trwać bardzo długo?**

Może tak się zdarzyć. Na przykład

- **Procedury są skomplikowane i wymagają precyzyjnego przestrzegania, odpowiedzialność ZMPD w łańcuchu gwarancyjnym spora, ilość uczestników Konwencji TIR, nie tylko samych przewoźników, ogromna. Czy sądzi Pani, że inne polskie stowarzyszenia podołałyby tym zadaniom?**

Bardzo wiele organizacji zainteresowanych jest dystrybucją karnetów TIR. Jest to możliwe. Natomiast należy podkreślić, że każdy podmiot musi spełnić szereg wymogów formalnych, w tym warunków niezbędnych do otrzymania upoważnienia od polskich władz celnych, członkostwa w IRU, itd. Zasady prowadzenia takiej działalności są

Karnet zwalnia z posiadania wielu dokumentów, bowiem sam jeden wystarczy jako dokument celny. Przede wszystkim jednak zwalnia od składania gwarancji na rzecz administracji celnej przez przewoźnika.

tzw. afera cukrowa z lat 1994 – 1995 do dziś nie znalazła finału. Niektóre sprawy związane z karnetami, reklamowanymi wówczas przez niemieckie władze celne, są jeszcze otwarte. W Niemczech nie ma w tym zakresie przedawnienia.

- **Jeszcze jedna kwestia: co się dzieje z karnetami już wykorzystanymi przez przewoźników?**

Każdy karnet pobrany przez przewoźnika musi wrócić do ZMPD - bo takie są wymagania procedury TIR. Z kolei ZMPD jest zobligowane do odesłania karnetów do IRU do Genewy. Karnety wykorzystane przechowywane są w Genewie przez 2 lata i 3 miesiące, a po tym terminie są niszczone.

określone w Konwencji TIR w załączniku nr 9. Wygląda to tak, że w każdym kraju jest jedno stowarzyszenie upoważnione do wydawania karnetów. Wyjątkiem są Niemcy, gdzie funkcjonują dwa takie stowarzyszenia, co wynika z faktu, że jeszcze niedawno istniały dwa państwa niemieckie. Obowiązuje zasada: jeden kraj - jedno stowarzyszenie upoważnione. Taki stan rzeczy jest również wygodny dla władz celnych każdego kraju, dlatego że w razie problemów wynikających z naruszeń procedury TIR mają do czynienia z jednym podmiotem - gwarantem, a nie z kilkoma. Natomiast w niektórych krajach zdarza się, że powołuje się do życia biura regionalne. Taka praktyka jest stosowana szczególnie w państwach o dużym terytorium, jak np. w Rosji.

System TIR chroni interesy przewoźników

Jan Buczek, prezes ZMPD

Wstrukturalnie przedsiębiorstw przewoźnych najczęściej jest małych firm, które dysponują kilkoma pojazdami. Są to przewoźnicy wykonujący stałe zlecenia dla dużych operatorów. Inną grupę stanowią ci, którzy działają na własny rachunek, pozyskują zlecenia z rynku pierwotnego, mają stałych klientów, dla których wykonują usługi. Dla wszystkich bardzo istotną kwestią jest ochrona informacji handlowych. Wrażliwe dane często wyciekają w okolicznościach, na które przewoźnicy nie mają żadnego wpływu. Przy przewożeniu ładunków obłożonych cłem niezbędne jest uzyskanie dokumentu potwierdzającego zabezpieczenie należności celno-podatkowych.

Na obszarze UE wymagane są gwarancje w ramach Wspólnej Procedury Tranzytowej, złożone przez klienta, operatora, nadawcę lub spedytora i agencję celną, udzielających swoje gwarancje przewoźnikom w ramach popularnego w Europie systemu T1 i T2. Na pozór taka usługa jest łatwo dostępna i niedroga. Niemniej znamy wiele przypadków, gdy przewoźnik zwrócił się do agencji celnej o wystawienie dokumentu tranzytowego, a przy tej okazji pracownicy marketingu konkurencyjnej firmy transportowej otrzymywali

Główna zaleta dystrybucji karnetów TIR, to gwarancja szczelności systemu chroniącego informacje handlowe. Tutaj wszystko zależy od ludzi.

poufne informacje handlowe o miejscu załadunku, zleceniodawcy, wartości frachtu i rodzaju przewozów. Na tej podstawie przygotowywali swoją ofertę dla tego klienta. Niestety wielu polskich przewoźników pamięta takie sytuacje, kiedy bezpowrotnie tracili klienta, często z trudem pozyskanego i przez lata obsługiwane, tylko dlatego, że nieuczciwy pośrednik wszedł w posiadanie poufnych informacji handlowych.

Karnet TIR chroni przed takimi niepożądanymi zdarzeniami. Przewoźnicy bowiem nie muszą korzystać z usług pośrednika przy wypełnianiu tego dokumentu. Sami mogą wprowadzić do systemu informacje o przewozie i uzyskać numer EORI. A jeśli nie wiedzą, jak to zrobić, to zapraszamy ich do ZMPD - chętnie pomożemy. Dzięki karnetowi tylko przewoźnik wie, kim jest jego klient, tylko on wie skąd, dokąd i jaki towar wiezie i ile pieniędzy zarobi. Karnety są oczkiem w głowie ZMPD, a ja osobiście dokładam wszelkich starań, by żadne informacje handlowe nie dostały się w niepowołane ręce.

Główna zaleta dystrybucji karnetów TIR, to gwarancja szczelności systemu chroniącego informacje handlowe. Tutaj wszystko zależy od ludzi. Kiedyś w ZMPD wyrzu-

cano niewykorzystane strony karnetów i wiatr rozwiewał je po okolicy. Dzięki moim staraniom powstał skuteczny system niszczenia nieużytych voletów. Nikt niepowołany nie ma dostępu do informacji zawartych w wykorzystanym karnecie, który przewoźnik musi zwrócić. Dokument ten stanowi bowiem własność IRU - Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Każdy karnet zostaje zdeponowany w magazynie IRU w Genewie na okres dwóch lat i trzech miesięcy na wypadek, gdyby administracja celna jakiegokolwiek państwa - strony Konwencji TIR zwróciła się z reklamacją w związku z nieprawidłowościami podczas przewozu.

Zagrożenia dla systemu TIR

System TIR opiera się na współpracy stowarzyszeń narodowych z administracją celną w państwach - stronach Konwencji TIR. Uczestniczą w rozliczeniu zobowiązań posiadacza karnetu TIR, członka stowarzyszenia. Jednym z dobrodziejstw wynikających z faktu przynależności do stowarzyszenia jest pomoc ze strony ZMPD w przypadku reklamacji czy nieprawidłowego wykorzystania karnetu. Przede wszystkim nasze stowarzyszenie jest gwarantem

zobowiązań wobec administracji celnej, np. w przypadku powstania należności celno-podatkowych w związku z utratą ładunku czy innych zdarzeń. I to niewątpliwie pozwala na komfort wykonywania usług w transporcie międzynarodowym.

ZMPD zajmuje się nie tylko dystrybucją karnetów, ale także wszystkimi czynnościami związanymi z obsługą systemu TIR. W sposób bardzo istotny włącza się zarówno w jego rozwój i modyfikację, jak też w obronę przewoźników w przypadkach reklamacji, kiedy nie powinni ponosić odpowiedzialności. Realizuje te wszystkie zadania mając świadomość, że jest to misja ZMPD.

Wielu podmiotom komercyjnym wydaje się, że mogłyby zastąpić naszą organizację w dystrybucji karnetów. Próbuje przekonywać przedstawicieli administracji państwa, że system powinien być zdecentralizowany. Niektórym się wydaje, że nasze działania ograniczają się do pobierania opłat manipulacyjnych przy wydawaniu dokumentów i że można przejąć dystrybucję tak jak każdy inny biznes. Nie zdają sobie sprawy z konsekwencji, bowiem wtedy w znaczący sposób podniosłyby się opłaty za korzystanie z gwarancji i z samego karnetu TIR. Odpowiedzialność leży po stronie całego łańcucha gwarancyjnego, czyli wszystkich uczestniczących w nim ogniw. Ten system działa bardzo skutecznie. Nie było w historii funkcjonowania syste-

mu TIR sytuacji, kiedy byłby on niewypłacalny i nie rozliczył się w imieniu swoich uczestników. W wielu przypadkach, gdy przewoźnik padł ofiarą, np. przemytu, sprawa była wyjaśniana, bo można było wykorzystać wiele dostępnych środków prawnych. Dzięki temu udało się wybronić od odpowiedzialności przewoźników, którzy stali się ofiarami afer czy przemytu na dużą skalę na terenie krajów „starej” Unii czy WNP. Gdyby nie stała za nimi duża, prężnie działająca organizacja, taka jak IRU - sami nie byłiby w stanie tego zrobić. Czy którykolwiek z małych podmiotów komercyjnych byłby w stanie dla swojego klienta poświęcić tyle czasu, wysiłku i środków, żeby bronić jego interesów?

A jednak fakt, że jesteśmy jedynym dysponentem karnetów TIR na terenie Polski wywołuje wiele niezdrowych emocji, dociekań, a nawet pomówień.

Perspektywy rozwoju systemu TIR

System TIR cały czas jest udoskonalany. Nieustannie trwają prace nad jego uszczelnieniem. Karnet TIR to dokument papierowy, wspomagany systemem informatycznym, dzięki któremu możemy skutecznie monitorować cały przebieg procesu transportu i wszystkie zdarzenia związane z użyciem karnetu. Rozwijamy systemy wspomagające po to, żeby uprzedzać działania przemytników. Cały czas istnieje bowiem ryzyko nadużyć w systemie TIR, wywołanych przez nierzetelnych uczestników rynku. Dlatego w tej chwili koncentruje się uwagę przede wszystkim na tym, żeby podnosić stopień bezpieczeństwa funkcjonowania całego systemu. Jest to podstawa traktowania uczestników systemu ja-

ko wiarygodnych partnerów ze strony administracji celnych poszczególnych państw członkowskich. O tym, że system jest dobrym narzędziem zabezpieczenia należności celno-podatkowych może także świadczyć fakt, że bardzo uważnie obserwują jego funkcjonowanie Chińczycy, którzy zamierzają przystąpić do Konwencji TIR. Do systemu planuje włączyć się także Argentyna, trwają rozmowy z Brazylią, Afganistanem, Pakistanem i krajami arabskimi Afryki Północnej.

Dystrybucja karnetów

Przynależność do ZMPD nie daje przewoźnikowi automatycznego prawa do korzystania z karnetów TIR, a tym bardziej do jego kupowania jak w sklepiku, wbrew temu, co mówią niektórzy. Przede wszystkim kandydat na posiadacza karnetu podlega najpierw weryfikacji ze strony ZMPD. Zbieramy od niego wymagane dokumenty i przekazujemy administracji celnej, która po dokonaniu oceny może przewoźnika dopuścić do systemu TIR – albo nie. Jeżeli uzyska pozytywną decyzję dyrektora Izby Celnej w Warszawie, to po odbyciu obowiązkowego szkolenia TIR uzyskuje prawo do wydawania mu karnetów.

Na koszt karnetu składa się wiele elementów. Z tych pieniędzy budowany jest fundusz asekuracyjny i reasekuracyjny; pokrywany jest bardzo skomplikowany i drogi koszt ich wytwarzania; koszt logistyki i wieloletniego przechowywania wykorzystanych karnetów; koszt prowadzenia systemu obrotu i nadzoru, a także koszty tworzenia różnego rodzaju systemów wspomagających, jak: AskTIR, SafeTIR. Z tych pieniędzy pokrywane są także koszty obsługi i operacji na poziomie krajowym.

Pieniądze pochodzące z dystrybucji karnetów nie są żadnym tematem tabu. ZMPD prowadzi transparentny system budżetowania. Od kilku lat nasza organizacja funkcjonuje w oparciu o bardzo skrupulatnie monitorowany, uchwalany wiosną budżet. Dzięki temu możemy powiedzieć, że wszystkie finanse w ZMPD są pod stałym nadzorem.

Oczywiście poprzez bardzo dobre gospodarowanie środkami udaje się zaoszczędzić jakieś kwoty, ale te pieniądze służą konkretnemu celowi. Stowarzyszenie działające na taką skalę, jak nasze - dziennie wydajemy karnetów na kwotę zabezpieczeń sięgającą 60 milionów euro gwarancji celno-podatkowej - musi mieć środki, aby budować własny fundusz asekuracyjny, aby w sytuacjach trud-

nych do przewidzenia mieć możliwość natychmiastowej reakcji.

ZMPD powstało 55 lat temu w ściśle określonym celu - dystrybucji karnetów i zarządzania systemem TIR w Polsce, jako stowarzyszenie narodowe w IRU. Oczywiście znacząco rozwinęliśmy działalność, rozszerzając ją o dodatkowe funkcje na rzecz przewoźników, zwłaszcza w ostatnich dwunastu latach. Nadal jednak naszym głównym zadaniem jest nadzór i zarządzanie systemem TIR w kraju. I ten cel jest dobrze realizowany, co potwierdził audyt przeprowadzony przez IRU. ZMPD uzyskało najwyższą ocenę spośród wszystkich stowarzyszeń narodowych wydających karnety TIR. Ta ocena oznacza, że w profesjonalny sposób zabezpieczamy interesy członków ZMPD. ■

reklama

Van Hool nierdzewna perfekcja

kontakt w języku polskim

Maria M. Bakker

Van Hool Commercial Vehicles

tel. +31 518 402 403

fax +31 518 402 141

mobile +31 653 62 8332

e-mail mmbakker@transpontes.nl



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

VANHOOL

Kontyngenty ustalone

Anna Gawlik, Tadeusz Wilk
ZMPD

Podczas posiedzenia komisji mieszanej ustalono, że w roku 2012 polscy przewoźnicy dla przewozów rzeczy i osób otrzymają: 140 000 zezwoleń dwustronnych/tranzytowych bezpłatnych, 80 000 zezwoleń tranzytowych płatnych, 7 000 zezwoleń do i z krajów trzecich, w tym 5 000 bezpłatnych, 1 200 zezwoleń, w tym 700 bezpłatnych dla przewoźników pasażerskich.

Uznano, że wielkości te będą podstawą do ustalenia kontyngentu na rok 2013, jednakże wobec stanowiska strony polskiej zapisano w protokole, że po upływie pierwszego półrocza odbędzie się kolejne spotkanie w celu dokonania analizy wykorzystania zezwoleń w tym okresie i ewentualnej korekty ostatecznego kontyngentu na rok 2013.

Ponadto ustalono, że zezwolenia z danego roku obowiązują do 31 stycznia roku następnego.

Przyjęto również bardzo istotne z punktu widzenia przewoźników pasażerskich ustalenie, że zgodnie z obowiązującą umową z 20 maja 1992 r. (artykuł 4 pkt a i b) nieregularne przewozy podróży będzie można wykonywać bez potrzeby uzyskiwania zezwoleń. Przy czym jakiegokolwiek wcześniej wprowadzone ograniczenia nie mogą być stosowane. Ustalenia te powinny być przekazane przez obie strony krajowym służbom kontrolnym do stosowania.

Przedstawiciele strony polskiej zwrócili się z prośbą o zmianę sposobu kontroli polskich przewoźników przejeżdżających tranzytem przez Białoruś w zakresie dotyczącym zezwoleń rosyjskich. Strona polska zwróciła uwagę, że służby białoruskie nie powinny sto-

W styczniu odbyło się w Mińsku posiedzenie Polsko-Białoruskiej Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Uzgodniono kontyngenty zezwoleń na przejazdy polskich i białoruskich przewoźników w roku 2012 oraz wstępnie na rok 2013.

sować w stosunku do polskich przewoźników jakichkolwiek sankcji z tego tytułu. Kwestia stosowania odpowiedniego zezwolenia rosyjskiego jest uregulowana polsko-rosyjską umową o międzynarodowych przewozach drogowych i interpretacja rodzaju zezwolenia należy wyłącznie do kompetentnych organów Polski i Federacji Rosyjskiej.

Uczestnicy polskiej delegacji poruszyli też sprawę ustanawiania konwoju pojazdów przejeżdżających tranzytem przez Białoruś. Strona polska kwestionuje kierowanie polskich pojazdów wyłącznie do prywatnego, płatnego terminalu w Smoleńsku. Strona białoruska poinformowała, że ustanawianie konwoju następuje wyłącznie w przypadku, kiedy wartość płatności celnych przekracza poziom międzynarodowych gwarancji (60 000 euro) o więcej niż 500 euro. Konwojowane pojazdy, i to zarówno białoruskie, jak i innych krajów są obowiązkowo kierowane na terminal w Smoleńsku. Koszt konwoju jest określony na kwotę 0,5 dolara za 1 kilometr.

Aktualnie prowadzone są rozmowy w ramach Unii Celnej Białoruś - Federacja Rosyjska - Kazachstan, które mają jednoznacznie określić zasady konwojowania pojazdów, przy czym strona białoruska preferuje ustanawianie konwoju na zasadzie oceny ryzyka oraz zniesienia opłat za rozmieszczenie pojazdów w terminalu w Smoleńsku.

Podjęto także dyskusję w sprawie problemów, które wynikają ze stwierdzenia różnicy ciężaru ładunku podanego w dokumentach, a będącego wynikiem ważenia przez służby kontrolne. W związku z tym przedstawiciele obydwu krajów zobowiązali się do działań mających na celu wdrożenia certyfikatu ważenia wynikającego z załącznika nr 8 do Konwencji o harmonizacji kontroli granicznej.

W dniach 31 stycznia i 1 lutego odbyło się w Kijowie posiedzenie Polsko-Ukraińskiej Komisji do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Również w tym przypadku podstawowym celem było ustalenie kontyngentu zezwoleń na rok 2012 i wstępnego na rok 2013.

Kontyngent dla polskich przewoźników został ustalony na poziomie 200 000 zezwoleń na przewozy rzeczy, z następującym podziałem na poszczególne kategorie ekologiczne pojazdów:

- 60 000 zezwoleń dla pojazdów Euro 1,
- 45 000 zezwoleń dla pojazdów Euro 2,
- 85 000 zezwoleń dla pojazdów Euro 3,
- 10 000 zezwoleń dla pojazdów Euro 4.

Dodatkowo kraje wymieniają po 150 zezwoleń na przewozy pasażerskie „wjazd na pusto” oraz 100 zezwoleń na przewozy pasażerskie wahadłowe. Ustalono, że ważność zezwoleń z danego roku upływa w dniu 31 stycznia roku następnego.

Określenie kontyngentu zezwoleń stało się przyczyną dyskusji o liberalizacji przewozów rzeczy pomiędzy obu krajami. W jej wyniku postanowiono powołać grupę roboczą, której zadaniem będzie opracowanie sposobów i terminów dojścia do pełnej liberalizacji.

