

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



BEZ POMOCY
RZĄDU
ROSJA ZNISZCZY
POLSKI TRANSPOR

6 - 15

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

PROTEST

**Rosjanie chcą przejąć cały rynek
przewozów Europa – Wschód**

**Rosjanie wprowadzają restrykcje,
które zniszczą polski transport**

Polski rząd nie broni naszych interesów

**Musimy sami bronić naszych firm
i naszych pracowników!**



RAZEM OD 55 LAT

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH
PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
W POLSCE

Ryszard Gałczyński

Przewoźnicy bez wsparcia

Nasz rząd zakasał rękawy i bierze się do roboty. Od kilku tygodni nieustannie pracuje nad zapowiadanyimi projektami. Wydawać by się mogło, że najistotniejszą ich częścią będzie zapewnienie jak najwyższych wpływów do budżetu. A jednak mimo troski o naszą przyszłość, rządzący z niezrozumiałą nonszalancją odwracają się od branży, która przynosi kilkanaście procent polskiego PKB. To, co się stało w Budzisku, nie jest protestem przeciwko rosyjskim przepisom, tylko desperackim przypomnieniem rządzącym, że są zobowiązani do ochrony swoich obywateli i podatników. To jest protest przeciwko dyskryminowaniu polskich przedsiębiorców, czemu nasze władze długo biernie się przyglądały, mimo informacji o takich praktykach.

Wkrótce się okaże, czy polscy przewoźnicy w ogóle do Rosji będą jeździć. Bo kto będzie ryzykował, realizując przewozy w wielkim kraju, gdzie z powodu „widzimisiej”

służb kontrolnych może stracić 60 tysięcy złotych? 24 kwietnia, na tydzień przed wejściem w życie nowych przepisów o karach w Rosji, minister Sławomir Nowak zainicjował utworzenie sztabu kryzysowego, który ma się zająć zbadaniem sprawy łamania przez Rosjan umowy z Polską, a przy braku jasnej i precyzyjnej wykładni przepisów z ich strony – zawieszenia umowy. Tak czy inaczej, może nastąpić długotrwała blokada wymiany handlowej, na skutek tak późnego zajęcia się tą sprawą. Rosjanie pokazują, jak dba się o własne interesy. Mimo silnej pozycji na europejskim rynku, nasi przewoźnicy są zaledwie ich drobnym elementem, bez jakiegokolwiek wsparcia polskich władz.

Zapraszamy na ZOD

Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD odbędzie się 24 maja br. o godz. 10.30 w sali konferencyjnej Windsor Palace Hotel w Jachrance 75 nad Zalewem Zegrzyńskim k/ Warszawy.

Powoli przekraczamy granice 26

Polskie służby celne stoją na straży budżetu państwa polskiego oraz UE, dlatego nie mogą dopuścić do przemytu, głównie przemytu papierosów. O tym między innymi mówiono w Dorohusku. Co ciekawe, w trakcie spotkania poinformowano o kolejnej ujawnionej na tym przejściu próbie przemytu papierosów.

Retro. Parowe początki 50

„Latające maszyny na stalowych resorach” (jak publiczność nazwała pocztowe dylizanse) pędziły przez drogi i wieś z zawrotną prędkością 9-10 km/h. Pocztowe dylizanse były szybsze od zwykłych powozów, ale i droższe – jazda z Londynu do Edynburga kosztowała 15 funtów i 15 szylingów. Był to złoty okres dylizansów.



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,
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk
Współpracują: Sebastian Chwalibogowski,
Mirosław Jagielski, Kacper Jeneralski,
Roman Jüngling, Klaudiusz Madeja,
Tomasz Małyшко, Robert Przybylski,
Grzegorz Rogiński, Paweł Smoręda, Justyna Wasążnik

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.

Sztab kryzysowy. Kontrole od zaraz!

W odpowiedzi na postulaty Porozumienia Białowieskiego 27 kwietnia po raz pierwszy zebrał się sztab kryzysowy. Stronę rządową reprezentowali przedstawiciele kilku resortów, Porozumienie Białowieskie - prezesi stowarzyszeń przewoźników. Podjęto ustalenia o rozpoczęciu kontroli zezwoleń drogowych na przejściu granicznym w Budzisku, policja ma przejąć kontrole zezwoleń w całym kraju.



Jednoślady w natarciu

68

Jeśli dalej będzie tyle korków, jeśli nasze drogi powoli będą się robiły lepsze, jeśli zimy będą krótkie, a wiosna i lato długie, bezdeszczowe i ciepłe... to będzie ich coraz więcej.

Interwencje. Kierowca przemycy, karzą przedsiębiorcę

64

Jako przewoźnicy nie rozumiemy, dlaczego zawsze za wszystko odpowiada właściciel. Natomiast kierowca, który nielegalnie przewoził papierosy, nie ponosi konsekwencji za to, że spowodował utratę cudzej własności.

Czy wojna transportowa z Rosją toczy się po zmierzchu?	6
Wedle uznania rosyjskiego urzędnika	8
Fotoreportaż. Budzisko. W samo południe	10
Koniec transportu do Rosji?	12
Punkt ważenia zależy od miejsca siedzenia	16
Wypadki drogowe w roku 2011	18
Fotomorgana. Zbudować i otworzyć własną A3	22
Polska - Ukraina. Powoli przekraczamy granice	26
Kosztowne limity	28
„Lepszy transport” zamiast „więcej transportu”	32
Nowoczesna obsługa logistyczna	34
Szkolimy, bo problemów przybywa	36
Tankujemy... Nie mamy innego wyjścia	40
Białoruś i Rosja. Zgłoszenie elektroniczne za darmo w ZMPD	44
100 warsztatów dla przewoźników	46
Iberyjski szok	48
Parowe początki	50
Granice odpowiedzialności przewoźnika drogowego w Konwencji CMR	54
Europejski nakaz zapłaty w praktyce polsko-niemieckiej	56
Ewolucja w przewozach okazjonalnych	58
Interwencje. Pułapki leasingu	62
Interwencje. Bolesny leasing. Co robić?	63
Interwencje. Kierowca przemycy, karzą przedsiębiorcę	64
Jednoślady w natarciu	68
Dlaczego wybrałem Mercedesa-Benz Actros	72
Pasje. Jedyny taki mercedes	74
Genewa 2012	78

Czy wojna

Przejście graniczne z Litwą w Budzisku jest sztandarowym przykładem kapitulanta, które uzasadnia się przestrzeganiem europejskich standardów prawnych.