Kolejną dyskusję wywołała propozycja strony polskiej w zakresie liberalizacji przewozów pasażerskich, w tym także kabotażowych, na okres zbliżających się mistrzostw Europy w piłce nożnej. Polacy potwierdzili gotowość do wprowadzenia w tym okresie zasady przewozu pasażerów autobusami bez posiadania jakichkolwiek zezwoleń na przewozy. Przedstawiciele strony ukraińskiej poinformowali, że przeprowadzili rozeznanie w sprawie prowadzenia przewozów kabotażowych na terytorium Ukrainy i określają się w tej kwestii do 15 lutego br. Zgodnie ustalono, że dla rozwiązania tego zagadnienia niezbędne jest kolejne spotkanie komisji.

Strona polska przedstawiła propozycje zniwelowania problemów, jakie wy-

nikają z wykonywania przewozów pomiędzy obu krajami, poprzez:

- jednoznaczne ustalenie kategorii ekologiczności zestawu w zależności wyłącznie od kategorii ekologiczności pojazdu silnikowego,
- jednoznaczne ustalenie rodzaju i liczby dokumentów potwierdzających prawo do posługiwania się pojazdem leasingowanym,
- uznanie przez służby ukraińskie prawa do przejazdu dla pasażerów, którzy kupili bilety za pomocą internetu.

Strona ukraińska zobowiązała się udzielić odpowiedzi do końca lutego 2012 r.

Strona polska podniosła jeszcze dwa problemy, w tym uznawania przez służby ukraińskie za niedozwolone przewozów kabotażowych rzeczy w przypadku, gdy miejsce oczenia towaru jest inne niż miejsce rozładunku oraz w przypadku, gdy przewoźnik w miejscu przeznaczenia otrzymuje do-

datkowe zlecenie na przewóz towaru do innego miejsca rozładunku niż wymieniony w liście przewozowym CMR. Strona polska zwróciła uwagę, że taka sytuacja jest dopuszczana Konwencją CMR, której stroną jest Ukraina.

Drugim problemem są występujące często różnice w nazwie podmiotu wykonującego przewóz w związanych z tym przewozem dokumentach (wyciąg z licencji, zezwolenie, dokumenty rejestracyjne pojazdu). W tej sprawie podjęto ustalenie, że strona polska musi doprowadzić do ujednoczenia nazwy podmiotu wykonującego przewóz, aby taka sama nazwa była wpisana do wszystkich dokumentów – takie są wymagania prawa ukraińskiego. Ustalono, że w przypadku zezwoleń jednorazowych powinno to być rozwiązane w terminie natychmiastowym, w przypadku zezwoleń wielokrotnych (EKMT) - do końca bieżącego roku i tak samo w przypadku regularnych przewozów pasażerskich. ■

reklama



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



Kozak

w filmie drogi



z Agnieszka Krakowiak-Kondracką, autorką scenariuszy telewizyjnych rozmawia Sławomir Jeneralski

■ **Dlaczego pisze Pani serial o przewoźnikach i kierowcach?**

Bo to niezwykle ciekawa grupa zawodowa, która stworzyła swój świat, trzymająca się własnych zasad, składająca się z ludzi „znających życie”, zaradnych. Kiedyś tylko oni mieli możliwość przekracza-

■ **Jaką historię ma opowiedzieć ten film?**

Szczegóły muszą na razie pozostać tajemnicą, ale jest to historia młodego kierowcy Kozaka uwikłanego w wir wydarzeń sensacyjnych i melodramatycznych. Jest tu ucieczka, konieczność dowiedzenia niewinności,

tknie ich los, a każdy z bohaterów poszczególnych odcinków nosi w sobie tajemnicę. Część z nich dotyczy przeszłości. Trzeba będzie obejrzeć wszystkie 13 odcinków, aby złożyć wszystko w całość.

■ **Jaki musi być serial, żeby ludzie chcieli go oglądać?**

Prostej recepty nie ma, wystarczy zapytać szefów stacji telewizyjnych, którzy w tym roku nie mają szczęścia do wyboru seriali, ponieważ „spadają” z anten po zaledwie kilku odcinkach. Dla mnie dobry serial to wartka akcja, melodramatyczne zawirowania, dużo, dużo emocji i humoru. No i bohater - ciekawy, z tajemnicą.

■ **Pisząc poznaje Pani środowisko przewoźników i kierowców. Czego się Pani dowiedziała o tych ludziach?**

Że potrafią sobie radzić w bardzo różnych, często trudnych sytuacjach, że mają duże poczucie własnej godności i wyjątkowości. Że kochają swoją pracę, niekiedy do szaleństwa, potrafią poświęcać się dla niej i być solidarni z kolegami z tej samej branży. No i że muszą w swojej pracy mierzyć się z wieloma przeciwnościami, a nawet wrogością.

To historia kierowcy Kozaka uwikłanego w wir wydarzeń sensacyjnych i melodramatycznych. Jest ucieczka, konieczność dowiedzenia niewinności, jest kobieta, o którą trzeba walczyć, utracone dziecko. To jednak tylko tło dla wątku „fantastycznego”, który różni ten projekt od innych „filmów drogi”.

nia granic zamkniętych dla innych, powodziło im się finansowo znacznie lepiej, wypracowali nawet własny język. Teraz elitarność tej grupy zawodowej wypływa już z innych przesłanek, ale nadal dla widzów są „kowbojami szos”, ludźmi otoczonymi nimbem tajemnicy zawodowej.

jest kobieta, o którą trzeba zawalczyć z bardzo, bardzo złym charakterem, utracone dziecko. Te wydarzenia w życiu głównego bohatera to jednak tylko tło dla wątku „fantastycznego”, który różni ten projekt od innych „filmów drogi”.

Kozak i jego truck mają wielki wpływ na życie ludzi, z którymi ze-

■ **Polacy często narzekają na tiry. Mówią na przykład, że tiry zagrażają bezpieczeństwu, choć kierowcy wielkich aut dziesięciokrotnie rzadziej są sprawcami wypadków niż kierowcy osobówek. Na ile taki serial może ocieplić wizerunek branży?**

Trzeba poznać, by pokochać, prawda? Trudno jest zmieniać stereotypy,

ale trzeba walczyć. I można osiągać sukcesy. W serialu „Na dobre i na złe”, którego jestem scenarzystą wiodącym, przekonaliśmy wielomilionową publiczność, że uważany za niemożliwy wprost do zmiany stereotyp obywatela Holandii - entuzjasty aborcji, narkotyków i eutanazji, nie ma nic wspólnego z prawdziwym życiem obywateli Niderlandów. Postać doktora Van Graaffa należy do ulubionych. A obecnie ulubienicą naszych widzów staje się bohaterka pochodząca z Izraela, czyli „Żydówka”.

Czasem dobry serial może zrobić więcej dobrego niż długie akcje dyplomatyczne czy promocyjne.

Sądzę, że podobnie może być przy tym projekcie. Widzowie mogliby bardzo dużo dowiedzieć się o tym zamkniętym, a bardzo ciekawym świecie. Zrozumieć, z czym muszą mierzyć się kierowcy i przewoźnicy w swojej pracy. Zmienić stereotypowe myślenia o tirach rozjeżdżających drogi, zagrożających osobówkom. Wniknąć w głąb zamkniętego środowiska.

- **Poprzedni serial o kierowcach - „Droga” - powstał 25 lat temu. Dorośli pamiętają słynne „absolutnie”, którym posługiwał się główny bohater Marian Szyguła. Czy tamten film i ten, do którego Pani pisze scenariusz, będzie coś łączyć?**

Świat całkiem się zmienił w ciągu tych 25 lat. Oczywiście tu i tu bohaterami są kierowcy. Choć to co chcę zaproponować widzom, będzie miało bardziej sensacyjny i emocjonalnie wyrazistszy charakter.

- **Istnieje taka kategoria „film-droga”, szczególnie popularna w kinie amerykańskim. Czy Pani serial będzie czerpał z tej tradycji?**

W pewnej mierze tak, bohater zmierza do swojego celu, a po drodze spotykają go rozliczne przygody, które kształtują jego charakter i pozwalają się zmienić, dojrzeć do czegoś ważnego.

Tradycyjny film-droga ma jednak to do siebie, że jego akcja toczy się dość niespiesznie. W tym projekcie akcja toczy się szybko, a wydarzenie goni wydarzenie.

- **Jakich aktorów widziałaby Pani w głównych rolach tej produkcji?**

Najłatwiej oczywiście wymienić kilka nazwisk obecnych na wszystkich plakatach: Szyc, Dorociński, Adamczyk, ale mam nadzieję, że ten serial pozwoli wylansować nowe gwiazdy, także kobiece. Przecież trudno oglądać w kółko tych samych aktorów.

- **Czego trzeba życzyć twórcy w trakcie pracy, żeby nie zapeszyć?**

Och, jest tak wiele przeszkód, które mogą zaważyć na każdym projekcie. Życzyłabym sobie życzliwości zamawiających i wytrwałości przy zmianach, które niewątpliwie będą musiały następować, żeby film rzeczywiście pojawił się na ekranach. Ale będę o niego walczyć, bo uważam, że warto. ■

reklama

- » TollCollect, GO Maut, Myto CZ, Myto SK, Telepass, TIS PL, Via T, LSVA, Eurowinieta i inne
- » viaTOLL: post-paid bez zabezpieczenia finansowego
- » Jedna faktura DKV za myto z różnych krajów

INFO MYTO
www.info-myto.pl

Opłaty
drogowe
w Europie
z DKV

You drive, we care.



VAT

Anna Piotrkiewicz

Od 2011 r. zniesione zostały ryczałtowe zasady opodatkowania międzynarodowych okazjonalnych przewozów autobusowych osób autobusami zarejestrowanymi poza Polską. Zmiany te są wynikiem wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (siódma izba) z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie C-311/09, którym zakwestionowano zasady opodatkowania VAT przewozów okazjonalnych uregulowane w Rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 24 grudnia 2009 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 224, poz. 1799, z późn. zm.). Sporny system podatku VAT, ustalając we wszystkich wypadkach kwotę 285 PLN jako podstawę opodatkowania, nie uwzględniał rzeczywistej odległości pokonywanej w Polsce przez autobus. W wyroku z dnia 6 listopada 1997 r. w sprawie C-116/96 Trybunał także orzekł między innymi, że w przypadku świadczenia usługi międzynarodowego przewozu osób całkowita należność za tę usługę, celem określenia części trasy podlegającej opodatkowaniu w każdym z państw członkowskich, których to dotyczy, powinna zostać

podzielona proporcjonalnie do odległości pokonywanych w każdym z tych państw. Nałożenie w Rozporządzeniu Ministra Finansów podatku za pomocą metody ryczałtowej na przewoźników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium krajowym uznane zostało przez ETS za naruszające art. 73, 168 i 273 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej.

Od stycznia 2011 r. w ustawie o podatku VAT wprowadzono ogólne opodatkowanie tych przewozów, tj. z obowiązkiem rejestracji w Polsce jako podatnika VAT czynnego, obowiązkiem składania deklaracji podatkowych na zasadach obowiązujących podatników polskich. Natomiast z dniem 1 stycznia 2012 r. weszła w życie procedura szczególna, znacznie upraszczająca i ułatwiająca przewoźnikom z krajów członkowskich dokonywanie rozliczeń podatku VAT w formie elektronicznej. Poniżej przedstawiamy zasady opodatkowania międzynarodowych przewozów okazjonalnych, jakie mogą być stosowane od 2012 roku.

Międzynarodowe przewozy pasażerskie autobusowe dla celów podatku VAT od-

w międzynarodowych przewozach autobusowych od 2012 r.

Od 2011 r. zniesione zostały ryczałtowe zasady opodatkowania międzynarodowych okazjonalnych przewozów autobusowych osób autobusami zarejestrowanymi poza Polską.

stały podzielone na przewozy okazjonalne i przewozy pozostałe.

W międzynarodowych przewozach okazjonalnych wyodrębniono:

- międzynarodowe okazjonalne przewozy drogowe osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium Polski,
- międzynarodowe okazjonalne przewozy drogowe osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw trzecich,
- międzynarodowe okazjonalne przewozy drogowe osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw członkowskich innych niż terytorium Polski.

O trybie opodatkowania międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych osób na terytorium Polski decyduje zatem kraj rejestracji autobusu wykorzystywanego do tych przewozów.

1. Zasady opodatkowania VAT międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium Polski.

Przewozy te opodatkowane są na zasadach ogólnych, uregulowanych w ustawie o podatku VAT. Do opodatkowania tych przewozów ma zastosowanie stawka podatku VAT 8%, określona w art. 41 ust. 2 ustawy o podatku VAT, w związku z ujęciem tego rodzaju przewozów w załącz-

niku nr 3 do ustawy, określającym wykaz towarów i usług opodatkowanych stawką podatku w wysokości 8%. Przewozy te są objęte poz. 157 tego załącznika, PKWiU 49.39 - pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany.

2. Zasady opodatkowania VAT międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw trzecich.

Do opodatkowania tych przewozów zastosowanie mają przepisy Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 4 kwietnia 2011 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. 11.73.392, ze zm.).

Zgodnie z § 13 ust. 1 pkt 21) tego rozporządzenia zwalnia się od podatku świadczenie usług międzynarodowego przewozu drogowego polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw trzecich, które nie pobierają podatków lub opłat o podobnym charakterze od przewozów osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium kraju, przez podatników mających siedzibę działalności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej lub stałe miejsce zamieszkania albo zwykle miejsce pobytu poza terytorium kraju.

Biorąc pod uwagę, że generalnie w krajach trzecich nie jest pobierany podatek VAT od polskich przewoźników wykonujących przewozy okazjonalne autobusami zarejestrowanymi w Polsce, podatnicy z krajów trzecich nie są podatnikami VAT od tych przewozów w Polsce.

3. Zasady opodatkowania VAT międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw członkowskich innych niż Polska.

Przewoźnicy wykonujący na terytorium Polski międzynarodowe okazjonalne przewozy drogowe osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw członkowskich innych niż Polska mają do wyboru dwie formy opodatkowania VAT tych przewozów.

Pierwsza - to obowiązująca od 1 stycznia 2011 r. forma opodatkowania na zasadach ogólnych, związana z obowiązkiem rejestracji przewoźnika jako podatnika VAT czynnego w Polsce. Przewoźnicy korzystający z tej formy opodatkowania przewozów okazjonalnych mogą wykonywać także inne czynności podlegające opodatkowaniu na terytorium kraju, mają prawo do odliczenia podatku naliczonego lub do jego zwrotu w kwotach wynikających ze składanych deklaracji podatkowych. Zgodnie

z art. 96a. ustawy o VAT, w przypadku świadczenia usług międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju, kierujący pojazdem w trakcie wykonywania tych przewozów na terytorium kraju jest obowiązany do posiadania potwierdzenia lub kopii potwierdzenia zarejestrowania tego podatnika jako podatnika VAT czynnego. Jednocześnie zgodnie z art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. e) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn. zm.) przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatnika mającego siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju świadczącego ten przewóz kontroli podlega potwierdzenie lub kopia potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT czynnego. Natomiast w przypadku nieokazania podczas kontroli drogowej potwierdzenia lub kopii potwierdzenia zarejestrowania ja-

ko podatnika VAT czynnego osoby uprawnione do kontroli drogowej są obowiązane niezwłocznie powiadomić Naczelnika Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście, wskazując podmiot wykonujący przewóz, termin przewozu, liczbę przewożonych osób oraz informacje dotyczące trasy przewozu.

Druga - to obowiązująca od 1 stycznia 2012 r. szczegółna procedura w zakresie świadczenia usług międzynarodowego okazjonalnego przewozu drogowego osób, określona w art. 134a - 134 c ustawy o VAT. Od 1 stycznia 2012 r. przewoźnicy zagraniczni wykonujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej okazjonalne przewozy drogowe osób, autobusami zarejestrowanymi na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium Polski, mogą korzystać z uproszczonych form rejestracji i rozliczania podatku VAT, wynikających z przepisów art.134a-134c ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. nr 177, poz. 1054) i obowiązujących od 1 stycznia 2012 r. Przewoźnicy korzystający z tej formy opodatkowania przewozów okazjonalnych nie mogą wykonywać innych czynności podlegających opodatkowaniu na terytorium kraju poza międzynarodowymi przewozami okazjonalnymi, nie mają prawa do odliczania podatku naliczonego lub do jego zwrotu w kwotach wynikających ze składanych deklaracji podatkowych. Dla korzystania z tej formy opodatkowania przewozów okazjonalnych przewoźnik zobowiązany jest do złożenia zgłoszenia informującego o zamiarze skorzystania ze szczególnej procedury rozliczania podatku wobec tych usług VAP-R do Naczelnika Drugiego Urzędu Skar-

bowego Warszawa-Śródmieście drogą elektroniczną za pomocą aplikacji informatycznej, która jest dostępna w Biuletynie Informacji Publicznej Ministra Finansów: <http://www.mf.gov.pl/index.php?const=6&dzial=5964&wysw=4&sub=sub2>

Dane adresowe Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa - Śródmieście:

Drugi Urząd Skarbowy Warszawa-Śródmieście, 03-719 Warszawa, Jagiellońska 15, (22) 511-35-00 (22) 511-35-02, us1436@mz.mofnet.gov.pl

Po przyjęciu rejestracji naczelnik potwierdza zidentyfikowanie podatnika jako „podatnika VAT – przewozy okazjonalne” z wykorzystaniem drogi elektronicznej na formularzu VAP-5. Jednocześnie, zgodnie z art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. e) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. nr 125, poz. 874, z późn. zm.), przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatnika mającego siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju świadczącego ten przewóz, kontroli podlega potwierdzenie lub kopia potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT - przewozy okazjonalne. W trakcie wykonywania międzynarodowych przewozów okazjonalnych na terytorium Polski kierujący pojazdem zobowiązany jest do posiadania wydruku potwierdzenia zidentyfikowania podatnika jako podatnik VAT – przewozy okazjonalne VAP-5.

Zgłoszenie VAP-R i potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia VAP-5 przeprowadzane jest wyłącznie w

drodze elektronicznej, na podstawie aplikacji elektronicznej ze strony internetowej Ministerstwa Finansów.

Przewoźnicy zarejestrowani jako podatnicy VAT - przewozy okazjonalne są obowiązani składać drogą elektroniczną do Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa – Śródmieście deklaracje podatkowe na potrzeby rozliczenia podatku z tytułu wykonywania usług międzynarodowych przewozów okazjonalnych w terminie do 25. dnia miesiąca następującego po kwartale, w którym powstał obowiązek podatkowy z tytułu tych przewozów. Obowiązek podatkowy ustalić należy zgodnie z art. 19 ust. 13 pkt 2) lit. a) ustawy o podatku VAT. Według tego przepisu obowiązek ten powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30. dnia licząc od dnia wykonania usługi.