Ryszard Gaczyński

Nie ma żadnej wojny, polskie służby kontrolne oddają nasz rynek bez walki. Przejście graniczne z Litwą w Budzisku jest sztandarowym przykładem tego kapitulanta, które uzasadnia się przestrzeganiem europejskich standardów prawnych.

Obowiązuje nas układ z Schengen, a zgodnie z nim pomiędzy krajami UE nie ma już przejść ani kontroli granicznych. Jak na ironię głównymi beneficjentami tego stanu prawnego są rosyjscy przewoźnicy.

Uszczelnienie przejścia w Budzisku jest sprawą postulowaną przez środowisko przewoźników od wielu lat. Było jednym z priorytetów powołanego w 2008 r. Porozumienia Białowieskiego. Organizacje w nim skupione przyjęły za cel utworzenia tam stałego punktu kontroli lub wprowadzenia stałych patroli.

Nieustanne monity środowiska w tej sprawie, kierowane do niedawnego Ministerstwa Infrastruktury nie spowodowały nawet wykorzystywania uprawnień do kontroli zezwoleń przez Służ-

bę Celną, Straż Graniczną, Inspekcję Transportu Drogowego i policję.

Dlaczego nie kontrolują?

Służba Graniczna i Służba Celna nie są zainteresowane rozbudowaniem systemów informatycznych o funkcje pozwalające na kontrolę zezwoleń. Weryfikacja tych dokumentów nie jest ich obowiązkiem. Jeżeli funkcjonariusze tych służb dokonują kontroli, to są one przeprowadzane okazjonalnie, wykonywane wedle uznania funkcjonariusza. Skwapliwie podchodzą natomiast do kontroli czasu pracy kierowców, głównie polskich – co również nie jest ich obowiązkiem, a tylko uprawnieniem. W policji, może poza Komendą Główną, funkcjonariusze nie mają świadomości, że mogą sprawdzać zezwolenia u kierowców zagranicznych ciężarówek.

Jedyną służbą, która pracuje nad wprowadzeniem takiego rozwiązania do własnego systemu informatycznego jest ITD – chodzi o stworzenie dodatkowej zakładki do wpisywania numeru zezwolenia. Stara się również prowadzić weryfikację tych dokumentów w sposób zaplanowany i zorganizowa-

transportowa z Rosją toczy się po zmierzchu?

ny. Trudno się zresztą dziwić, ponieważ została powołana do kontroli i ochrony polskiego transportu. Jak efektywne są te działania?

Mikołaj Karpiński, rzecznik Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podaje liczbę 10 tys. skontrolowanych pod tym kątem zagranicznych pojazdów. Nawet wzięwszy pod uwagę tylko wielkość rosyjskiego kontyngentu zezwoleń - 150 tys. – delikatnie rzecz ujmując skala tych działań pozostawia niedosyt. Zwłaszcza, że przez Polskę może przejeżdżać rocznie nawet 400 tys. rosyjskich ciężarówek, z czego większość właśnie przez Budzisko.

Jedyna taka służba

Jeżeli nikt nie kontroluje zezwoleń i nie chce tego robić, każde działanie ITD nabiera wymiaru heroicznego. Aby tych kontroli dokonywać GITD musi pokonywać braki kadrowe; ograniczenia czasu pracy dla inspektorów wynikające ze statusu służby cywilnej; przeszkody techniczne w postaci barierek na drodze krajowej S8; czy wreszcie frustrujące poczucie łamania układu z Schengen, gdyż dokonują kontroli na granicy, której nie ma. Nawiasem mówiąc Michał Rzemieniewski, dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD, podczas spotkania 18 kwietnia w Siedlcach, uciął wszelkie spekulacje dotyczące właściwej interpretacji przepisów o cza-

sie pracy funkcjonariuszy służby cywilnej: - Naszym (ITD) pracodawcą jest premier i to on decyduje o tym, że pracujemy od 6 do 22, pięć razy w tygodniu.

To tłumaczy powody, dla których kontroli zezwoleń pomiędzy godzinami 22 a 6, a także w weekendy i święta w ogóle się w naszym kraju nie prowadzi. Wszystko wynika właśnie z przestrzegania przepisów socjalnych. Warto dodać, że tak nowoczesna służba jak ITD posiada specjalistyczne pojazdy przeznaczone do nocnych kontroli. Na zarzuty środowiska przewoźników, że działania inspekcji są raczej symboliczne i niewystarczające, szef GITD, Tomasz Poleć odpowiada, że ITD robi tyle, na ile te wszystkie ograniczenia jej pozwalają. Poza tym kontrolowanie zezwoleń stanowi tylko niewielki fragment aktywności ITD.

Niemniej po 24 kwietnia doszło do gwałtownej reinterpretacji przepisów funkcjonowania Inspekcji. Okazało się, że nocne kontrole zezwoleń są jednak możliwe, chociaż skomplikowane...

Z informacji przekazanych przez T. Połcia wynika, że inspektorzy będą pełnić 24-godzinne dyżury, a funkcjonariusze policji mają kontrolować zagraniczne ciężarówki nocą. W przypadku stwierdzenia przez policjantów naruszenia przepisów, na miejsce udawać się będą inspektorzy i to oni nałożą stosowne sankcje.