Deklaracja podatkowa, składana elektronicznie do Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa – Śródmieście, powinna zawierać:

- 1) numer identyfikacyjny przewoźnika jako podatnika VAT – przewozy okazjonalne potwierdzony na formularzu VAP-5
- 2) numer rejestracyjny autobusu, liczbę przewożonych osób i wartość świadczonych tym autobusem na terytorium kraju usług bez podatku;
- 3) ogółem wartość świadczonych na terytorium kraju usług bez podatku, będącą podstawą opodatkowania;
- 4) stawkę podatku, która dla przewozu osób w 2012 roku w Polsce wynosi 8%;
- 5) całkowitą kwotę podatku podlegającego wpłacie do urzędu skarbowego.

Kwoty w deklaracji są wyrażane w złotych polskich niezależnie od waluty, w jakiej określona jest należność

za przewóz wynikająca z zawartej umowy.

W przypadku, gdy płatności z tytułu świadczenia usług zostały wyrażone lub odbywały się w innych walutach niż złoty polski, przeliczenia na złote można dokonać zgodnie z przepisami celnymi stosowanymi na potrzeby określenia wartości celnej importowanych towarów. Oznacza to, że do przeliczenia kwot ujmowanych w deklaracjach składanych przez podatników zarejestrowanych jako VAT – przewozy okazjonalne nie ma zastosowania art. 31 a ustawy o podatku VAT, określający kurs do przeliczania kwot w rozliczeniach podatku VAT, tj. kurs średni NBP. Kwoty podatku wpłaca się na rachunek bankowy Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa – Śródmieście. Numer rachunku bankowego jest podany na stronie internetowej urzędu.

Podatnicy zidentyfikowani jako podatnicy VAT - przewozy okazjonalne są obowiązani prowadzić ewidencję w postaci elektronicznej, zawierającą dane niezbędne do określenia przedmiotu i podstawy opodatkowania, wysokości kwoty podatku należnego oraz inne dane służące do prawidłowego sporządzenia deklaracji.

Ewidencja ta powinna być udostępniona przez podatnika drogą elektroniczną na każde żądanie naczelnika Drugiego Urzędu Skarbowego. Ewidencję tą należy przechowywać przez okres 5 lat od zakończenia roku, w którym dokonano świadczenia usług międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych osób autobusami zarejestrowanymi na terytorium państw członkowskich innych niż Polska.

Paliwo 45 groszy taniej?



Mariusz Derdziak,
doradca DKV Euro Service Polska

Wzrost cen paliw coraz częściej skłania firmę do szukania na własną rękę stacji oferujących korzystne stawki. Na takim zabiegu można zyskać nawet do 45 groszy na litrze. W przypadku flot, których pojazdy poruszają się po bardzo różnych trasach, samodzielna selekcja tanich stacji jest zadaniem trudnym. Pomocy możemy szukać u emitentów kart paliwowych.

W jaki sposób karta paliwowa umożliwia dostęp do cen?

Jeśli opłacamy tankowanie przy pomocy karty paliwowej, za każdym razem w systemie jej operatora pojawia się informacja o aktualnej cenie paliwa. Dane te są analizowane, a następnie operatorzy niezależnych kart paliwowych udostępniają je klientom w internecie. Niezależność operatora oznacza, że zależy mu na jak największym wolumenie tankowań, a nie na cenie, po której klient tankuje. Jeśli więc posiadamy kartę koncernu paliwowego, to mało prawdopodobne, aby udostępniał on szczegółowe zestawienia cen paliwa na swoich stacjach. Natomiast w przypadku, gdy mamy kartę operatora nie-

zależnego, na przykład DKV, możemy w łatwy sposób selekcjonować stacje oferujące najniższe ceny paliwa.

Jak w praktyce wygląda wybór stacji?

Przykładem jest serwis internetowy DKV Euro Service o nazwie Station Finder (Szukaj Stacji). Każdy klient może się tu bezpłatnie zalogować. Następnie wystarczy wybrać trasę lub obszar, który nas interesuje. Interaktywna mapa pokaże możliwe połączenia, a następnie dostępne punkty tankowania. Na każdej trasie system wskaże dodatkowo trzy stacje, które oferują aktualnie najniższe ceny paliwa. Wyszukiwanie możemy prowadzić w ramach stacji położonych bezpośrednio przy drodze lub w podanym promieniu od niej.

Zaletą korzystania z tego rozwiązania jest możliwość dostępu do największej w Polsce sieć stacji, których ceny są jednocześnie porównywane. Jeśli korzystamy z karty paliwowej koncernu, mamy do dyspozycji tylko stacje danej marki. Jeśli natomiast używamy karty DKV, zyskujemy dostęp do ponad 3 200 wybranych stacji wszystkich liczących się marek w Polsce oraz wybranych stacji prywatnych, oferujących wysoką jakość paliwa. Mówimy tu m.in. o PKN Orlen, Shell, BP, Lotos, Statoil czy Lukoil.

Z analiz DKV Euro Service wynika, że oszczędności, jakie można uzyskać tylko dzięki przemyślanemu wyborowi miejsca tankowania, wynoszą do 6-8%.

Rabaty, czyli ile można oszczędzić?

Współpracę z operatorem kart paliwowych warto nawiązać głównie po to, aby dzięki rabatowi na paliwo obniżyć łączne koszty tankowań. Na rynku spotykane są dwa podstawowe modele rabatowe: w zależności od wolumenu tankowanego paliwa oraz premiu-

jące tankowania na wybranych, wskazanych wcześniej stacjach. Do tego dochodzą liczne programy lojalnościowe, oferujące punkty wymieniane na nagrody. Także niektóre banki oferują swoim klientom tańsze tankowania w zamian za korzystanie z ich kart płatniczych.

Wysokość rabatów dla najlepszych klientów często zrównuje ceny paliwa ze stawkami hurtowymi. Stosowane są tabele rabatowe albo też warunki ustalane są indywidualnie z każdym klientem. Upusty sięgają nawet do 45 groszy na litrze.

Ciekawą formę generowania oszczędności na paliwie proponuje DKV Euro Service - system Bottom Up. Obejmuje on wybrane stacje prywatne na terenie Polski, Austrii i Węgier. Do niedawna kierowcy mieli do dyspozycji dziewięć stacji położonych w miejscach kluczowych dla transportu. Od 1 lutego system Bottom Up obejmuje 34 punkty tankowania, z czego 25 to stacje sieci Lotos. Cena diesla oferowana na tych stacjach jest jednakowa i oparta na stawkach hurtowych, które można sprawdzić na stronie www.lotos.pl/handlowy. Aby wyliczyć cenę Bottom Up, wystarczy do ceny brutto dodać 5 groszy. Oznacza to, że każdy klient DKV tankuje tu olej napędowy do 7% taniej.

Oszczędzanie za granicą

Te same mechanizmy, co w Polsce, działają też u naszych sąsiadów. Jeśli planujemy wyjazdy zagraniczne, lepiej od początku zdecydować się na usługi operatora kart paliwowych, który oferuje za granicą te same warunki co w kraju. Chodzi tu o nieograniczony dostęp do szerokiej sieci stacji – w przypadku DKV to ponad 45 000 punktów w Europie.

Bez potrzeby wypełniania jakichkolwiek dodatkowych formalności możemy używać wówczas tej samej karty za granicą, wyszukiwać w internecie najtańsze stacje czy korzystać ze rabatów na stacjach Bottom Up.

Obowiązki przewoźnika związane z ochroną środowiska

Sebastian Chwalibogowski, ZMPD

Na podstawie art. 284 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r., nr 25, poz. 150 z późn. zm.) podmiot korzystający ze środowiska ustala we własnym

zakresie wysokość opłaty za korzystanie ze środowiska i wnosi je za każde półrocze na rachunek właściwego urzędu marszałkowskiego do końca miesiąca następującego po upływie pierwszego półrocza i w terminie do końca lutego roku następnego za drugie półrocze (do 29 lutego 2012 r. za II półrocze 2011 r.).

Wraz z opłatą należy co pół roku przedłożyć marszał-

kowi województwa oraz wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska wykazy zawierające informacje i dane o zakresie korzystania ze środowiska, wykorzystane do ustalenia wysokości opłat oraz wysokość tych opłat, zgodnie ze wzorami wykazów określonymi w rozporządzeniu ministra środowiska z dnia 18 czerwca 2009 roku w *sprawie wzorów zawierających informacje i dane o zakresie korzystania ze środowiska oraz o wysokości należnych opłat* (Dz. U. nr 97, poz. 816). Nie wnosi się opłat z tytułu wprowadzania gazów lub pyłów do powietrza (w tym powstałych ze spalania paliwa przez pojazdy silnikowe), wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, poboru wód oraz składowania odpadów, których półroczna wysokość nie przekracza 400 zł. Zwolnienie z obowiązku wniesienia opłaty nie zwalnia z obowiązku składania wykazów o zakresie korzystania ze środowiska.

Stawki opłat za korzystanie ze środowiska w 2011 roku zostały określone w obwieszczeniu ministra środowiska z dnia 4 października 2010 roku w *sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska na rok 2011* (Dz. U. nr 74, poz. 945), natomiast stawki opłat za korzystanie ze środowiska w 2012 roku zostały określone w obwieszczeniu ministra środowiska z dnia 26

września 2011 roku w *sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska na rok 2012* (Dz. U. nr 94, poz. 958).

Bardzo pomocnym narzędziem, które ułatwi obliczenie wysokości opłaty, jaka powinna być zapłacona do urzędu marszałkowskiego, jest kalkulator znajdujący się np. na stronie internetowej BIP Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, na której są też szczegółowe informacje w tym zakresie

Należy zaznaczyć, że obowiązek wnoszenia opłaty, jak i przekazywania informacji, nie jest jedynym obowiązkiem przewoźnika. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 17 lipca 2009 r. o *systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji* (Dz. U. nr 130 poz. 1070 z późn. zm.) podmiot korzystający ze środowiska sporządza i wprowadza do *Krajowej bazy o emisjach gazów cieplarnianych i innych substancji*, w terminie do końca lutego każdego roku, raport zawierający informacje dotyczące poprzedniego roku kalendarzowego.

Przewoźnicy powinny składać raport na elektronicznym formularzu dla „małych” podmiotów, znajdującym się na stronie internetowej www.kobize.pl. W raporcie należy wypełnić jedynie arkusze o nazwie *Dane PKZŚ i Samochody* i przesłać na raport@krajowabaza.kobize.pl

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



UWAGA !!! ATRAKCYJNE STAWKI!!!

dls jest:

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

dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **plandekowych** w relacjach:

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe

Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KĄDZY** kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie zestawów
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- pomoc w rozwiązywaniu bieżących problemów eksploatacyjnych
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
E-Mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
<http://www.dls-Deutschland.de>

Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/333 140; Fax: 0049/4107/333 159

Magystral-Polska. Stawiamy na jakość!



**z Dmytro Anaskim –
prokurentem „Magystral-
Polska” Sp. z o.o. rozmawia
Milena Stawińska**

- **„Magystral-Polska” w ostatnim roku prężnie się rozwijała, między innymi otworzyła punkt obsługi klientów w siedzibie ZMPD. Czy może Pan zdradzić, jakie są plany spółki na rok 2012?**

Rzeczywiście nasza firma może uznać ubiegły rok za udany. Cieszy nas duże zainteresowanie polskich przewoźników naszą ofertą. Mnie osobiście szczególnie cieszą także relacje partnerskie z ZMPD. Chciałbym serdecznie podziękować władzom zrzeszenia za owocną współpracę w zeszłym roku. Jestem przekonany, że w roku bieżącym nasze relacje jeszcze bardziej się zacieśnią. Najważniejszym celem, jaki sobie stawiamy w tym roku, jest podniesienie jakości obsługi poprzez rozbudowę kompleksowych sieci stacji BP na terenie Rosji. Magystral-Polska jest częścią potężnej rosyjskiej korporacji TNK-BP, posiadamy własne stacje paliw – z własnym paliwem ze złóż TNK, za jakość którego możemy ręczyć. Dlatego już w III kwartale ubiegłego roku zaczęliśmy rezygnować ze współpracy z niektórymi stacjami partnerskimi i uruchamiać własne. Od grudnia 2011 r. stało się tak na trasie M1 – na 448. km otworzyliśmy dwie stacje BP, z ceną wyjściową 26,19 rubla za liter zimowego ON i wysoką jakością paliwa.

- **Rozumiem więc, że w najbliższym czasie sieć BP w Rosji się powiększy?**

Tak i to znacznie. Kolejne dwie stacje działają już na trasie M1 – na 165. km, na granicy obwodów smoleńskiego i moskiewskiego. Pod koniec III kwartału bieżącego roku otworzymy kolejne dwie stacje BP na 295. kilometrze. Chodzi nam o stworzenie europejskiego standardu na wschodzie: komfortowych stacji, dostosowanych do wysokich oczekiwań przewoźników międzynarodowych z Europy Wschodniej i Zachodniej. W styczniu otworzyliśmy już dwie takie stacje BP na obwodnicy Sankt Petersburga oraz na trasie M10 przed przejściem granicznym Torfianowka z Finlandią. Nasi klienci bardzo je sobie chwalać. Rozwijamy także sieć stacji na Ukrainie, ponieważ coraz więcej współpracujących z nami firm wybiera ten kierunek. Miesiąc temu włączyliśmy do naszej sieci 6 nowych stacji WOG przy najpopularniejszych przejściach granicznych Polski z Ukrainą.

- **A w jaki sposób kontrolujecie Państwo jakość paliwa i świadczonych usług?**

Po pierwsze - nasza spółka macierzysta Magystral-Card z siedzibą w Moskwie cyklicznie przeprowadza kontrole stacji oraz jakości paliwa i na bieżąco nas informuje. Po drugie - na wiele stacji znajdujących się w naszej sieci dostarczamy własne paliwo TNK, więc wysoka jakość jest zagwarantowana. Jako polska filia chcemy też sami sprawdzić, jak wygląda obsługa klientów na naszych stacjach. W lutym wybieram się osobiście w podróż samochodową do Moskwy, zamierzam na miejscu przekonać się o jakości obsługi i ich standardzie. Pomoże to nam stworzyć interaktywną mapę punktów obsługi, przyczyni się do lepszej orientacji kierowców na tej popularnej trasie.

- **Jak do tej pory układa się współpraca z polskimi przewoźnikami?**

Rynek polskich przewoźników jest wymagający, ale motywuje nas to do stworzenia jeszcze lepszej oferty. Tym

bardziej, że coraz częściej zdobywamy zaufanie dużych firm, istniejących na rynku od kilkunastu do dwudziestu kilku lat, mających sprecyzowane oczekiwania i duże doświadczenie. Dla każdego klienta, bez względu na ilość tankowanych litrów paliwa, mamy możliwość spersonalizowania oferty, stworzenia map wybranych tras, opracowania logistyki tankowań pojazdów, uwzględniając ceny paliw w różnych regionach, średnie zużycie i pojemność baku. Wielu naszym klientom przyniosło to realne oszczędności. Poza tym jesteśmy wobec klienta maksymalnie uczciwi - proponujemy bardzo prosty i łatwy do skontrolowania system rozliczeń, nie pobieramy żadnych opłat za wydanie i obsługę dowolnej ilości kart, nie doliczamy kwot na przewalutowaniu cen za paliwo, korzystamy ze średniego kursu NBP z dnia tankowania. Klienci to widzą i czują się traktowani poważnie.

- **Główna siedziba spółki znajduje się w Warszawie, a jak docieracie Państwo w inne regiony Polski?**

Mamy mobilnych handlowców, którzy spotykają się z klientami na terenie całego kraju, stąd jeżdżą z nami firmy zlokalizowane „od morza do Tatr”. Coraz więcej przewoźników poleca także nasze usługi „pocztą pantoflową” i potencjalni klienci sami zgłaszają się do nas z prośbą o wydanie kart.

- **Oprócz sukcesów istnieje na pewno coś, nad czym chcielibyście popracować. Co wymaga według Pana takich zmian?**

Sieć stacji w Kazachstanie wymaga ulepszenia standardu obsługi. Czasami współpraca z tamtejszymi operatorami układa się ciężko. Chcielibyśmy także wprowadzić możliwość dokonywania opłat drogowych na Białorusi za pomocą naszej karty. Ta sprawa także przeciąga się ze względu na biurokratyczne podejście tamtejszych urzędników. Rozwiązanie tych dwóch kwestii byłoby dużym plusem.

Paweł Kaleta

Paweł Kaleta, właściciel firmy Demotrans z Oleśnicy:

- Dlaczego wybrałem nowy model ciężarówki Mercedes-Benz Actros?

Lubię być jednym z pierwszych. Ale nie tylko dlatego. Od ponad 10 miesięcy w mojej firmie „pracuje” ponad siedemdziesiąt Actrosów poprzedniej generacji i jestem z nich bardzo zadowolony. Teraz dołącza do nich najnowsza wersja tego modelu.



Rok 2012 będzie trudnym rokiem dla branży transportowej. Drożeje paliwo i opłaty drogowe, dlatego jeżeli przedsiębiorstwo chce się utrzymać na rynku, musi inwestować w nowoczesne, oszczędne ciągniki siodłowe – takie jak nowy Mercedes-Benz Actros.

Moja firma wykonuje zlecenia transportowe, które wymagają punktualności, bezwzględnej terminowości i bezawaryjnej pracy taboru samochodowego. Nowoczesna flota złożona z ciągników jednej marki to przede wszystkim oszczędność, i to nie tylko na paliwie. To jeden serwis, takie same parametry eksploatacyjne, uproszczone płatności, łatwiejsza logistyka. To wszystko zapewniła mi marka Mercedes-Benz i jej przedstawiciel – Auto Partner J. A. Garcarek. Mamy do siebie zaufanie i wiem, że gdybym potrzebował pomocy – ani Mercedes-Benz Polska, ani dealer nie pozostawią mnie samemu sobie. Dlatego chcę budować swoją flotę pod znakiem trójramiennej gwiazdy.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Manipulacje zapisami – sposoby

Urządzenia rejestrujące w transporcie drogowym są niezbędne do wskazywania okresów kierowania pojazdem i okresów odpoczynku kierowców, a także do zapewnienia możliwości przeprowadzania przez właściwe krajowe organy kontrolne skutecznych kontroli przestrzegania przepisów socjalnych obowiązujących w transporcie drogowym.

PC Net Service

Prowadzone przez ekspertów badania oraz uzyskane od nich informacje potwierdzają, że próby ingerencji w system tachografu są szeroko rozpowszechnione w przypadku pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe. Podobne próby są też obecnie podejmowane w stosunku do systemu tachografu cyfrowego. Badania pokazały, że istnieją różne sposoby manipulacji. Stanowią one poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, wywierając także negatywny wpływ na uczciwą konkurencję oraz warunki pracy kierowców. Dzięki lepszemu zabezpieczeniu tachografu cyfrowego w porównaniu z jego analogowym odpowiednikiem, manipulacje i próby manipulacji mogą być łatwiej wykrywane.

Do przeprowadzania skutecznych kontroli mających na celu wykrycie manipulacji mogą służyć następujące metody:

1. metoda dwóch punktów kontrolnych z analizą prędkości lub odległości,
2. metoda jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą danych,
3. metoda jednego punktu kontrolnego oparta na kontroli technicznej.

Ad 1. Metoda dwóch punktów kontrolnych z analizą faktycznej prędkości pojazdu i pokonywanej przez niego odległości.

a) Kontrola prędkości w określonym punkcie czasu: stosując tę metodę funkcjonariusze służb kontrolnych mogą przed zatrzymaniem pojazdu w ramach kontroli drogowej zmierzyć jego rzeczywistą prędkość w określonym punkcie czasu przy użyciu kamer (zainstalowanych na stałe lub przenośnych) albo pistoletu radarowego. Następnie mogą wczytać z jednostki pojazdowej plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin (24-Hour Detailed Speed File) i porównać prędkość zarejestrowaną w danym punkcie czasu z prędkością zmierzoną kilka kilometrów wcześniej. W punkcie kontrolnym metoda ta wymaga jedynie porównania dwóch liczb po wczytaniu pliku zawierającego dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin.

b) Kontrola określonej odległości w określonym punkcie czasu: stosując tę metodę należy wybrać punkt kontrolny znajdujący się w znanej odległości od określonego miejsca, w którym funkcjonariusze służb kontrolnych dysponują urządzeniami lub innymi środkami (rachunki za pobrane opłaty drogowe, zapisy kamer, protokoły kontroli granicznych, itp.) umożliwiającymi określenie momentu, w którym dany pojazd zatrzymał się w tym miejscu lub je minął. Następnie w punkcie kontrolnym funkcjonariusze mogą wczytać z jednostki pojazdowej plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za

okres ostatnich 24 godzin i łatwo porównać średnią prędkość zarejestrowaną między punktem kontrolnym a określonym miejscem ze średnią prędkością obliczoną na podstawie znanej odległości i czasu potrzebnego na dotarcie do punktu kontrolnego.

W przypadku obu metod funkcjonariusze w punkcie kontrolnym muszą jedynie porównać dwie liczby po wczytaniu pliku zawierającego dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin i zmierzeniu lub obliczeniu rzeczywistej średniej prędkości. Stwierdzenie znacznej różnicy mogłoby nasunąć funkcjonariuszowi służb kontrolnych podejrzenie, że użyto urządzenia służącego do manipulacji. Funkcjonariusz może wówczas skierować pojazd i kierowcę bezpośrednio do warsztatu w celu przeprowadzenia szczegółowej kontroli.

Ad 2. Metoda jednego punktu kontrolnego ze szczegółową analizą wczytanych danych.

Wiele prostych procedur pozwala znaleźć poszlaki wskazujące na manipulację, jeżeli urządzenie służące do manipulacji jest w użyciu w trakcie przeprowadzania kontroli drogowej lub było w użyciu na krótko przed kontrolą. Przykładowe z nich to:

a) porównanie danych dotyczących czynności kierowcy, wczytanych z karty i jednostki pojazdowej z wszelkimi innymi dokumentami znajdującymi się w pojeździe oraz z

tachografów cyfrowych

wykrywania

oświadczeniami kierowcy. Niespójności między tymi danymi mogą stanowić podstawę podejrzeń. W takiej sytuacji funkcjonariusze mogliby kontynuować kontrolę,

b) przeanalizowanie przechowywanego w pojeździe pliku Events & Faults (zdarzenia i usterki), w szczególności pod kątem następujących zdarzeń w ciągu ostatnich 10 dni:

- „próba naruszenia zabezpieczenia”,
- „przerwa zasilania” (najdłuższe zdarzenie),
- „błąd danych dotyczących ruchu” (najdłuższe zdarzenie),
- „ustereka czujnika”.

Jeżeli kierowca nie potrafi wyjaśnić lub uzasadnić tych zdarzeń lub usterek, funkcjonariusze mogą kontynuować kontrolę:

- zanalizować przechowywane w jednostce pojazdowej pliki zawierające dane techniczne (Technical Data), a w szczególności:
 - dane dotyczące regulacji czasu;
 - dane kalibracyjne (ostatnich 5 kalibracji, nazwa warsztatu oraz numer karty warsztatowej).

Ostatnie z powyższych danych są przydatne w wykryciu zbyt wielu kalibracji, co może wskazywać, że zostały one przeprowadzone przy użyciu karty warsztatowej, która została skradziona lub zgłoszona jako utraczona. Zaleca się, by funkcjonariusze służb kontrolnych we współpracy z organem wydającym karty sprawdzili status zidentyfikowanych kart warsztatowych, w tym ich ważność w dniach, w których zostały one użyte do kalibracji jednostki pojazdowej.

Jeżeli po przeanalizowaniu danych funkcjonariusz służb kontrolnych w dalszym ciągu podejrzewa nieprawidłowości, może wczytać plik zawierający dane szczegółowe dotyczące prędkości za okres ostatnich 24 godzin i przy pomo-

cy posiadanego oprogramowania sprawdzić, czy miały miejsce nierealistyczne wzrosty lub spadki przyspieszenia pojazdu oraz, w stosownych przypadkach, czy profil jazdy jest spójny z innymi dokumentami znajdującymi się w pojeździe oraz z oświadczeniami kierowcy (liczba przerw w podróży, prędkość w regionie górzystym lub na obszarach miejskich itp.). Tego rodzaju dowody, w połączeniu ze wspomnianymi wcześniej, mogłyby uzasadniać podejrzenie, że zainstalowano urządzenie służące do manipulacji.

Ad 3. Metoda jednego punktu kontrolnego oparta na technicznej kontroli plomb.

Jeśli to możliwe i bezpieczne, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą skontrolować plomby. Jeżeli plomb nie ma albo są zniszczone lub uszkodzone, funkcjonariusz może poprosić kierowcę o wytłumaczenie tego faktu.

Jeżeli kierowca jest w stanie przedstawić pisemne oświadczenie, zgodnie z załącznikiem I rozdział V pkt 4 lub wymogiem 253 załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, wówczas funkcjonariusze służb kontrolnych mogliby zażądać od kierowcy udania się do warsztatu celem ponownego zaplombowania systemu i ponownej kalibracji urządzenia. Jeżeli kierowca nie dysponuje powyższym oświadczeniem, mogłoby to stanowić naruszenie przepisów i zaleca się, by kierowca wraz z pojazdem został skierowany bezpośrednio do uprawnionego warsztatu w towarzystwie funkcjonariusza służb kontrolnych celem kontroli urządzenia.

Warsztat może wczytać z jednostki pojazdowej i przeanalizować plik Events & Faults. Zapisane w tym pliku zdarzenia i usterki obejmują między innymi:

- próbę naruszenia zabezpieczeń,
- błąd uwierzytelnienia czujnika ruchu,
- nieupoważnioną zmianę czujnika ruchu,
- nieupoważnione otwarcie obudowy,
- zdarzenie przerwy zasilania;
- usterkę czujnika.

Po demontażu urządzenia służącego do manipulacji wykrycie jego użycia staje się trudne, jednak kontrola pliku Events & Faults mogłaby wskazać na przerwę w zasilaniu, których nie można wyjaśnić. Ponadto szczegółowa analiza zapisu prędkości mogłaby wskazać na nietypowe wartości sygnału prędkości.

Nierealistyczne przyspieszenia lub wyhamowania mogłyby być skutkiem włączenia lub wyłączenia urządzenia służącego do manipulacji.

Wbrew obiegowym opiniom krążącym w środowisku kierowców - stosowanie magnesów/wyłączników/podwójnych impulsatorów, itp. - nie jest procederem nie do wykrycia. Jednak jest to proces, który wymaga stałego analizowania i kontrolowania. Istotna rola przypada tutaj wszystkim podmiotom zaangażowanym w zapewnienie bezpieczeństwa systemu tachografu, m.in.: funkcjonariuszom służb kontrolnych, uprawnionym warsztatom i instalatorom oraz przestrzegającym przepisów przedsiębiorcom i kierowcom.

W artykule bazowaliśmy na wymogach zawartych w zaleceniach Komisji 2009/60/WE z dnia 23 stycznia 2009 r. w sprawie wytycznych dotyczących najlepszych praktyk w zakresie kontroli urządzeń rejestrujących przeprowadzanych w ramach kontroli drogowych oraz przez uprawnione warsztaty.

Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczeń CMR - część I

LUTZ ASSEKURANZ

Prezentujemy pierwszy z artykułów przygotowanych przez zespół LUTZ ASSEKURANZ, w których omówimy Konwencję CMR oraz zawierane na jej podstawie ubezpieczenia.

Konwencja CMR obowiązuje od roku 1956 w niezmięnionej formie, uzupełniona jedynie protokołem, który jednak nie został jeszcze ratyfikowany przez wszystkie państwa będące sygnatariuszami tej konwencji. Wprawdzie zamieszczony w niej art. 49 przewiduje również możliwość rewizji Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, jednakże jeszcze żadne z prawie 50 państw, które ją podpisało, nie zażądało zwołania konferencji rewizyjnej i chyba - z uwagi na kompleksowość tej materii - tak pozostanie w najbliższym czasie.

Oprócz tego, że sama nazwa konwencji odnosi się do „umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów“, to art. 1 CMR przewiduje, iż konwencja ta obowiązuje dla każdej umowy o odpłatny przewóz towarów w transporcie drogowym, o ile spełnione są pewne przesłanki. To sugeruje – i takie są też w dużej mierze rozstrzygnięcia w orzecznictwie międzynarodowym – że klasyczne umowy spedycji nie podlegają Konwencji CMR.

Należy zwrócić przy tym uwagę na to, że definicja umowy przewozu ładunków oraz umowy spedycji na całym świecie nie jest jednakoowa. Z polskiego punktu widzenia można powiedzieć, że spedytor załatwia transport, to znaczy: on organizuje przewóz, natomiast przewoźnik go wykonuje. Spedytor zobowiązany jest do wykonania usługi, a przewoźnik do skutecznego dostarczenia towarów odbiorcy.

Do problematyki rozgraniczenia umowy spedycji i umowy przewozu ładunków dochodzi jeszcze fakt, iż orzecznictwo sądowe niektórych krajów nakazuje, aby przedsiębiorcy również w przypadku zawarcia umów spedycji w pewnych okolicznościach ponosili odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR.

W Polsce odpowiednie regulacje znajdują się w Kodeksie Cywilnym (KC), zgodnie z którym - na podstawie § 800 - spedytor jest uprawniony do wykonania przewozu osobiście. Jeżeli skorzysta on z tego uprawnienia, to ma wówczas równocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

Poza tym spedytora należy traktować zawsze jako przewoźnika w sytuacji, gdy zawiera on umowę przewozu.

I to niezależnie od celu przedsiębiorstwa, jaki wpisany jest w rejestrze działalności gospodarczej czy KRS (Krajowym Rejestrze Sądowym), a także od posiadania ewentualnie wymaganych licencji i środków transportu. W praktyce często rodzą się

wątpliwości, czy rzeczywiście mamy do czynienia z umową przewozu - zwłaszcza w przypadku dwuznacznych zleceń. Ogólnie obowiązuje następująca zasada: jeżeli podstawę danego zlecenia stanowi treść, która jest charakterystyczna dla umowy przewozu (towar, miejsce rozpoczęcia transportu, miejsce odbioru przesyłki, termin załadunku i wyładunku, przewoźne) i nie wynika z niego, że dany przedsiębiorca zobowiązał się wyłącznie do organizacji transportu, to przyjmuje się, że zobowiązał się on do wykonania przewozu (a nie tylko do samej jego organizacji) i wtedy takiego przedsiębiorcę należy traktować jako przewoźnika, a nie jako spedytora. Trzeba mieć na uwadze to, że sądy przy interpretowaniu umów sprawdzają wszystkie okoliczności i tym samym mogą uwzględnić także pozostałe fakty mające związek z umową.

Delikatną kwestią dla spedytora w wyżej opisanych sytuacjach jest fakt, iż ma on prawa i obowiązki przewoźnika. Do tych obowiązków zalicza się między innymi ponoszenie odpowiedzialności za szkody transportowe i to na podstawie prawa przewozowego, które jest surowsze w porównaniu z prawem spedycyjnym, a w przypadku międzynarodowych przewozów drogowych towarów z reguły zgodnie z Konwencją CMR.

Poza tym odpowiedzialność na podstawie Konwencji CMR obowiązuje jeszcze w innych przypadkach, kie-

dy konwencja ta nie jest stosowana (na przykład: gdy przedsiębiorca przekazuje do dyspozycji swojemu zleceniodawcy pojazd wraz z kierowcą), jeżeli tak uzgodniono w umowie.

Zanim omówimy poszczególne artykuły Konwencji CMR, zajmiemy się najpierw głównymi i dodatkowymi obowiązkami przewoźnika. Oprócz wykonania przewozu na przewoźniku spoczywa także obowiązek staranności oraz informowania, który wynika również z odpowiednich krajowych regulacji prawnych. Ponadto ma jeszcze inne obowiązki: zasięgnięcia instrukcji w szczególnych przypadkach; składowania i oclenia towaru, jeżeli udzielono takiego zlecenia; zawarcia ubezpieczenia transportowego (cargo), jeżeli udzielono takiego zlecenia i tym podobne. Jak widać, nie mamy tu do czynienia tylko z samym przewozem.

Z drugiej strony przewoźnik ma też różne prawa. Najistotniejszym z nich – w każdym razie z ekonomicznego punktu widzenia – jest prawo do otrzymania przewoźnego. W przypadku utrudnień w spełnieniu świadczenia przysługują mu roszczenia o odszkodowanie, ewentualnie roszczenia o zwrot wydatków, roszczenie z tytułu przestoju środków transportu i tym podobne.

Ważne jest, aby w każdym indywidualnym przypadku ustalić, kto wobec kogo ma prawa i obowiązki. Tak na przykład kwestia - kto jest uprawniony do występowania z roszczeniem z tytułu

szkód w stosunku do przewoźnika - nie jest jednolicie rozwiązana w międzynarodowym orzecznictwie sądowym.

Już na podstawie powyższych wywodów można zauważyć, że potrzebni są specjaliści, aby poprawnie odpowiedzieć na te wszystkie pytania. Specjaliści, którzy stoją po stronie przewoźnika, zwłaszcza w przypadku wystąpienia szkody. Takim specjalistą jest od wielu lat firma Lutz Assekuranz Maklergesellschaft, posiadająca w swoich szeregach ekspertów bardzo dobrze wyszkolonych pod względem prawnym i handlowym.

Które punkty należy wziąć po uwagę w związku z ubezpieczeniem? Zazwyczaj mówi się o ubezpieczeniu CMR, lepiej byłoby używać nadzrędnego pojęcia „ubezpieczenie OC w transporcie“ (lub ubezpieczenie OC, w przypadku uszkodzenia towarów), ponieważ aktualne polisy – jak na przykład te z firmy Lutz Assekuranz – pokrywają nie tylko odpowiedzialność cywilną na podstawie Konwencji CMR, lecz także na podstawie innych norm prawnych (na przykład na podstawie norm zawartych w krajowych przepisach przewozowych w przypadku przewozów kabotażowych w Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego). W naszych artykułach główny nacisk kładziemy na odpowiedzialność cywilną, regulowaną przez Konwencję CMR i wynikające z niej wymogi, jakie musi spełniać ubezpieczenie.

Istotne jest, aby przedmiot umowy ubezpieczenia obejmował nie tylko ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego (przewoźnika), która wynika z umów o odpłatny przewóz towarów w międzynarodowym transporcie drogowym na podstawie „międzynarodowej“ Konwencji CMR (Dz. U. nr 49, poz. 238 z 14.09.1962 r. z późn. zm.), lecz także odpowiedzialność cywilną na podstawie „wewnętrznej“ Prawa Przewozowego z 15 listopada 1984 r. (Dz. U. z 2000 r., nr 50, poz. 601 z późn. zm.) KC Art. 774 ff, jako podstawowy zakres umowy ubezpieczenia.

Ważne jest także, aby w warunkach ubezpieczenia przewidziano objęcie ochroną ubezpieczeniową również i transportu wykonywanego pojazdami wynajętymi lub wyleasingowanymi lub aby ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu przewozów realizowanych tego rodzaju pojazdami nie zostało wyłączone.

Warunki stosowanych przez firmę Lutz Assekuranz polisy ubezpieczeniowych OC w transporcie przewidują również w pewnych okolicznościach możliwość ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników obcych. Najczęściej jest to wymagane wtedy, gdy przewoźnik zatrudniony przez spedytora lub podwykonawca zatrudniony przez przewoźnika nie posiadają własnego, wystarczającego ubezpieczenia CMR, przy czym istotne znaczenie mogą tu mieć zbyt

niskie sumy ubezpieczenia, nazbyt ograniczony zakres terytorialny lub inne kryteria (przykładowo w przypadku zawarcia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wynikającej z art. 29 Konwencji CMR). Szczegóły tego zagadnienia omówimy w jednym z kolejnych artykułów.

W następnym wydaniu czasopisma „Przewoźnik” zespół firmy Lutz Assekuranz zajmie się między innymi zakresem terytorialnym Konwencji CMR i związanymi z

nim kwestiami dotyczącymi ubezpieczenia.

■ Punkty Kontaktowe Lutz Assekuranz:

35-959 Rzeszów
Al. Wyzwolenia 6
Tel. (017) 860 32 48
Mob. 723 688 239
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Przylep k. Zielonej Góry, ul. 22 Lipca 86 B
Tel.(068) 328 34 72
Mob. 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

reklama

PARTNERZY BIZNESOWI 



ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie **OCP** to 

Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z sumą ubezpieczenia 1.000.000€ na każde zdarzenie, również w kabotażu.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego)
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Pełnimy rolę „advokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponad gabarytowe, elektronicznie ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu; Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga „doubezpieczenia” przez spedytora.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

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

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

www.lutz-assekuranz.pl

Ulgi podatkowe w ramach pomocy de minimis

Arkadiusz Piska
doradca podatkowy

W przypadku przejściowych trudności finansowych lub konieczności przesunięcia środków finansowych, pierwotnie przeznaczonych na zapłatę podatków, przedsiębiorca ma prawo zwrócić się do organu podatkowego z wnioskiem o udzielenie ulgi podatkowej.

Zgodnie z art. 67a § 1 organ podatkowy, na wniosek podatnika, w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podatnika lub interesem publicznym może:

- odroczyć termin płatności podatku lub rozłożyć zapłatę podatku na raty;
- odroczyć lub rozłożyć na raty zapłatę zaległości podatkowej wraz z odsetkami za zwłokę lub odsetki określone w decyzji;
- umorzyć w całości lub w części zaległości podatkowe, odsetki za zwłokę lub opłatę proлонacji.