Jak z kolei poinformował inspektor Marek Konkolewski z Biura Ruchu

Drogowego Komendy Głównej Policji, te nasilone, wspólne kontrole mają się odbywać na terenie całego kraju (!) i będą prowadzone do 15 maja.

Czego oczekują przewoźnicy?

Niech polskie służby kontrolne traktują rosyjskich przewoźników w ten sam sposób, jak rosyjskie służby nas. Chodzi tu o formę i zakres weryfikacji dokumentów przeprowadzanych przez Rosjan. Przy odprawie celnej numer zezwolenia zostaje wprowadzony do ich systemu. Nie ma żadnej możliwości wjazdu na teren Federacji Rosyjskiej bez spełnienia tej procedury. Dzięki takiemu ścisłemu monitoringowi minister transportu Rosji ma większą wiedzę o potrzebach polskich przewoźników dotyczących zezwoleń – niż nasz. Z tego przede wszystkim wynika ich przewaga w negocjacjach o wielkości kontyngentów zezwoleń na kolejne lata.

Dla polskiej administracji problem kontroli zezwoleń u rosyjskich przewoźników nie istnieje. Tylko w obliczu protestów środowiska podejmowane są doraźne działania ITD, potem wszystko wraca do normy i rosyjskie ciężarówki, jak jeździły przez Budzisko bez żadnej kontroli, tak nadal jeżdżą. Jeżeli ta dysproporcja będzie się zwiększać – nasi przewoźnicy będą mieć coraz większe problemy z uzyskaniem rosyjskich zezwoleń.

Wedle uznania rosyjskiego urzędnika

Największy niepokój polskich przewoźników budzi nie sama zmiana przepisów, co dowolność w ich interpretowaniu przez służby rosyjskie.

Ryszard Gałczyński

2 maja 2012 r. weszła w życie rosyjska Ustawa Federalna N-31-FZ zmieniająca wysokość kar za niewłaściwe wykorzystanie środków transportu zarejestrowanych w innych państwach w celu przewozu pasażerów i ładunków oraz wykonywania międzynarodowych przewozów samochodowych bez zezwoleń. Ustawa w znaczący sposób zwiększa wysokość grzywnien za naruszenie przepisów przy wykonywaniu międzynarodowych przewozów samochodowych dla kierowców pojazdów, osób zarządzających transportem i firm przewozowych. Oto nowe stawki kar:

- dla kierowców do 5 tys. rubli,
- dla zarządzających do 50 tys. rubli,
- dla przedsiębiorstw do 500 tys. rubli.

Litera nowego prawa oznacza jedno: rosyjskie służby kontrolne mogą nałożyć na polskiego przewoźnika karę łączną wynoszącą ponad 60 tys. zł, uznawszy, że np. realizuje transport na niewłaściwym zezwoleniu. Jest zrozumiałe, że takie przepisy wywołały w środowisku transportowym wielkie poruszenie; dotychczasowa – jedna - kara wynosiła bowiem 2,5 tys. rubli (ok. 250 zł). Wprowadzenie tak absurdalnie wysokich grzywnien dotyczących wyłącznie przewoźników zagranicznych polscy przewoźnicy traktują jako kolejny etap eliminowania przez Rosjan konkurencji rynkowej za pomocą metod administracyjnych. Po raz kolejny pokazują, na jakich zasa-

dach działają i jakim sposobem będą dążyć do postawionych sobie zamierzeń. Wydaje się, że kolejny krok do realizacji głównego celu: towary płynące z Unii Europejskiej do Rosji będą wożone wyłącznie rosyjskimi ciężarówkami – został właśnie wprowadzony w życie. Zwłaszcza że ambicje i działania polityków w Rosji, połączone z oczekiwaniami rosyjskich przewoźników, są spójne. Trudno sobie wyobrazić, by prezes ASMAP Rosja Jewgienij Moskwičzow, deputowany i przewodniczący komitetu ds. transportu Dumy Państwowej Federacji Rosyjskiej nie brał aktywnego udziału w tworzeniu przepisów, które właśnie weszły w życie.

Wszystko to nie stanowi optymistycznej prognozy, zwłaszcza że wielkość obowiązywać jeszcze w 2013 r. Największy niepokój polskich przewoźników budzi nie sama zmiana przepisów, co dowolność w ich interpretowaniu przez służby rosyjskie.

Dotychczas nasi sąsiedzi wpływali na rynek przewozowy sukcesywnie ograniczając wielkość kontyngentu zezwoleń. Ponieważ 2 lutego 2011 r. minister Jarmuziewicz podpisał umowę, która ustaliła ilość wymienionych zezwoleń na trzy lata (150 tys. sztuk, w tym 24 tys. Rosja – K 3), zaczęły pojawiać się problemy związane z jednostronną, rosyjską interpretacją międzynarodowych przepisów przewozowych. Konwencja CMR, która określa podstawowe przepisy związane z przewozem międzynarodowym towarów stanowi, że dokumentem wskazującym dowód zawarcia umowy o przewóz jest list przewozowy CMR i on powinien być dla przewoźnika podstawą do zastosowania odpowiedniego zezwolenia.

Strona rosyjska uważa, że taką podstawą powinny być również inne dokumenty, np. handlowe. Dla rosyjskich służb kontrolnych niewystarczające jest określenie miejsca załadunku i rozładunku pojazdu, ale ważne jest również

miejsce pochodzenia towaru lub pochodzenia eksportera towaru. W opinii Jana Buczka, prezesa ZMPD, takie praktyki są jawnym łamaniem przez Rosjan postanowień umowy dwustronnej, którą podpisali z Polską. Obecne decyzje rosyjskie i nieprawidłowa interpretacja przepisów CMR, w połączeniu z nowymi karami, prowadzą do zakłócenia zasad konkurencji na rynku europejskim i są prostą drogą do wyeliminowania Polaków z tego rynku.