W myśl art. 67b Ordynacji Podatkowej rozróżniamy trzy formy ulg podatkowych, a mianowicie ulgi podatkowe, które:

- nie stanowią pomocy publicznej;
- stanowią pomoc de minimis - w zakresie i na zasadach określonych w bezpośrednio obowiązujących aktach prawa wspólnotowego, dotyczących pomocy w ramach zasady de minimis;
- stanowią pomoc publiczną.

Pomoc de minimis jest szczególną formą ulgi podatkowej. Jest to wsparcie dla firm, które nie wymaga akceptacji Komisji Europejskiej.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 lit.h Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1998/2006 - pomocy de minimis nie mogą otrzymać przedsiębiorcy znajdujący się w trudnej sytuacji ekonomicznej. Celem pomocy de minimis jest bowiem dofinansowanie rozwoju firmy, a także utrzymanie standardu usług w trudnym dla firmy okresie.

Składając wniosek o dzielenie ulgi podatko-

wej w ramach pomocy de minimis pamiętać należy, żeby go właściwie uzasadnić, ponieważ wskazanie na trudną sytuację firmy oraz na brak możliwości uzyskania w przyszłości dochodów z działalności gospodarczej w wysokości wystarczającej na uregulowanie należności publicznoprawnych skutkować będzie odmową udzielenia pomocy de minimis.

Wniosek można natomiast uzasadnić np. tworzeniem w firmie miejsc i stanowisk pracy albo przystosowaniem pojazdów do wykonywania usług transportu specjalistycznego.

Wysokość pomocy de minimis dla firm z sektora transportu drogowego jest niższa niż limit ogólny 200 tys. euro i wynosi tylko 100 tys. euro.

Przedsiębiorca w roku podatkowym, w którym udzielana jest dotacja, oraz w ciągu dwóch poprzednich lat nie może uzyskać pomocy, której wysokość przekracza równowartość 100 tys. euro.

Przed złożeniem wniosku o udzielenie ulgi po-

datkowej w formie pomocy de minimis należy ustalić wysokość otrzymanej przez przedsiębiorcę pomocy de minimis za okres ostatnich trzech lat. Pomocą de minimis jest np. tzw. jednorazowy odpis amortyzacyjny, zgodnie z art. 22k ust. 10 w związku z ust. 7 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz art. 10k ust. 10 w związku z ust. 7 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.

Ponadto, jeżeli przedsiębiorca otrzymał już wsparcie w innej formie na sfinansowanie kosztu kwalifikowanego, to stosownie do art. 2 ust. 5 rozporządzenia Komisji Europejskiej nr WE/1998/2006 nie może otrzymać pomocy de minimis na dofinansowanie tego samego kosztu kwalifikowanego.

Katalog kosztów kwalifikowanych, o sfinansowanie których przedsiębiorca może wnioskować, stanowi § 5 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 15 lipca 2010 r. Takimi kosztami są m.in. wydatki związane z transportem i spedycją eks-

ponatów. To rozwiązanie powinno skutkować otrzymaniem przez przewoźników zleceń na transport eksponatów, bowiem w przypadku otrzymania przez zleceniodawcę pomocy de minimis na sfinansowanie ich transportu nie będzie musiał angażować własnych środków na opłacenie transportu.

Poza ulgami podatkowymi, udzielanymi w ramach pomocy de minimis, firmy transportowe mogą skorzystać też z preferencyjnych stawek podatkowych w podatku od środków transportu oraz w podatku od nieruchomości. Jeżeli uchwała rady gminy przewiduje udzielenie pomocy publicznej poprzez obniżenie stawek podatków czy opłat - jest to pomoc de minimis.

Przewoźnicy powinni stosować presję na radę gminy, żeby przyjęła uchwałę w sprawie obniżenia stawek podatku od środków transportu w ramach pomocy de minimis, ponieważ art. 87 i 88 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, przewidują taką możliwość.

Koszty związane z świadczeniem usług transportu drogowego są coraz wyższe, a ilość zleceń pozytywnych przez przewoźników coraz mniejsza. W tej sytuacji pomoc de minimis, polegająca nie tylko na pozyskaniu środków finansowych, ale też na zmniejszeniu zobowiązań podatkowych, pozwoli przewoźnikowi przetrwać trudny okres na rynku usług transportu drogowego, a nawet powiększyć lub zmodernizować firmę.

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym umożliwia od 1 stycznia 2012 nakładanie na przewoźników i kierowców wyższych sankcji pieniężnych oraz kar grzywny niż do tej pory. Tak ukarani przewoźnicy i kierowcy nie mogą skorzystać z ulg, których udzielenie przewiduje ordynacja podatkowa, ponieważ art. 93 ust. 7 i art. 94 ust. 9 ustawy o transporcie drogowym wykluczają zastosowanie przepisów ordynacji podatkowej do kar pieniężnych nakładanych na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

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



nowyadres.pl



Sosnowiec

expo **silesia**



www.silesiakomunikacja.pl

20 – 21 marca 2012

Targi Transportu Publicznego

SilesiaKOMUNIKACJA

Spotkanie branży transportu publicznego w największej polskiej aglomeracji

kontakt: Tomasz Wącierz
tel. +48 32 788 75 37, tel. kom. +48 510 031 683
e-mail: silesiakomunikacja@exposilesia.pl



www.tslexpo.pl

17 – 18 kwietnia 2012

Targi Transportu, Spedycji i Logistyki

SilesiaTSL EXPO

Synergia branż transportu szynowego, drogowego oraz logistyki i magazynowania

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. +48 32 788 75 06, tel. kom. +48 510 031 732
e-mail: silesiatsexpo@exposilesia.pl

www.exposilesia.pl

tereny targowe: Expo Silesia Sp. z o.o.
Centrum Targowo-Konferencyjne
ul. Braci Mieroszewskich 124, Sosnowiec

Rajd Dakar szkoła życia

70

Wydaje się, że start Adama Małysza w przyszłym roku jest już niemal pewny, chociaż tuż po przylocie do kraju powiedział: Nie wiem, czy wystartuję za rok. Teraz jeszcze w ogóle o tym nie myślę. Póki co, spełniłem swoje najważniejsze marzenie, czyli ukończyłem Dakar. A to, że było jeszcze trudniej niż się spodziewałem, tylko dodaje wagi mojej satysfakcji. Jeszcze bardziej sobie to osiągnięcie cenię i jeszcze bardziej chcę do tego wrócić.

ciekawe

Gliwice chcą Chevroleta

Polska fabryka Opla chciałaby produkować chevrolety. Koncern General Motors, który jest właścicielem obu marek zastanawia się nad miejscem produkcji nowego chevroleta cruze. Zdaniem pracowników zakładów Opla w Gliwicach idealna do tego celu jest właśnie ich fabryka. Polskie zakłady zatrudniają prawie 3 tysiące

pracowników i mają odpowiedni potencjał. Ponad to, chevrolet cruze, którego GM chciałby produkować w Europie, powstaje na tej samej platformie podłogowej, co produkowany w Gliwicach opel astra. Ostateczna decyzja, gdzie ruszy produkcja auta będzie zależała od europejskiej centrali General Motors.

300 Volkswagenów do serwisu



Poważną wpadkę zaliczył właśnie niemiecki koncern znany między innymi z produkcji silników TDI. Niektóre Volkswageny wyposażone w dwulitrowe silniki diesla mają wadę fabryczną. W autach wyprodukowanych w latach 2009 - 2011 może dojść do rozszczelnienia przewodów paliwowych i wycieku oleju napędowego.

Volkswagen będzie bezpłatnie wymieniał wadliwe przewody. 300 tysięcy silników z usterką zamontowano w Volkswagenach, Audi, Seatach i Skodach. Tego typu akcji naprawczych nie brakuje, rzadko jednak mają one taką skalę.

Ekologiczne i niebezpieczne

Klimatyzacje samochodowe są źródłem zanieczyszczeń, więc trzeba je ulepszyć. Do takiego wniosku doszła Unia Europejska. Od 2017 roku w całej Unii do użytku ma wejść czynnik chłodzący o oznaczeniu HFO-1234yf. Jest wprawdzie droższy, ale przyjazny środowisku. Unijni spece nie wzięli jednak pod uwagę jednej rzeczy. Jak się okazuje środek ten zapala się przy temperaturze 400 stopni, a przy kontakcie z wodą zamienia się w groźny kwas. Jego właściwości mogą okazać się niebezpieczne, na przykład podczas akcji ratunkowej po wypadku. Dlatego sprawą postanowił zająć się jeden z francuski europosłów. Być może uda mu się zablokować nie do końca przemyślane zmiany.





Strażnicy pod lupą

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych szykuje projekt, który ma przywołać do porządku straże miejskie i gminne. Jak wynika z ubiegłorocznego raportu Najwyższej Izby Kontroli, strażnicy zamiast pilnować porządku publicznego coraz częściej zamieniają się w drugą drogówkę. Zdjęcia z fotoradarów przynoszą zyski gminom, to dochodowy interes. Jednak służby te w założeniu mają też inne zadania, które zaniedbują. Dlatego MSW chce, aby strażnicy rozliczali się ze swojej pracy.

Projekt zakłada, że straże miejskie będą przekazywać wojewodom, a za ich pośrednictwem MSW, dane dotyczące między innymi mandatów wystawionych na podstawie zdjęć z fotoradarów. Prace nad projektem trwają.



Gaz w dalszym ciągu z obsługą

W martwym punkcie utknęły prace nad przepisami umożliwiającymi kierowcom samodzielne tankowanie gazu na stacjach. Jakiś czas temu pojawił się pomysł, aby wzorem wielu innych europejskich krajów umożliwić samoobsługę na stacjach LPG. Niestety, jak poinformował „Puls Biznesu”, ta ini-

cjatywa utknęła gdzieś między Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej a Ministerstwem Gospodarki. To pierwsze czeka na odpowiednie przepisy ze strony Ministerstwa Gospodarki, które z kolei twierdzi, że żadne zmiany nie są potrzebne. Samodzielne tankowanie LPG mogłoby

ułatwić życie kierowcom oraz obsłudze stacji benzynowych.

Ponadto mogłoby w teorii wpłynąć na obniżkę cen tego paliwa.



Ciężarówką

za tsunami

Transport samochodowy po raz kolejny wykazał swoją wartość, umożliwiając szybkie niesienie pomocy poszkodowanym w największej naturalnej katastrofie ostatnich lat.

Robert Przybylski
Rzeczpospolita

Było nas dziewiętnastu na drugim piętrze, gdy fala wdarła się do pomieszczeń i zalała je sięgając do naszych klatek piersiowych. Zobaczyliśmy, jak obok naszego budynku przepływa niesiony falą tsunami duży, stalowy zbiornik, a następnie o nasz biurowiec uderzył budynek o stalowej konstrukcji, który wody zabrały nie wiadomo skąd – wspomina prezes Kanno Jidosha (Kanno Motors, serwisu ciężarówek

UD) Iwao Kanno. Jego rodzinne miasto Kesenuma z prefektury Miyagi, zostało 11 marca zmyte z powierzchni ziemi. Potężna fala zalała wybrzeże długości 500 km i zabiła blisko 20 tys. osób, jednak dziewiętnastka z Kanno Jidosha przetrwała. Pomimo wczesnowiosennego chłodu przeżyli kolejne kilkanaście godzin dzięki pomocy pobliskiego szpitala, który dał im fartuchy pielęgniarek, żeby mogli się przebrać. – Założyłem go odwrotnie – dodaje Iwao. Następnego dnia helikoptery dostarczyły im żywności i ubrania.

Pracownicy głównego serwisu ciężarówek UD w Sendai dostali urlop do

20 marca, aby mogli uporządkować swoje sprawy domowe i pomóc bliskim, jednak wszyscy stawili się do pracy wcześniej – ciężarówki pozwalały ratować innych. – Zdawaliśmy sobie sprawę, że nasi klienci prędko nie rozpoczną pracy, ale wokół stało wiele popsutych, pozalewanych i zniszczonych powozów ciężarówek. Pierwsze, co zrobiliśmy, to ściągnęliśmy pojazd ratownictwa technicznego i zaczęliśmy naprawiać samochody, żeby jak najszybciej uruchomić transport – tłumaczy dyrektor zarządzający UD w Sendai Yasuhi Sato. W niezniszczonym powozie i trzęsieniem ziemi warsztacie naprawili w pierw-



szym tygodniu 60 uszkodzonych ciężarówek.

Brakowało wody, żywności, ubrań. Ok. 150 tys. pozbawionych domów ludzi marzło, więc jak najszybciej trzeba było przywieźć koce i śpiwory oraz rozpocząć obudowę domów, a tam, gdzie było to niemożliwe, wznosić tymczasowe baraki. Mimo zniszczonych dróg, właśnie ciężarówki były w stanie najszybciej dotrzeć z pomocą dla zalanych prefektur Miyagi, Fukushima oraz Iwata. Japońskie koleje East Japan Railway zawiesiły przejazdy pociągów: zniknęło 5 połączeń ekspresowych i ok. czterdziestu lokalnych. Cały ciężar przewozów spadł na barki przewoźników drogowych. Aby przyspieszyć niesienie pomocy, rząd zawiesił pobieranie myta na autostradzie Tohoku. Isuzu, które ma serwis telematyczny Mimamori-kun Online Service, zarządzało ruchem samo-

chodów, aby uniknąć korków i przestojów, tym bardziej, że zaraz po katastrofie pojawiły się braki paliwa. Druga pod względem wielkości w Japonii firma kurierska Yamato Transport skierowała do przewożenia pomocy 200 ciężarówek i pięciuset kierowców. Czerwony Krzyż i inne organizacje charytatywne potrzebowały nagle dużych ilości taboru.

Tymczasem np. Hino, jeden z największych japońskich producentów ciężarówek, stracił czterech dealerów i centra serwisowe. Trzy tysiące ochotników z korporacji przyjechało w rejon objęty katastrofą, aby pomóc w usuwaniu jej skutków. W tej liczbie byli także mechanicy z całej Japonii, którzy pomagali przywrócić transport ciężarowy. Ruchome warsztaty działały wzdłuż głównej autostrady Tohoku. Dodatkowo Hino podarowało rządowi 43 samochody oraz bezpłatnie wy-

pożyczyło na rok samorządom 50 lekkich ciężarówek. Daimler przesłał dla Nippon Foundation 50 ciężarówek, w tym 30 Mitsubishi Canter. Tokyo Shokko Research ocenia, że skutki trzęsienia dotknęły 70 procent z 1597 spółek notowanych na tokijskiej giełdzie. Odbudowa według lokalnych władz potrwa 3 lata i będzie kosztować prawdopodobnie 220 mld dol. – dwa razy więcej niż po trzęsieniu ziemi w Kobe w 1995 roku.

Pomóc kolosowi

Chociaż zniszczenia są wielkie, a rekonstrukcja wymaga ogromnych inwestycji, odbudowująca się po katastrofie japońska gospodarka przyspiesza, co widoczne jest po wzroście przewozów drogowych w całym 2011 roku, który wyniósł 0,4 procent i był dwa razy większy niż w przypad-



ku kolei, wynika z badań przeprowadzonych przez Market Research.com.

Wzrost obrotów jest bardzo pożądanym, bo chociaż transport samochodowy jest krwiobiegiem gospodarki i przewozi 90 procent tonażu, co podkreśla prezes Japońskiego Stowarzyszenia Przewoźników Eichiro Nakaniishi, od wielu lat branża jest trapiąca przez kryzys. W 2009 roku przewiozła niecałe 4,5 mld ton, gdy w 1996 roku przewozy sięgnęły 6,2 mld ton. Spadkowy był także 2010 rok. Tylko w 2009 roku liczba przewoźników, którzy zbankrutowali, była o 12 procent większa niż dwanaście miesięcy wcześniej. Większość z blisko 1,8 mln kierowców zatrudnionych w przewozach ładunków oraz 0,6 mln kierowców w przewozach pasażerskich musiała pogodzić się z blisko 4-procentową redukcją zarobków. – Przez ostatnie dwa lata moje ciężarówki zamiast jeździć, głównie czekały pod płotem na jakiegokolwiek zlecenia – mówi Tadashi Ohno, właściciel niewielkiej firmy przewozowej Ohno Transport. Trudno zatem dziwić się, że przedsiębiorcy niechętnie wymieniają tabor. Średni wiek ciężarówki wyniósł w 2010 roku 9,6 roku, gdy w 2001 roku było to niecałe 7,5 roku. Z kolei patrząc na średni okres użytkowania ciężarówek, nastąpiła poprawa. W 2010 roku zmalał on do 12,7 lat, gdy rok wcześniej dochodził do 13,5 roku. Mimo redukcji, długość użytkowania w 2010 roku jest o dwa lata większa niż dekadę temu. Nie pomagają nawet rządowe zachęty wypłacane firmom kupującym ekologiczne ciężar-

rówki. Ostatecznie rząd przychylił się do wniosku Japońskiego Stowarzyszenia Przewoźników Samochodowych i zamierza w najbliższych miesiącach całkowicie znieść myto na drogach, wszystko, aby pomóc poważnie osłabionemu kolosowi, jakim jest transport drogowy.

W Japonii na koniec 2008 roku były zarejestrowane 62 892 firmy transportu drogowego, które dysponowały blisko 1,4 mln ciężarówek. Ich przychody w 2007 roku wyniosły 14,2 biliona jenów, to jest 55,1 procent całego rynku dystrybucji Japonii. Na drugim miejscu z udziałem 22,6 procent znalazły się usługi magazynowe, zaś kolejnie zdobyły 0,6 procent rynku – mniej niż żegluga przybrzeżna, na którą przypadło 4,8 procent.

Także w pracy przewozowej transport drogowy ciężarówkami na wynajem zdobył w 2008 roku 54,3 procent rynku, dodatkowe 7,8 procent przypadło transportowi własnemu. Żegluga przybrzeżna, kolej i transport lotniczy łącznie uzyskały 37,9 procent rynku.

Tak duża dominacja przewozów samochodowych tym bardziej zaskakuje, że w Japonii masy i wymiary ciężarówek są znacznie bardziej ograniczone niż w Europie, która przecież nie jest przykładem otwartości dla tej gałęzi transportu. Maksymalna długość pojazdu w Japonii wynosi 12 m. Masa pojedynczego pojazdu może sięgać 25 ton. Maksymalna masa zestawu to 36 ton, zaś długość ciągnika siodłowego z naczepą 16 m, a składu 18 m, przy masie 45 ton. Składy stosowane

są do przewozu samochodów z fabryk do portów, zaś wysoka masa całkowita jest potrzebna budownictwu do transportu stalowych prefabrykatów, z których budowane są odporne na trzęsienia ziemi drapacze chmur.

Transport liniowy i regionalny

Obecny kształt japońskiego przemysłu transportu drogowego wywodzi się z kolejowych regulacji z 1949 roku, które ustalały poziom cen usług przewozowych oraz wymagania wobec nowych podmiotów wchodzących do branży transportu drogowego, ograniczając konkurencję wobec kolei. Dwa lata później japoński sejm uchwalił Ustawę o transporcie drogowym, która wprowadzała przewoźników liniowych, świadczących regularne przewozy drobnicy, oraz regionalne firmy transportowe, oferujące przewozy całosamochodowe w danym regionie. Przewozy cysternami, chłodniami, pojazdami pogrzebowymi podlegały oddzielnym regulacjom. W 1960 roku były 533 firmy liniowe, w 1989 roku ta liczba spadła do 325. Z kolei przewoźników regionalnych przybywało: z 28 523 w 1975 roku do 35 888 w 1989, a ich przychody stanowiły 80 procent przychodów branży.

Rosnąca liczba przesyłanych paczek doprowadziła do uchwalenia w 1989 roku Ustawy o pojazdach samochodowych, która weszła w życie dwa lata później. Przyniosła rewolucyjne zmiany rynku transportu drogowego, wprowadzając zezwolenia (kyoka) za-



miast licencji (menkyo). Zezwolenie na działalność podmiot otrzymywał automatycznie po spełnieniu minimalnych warunków. Transport liniowy nie musiał odbywać się według rozkładu jazdy, paczki mogły być odbierane w miejscach należących do klienta, a nie w punktach uzgodnionych z urzędem licencjonującym. Firmy ekspresowe faktycznie otrzymały pozwolenie działania na terenie całego kraju. Z kolei przedsiębiorstwa regionalne mogły transportować także przesyłki drobnicowe. Czyli zgodnie z nowym prawem zniknął podział na dwie specjalności. Warto zauważyć, że wiele japońskich koncernów korzysta z własnego transportu i w Kraju Kwitnącej Wiśni odpowiedzialny jest on za dwie trzecie przewozów liczonych w tonach, ale wykonuje on zaledwie jedną czwartą pracy przewozowej.

Ustawa z 1989 roku uwolniła także ceny – poprzednio Ministerstwo

Transportu ustalało minimalne i maksymalne, po 1991 roku operatorzy zgłaszali zmiany stawek przewozowych i musieli uzyskać na swoją propozycję zgodę administracji. Ta zmiana wynikała z chęci zlikwidowania fikcji limitów cen, gdyż przewoźnicy zaniżali je poniżej ustalonego przez ministerstwo minimum, aby zdobyć ładunki.

Wymagania minimalne dotyczą wielkości floty (od 3 do 15 ciężarówek, w zależności od regionu), bazy, zabezpieczeń finansowych oraz posiadania przez zarząd czegoś w rodzaju certyfikatu kompetencji zawodowych.

Potrzebę wprowadzenia nowej ustawy politycy i przemysł tłumaczyli dynamicznym wzrostem przewozów paczek. Już w 1985 roku ten segment rynku stanowił 27 procent przychodów przewoźników drobnicowych, zaś 5 lat później blisko 40 pro-

cent. Ten wzrost następował także w kolejnych latach. Liderem tego rynku, pomimo obecności FedEx oraz UPS, jest Yamato Transport, którego logo (kot niosący w pysku kocię), jest powszechnie spotykane na całych wyspach. Yamato jako pierwszy w branży wprowadził dostawy następnego dnia, monitoring w czasie rzeczywistym ciężarówek oraz komputeryzację działalności. Te innowacje spowodowały, że już w 1985 roku kolej straciła przewozy paczek. W 1993 roku sieci drobnicowe obsługiwały 287 firm. Przewiozły one 1,2 mld paczek – blisko trzy razy więcej niż poczta. W tym samym roku przewoźników z dawnymi licencjami regionalnymi ministerstwo zarejestrowało 39 627. Przychody (dla drobnicowych i regionalnych łącznie) sięgnęły 12,1 bilionów jenów, blisko dwa razy więcej niż w 1983 roku i dziewięć razy więcej niż w 1970 roku. ■

REJESTRACJE STANDARDOWYCH CIĘŻARÓWEK W JAPONII W TYS.

2011	107,3
2010	101,7
2009	87,7
2008	146,7
2007	172,0
2006	209,3
2005	197,5

źródło: JAMA

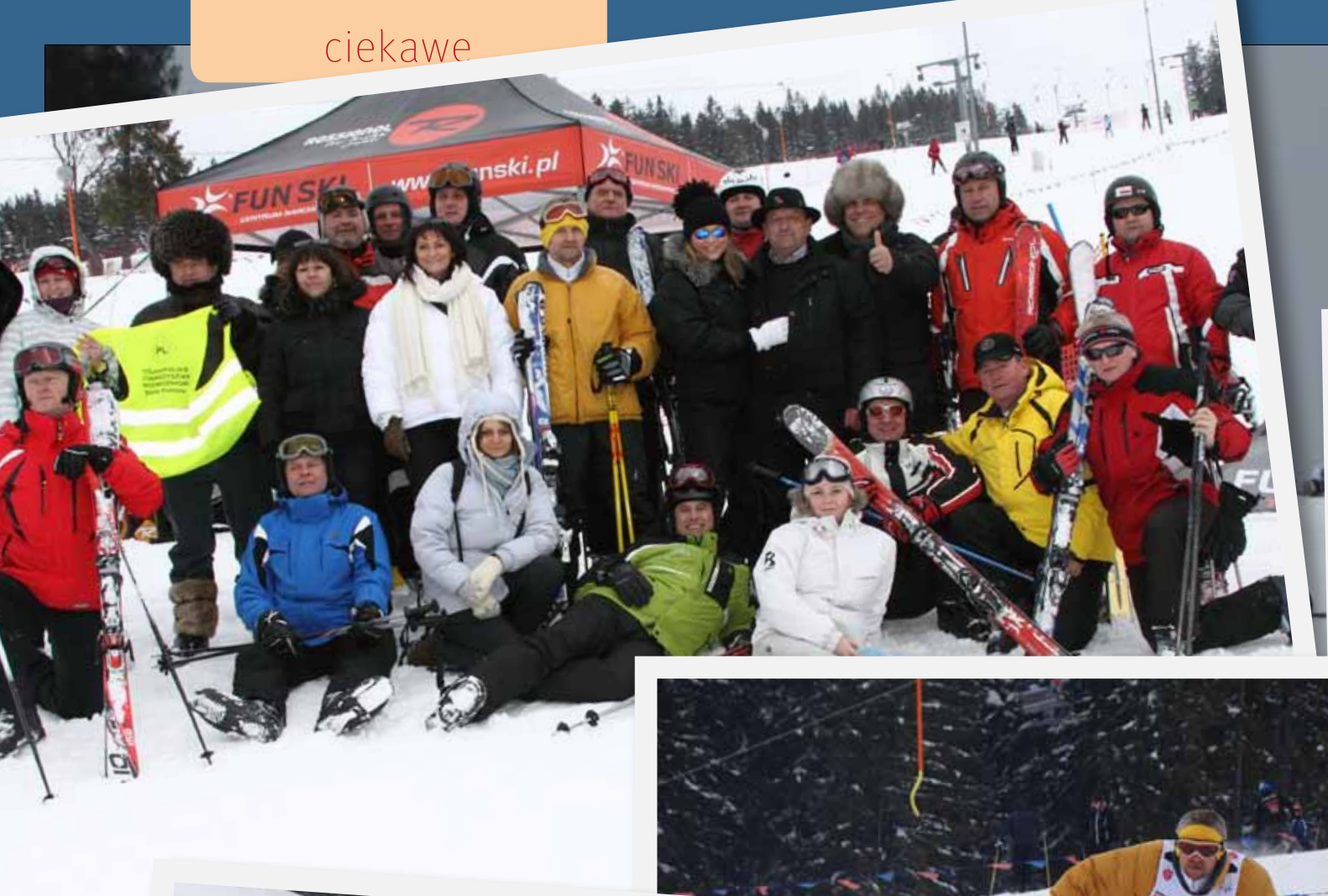
REJESTRACJE W 2011 ROKU STANDARDOWYCH CIĘŻARÓWEK (O ŁADOWNOŚCI POW. 3,5 T) W JAPONII

Marka	Liczba	Zmiana w stos. do 2010
Toyota	13 580	96,17
Nissan	2 384	86,31
Mazda	802	96,04
Mitsubishi	99	55,3
Isuzu	33 397	95,19
UD Trucks	8 396	109,59
Hino	28 057	122,27
Mitsubishi Fuso	18 576	113,33
Inni	1995	116,32
Razem	107 286	105,49

LICZBA STANDARDOWYCH CIĘŻARÓWEK W UŻYTKOWANIU W JAPONII W TYS.

2010	2 281,7
2009	2 319,6
2008	2 386,3
2007	2 455,3
2006	2 465,8
2005	2 474,4

źródło: JAMA



SZUS

Na stoku narciarskim Andrzeja Klimka ze wsi Małe Ciche koło Zakopanego odbyły się pierwsze Ogólnopolskie Zawody Narciarskie o Puchar Prezesa ZMPD. Najważniejsza była rodzinno-towarzyska serdeczna atmosfera, więc tylko z dziennikarskiego obowiązku podajemy listę startujących i zwycięzców.

- Ewelina Zdunek - zwyciężczyni wśród pań
- Jerzy Samsel - zwycięzca wśród panów
- Waldemar Jaszczur - drugie miejsce
- Andrzej Szyszowski - trzecie miejsce
- Andrzej Lenkiewicz
- Mirosław Bajek
- Kazimierz Piskowski
- Jan Szlachta
- Marek Szewczyk
- Wiesław Starostka
- Tadeusz Wiśniewski
- Andrzej Szablowski
- Andrzej Szulc
- Andrzej Trojanowski
- Mirosław Kaczorowski

Fot. Agata Matyjasik,
Sławomir Jeneralski



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 hobbystów jest więcej.

Możemy stworzyć własny klub pasjonatów, ludzi, którzy w atrakcyjny sposób i atrakcyjnym gronie spędzają wolny czas. Nasze akcje: PASJE i PO GODZINACH są do Państwa dyspozycji.
Prosimy o kontakt na adres e-mail redakcji:
redakcja_przewoźnik@zmpd.pl

Pasje.

Męska przygoda - polowanie na dzika

**Z Janem Buczkim,
prezesem ZMPD,
rozmawia Ryszard
Gałczyński**

■ **Jak trafił Pan do grona myśliwych?**

Przed laty, jako student poznałem nad wodą wędkarza, który był zarazem zapalonym myśliwym. Wspólna pasja przerodziła się w przyjaźń i od niego „zaraziłem się” łowiectwem. Jednakże na pełną realizację swoich marzeń musiałem czekać wiele lat i siedemnaście lat temu mogłem pozwolić sobie na powrót do swoich młodościowych fascynacji. Niestety w związku z podjęciem pracy w ZMPD zmuszony byłem „zawiesić strzelbę na haku”, ponieważ zadanie, którego się wówczas podjąłem, uniemożliwiało mi jakiegokolwiek odrywanie się od codziennej harówki. W końcu, kiedy udało się rozwiązać wiele strategicznych dla naszej branży zadań, kole-dzy myśliwi – przewoźnicy dosłownie wyciągnęli mnie do kniei. Często otrzymuję zaproszenia na atrakcyjne spotkania myśliwskie, ale jestem na tyle aktywnym myśliwym, na ile czas mi pozwala.

■ **Jakim tradycjom łowieckim hołduje się współcześnie?**

Poszanowanie tradycji jest jedną z najważniejszych zasad rządzących współczesnym polskim łowiectwem.

Jeśli można mówić o pewnej elitarności, to zasadza się ona właśnie na hołdowaniu starym sprawdzonym zwyczajom. Niewątpliwie najważniejszym aspektem polskiego modelu łowiectwa jest poszanowanie zwierzyny i to zarówno żywej jak i pozyskanej, oraz dbałość o faunę i florę. Niemniej ważne jest wzajemne okazywanie szacunku, ze szczególnym uwzględnieniem starszych myśliwych. Istnieje łowieckie powiedzenie, że każdy z nas będzie kiedyś nestorem i nie do pomyślenia jest, by wobec starszych i doświadczonych myśliwych zachowywać się z pobłażaniem czy lekceważeniem. Starsi myśliwi mają czasami kłopoty ze zdrowiem, w związku z tym korzystają z taryfy ulgowej w zbiorowych pracach, w czasie polowania i w całym łowieckim życiu.

Tradycje łowieckie są związane z kodeksem specyficznych zachowań i obyczajów. Należy do niego między innymi myśliwski język różny od potocznego. Wynika to na przykład z faktu, że w naszej gwarze w inny sposób nazywa się czynności, zachowanie i części budowy zwierząt. Obowiązuje w związku z tym specjalne nazewnictwo i wyśmiewamy tych myśliwych, którzy go nie stosują.

Podam kilka przykładów z gwary myśliwskiej: na przykład dzik opisywany językiem myśliwych to „zwierzyna czarna” często żyjąca w licznych „watahach”, porusza się na „biegach” zakończonych „rapetami”, „gwizdem” rozgarnia ściółkę leśną, a broni się „orężem” i „uchodzi” najczęściej z uniesionym „chwostem”... :)

To jest bardzo uproszczony opis, a pełna gwara rozróżnia wszystkie gatunki, części budowy i zachowań zwierzyny. Młodzi myśliwi muszą poznać myśliwską terminologię i zdać egzamin. Łowiectwo nie pozwala na pełną swobodę działania, każdego bez wyjątku myśliwego ze względu na bezpieczeństwo obowiązują precyzyjne przepisy i regulaminy. Broń często używana jest w trudnych warunkach i wymaga od myśliwego doskonałych, wręcz odruchowych umiejętności, ale tu nie ma miejsca na rutynę.

■ **Łowiectwo budzi wiele kontrowersji; przykładem może być prezydent Bronisław Komorowski, który wycofał się z czynnego uprawiania swojej pasji. Czy rzeczywiście szkodzi naturze?**



Ślady po groźnym, na szczęście nieudanym, ataku dzika.

Łowiectwo jest niewątpliwie najstarszym zajęciem ludzkości. Do dzisiaj przetrwały dawne obyczaje łowieckie, choć w nieco w zmienionej formie. Pozostały w nas wszystkich atawistyczne odruchy, jak chociażby zbieractwo, np. zbieranie grzybów. Można by powiedzieć, że trudno znaleźć dla takiego zajęcia usprawiedliwienie, skoro potrafimy przemysłowo hodować pieczarki... W wędkowaniu i polowaniu na ryby pod wodą także uwidacznia się prastara skłonność do zdobywania pożywienia. Polowanie przyciąga ludzi, którzy lubią obcować z innymi, lubią się dzielić swoją pasją i lubią doskonalić umiejętności korzystając też z doświadczeń innych, bo łowiectwo jest bardzo trudną sztuką. Szczęścia w łowiectwie próbuje wielu, jednym się udaje bardziej, innym mniej, ale nikt nie pyta o wyniki polowań, wystarczy, że są myśliwymi.

Moje polowanie wygląda najczęściej w ten sposób, że mam wizualny kontakt ze zwierzyną, odczuwam satysfakcję z tego, że zbliżam się do niej na odległość umożliwiającą pewny strzał, a jednak z niego często rezygnuję, ponieważ od chwili naciśnięcia na spust kończy się przyjemność,

a zaczyna się ciąg działań formalnych i fizycznych. A jak to pogodzić z faktem, że na przykład jutro rano mam zaplanowane zajęcia, których odłożyć się w żaden sposób nie da? Dzięki zaangażowaniu kół łowieckich odbudowano w Polsce całe populacje zwierzyny płowej i ograniczono kłusownictwo. W wielu krajach WNP ocalały tylko nieliczne regiony strzeżone, gdzie można ją spotkać. Również w krajach rozwiniętych gospodarczo zardroszczą nam zarówno naszego modelu łowiectwa, jak i stanu zwierzyny.

■ Czym dla Pana jest myślistwo?

Uprawianie tej pasji powoduje, że po wielu dziesiątkach godzin pracy na różnego rodzaju posiedzeniach, konferencjach, kiedy znajdę się w lesie, przejdę kilka kilometrów, pooddycham świeżym powietrzem – po prostu odpoczywam. A podczas niejednej już długiej samotnej zasiadki zrodziły się strategie, które pomogły w rozwiązaniu wielu zawiłych sytuacji. Ponadto bardzo lubię spotykać się z ludźmi, z którymi łączą mnie relacje czysto towarzyskie; nie mamy wobec siebie żadnych oczekiwań - łączy nas wyłącznie pasja. Łowieckie spotkania z bardzo ciekawymi ludźmi, których

znam z racji wykonywanej pracy, dają możliwość poznania ich od zupełnie innej strony i to bardzo sobie cenię. Polowaniu towarzyszy niejednokrotnie adrenalina, której mężczyźni do normalnego życia po prostu potrzebują, chociaż jako prezes ZMPD na brak adrenaliny w pracy nie narzekam...

■ W jaki sposób obchodził Pan dzień św. Huberta?

Tamten rok był wyjątkowy. Przez ostatnie dziesięć lat obowiązki zawodowe nie pozwalały mi na spędzenie tego dnia w gronie myśliwych. Natomiast w tym roku uczestniczyłem w obchodach aż w dwóch moich kołach łowieckich. W jednym i drugim świętuje się w podobny sposób. Tego dnia polowanie ma specjalną, uroczystą oprawę. Zbiórce towarzyszą sygnaliści, którzy na rogach wygrywają sygnały łowieckie. Natomiast później odbywa się krótkie polowanie i nie tyle chodzi tu o ilość ustrzelonej zwierzyny, co raczej o przebywanie w łowieckiej gromadzie. Polowaniu towarzyszyła leśna msza święta koncelebrowana przez księdza – kolegę z naszego koła łowieckiego. Wieczór spędziliśmy na wspólnej biesiadzie.

■ **Co uważa Pan za swoją najbardziej spektakularną zdobycz?**

Jeżeli chodzi o moje sukcesy łowieckie, to nie są one spektakularne i wielkie. By takie odnosić, trzeba regularnie bywać w kniei, na co ja z braku czasu nie mogę sobie pozwolić. Natomiast najbardziej lubię polować na dziki, bo mogę to robić nocą, kiedy mam skrawek czasu dla siebie i mogę go poświęcić swojej pasji. Dzik to zwierzę wyjątkowe. Ma doskonały słuch i węch, jest bardzo przebiegły, sprytny i odważny. Potrafi „wykołować” niejednego wytrawnego myśliwego. Chyba, że jest to dzik miejski, dokarmiany przez ludzi (to już prawie nowy gatunek). „Mój” największy dzik, którego gospodarze obwodu łowieckiego oceniali na około 260 kg, w sposób wyjątkowo inteligentny po prostu wykiwał mnie...