Z inicjatywy ZMPD na forum Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ zostały w tej kwestii podjęte działania przez dawne Ministerstwo Infrastruktury. Na najbliższej sesji EKG ONZ delegacja rosyjska ma przedstawić jasną interpretację przepisów Konwencji CMR, której jest stroną. Odbędzie się ona w październiku tego roku.

Dlaczego protestują polscy przewoźnicy? Na pewno nie przeciwko wprowadzeniu przez Rosję tej ustawy o karach. Jest to suwerenna decyzja, suwerennego parlamentu, która nie wszystkim musi się podobać. Polski przewoźnik, który przecież musi umieć dostosować się do przepisów w innych krajach (jeśli prowadzi w nich swoją działalność), z powodu dowolnej, czasem niewłaściwej urzędniczej interpretacji prawa, może być zmuszony do zapłacenia kary w wysokości około 60 tys. złotych. Taka sytuacja budzi sprzeciw. Kwota ewentualnych kar w przypadku każdej firmy nie jest bez znaczenia, ale w przypadku mniejszych przedsiębiorstw stanowi zagrożenie ich funkcjonowania.

Sygnały płynące od dwóch lat do ministerstwa o praktykach stosowanych przez rosyjskie służby kontrolne, pozostawały bez echa. Polityka jawnej dyskryminacji, jaką Rosjanie stosują wobec polskich przewoźników, nie znajduje zrozumienia i zainteresowania w instytucjach powołanych do obrony ich interesów. Polscy przedsiębiorcy po raz kolejny zostali pozostawieni samy sobie. ■

POSZUKUJEMY NAJLEPSZYCH EUROPEJSKICH KIEROWCÓW CIĘŻARÓWEK.



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



OFICJALNI PARTNERZY I SPONSORZY



SCHWARZMÜLLER



Artur Sumbang, zwycięzca krajowego finału YETD 2010

Budzisko. W samo południe



Fot. Sławomir Jeneralski





Czy to koniec transportu do Rosji?

Wszystkie działania naszego rządu od lat skupiają się na tym, aby wyrwać z naszych firm jak najwięcej pieniędzy. Każdy, tak jak teraz Rosja, może kopnąć polskiego przewoźnika jak bezpiecznego psa – bo nikt za nami nie stanie – to tylko przykład argumentów i poziomu emocji podczas spotkania kilkuset przewoźników w Siedlcach.

Ryszard Gałczyński

Czy to też koniec transportu do Rosji? To pytanie oddaje atmosferę spotkania przewoźników w Siedlcach 18 kwietnia. Zagrożenie związane z datą 2 maja wiąże się z wprowadzeniem w Rosji przepisów umożliwiających karanie zagranicznych przewoźników bardzo wysokimi mandatami - do 12 500 euro za brak właściwego zezwolenia. Stawia to polskich przewoźników obsługujących ten kierunek w szczególnie trudnej sytuacji. W opinii zgromadzonych w Siedlcach takie przepisy praktycznie wykluczają polskich przewoźników z tego rynku. Strona rosyjska nieprawidłowo interpretuje przepisy dotyczące sposobu określania kraju pochodzenia towaru przy wykorzystywaniu zezwoleń dwustronnych. W tym kontekście wykorzystanie tych dokumentów, które stanowią podstawę naszego kontyngentu może okazać się niemożliwe. Należy przy tym zaznaczyć, że podlegają one, podobnie jak zezwolenia specjalne (Rosja K-3) – których jest tylko 24 tys. sztuk - ścisłej reglamentacji.

Spotkanie w Siedlcach zostało zorganizowane przez stowarzyszenia przewoźników skupione wokół Porozumienia Białowieskiego, większość ich członków obsługuje rynki Europy Wschodniej.

Porozumienie

18 kwietnia 2008 r. przedstawiciele sześciu stowarzyszeń powołali do życia Unię Stowarzyszeń Autonomicznych – Porozumienie Białowieskie. W jego skład wchodzi:

- 1. Stowarzyszenie Prywatnych Przewoźników Międzynarodowych w Warszawie;**
- 2. Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach;**
- 3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej;**
- 4. Zrzeszenie Prywatnego Transportu w Ostrołęce;**
- 5. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej w Ostrowi Mazowieckiej;**
- 6. Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia w Białymstoku.**

Uczestnicy spotkania bardzo krytycznie wypowiadali się o dotychczasowej polityce rządu, oburzenie budził brak kontroli zezwoleń polskich u rosyjskich przewoźników przez uprawnione służby. A przecież postulat uszczelnienia wschodnich przejść granicznych (szczegół-

nie chodzi tutaj o Budzisko) jest powtarzany od ponad czterech lat.

Jan Buczek, prezes ZMPD: - Szacujemy, że Rosjanie wykonują 400 tysięcy przewozów przez Polskę rocznie. Tajemnicą poliszynela jest, w jaki sposób, ponieważ dysponują kontyngentem 150 tys. zezwoleń. Nasze postulaty o objęcie kontrolą zezwoleń przejść granicznych, poza deklaracjami – pozostają bez echa.

W trakcie burzliwej debaty uzgodniono dwa kierunki działań. Z jednej strony naciski na polski rząd do podjęcia natychmiastowych rozmów z Rosjanami w sprawie zmian w umowie polsko – rosyjskiej. Z drugiej – akcja protestacyjna polegająca na zablokowaniu wszystkich przejść na wschodniej granicy.

Wyłoniono Komitet Protestacyjny, który ma się zająć koordynacją działań w celu przeprowadzenia takiej akcji, a także ustalenia czasu jej trwania.

Zarząd ZMPD podjął specjalną uchwałę zobowiązującą wszystkich członków do postawienia w dyspozycji na czas trwania akcji protestacyjnej przynajmniej jednego pojazdu.

Ponad 400 przewoźników podpisało rezolucję, w której domagają się od rządu podjęcia natychmiastowej reakcji, a więc dokonania zmian w umowie polsko-rosyjskiej oraz uszczelnienia granicy wschodniej.

To naruszenie zasad konkurencji

Przewoźnicy zgromadzeni na spotkaniu w Siedlcach w dniu 18 kwietnia 2012 r., zorganizowanym przez Porozumienie Białowieskie, domagają się natychmiastowego podjęcia przez rząd stanowczych działań, chroniących interesy polskich przewoźników drogowych wykonujących przewozy z Unii Europejskiej do Federacji Rosyjskiej.

Działania strony rosyjskiej polegające na nieprawidłowej interpretacji przepisów Konwencji CMR oraz Umowy Polsko – Rosyjskiej o Międzynarodowych Przewozach Drogowych, w połączeniu z nowymi, przekraczającymi 60 tysięcy złotych karami, które mają być nakładane na polskich przewoźników od 2 maja br., stanowią naruszenie zasad konkurencji rynkowej i zmierzają do wyeliminowania polskich przewoźników z rynku. Wymaga to natychmiastowych, konkretnych działań.

Uczestnicy spotkania żądają:

- wystąpienia do rządu Federacji Rosyjskiej o zmianę umowy polsko – rosyjskiej w taki sposób, żeby kontyngent zezwoleń Rosja – kraje trzecie odpowiadał potrzebom polskich przewoźników;
- natychmiastowego uruchomienia systemu skutecznej kontroli zezwoleń wykorzystywanych przez przewoźników zagranicznych.

Działania te muszą zostać podjęte bezzwłocznie, ponieważ z dniem 2 maja rosyjskie regulacje prawne uniemożliwią polskim przewoźnikom funkcjonowanie na rynku.

Zebrani wyrazili swoją dezaprobatę wobec nieobecności zaproszonych do Siedlec przedstawicieli Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W spotkaniu uczestniczyło 400 polskich przedsiębiorców.

Uczestnicy spotkania podjęli decyzję o zawiązaniu komitetu protestacyjnego, który podejmie działania zmierzające do przeprowadzenia akcji protestacyjnej mającej służyć ochronie interesów polskich przewoźników drogowych.

W spotkaniu administrację reprezentował Michał Rzemieniewski, dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego GITD, uczestniczyło w nim również troje posłów: Stanisława Prząd-



Antoni Czarkowski, OSMPDiS "Podlasie"



Władysław Żero, SPP w Białymstoku



Marek Kopiczko, SPP w Białymstoku



ka, Krzysztof Tchórzewski i Krzysztof Borkowski. Mimo wcześniejszych deklaracji, z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie przyjechał nikt.

Możemy zrobić tylko jedno...

- Waldemar Jaszczur, Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach: – Tematem wszystkich naszych spotkań były problemy związane z transportem na wschód. W końcu dzisiaj nadszedł moment szczególnej potrzeby ochrony polskiego przewoźnika. Informacja o przepisach uchwalonych przez rosyjską Dumę Państwową, dotyczących kar, wywołała ogromne poruszenie w środowisku. Wszyscy doskonale zdają sobie sprawę, co to może oznaczać. Dzisiaj jeszcze w miarę spokojni mogą być ci, którzy dysponują zezwoleniami CEMT (EKMT) i zezwoleniami specjalnymi Rosja – K3, ale co mają powiedzieć małe firmy, które w ogóle nie mają takich zezwoleń.
- Zbigniew Król, Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej w Ostrowi Mazowieckiej: – My możemy zrobić tylko jedno: zablokować wschodnią granicę. Teraz tylko taka możliwość nam pozostała. Mamy się poddać bez walki? Chociaż spróbujmy. Powalczmy, najpierw może zaczniemy z naszym rządem.
- Krzysztof Maliszewski, Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej: – Rząd nas zignorował - nie mamy z kim walczyć, chyba że sami ze sobą. Dzisiaj nie ma tu nikogo z administracji rządowej, z kim moglibyśmy porozmawiać.
- Paweł Cichocki, Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce: – Mówi się tutaj o 2 maja. Ja już teraz mam informacje, że na granicy w Smoleńsku stoją zatrzymane samochody, które nie mają zezwolenia długiego (specjalnego), a faktury wystawione na obcy (inny niż polski) adres. Są odstawiane na parking - płatny 100 euro za dobę.
- Krzysztof Tchórzewski, wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury,

poseł PIS: - W sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy - bez zdecydowanych działań rządu nie będzie można niczego osiągnąć. Być może konieczne są rozmowy na poziomie premierów obu krajów, bo istnieje realna groźba zamknięcia przez Polskę granicy - a jesteśmy granicą UE. Mamy prawo poprosić Komisję Europejską o odpowiednie restrykcje, albo ich nawet żądać. Niemniej najpierw trzeba wywierać presję na rząd, a ogłaszać protest tylko wtedy, gdy odmówi współpracy. To jest bardzo poważna sprawa i należy doprowadzić do sytuacji, aby wspólnie z ministerstwem ją rozwiązać.