■ **Czy wyjeżdża Pan polować za granicą i czy ma Pan jakieś marzenia związane z myślistwem?**

Mam częsty kontakt z kolegami, którzy są znanymi na skalę kraju myśliwymi i kolekcjonerami trofeów łowieckich. Pokazują mi swoje zdobycze i opowiadają o wyprawach. Nie odczuwam potrzeby wyjazdów na safari do Afryki, czy na polowania do

Ameryki Południowej. Moim marzeniem jest polowanie w Górach Ałtaj i w okolicach jeziora Bajkał. Chciałbym zmierzyć się jeszcze z niedźwiedziem i wilkiem. Pozyskałem kilkadziesiąt dzików, ale nie kolekcjonuję trofeów. Nie poluję na sarny, czy jelenie w zakresie większym niż wynika to z zobowiązań wobec koła łowieckiego. W zupełności wystarcza mi rodzima przyroda...

■ **Czy są jakieś mody związane z polowaniem?**

Pojawiają się myśliwi, którzy mają sprzęt i wyposażenie z najwyższej półki, super nowoczesne samochody, którymi w ogóle nie wjeżdżają do lasu, żeby nie porysować karoserii. Starają się nie ubrudzić ubrania, w związku z tym nie wykonują wszystkich czynności, do których zobowiązany jest myśliwy. Chociażby z takich powodów, jak patroszenie, do którego zgodnie z łowieckim kodeksem nie wolno podwijać rękawów. A ubranie „klasy S” mogłoby się pobrudzić. Sytuacje takie wywołują oczywiście pobłażliwy uśmiech u starych myśliwych. Myślę więc, że z tego powodu ci wspaniale wyposażeni myśliwi nie asymilują w pełni.

Łowiectwo różni się od wielu innych pasji między innymi tym, że raz dobrze zainwestowane pieniądze

wystarczają praktycznie na całe życie – myślę tutaj o broni. Myśliwy, który „zżyje się” ze swoim karabinem, już go nie zmienia. A na pewno nie z tego powodu, że pojawiła się nowsza wersja jakiejś broni. Do uprawiania łowiectwa wystarcza strzelba śrutowa (dubeltówka) i karabin (repetier) kulowy o uniwersalnym kalibrze.

■ **Czy uważa Pan, że jest coś, co można byłoby do tej pasji porównać?**

Karawaning. Zarówno karawaning, jak i łowiectwo, polegają na pewnego rodzaju szwendaniu się, zaglądaniu tu i ówdzie – krótko mówiąc na wolności i swobodzie. Dzięki temu można doświadczyć uczucia niezależności. Chcesz sobie posiedzieć w jakimś pięknym miejscu, to sobie posiedzisz; albo jedziesz przed siebie, kiedy masz ochotę coś ciekawego zobaczyć. Karawaning z łowiectwem łączy także to, że przyciąga ludzi poszukujących, chętnie nawiązujących kontakty, wymieniających się doświadczeniami. Jedno i drugie bowiem opiera się na zdobywaniu nowych doświadczeń i umiejętności radzenia sobie w trudnych sytuacjach. Karawaning ma jednak tę przewagę nad łowiectwem, że można go uprawiać z rodziną.



Drzwi do Europy

Europejski biznes dla lokalnych przedsiębiorców

Zmiany, jakie zaszły po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, spowodowały, że rodzime firmy transportowe, za sprawą wysokiej jakości świadczonych usług i korzystnej ceny, stały się bardziej konkurencyjne na wspólnotowym rynku. Chcąc rozwijać się na arenie międzynarodowej, przedsiębiorcy poszukują sposobów na dotarcie do zagranicznych zlecniodawców. Zdobywanie danych teleadresowych nie stanowi już dziś problemu, nie zawsze jednak oznacza nawiązanie współpracy ze znaną firmą. Ułatwić to może wykorzystywanie narzędzi umożliwiających nie tylko kontakt z międzynarodowymi partnerami biznesowymi, ale także pozyskiwanie zleceń.

Narzędzia takie, od 1997 r., tworzy firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH, dostarczając swoim klientom wiodącą w Europie giełdę transportową TC Truck&Cargo® oraz europejską platformę do przetargów transportowych TC eBid®.

Pierwszy program jest wirtualnym rynkiem sprzedaży dla przewoźników i spedytorów, za pomocą którego realizowane są transakcje na rynku spot. Bazę tworzy 85 000 sprawdzonych użytkowników z 44 państw, którzy codziennie ogłaszają do 300 000 ofert frachtów i wolnych pojazdów. Giełda zapewnia nie tylko dostęp do krajowych i międzynarodowych ofert, ale również do ofert wewnątrz innych państw (kabotaż). Fakt, że oferty te w dużej mierze pochodzą od zagranicznych firm, dodatkowo podnosi przydatność programu i stwarza szersze możliwości dla rodzimych przedsię-



biorstw.

Zagraniczni oferenci stanowią 85% klientów TimoCom, dzięki czemu polskie firmy zyskują możliwości na bardziej korzystne zlecenia na terenie całej Europy. Frachty z „pierwszej ręki” oznaczają dla przewoźników lepsze stawki, a w konsekwencji większe zyski.

Europejscy producenci w zasięgu ręki

Do prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych niezbędne jest realizowanie nie tylko zleceń doraźnych, ale przede wszystkim stałych. To one zapewniają firmie stały dopływ środków finansowych i stabilność zatrudnienia.

TimoCom, rozszerzając spektrum działalności na rynek kontraktów, udostępnił swoim użytkownikom platformę przetargową TC eBid®, dzięki której załadowcy z całej Europy ogłaszają przetarg na stałe zlecenia transportowe. Przewoźnicy mają możliwość bezpłatnego uczestnictwa w

międzynarodowych przetargach, o których dotychczas nie mieli możliwości się dowiedzieć. TC eBid® oferuje im szanse na rozszerzenie działalności – i to we współpracy ze sprawdzonymi partnerami z całej Europy. Stałe zlecenia od europejskiego producenta, to dążenie każdego przewoźnika trudniącego się transportem międzynarodowym.

Producenci eksportujący swoje towary do innych krajów Europy często poszukują usługodawców, gotowych świadczyć usługi transportowe w innych państwach. TimoCom scala to, co najważniejsze na rynku transportowym i pozwala na znalezienie odpowiedniego partnera w odpowiednim czasie.

TimoCom otwiera swoim klientom drzwi do Europy poprzez funkcjonalne produkty, międzynarodowy zasięg oraz dostęp do bezpośrednich ofert i sprawdzonych, zagranicznych kontrahentów. Decydując się na TimoCom można łatwiej sprostać aktualnym wyzwaniom rynku oraz budować przewagę nad konkurencją.

Raid Dakar

szkoła życia

Tegoroczne zmagania kierowców w Dakarze śledziliśmy z jeszcze większym zainteresowaniem niż dotychczas. I to nie tylko za sprawą sporej liczby uczestniczących w nim Polaków, lecz dlatego, że odgrywają tam znaczącą rolę.



Klaudiusz Madeja

Jest to z pewnością najtrudniejsza impreza tego typu. Startują w niej koncerty, które chcą pokazać w ten sposób solidność i wytrzymałość swoich pojazdów. Ale są też indywidualni uczestnicy. Muszą sobie radzić sami, a co najważniejsze, sfinansować sami tę, bardzo drogą dodajmy, wyprawę. Dla wielu największym sukcesem jest samo ukończenie rajdu, niezależnie na której pozycji.

Cztery pory roku

Jednym z takich marzycieli, dla których jedynym celem było tylko minięcie mety w Limie jest Adam Małysza. Niegdyś, a dokładnie jeszcze przed niespełna rokiem, trzeci zawodnik narciarskiego pucharu świata skoczków, po zakończeniu czynnej kariery postanowił rozpocząć swoją przygodę w innej dyscyplinie sportowej. Jednych zaskoczył, innym zaimponował. Nie tylko swoją ambicją, ale również skromnością i pokorą: *Muszę się wszystkiego obawiać, bo to dla mnie zupełna nowość. W nartach mieliśmy najlepsze hotele, wszystko zapewnione i przygotowane. Tutaj mogą zdarzyć się takie chwile, kiedy będzie się chciało nawet po prostu płakać* – przypuszczał jeszcze przed ostatnią fazą przygotowań nasz „orzeł z Wisły”. Zaś na pytanie o cel swojego debiutu w Dakarze skromnie odpowiadał: *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. Do tej pory to był dla mnie tylko sen, który teraz się spełnia. W skokach miałem wyrobioną pozycję, tutaj wracam jako żółtodziób. Skromność i szczerść godna szacunku i uznania. Jednak przykład byłego alpejskiego mistrza narciarskiego Luc'a Alphanda pokazuje, że cierpliwość i pracowitość może być nagrodzona. Jego droga była podobna jak Małyszka. Śnieg i mróz zamienił na piasek pustyni, upał i suszę. Choć nie do końca, bo na trasie tegorocznego rajdu również pojawiły się opady śniegu, przez co musiano odwołać jeden etap. Podobnie z niską temperaturą, która w nocy jednemu daje się we znaki. Zwracał na to uwagę m.in. Jacek Czachor, gdy zmarł podczas zbiorowego noclegu, zaplanowanego w drugim tygodniu imprezy.

Wracając jeszcze do Luc'a Alphanda – w swoim ósmym starcie odniósł zwycięstwo w Dakarze i być może to jest jeden z argumentów dla Adama Małyszka, który „połknął bakcyla” tej imprezy na dobre: *Najważniejszy cel został osiągnięty – dotarliśmy do mety i z tego jesteśmy najbardziej zadowoleni. Zajęliśmy trzecie miejsce wśród debiutantów. A to, że raz dojeżdżaliśmy już w ciemnościach po sześciu godzinach kłopotów, tylko dodało nowych doświadczeń, bo to jest częścią tego rajdu. Poproszony o krótką ocenę swojego debiutu w Dakarze powiedział: *Jestem dumny z siebie, że wytrzymałem całą rajd. Czasem sam dojazd do odcinka specjalnego miał 500 lub 600 kilometrów i Rafał proponował zmianę za kierownicą. Jazda bywała monotonna, ale zniósłem trudy imprezy bez**

konieczności ustępowania miejsca za kierownicą mojemu pilotowi. A te odcinki bywają naprawdę monotonne, nie ma tempomatu i trzeba z wyczuciem i uwagą prowadzić samochód. Niemniej to właśnie naszemu pilotowi Rafałowi Martonowi zawdzięczamy to, że dotarliśmy szczęśliwie do mety. Dzięki niemu nie błędzieliśmy, nawet na wydmach. A wśród doświadczeń załogi Małysz-Martona było m.in. dachowanie na jednym z etapów. Na szczęście wszystko skończyło się dobrze i obaj wyszli z tego bez szwanku.

Wydaje się więc, że start Adama Małyszka w przyszłym roku jest już niemal pewny, tymczasem tuż po przylocie do kraju, jeszcze na gorąco powiedział: *Nie wiem, czy wystartuję za rok. Teraz, czy wracam w ogóle o tym nie myślę. Póki co, spełniłem swoje najważniejsze marzenie, czyli ukończyłem Dakar. A to, że było jeszcze trudniej niż się spodziewałem, tylko dodaje wagi mojej satysfakcji. Jeszcze bardziej sobie to osiągnięcie cenię i jeszcze bardziej chcę do tego wrócić.*

Szczęście było blisko

Dla Krzysztofa Hołowczyca był to już kolejny start w Dakarze. Zarówno dotychczasowe wyniki, jak i jego doświadczenie, stawiały popularnego Hołka w gronie kandydatów do zajęcia miejsca na podium. Sam zresztą zapowiadał przed imprezą, że chciałby się znaleźć w czołowej trójce: *Mam już dużo doświadczenia, czas wreszcie, by ono zapoczątkowało. Dzięki znakomitemu samochodowi i teamowi mogę realnie marzyć o zwycięstwie lub przynajmniej o miejscu na podium. Jak dotąd największym osiągnięciem by-*



ło 5. miejsce w 2009 r. Warto przy okazji zwrócić uwagę na to, jak bardzo nasz najbardziej utytułowany uczestnik Dakaru docenia swój profesjonalny zespół. Nie jest bowiem tajemnicą, że najbogatsze zespoły, najwięksi producenci są w stanie wymienić podczas imprezy niemal wszystko, na co tylko pozwalają przepisy. Dzięki temu pojazdy docierają do mety. Niestety nie zawsze, nawet najlepsze zaplecze gwarantuje sukces. Tak też było tym razem. Załoga Krzysztof Hołowczyc i Jean-Marc Fortin rozpoczęła znakomicie. Po 3. etapie byli na czele klasyfikacji generalnej. Piątego dnia „świętowali” historyczne, pierwsze zwycięstwo etapowe Hołka. Przez kilka następných dni załoga Orlen Teamu zajmowała 2. lub 3. miejsce w klasyfikacji generalnej. Na czele był wielokrotny zwycięzca Stephan Peterhansel. Obaj z Hołowczycem jechali tymi samymi autami mini all4 racing i dzielnie stawiali czoła buńczuczemu, ale i bardzo dobremu Amerykaninowi Robinowi Gordonowi na Hummerze. Ten pojazd sprawdzał się znakomicie zwłaszcza na dziurach, zaś sam Jankes kpił nieco ze swoich rywali mówiąc: *Mini to są samochody dla dziewczynek*. Jednak było w tym nieco teatralności albo amerykańskiego cyrku, jak kto woli. Zresztą nie wiadomo, czy Gordonowi zostanie zaliczona 5. pozycja na mecie, ponieważ na kilka dni przed końcem komisja techniczna zgłosiła zastrzeżenia co do systemu automatycznej regulacji ciśnienia w oponach jego hummera. Zawodnik złożył odwołanie, tłumacząc, że startuje z identycznym rozwiązaniem już kilka lat... Rozpatrywanie protestu może potrwać kilka ty-

godni. Ale wróćmy do naszego lidera. Hołowczyc tak wciągnęła walka o prymat, że gdy 8 stycznia rajd miał zaplanowany dzień wolny stwierdził: *Mnie to tylko wybija z rytmu, wolalby jak co dzień wstać wcześniej, usiąść za kierownicą i jechać...* Świadczy to nie tylko o sile mentalnej, ale także znakomitym przygotowaniu kondycyjnym kierowcy, który w tym roku skończy 50 lat.

Niestety, choć z pewnością bardzo chciał, nie zrobił sobie pięknego prezentu na tę okrągłą rocznicę. Na 10. etapie zawiódł mały, krótki przewód wspomaganie kierowcy. Hołowczyc jechał dopóki się dało, ale w ciężkim, piaszczystym terenie wymaga to niesamowitego wysiłku. Gdy ich samochód zakopał się w piasku, pomogła ciężarówka, lecz przy wyciąganiu urwała się chłodnica. Polsko-belgijski duet dotarł późnym wieczorem na metę tego etapu, ale nastroje były minorowe: *Drugi raz omija nas podium i to przez drobnostkę* – mówił załamany Hołowczyc. Po tym zdarzeniu spadli na 13. miejsce, a ogromna strata wykluczała powrót do czołówki – było zbyt blisko do mety, zbyt mało odcinków specjalnych. Ambitny zespół chciał chociaż pokazać jeszcze na co go stać i próbował wyprzedzić będące w ich zasięgu załogi. Jednak dwa dni później w tumanach drobnego, wciskającego się wszędzie piachu zwanego fesz fesz, znów wpadli głęboko w wydmę. Ostatecznie na mecie w Limie uplasowali się na 10. pozycji, a Hołek jeszcze raz dowiódł swojej ambicji: *Trzeba było dojechać do mety, nawet na dalszej pozycji. Bardziej denerwuje mnie to, że wszystko stało się przez taką drobnostkę. Wolalby już chyba, aby przyczyną*

był jakiś mój błąd. Jednak od razu dodał, że oczywiście za rok wystartują, bogatsi o tegoroczne doświadczenia.

Pokora przed siłami natury

O tym, że Dakar jest bardzo ciężką próbą, przekonali się też inni nasi zawodnicy. Najszybciej, bo już na 3. etapie zrezygnował motocyklista Jakub Przygoński. Silnik jego motocykla się po prostu rozpadł – nie miał żadnych szans na kontynuowanie rywalizacji. Załamany wrócił od razu do kraju. Nie chciał obserwowwać rywalizacji swoich kolegów z boku. Robił to już rok wcześniej, gdy z powodu kontuzji ręki towarzyszył swojemu teamowi, a przy okazji próbował też swoich sił jako dziennikarz relacjonujący zmagania na trasie.

Na tym samym 3. etapie zaczęły się kłopoty Łukasza Łaskawca, który urwał koło w swoim quadzie. Nasz młody kierowca stracił sporo czasu, a był postrzegany jako jeden z kandydatów do zwycięstwa. Zasłużył sobie na to swoim ubiegłorocznym debiutem w tej imprezie, który zakończył się 3. miejscem w klasyfikacji końcowej. Jak się później okazało, był to początek kłopotów polskich kierowców w tej kategorii. Łaskawiec wraz z drugim, bardziej doświadczonym w Dakarze Rafałem Sonikiem, zostali przez organizatorów zdyskwalifikowani za uchybienia techniczne i jechali nie będąc oficjalnie klasyfikowani. Zresztą dla Łukasza Dakar 2012 zakończył się kraksą na 9. etapie. Sonik byłby czwarty na mecie w Limie, gdyby organizatorzy uznali jego udział.

W kość dostali także dwaj nasi doświadczeni motocy-

kliści Jacek Czachor i Marek Dąbrowski. Obaj dzielnie walczyli na trasie i obaj zaliczyli groźne upadki. O ile w specjalnie przygotowanych samochodach nawet niebezpiecznie wyglądające kraksy kończą się bez poważnych kontuzji kierowców i pilotów, o tyle na jednośladach zdarzają się poważne urazy, a w najgorszym wypadku może to być nawet śmierć. Tak niestety było i w tym roku, gdy jeden z motocyklistów nie przeżył poważnego wypadku na trasie. Obaj nasi zawodnicy dzielnie dotarli do mety, zaciskając zęby z bólu. Jacek został sklasyfikowany na 13., a Marek na 29. miejscu, co nie jest złym wynikiem przy 97 motocyklistach, którzy ukończyli rajd. Dla Czachora był to już dwunasty start w Dakarze, za każdym razem dojeżdża do mety. Wyczyn godny podziwu, bo nie jest to łatwe. Zresztą o trudności i wycieńczeniu tuż po imprezie świadczy wspólna wypowiedź obu sympatycznych kierowców: *Mamy dosyć motocykla, chyba nawet na kilka miesięcy. Ten start dał nam się we znaki. Zastanawiamy się, czy w przyszłym roku nie pojechać razem jako załoga samochodu. Może jakiegoś pick-upa...* Czas pokaże, czy to tylko chwilowa frustracja, czy też rzeczywiście panowie są zmęczeni zmaganiem na jednośladach. Niemniej ich duże doświadczenie może zaprocentować także w kategorii samochodów.