- Jarosław Jakoniuk, Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników w Białej Podlaskiej: – To spotkanie powinno się zakończyć rezolucją do rządu, o tym co nas boli. Należy w niej zawrzeć dwie kwestie. Pierwsza - to kontrola zezwoleń w Budzisku, wszystko jedno, która służba tym się zajmie: ITD, Straż Graniczna czy Służba Celna. Chodzi tu nie tylko o kasowanie zezwoleń; mamy bowiem informacje, że na rosyjskim rynku pojawiły się fałszywe polskie zezwolenia. Druga sprawa – jeżeli nie będzie jasnej interpretacji przewozu, zgodnej z umową CMR (pkt 4 i 21), to powinniśmy w rezolucji zawrzeć informację do pana ministra, że w lipcu nie dojdzie do żadnej wymiany zezwoleń między Polską a Rosją.
- Stanisława Prządka, posłanka SLD: – To liczne audytorium świadczy o wadze problemu i powadze sytuacji, w jakiej dzisiaj znaleźli się przewoźnicy. Jestem również zaskoczona, że na tej sali nie ma żadnego przedstawiciela administracji rządowej. Wystąpiłam z zapytaniem poselskim do ministra transportu w kwestii kontroli zezwoleń w Budzisku oraz włączenia do tej kontroli policji - na terenie całego kraju. Obiecane działania nie są jednak realizowane. W związku z tym, że pozostaje bardzo niewiele czasu, rząd powinien wykorzystać drogę dyplomatyczną; po drugie: powinien natychmiast rozpocząć stosowanie polskiego prawa, to znaczy uruchomić od zaraz kontrolę zezwoleń. Rezolucję,

którą podejmie to zgromadzenie, należy w moim przekonaniu, skierować do premiera – nie tylko do ministrów Jarmuzewicza i Nowaka. Dlaczego wspominam o rezolucji? Ponieważ będzie ona przez was wszystkich akceptowana. To jednolity dokument wyrażający wasze jednoznaczne stanowisko.

- Andrzej Kondracki, Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia w Białymstoku: – Interpretacja przez Rosjan przepisów umowy CMR jest zupełnie dowolna. Jedziemy tam dzisiaj i nie wiemy, co nas spotka. Pierwsza, czwarta i dwudziesta pierwsza rubryka (listu przewozowego) CMR nie jest traktowana zgodnie z umową CMR. Czy przez dwa lata ktoś wystąpił do Rosjan o czytelne zinterpretowanie przepisów, o których tu mówimy? Nikt z nas nie próbował się tego dowiedzieć oficjalnie. Rosjanie chcą wejść do WTO licząc na to, że dostaną wolny tranzyt przez Polskę. Czy ta organizacja została poinformowana o tym, jak Rosjanie nas u siebie traktują? My rozmawiamy dzisiaj o rzeczach, które zostały zaniedbane w ciągu kilku ostatnich lat.
- Anna Cieniuch, Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach: – Jeśli wyczerpaliśmy możliwości istniejącej umowy polsko - rosyjskiej i w oparciu o jej zapisy nie jest możliwe zdefiniowanie „miejsca załadunku” - to w tych okolicznościach nie ma jej co załadować.
- Euzebiusz Gawrysiuk, Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach: – Mówimy o zawieszeniu umowy - my jej wcale nie musimy zawieszać, bo ona się sama zawiesi 2 maja. Niech ci, którzy mają zezwolenia CEMT (EKMT) nie liczą, że będą jeździć, gdy cała reszta będzie stać - bo środowisko na to nie pozwoli. Uważam, że w naszej rezolucji powinniśmy zapisać punkt dotyczący kontroli zezwoleń. Myśmy się o tę kontrolę zezwoleń upominali długo, w końcu ITD stwierdziło, że nie będzie ich kontrolować – bo nie da rady. Ja jestem ciekaw, kogo ta inspek-

cja będzie kontrolowała po 2 maja, bo nie pozwolimy na to, żeby Rosjanie jeździli, gdy my będziemy stać. Nas nie będą kontrolować – bo my nie będziemy jeździć. Rosjan nie będą kontrolować - bo ich tutaj nie wypuścimy. Dlatego proponuję, aby do kontroli zezwoleń dopisać zawieszenie umowy. Rosjanie wreszcie zaczną z nami rozmawiać o zmianach zapisów w tej umowie. Tak skonstruowana umowa nas po prostu wykończy.

- Andrzej Szablowski, Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce: – Od lat mówimy o tych samych sprawach: wwoz paliwa, kontrola zezwoleń, obecnie jeszcze dystrybucja zezwoleń. To są bóle związane z funkcjonowaniem naszej administracji. Ten problem, przed którym stoimy, to nie jest kwestia zaniedbań naszych władz z ostatnich miesięcy. To jest sprawa długoletniego, permanentnego działania na szkodę polskiego przewoźnika. Wszyst-

kie działania naszego rządu od lat skupiają się na tym, aby wyrwać z naszych firm jak największą ilość pieniędzy. Każdy, tak jak teraz Rosja, może kopnąć polskiego przewoźnika jak niebezpiecznego psa – bo nikt za nami nie stanie. Stworzymy dzisiaj komitet protestacyjny, niech to będzie efekt naszego dzisiejszego spotkania. Jeśli nasze samochody mają stać na placach od drugiego maja – to niech stoją na granicach. I wtedy prezes Jan Buczek nie będzie szukał pana ministra, tylko minister pana prezesa.

- Jan Buczek, ZMPD: – Rozmawiamy o dwóch torach działania, które nie wykluczają się. Jeżeli dojdziemy do tego, że jest potrzebna akcja protestacyjna i będziemy ją realizować - to w tym momencie oświadczam, że całe zaplecze techniczne ZMPD jest do dyspozycji komitetu protestacyjnego; pełne wsparcie merytoryczne i nasz osobisty udział.

Sztab kryzysowy

19 kwietnia minister Sławomir Nowak wystąpił z inicjatywą powołania sztabu kryzysowego ds. przewozów między Polską a Rosją. W sztabie znaleźli się przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Finansów i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Sztab zajmie się wprowadzeniem systemu skutecznej kontroli zezwoleń zagranicznych, ustaleniem wykładni prawa, którą stosują rosyjskie służby kontrolne, a głównie zmianą zapisów umowy polsko-rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych. Postanowiono, że jeżeli Rosja do 27 kwietnia nie dostarczy nam jednoznacznej i precyzyjnej wykładni przepisów, to strona polska rozważy zawieszenie obowiązywania umowy dwustronnej.

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

Punkt ważenia zależy od miejsca siedzenia

Przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 20 ton na oś zużywa nawierzchnię w takim samym stopniu, co przejazd 2,5 miliona samochodów osobowych. Bzdura na resorach.

Anna Wrona

Niedawno Najwyższa Izba Kontroli poinformowała o wynikach kontroli w zakresie ochrony dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy. Realizując ten cel NIK skontrolowała działania Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz niektórych inspektoratów wojewódzkich, a także Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, trzech zarządów dróg wojewódzkich i dawnego Ministerstwa Infrastruktury.

Wyniki kontroli NIK

Na swojej stronie internetowej NIK oświadczyła, że negatywnie ocenia organizację i wykonywanie przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli wagi pojazdów, prowadzonej głównie na drogach krajowych, nie na drogach niższych kategorii, ponieważ zarządcy tych dróg w znikomym stopniu przygotowali stanowiska do ważenia pojazdów. Wojewódzkie oddziały ITD nie prowadziły inspekcji w nocy, w weekendy ani w święta. Rzadko wykonywały je też w okresie jesienno-zimowym.

W trakcie kontroli ustalono, że wojewódzkie ITD w Białymstoku i Lublinie do określania masy całkowitej pojazdów używały wag, które mierzą nacisk osi, więc nie powinny być używane do ustalania masy pojazdów. Mimo

to na podstawie tych pomiarów naliczono kary za przekroczenie obciążeń. Fakt, że inspekcja ignoruje stanowisko Głównego Urzędu Miar, a także instrukcje i świadectwa homologacyjne tych urządzeń, powoduje, iż przewoźnicy mogą kwestionować legalność i rzetelność pomiarów. Kontrolerzy NIK ujawnili też przypadki dokonywania pomiarów wagami, które nie posiadały ważnego świadectwa legalizacji.

Niepokój kontrolerów NIK budził też sposób zakupu sprzętu dla ITD. W 2008 r. wojewódzkie inspektoraty, naruszając prawo o zamówieniach publicznych, kupiły za ponad półtora miliona złotych trzydzieści motocykle do patrolowania dróg lokalnych. Motocykle te wykorzystywano w ograniczonym stopniu (w całym 2010 r. inspektorzy jeździli nimi średnio nieco ponad jeden miesiąc).

Zdaniem NIK inspektorzy za bardzo koncentrują się na kontrolach przewoźników zagranicznych, choć to rodzimi przedsiębiorcy o wiele częściej dopuszczają się wykroczeń związanych z wagą pojazdu. W efekcie prawie połowa kontroli dotyczy obcokrajowców, ale naliczone im kary stanowią ledwie 4 proc. wszystkich mandatów.

Najwyższa Izba Kontroli zwraca też uwagę, że od 2006 r. ministrom odpowiedzialnym za transport nie udało się przenieść 17 stacjonarnych wag z terenów byłych przejść drogowych (z Niemcami, Czechami i Słowacją) na drogi krajowe. Urządzenia te nie nadają się już do użytku.

Skąd te informacje?

Co jeszcze NIK dał na swoją stronę? Zamieścił swój komentarz w oparciu o – jak twierdzą autorzy raportu – informacje Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, jednak nie pochodzące z oryginału, ale z portalu edroga.pl.

Komentarz NIK: polskie drogi są jeżdżane przez przeładowane tiry. Tymczasem Inspekcja Transportu Drogowego zaniechała przeprowadzania kontro-

li w nocy, w weekendy oraz w okresie jesienno-zimowym. To spowodowało, że nieuczciwi przewoźnicy mogli pozostać bezkarni. Inspektorzy Transportu Drogowego wykorzystywali też wagi do ważenia pojazdów, które nie miały aktualnych świadectw legalizacji oraz takie, które w ogóle nie były do tego przystosowane.

Według kontrolerów NIK co trzecia ciężarówka poruszająca się po naszych drogach jest przeciążona. Przejazd jednego samochodu ciężarowego o nacisku 20 ton na oś zużywa nawierzchnię w takim samym stopniu, co przejazd 2,5 miliona samochodów osobowych. W praktyce oznacza to, że drogi często wymagają remontu już po 3 latach użytkowania.

Z komentarzem zgadzamy się tylko częściowo

Drogi, w tym także polskie, służą do jeżdżenia. Jeździć po nich mogą też ciężarówki. Tymczasem obecnie coraz częściej nawet drogi wybudowane z przeznaczeniem dla ciężkich pojazdów zamykane są przed nimi decyzjami administratorów miast. Jednym z przykładów tego procederu może być droga krajowa nr 92, o czym już w „Przewoźniku” obszernie informowaliśmy. Międzynarodowy transport drogowy dysponuje najlepszymi ciężarówkami, przeciążenia występują tu najrzadziej, ale spróbujmy wczuć się w rolę kierowcy ciężarówki przewożącej materiały na budowę, do której nie wiedzie szeroka i prosta trasa (łazienkowska), ale droga podrzędna. Nie polecą, musi pojechać. Jeśli taka droga szybko ulega zniszczeniu, to może znaczyć, że została źle wykonana. Przykłady fuserki drogowców znamy wszyscy i dotyczą one także autostrad. Oczywiście, każda, nawet słaba droga dłużej pozostałaby śliczna, gdyby nie była „wykorzystywana” przez pojazdy. Może więc warto troszczyć się nie tylko o stan dróg, ale także o ich rozbudowę? Jak już będzie można przejechać

porządną drogą z każdego punktu A do punktu B, to wtedy wrócimy do sprawy.