Ciężarówkom ciężko

Wciąż nie możemy się doczekać polskiej załogi, która nie tylko wystartowałaby w Dakarze ciężarówką, ale także walczyła w nim o czołowe miejsca. Pisaliśmy już o Grzegorzku Baranie. Od kilku lat własnym sumptem

i kontaktami załatwia sobie start w kolejnych rajdach. Niemniej jedzie swoim, już nieco wysłużonym manem, i to jako kierowca serwisowego teamu sponsorowanego przez chiński bank. Ma więc inne priorytety niż walka na trasie o jak najlepszą pozycję w swojej kategorii (na mecie był 36.). Jeszcze w ub. r. mówił nam: *To smutne, że nie ma polskiego 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...*

Swojego szczęścia spróbowali w tym roku inni zawodnicy, którzy już wcześniej brali udział w imprezie, lecz nie w grupie samochodów ciężarowych. Robert Szustkowski wraz ze swoim synem i Jarosławem Kazberukiem wystartowali 6-tonowym unimogiem. Z jednej strony to na pewno dobry pojazd na nierówne tereny Ameryki Płd., ale z drugiej trochę brakuje mu prędkości na równinach, która też jest przecież istotna, zwłaszcza podczas przemierzania odcinków specjalnych. Lecz mieli też swoje przygody, m.in. na jednym z etapów wyciągnęli Małysza, który zakopał się w wydmiu. Załoga unimoga ukończyła Dakar 2012 na 30. miejscu. Robert Szustkowski nie lubi udzielać się medialnie, nie mamy więc żadnego komentarza. Wiadomo jednak, że tegoroczny start bardzo dał się we znaki jego choremu już wcześniej kręgosłupowi. Dlatego stwierdził, że już w tej imprezie nie wystartuje. Potwierdza to chyba wypowiedź jego pilota Jarosława Kazberuka, który po jednym z etapów stwierdził: *Nasz unimog jedzie bez zarzutu, ale my czujemy się jak wyjęci z pralki.*

Mamy pewną satysfakcję, ponieważ w ekipie zwycięskiej załogi znalazł się 28-letni Dariusz Rodewald. Na oficjalnej stronie rajdu widnieje jako Holender, ale wiadomo, że urodził się w Oleśnie. Nie udało nam się do niego dotrzeć, by zapytać, czy wystartowałby w polskiej, profesjonalnej ekipie, gdyby taka się na Dakar w kategorii ciężarówek szykowała. Spoglądając na klasyfikację końcową w tej kategorii (tegoroczny rajd ukończyło 60 ciężarówek), widać od razu przewagę ekip z Kraju Tulipanów, ale są też m.in. Czesi, Rosjanie, Białorusini, Francuzi, Hiszpanie i Niemcy. To są kraje mające rozwinięty transport drogowy i aż szkoda, że w tym gronie tak mało jest naszych rodaków, choć przecież w ciężkim transporcie drogowym zajmujemy jedno z czołowych miejsc.

Prawdziwy test

Jak w tytule napisano, Rajd Dakar jest prawdziwą szkołą przetrwania i to zarówno dla uczestników, jak i jadących pojazdów. Tegoroczna trasa z Buenos Aires w Argentynie do stolicy Peru Limy liczyła prawie 9 tys. km i należała do najtrudniejszych w historii, co potwierdził Albert Gryszczyk (mitsubishi pajero) po 11. etapie, gdy musiał zakończyć rywalizację: *Wszystkie auta bardzo cierpią w tym roku. Spotkałem się z wypowiedziami wielu zawodników, że to jeden z najtrudniejszych rajdów w historii Dakaru.* Tym większa satysfakcja dla tych, którzy dotarli do mety. Zaś my, kibice, już teraz cieszymy się na przyszłoroczny rajd i liczymy, że może wystartuje także silny, polski team ciężarówką, która będzie walczyć o czołowe pozycje. ■



Maybach na wylocie

Mówiło się o nim, że będzie w pewnym sensie konkurentem dla Rolls-Royce'a. Rynek to zweryfikował. Produkcja Maybacha wkrótce zakończy się - po raz drugi w historii marki.

Kacper Jeneralski, TVN Turbo

Otym, że limuzyny produkowane przez koncern Daimler nie sprzedają się najlepiej, mówiło się już od jakiegoś czasu. Plotki o tym, że produkcja Maybachów może się zakończyć, pojawiały się w 2010 roku. Teraz jest jasne, że to nie plotki. Szef koncernu potwierdził oficjalnie, że w 2013 roku Maybach zniknie z rynku.

W 2010 roku Daimler sprzedał na całym świecie 200 produkowanych na zamówienie indywidualnie konfigurowanych aut. W tym samym czasie konkurencja, czyli Rolls-Royce i Bentley, sprzedali odpowiednio 2700 i 5100 samochodów. Rok 2011 dla Rolls'a okazał się jeszcze lepszy, mało tego, rekordowy w całej historii marki. Mimo takiego apetytu zamóżnych z całego świata na luksus na czterech kołach, niemieckie limuzyny

z najwyższej półki okazały się mało pożądane. Jak poinformowały władze koncernu Daimler, lukę po Maybachu wypełni nowy Mercedes klasy S. Zostanie on przedstawiony w 2013 roku, będzie bardziej luksusowy i będzie występował w bogatszych wersjach. Planowana jest również produkcja przedłużonej wersji Pullman. Producenci Mercedesa są pod tym względem pewni siebie, bo akurat „S-ki” zawsze sprzedawały się wyśmienicie.

Historia

Maybach dzisiejszych czasów pojawił się na salonie samochodowym w Tokio jako prototyp w 1997 roku, ale jego historia jest znacznie dłuższa. Marka powstała przed I wojną światową. Jej założyciel Wilhelm Maybach urodził się w 1846 roku. Był bliskim współpracownikiem Daimlera. Konstrukctorem i wynalazcą, który w 1909 roku założył firmę Maybach-Motorenbau. Zajmowała się ona produkcją silni-

ków. Były to zaawansowane technologicznie motory, wykorzystywane między innymi przy budowie dużych sterowców Zeppelin. Maybach produkował też silniki do samochodów, łodzi, a także do pojazdów szynowych. Ponieważ po pierwszej wojnie światowej Niemcy nie mogli prowadzić produkcji lotniczej, Maybach postawił na samochody. Pierwsza limuzyna powstała w 1919 roku. W 1929 roku wprowadził do sprzedaży pierwszy w historii samochód z silnikiem 12-cylindrowym - model DS, którego moc w topowych wersjach osiągała 200 koni mechanicznych. Samochody w pierwszej połowie XX wieku były tylko dodatkową działalnością firmy. Do 1941 roku zbudowano jedynie 2 100 samochodów. Głównym zajęciem Maybacha były silniki wszelkiego rodzaju. Z fabryki wychodziło nawet tysiąc jednostek miesięcznie. Podczas II wojny światowej firma zajęła się produkcją militarną. Wytwarzała silniki do czołgów Panzer IV,



Tygrys I oraz Pantera. Co podkreślano wielokrotnie, Maybach nigdy nie wytwarzał samych czołgów. Po wojnie produkcja aut nie została wznowiona, w 1960 roku Wilhelm Maybach zmarł, a prawa do marki przejął koncern Daimler.

Historia nowsza

W latach dziewięćdziesiątych nastąpił rozwój rynku najbardziej luksusowych samochodów. Dlatego koncern Daimler, do którego należy między innymi Mercedes, postanowił wskrzesić nieistniejącą od dziesięcioleci markę. W Tokio w 1997 roku pokazano prototyp Maybacha, w 2002 roku auto weszło do sprzedaży. Premiera miała miejsce w Nowym Jorku. Jednocześnie zaprezentowano krótszą odmianę Maybach 57 oraz dłuższą 62. Tych samochodów nie można, ot tak, sobie kupić. Każdy model jest budowany na zamówienie i konfigurowany ściśle z potrzebami klienta. To normalna procedura w przypadku limuzyn kosztujących majątek. Najtańszy Maybach 57 kosztuje ponad 360 tysięcy dolarów. Najdroższy, według plotek, został sprzedany za 43 miliony dolarów.

Dwa modele Maybacha różnią się od siebie długością. Krótszy 57 ma 570 centymetrów, dłuższy prawie 620. Opisywanie wyposażenia mija się z celem, ponieważ jest niemal dowolne. Kupujący może zamówić sobie, co du-

sza zapagnie i na co tylko stan konta pozwoli. Grubość portfela nie ma znaczenia, bo nie wyprodukowano jeszcze takiego, który pomieściłby odpowiednią ilość gotówki.

Technicznie Maybachy bazują na technologii Mercedesa, głównie pochodzącej z klasy S. Początkowo limuzyny wyposażone były w silnik o pojemności 5,5 litra oraz mocy 550 koni mechanicznych. Były to oczywiście jednostki 12-cylindrowe - osiągi auta to: przyspieszenie do setki w 5,7 sekundy przy masie auta mocno przekraczającej 2,5 tony. Prędkość maksymalna została ograniczona do 250 kilometrów na godzinę. W 2005 roku do obu oznaczeń modeli dodano literę S, wprowadzając jednocześnie nowe silniki do oferty. Od tego czasu pod maską można znaleźć wyłącznie silnik o pojemności 6 litrów i mocy 612 koni mechanicznych. Samochód przyspiesza do setki w 5 sekund, a do 200km/h w niecałe 16 sekund. Zgodnie z danymi technicznymi spala średnio 16 litrów benzyny na setkę. Trudno uwierzyć, że tak mało, jeszcze trudniej zweryfikować.

Inne wersje Maybacha

W 1938 roku Maybach zbudował specjalny model auta. Przygotowany wspólnie z firmą oponiarską Fulda super szybki jak na tamte czasy samochód był przygotowany do jednego celu. Miał

on pokonać magiczną jak na tamte czasy barierę prędkości 200 km/h. Współczesny Maybach zaprojektował jedyny w swoim rodzaju dwudrzwiowy sportowy samochód Exelero. Wyglądem przypomina samochód Batmana - zbudowano go, aby przekroczył prędkość 350 km/h. Udało się, i to z pewnym zapasem. Exelero rozpędził się do ponad 370 kilometrów mimo wagi 2 660 kilogramów. 12-cylindrowy silnik podrasowano w nim do 700 koni.

Landulet - tak mówi się na długie limuzyny z częściowo składanym dachem. Limuzyna, w której w przeciwieństwie do innych kabrioletów na tylnej kanapie jest najwygodniej. W 2007 roku zaprezentowano Maybacha 62 Landulet - samochód dla monarchy, bo kto inny paraduje wśród tłumu siedząc na tylnej kanapie swojej limuzyny. Landulet otrzymał brezentowy dach (mowa tu o składanej części) i bazuje na dłuższej wersji limuzyny tej marki. Auto nie odniosło sukcesu. W 2010 roku zapadła decyzja o zastąpieniu tego auta dwudrzwiowym kabrioletem. Jednak już wtedy wiadomo było, że to niepewna przyszłość i ostatecznie dwudrzwiowy odkryty Maybach nie pojawił się na rynku. Obecnie firma oferuje wersję 57S, 62S oraz Landulet. Auta w dalszym ciągu można kupić, mało tego, ich ceny minimalnie wzrosły. Jeśli ktoś liczy na rabacik związany z końcówką produkcji, może się rozczarować.



Saab

marka warta tyle,
ile wart sentyment

Dziś marka warta jest tyle, co sentyment z nią związany i historia, w której nie brakowało wyjątkowo udanych modeli samochodów. Po wielu próbach ratowania Saaba marka wpadła w stan wegetacji i nawet jej szef pogodził się już chyba z porażką.

Kacper Jeneralski, TVN Turbo

Do trzech lat od chwili, kiedy GM postanowił pozbyć się nierentownej marki, walka o jej uratowanie praktycznie się zakończyła. Grupa Swedish Automobile złożyła w sądzie wnioski o uznanie Saaba, będącego jej własnością, za bankruta. Najprawdopodobniej więc zakończy się likwidacją marki, bo prawie wszystkie możliwości jej ratowania zostały wyczerpane. Trzydzieści lat temu szwedzki producent cieszył się renomą i świetnie radził sobie na rynku. Oryginalne, a wręcz awangardowe auta z północy kojarzyły się wyśmienicie i równie dobrze się sprzedawały. Saab, choć zawsze był w pewnym sensie niszowy, spokojnie mógł konkurować z liderami rynku premium. W 1990 roku General Motors wykupił połowę udziałów w firmie. Dziewięć lat później Saab w całości stał się własnością Amerykanów. Nie wiadomo, czy Szwedzi poradziliby sobie bez GM, ale w dużym stopniu to właśnie amerykański koncern przyczynił się do upadku marki. Nie zadbali o rozwój technologii. Saaby technicznie coraz bardziej zaczęły przypominać ople. Klienci przedstawiali wierzyc, że jest to nadal marka dla indywidualistów. Nieodpowiednio zarządzany Saab zaciągał długi i nie przynosił dochodów.

Początek kłopotów

W 2009 roku, kiedy kryzys prawie zmiotł z powierzchni ziemi amerykańską motoryzację, GM postanowił pozbyć się balastu. Pontiac, hummer i saturn to marki, które przeniosły się w zaświaty, bo nie znalazły inwestora. Saab został wystawiony na sprzedaż. Chętnych początkowo nie było, a Amerykanie nie kryli, że jeśli nie będzie kupca, Saab podzieli los Pontiaca i reszty. Praktycznie w ostatniej chwili znalazł się chętny. Była to mała, ale ambitna firma Koenigsegg - szwedzki producent super szybkich i piekielnie drogich samochodów. Okazało się jednak, że transakcja nie może dojść do skutku. W miejscu Koenigsegga pojawił się jego holenderski odpowiednik - Spyker. Holendrzy wprawdzie mieli zapał, ale za małe fundusze. W uzyskaniu pieniędzy pomógł najpierw rosyjski biznesmen Władimir Antonow, później pomoc zaoferowali

Chińczycy, ale na chęciach się skończyło. Bez wsparcia finansowego marka nie jest w stanie funkcjonować, nie mówiąc o spłaceniu zadłużenia, zarówno w stosunku do pracowników, jak i dostawców części. W chwili ogłoszenia upadłości Saab zatrudniał 3 700 osób. Jedynie, co może się zdarzyć w przypadku, kiedy nie znajdzie się inwestor, to wyprzedaż majątku, dzięki której będzie można spłacić długi.

Saab w ciągu ostatnich miesięcy stał się mimowolnym zakładnikiem General Motors, czyli koncernu, który wprowadził markę w kłopoty. Chodzi o wspomnianą wcześniej technologię opla. Na jej przejście wraz z prawami do marki Amerykanie się nie zgadzają. Trudno się im dziwić, bo wtedy bardzo szybko znalazłaby się ona w rękach Chińczyków. Obecnie Saab nie produkuje samochodów. Fabryka stanęła w kwietniu, kiedy po raz kolejny zabrakło pieniędzy na wypłaty dla pracowników oraz przelewy dla podwykonawców dostarczających części. Pewna pula samochodów znajduje się jeszcze w rękach dealerów, ale zamówienia na nowe auta (przynajmniej w Polsce) zostały przerwane pod koniec grudnia.

Prowadzone są rozmowy z potencjalnymi kupcami, którzy mogliby przejąć upadający interes. Jednak w gruncie rzeczy będą oni mogli wejść w posiadanie części niewyprzedanego jeszcze majątku marki oraz prawa do posługiwania się logo. Na nową technologię trzeba poczekać, ponieważ Szwedzi nad nią pracują, ale daleko im jeszcze do ostatecznych rozwiązań.

Miłośnicy marki

Nawet jeśli nie znajdzie się chętny na zakup tego, co zostało po Saabie i oficjalnie marka zniknie z rynku, to jest pewnie, że nie umrze. To za sprawą środowisk miłośników szwedzkich aut. Fankluby z całego świata udowodniły, że potrafią na swój sposób wspierać markę. „We are many, we are Saab” to nowe hasło, które ma wspomóc firmę w tarapatach. Na całym świecie w styczniu fani szwedzkich samochodów spotykali się na specjalnych zlotach i demonstrowali swoje wsparcie dla kultowej marki. To nie pierwszy raz, kiedy klienci Saaba próbują go ratować na własną rękę. W czasie, kiedy General Motors chciał zlikwidować nierentowną firmę, właściciele saabów urządzali

parady pod hasłem „Save Saab”. Wtedy udało się nakłonić GM, żeby sprzedał udziały Spykerowi.

Gwarancja?

Produkcja samochodów i tworzenie nowych modeli to jedno, odrębną sprawą jest serwis i obsługa sprzedanych już aut. Klienci powinni być spokojni, a przynajmniej tak zapewnia polski importer saabów. Majątek szwedzkiej firmy został podzielony na części. Jedną z wyodrębnionych spółek jest Saab Parts AB. Ten podmiot jako jedyny nie został objęty wnioskiem o uznanie upadłości. To oznacza, że naprawy gwarancyjne będą realizowane, mało tego, części do samochodów po gwarancji będą nadal produkowane.

Volvo potrafiło

Kiedy kryzys finansowy rzucił na kolana światową motoryzację, kłopoty miały obie wywodzące się ze Szwecji marki samochodowe. Volvo również stanęło nad przepaścią, również było w rękach Amerykanów i również nie sprzedawało się najlepiej. Różnica jest taka, że Volvo dziś notuje rekordową sprzedaż. Ford zastanawiał się nad sprzedażą Volvo już w 2008 roku. Niski kurs dolara powodował, że eksport aut ze Szwecji, między innymi do Stanów, nie był w ogóle opłacalny, a marka przynosiła straty. W tamtych latach Ford pozbył się trzech brytyjskich marek: jaguara, land rovera i astona martina. Chęć zakupu Volvo wyrazili Chińczycy i trzeba powiedzieć to wprost: nie zależało im na robieniu interesów w Europie i Stanach. Wraz z zakupem Volvo (do transakcji doszło w marcu 2010 roku) Chińczycy weszli w posiadanie technologii, jakiej do tej pory nie mieli. Koncern Geely wykonał ogromny krok technologiczny i zrobił niezły interes. W 1999 roku Ford kupił Volvo za 6,4 miliarda dolarów, a sprzedał za 1,8 miliona. Wraz ze sprzedażą Volvo do Chin na wielu twarzach pojawił się grymas. Czy legenda „made in China” nadal będzie czegoś warta? Szybko okazało się, że tak. Chińczycy zobowiązali się kontynuować produkcję samochodów w Europie, nie wprowadzili rewolucji w fabrykach. Stabilizacja finansowa Volvo była za to dobrym impulsem dla klientów, którzy ruszyli do salonów. Być może azjatycka droga byłaby również odpowiednia dla Saaba? ■

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**



Nie czekaj na
zakończenie kwartału.

odzyskaj podatek VAT
błyskawicznie

**Obsługujemy faktury wszystkich dystrybutorów
kart paliwowych.**

- * taniej niż „fakturowanie netto”
- * niska stawka prowizyjna
- * minimum formalności

Więcej informacji na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Nowy Actros ciężarówką roku 2012.
Ale dla nas najważniejsze jest Państwa zaufanie.



Marka Daimler AG



Mercedes-Benz
Trucks you can trust