Przytoczone na stronie NIK dane z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w oryginalnym opracowaniu wyglądają trochę, a nawet więcej niż trochę inaczej. Tymczasem niektóre tytuły prasowe z ochotą wykorzystywały przykład z 2,5 mln aut osobowych. Pojawiły się nawet piękne grafiki, gdzie obok szeregu osobówek z tą wymowną liczbą pojawiła się równie ładna i nowoczesna ciężarówka. I znak równości. Tyle że to nieprawda! Nieprawda zdecydowanie większa niż informacja, że co trzecia ciężarówka na drodze jest przeciążona. Tu wystarczy dodać zgodnie z prawdą,

że co trzecia badana ciężarówka. A i to niekoniecznie prawda, bo na przykład na 800 dziennie ważonych ciężarówek na jednej z „wylotówek” z Warszawy, tylko u 10 proc. stwierdza się nieprawidłowości. A w przypadku pojazdów najcięższych, o dmc 40 ton, nieprawidłowości w wadze stwierdza się u 12 na sto.

Te informacje potwierdza nam dr Janusz Rymsza, z-ca dyrektora Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Mówi też więcej.

- Ten przykład podany na stronie NIK o przeciążonych ciężarówkach, które potrafią osiągnąć 20 ton nacisku na jedną oś, na pewno ciężarówek nie dotyczy.

20 ton na oś może dotyczyć co naj-

wyżej potężnych maszyn budowlanych - twierdzi dr Rymsza. - I jest to przykład ściśle teoretyczny, chociaż zdarzyło się kiedyś wykryć, że potężna koparka wykazała 18 ton nacisku. Ale już czystą matematyczną teorią jest przeliczenie skutków przejazdu 1 maszyny o 20-tonowym nacisku na (niby) równoważną jej liczbę osobówek.

Każdy kierowca tira potrafiłby tę sprawę w prostych słowach jednoznacznie uzasadnić. Posiadając osobiście znacznie mniejszą siłę nacisku, nie będziemy naciskać na autorów grafik i porównań, żeby przed swoją robotą chociażby spróbowali uruchomić wyobraźnię. ■

reklama



viaTOLL

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



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

* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.

** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.

*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

Wypadki drogowe w roku 2011

Udział kierujących pojazdami ciężarowymi w ogólnej liczbie wypadków wyniósł 7,3%, zginęło w nich 10,2% ogółu ofiar wypadków drogowych. Tymczasem udział pojazdów ciężarowych w ogólnej liczbie pojazdów samochodowych wynosi około 13%

Tadeusz Wilk

Sprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym budzi, z przyczyn oczywistych, ogromne zainteresowanie społeczne. Liczba wypadków drogowych oraz ich sprawcy opisywani w mediach budzą emocje, które najczęściej ogniskują się w dyskusjach medialnych, szczególnie po „spektakularnych” wypadkach z dużą liczbą ofiar.

Od szeregu lat w Polsce liczba wypadków drogowych rocznie sięgała, a nawet w niektórych latach przekraczała 50 tysięcy, a liczba ofiar - ponad

się 38 832 wypadki, w których zginęło 3 907 osób. Wpływ na taki poziom miało niewątpliwie ogromne zainteresowanie tą sprawą opinii społecznej oraz polityka państwa, wspomagana działaniem profilaktycznym różnego rodzaju organizacji, których celem było zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, a także szereg akcji społecznych organizowanych w naszym kraju. W działania te wpisują się również organizacje zrzeszające przewoźników drogowych, propagujące wśród swoich członków zasady bezpiecznej jazdy. Niestety po kilku latach systematycznego spadku, rok 2011 był okresem pogorszenia się statystyk. W kraju odnotowano 39 935 wypadków,

jak również w liczbie wypadków na 10 tys. zarejestrowanych pojazdów, gdzie zajmujemy miejsce piąte od końca. Bardzo niekorzystnie wypadamy w danych dotyczących liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców. W roku 2010 ten wskaźnik wynosił 10,2, co sytuuje nas na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów IRTAD oraz na ostatnim miejscu w UE.

Udział w tej liczbie wypadków, jako sprawcy, mają również kierowcy profesjonalni, prowadzący pojazdy ciężarowe oraz autobusy. Liczba wypadków powodowanych przez te pojazdy wykazuje podobną tendencję, tyle tylko, że spadek liczby wypadków dotyczy również roku 2011. Kierujący pojazdami ciężarowymi spowodowali 2 335 wypadków, to jest o 59 mniej niż w roku 2010. W wypadkach tych śmierć poniosło 288 osób, o 4 mniej niż w roku poprzednim. Kierujący autobusami spowodowali 354 wypadki, o 56 mniej niż w roku 2010. Śmierć poniosło w nich 9 osób, rok wcześniej – jedna.

Analizując rok 2011, podobnie zresztą jak lata poprzednie, należy stwierdzić, że udział pojazdów ciężarowych w liczbie wypadków jest niższy niż wynikałoby to z udziału tych pojazdów w ogólnej liczbie samochodów. W roku 2011 udział kierujących pojazdami ciężarowymi w ogólnej liczbie wypadków wyniósł 7,3%, zginęło w nich 10,2% ogółu ofiar wypadków drogowych. Tymczasem udział pojazdów ciężarowych w ogólnej liczbie pojazdów samochodowych wynosi około 13%. Należy również zauważyć, że pojazdy użytkowe pokonują dłuższe trasy

Rok 2011 był okresem pogorszenia się statystyk. W kraju odnotowano 39 935 wypadków, czyli o 1 103 więcej niż w poprzednim roku. Wypadki spowodowały śmierć 4 171 osób, o 264 więcej niż w roku 2010.

5 tys. osób. Analizując wypadki drogowe można zauważyć, że do 2000 roku mieliśmy do czynienia z tendencją stałego wzrostu. W roku 1990 w Polsce wydarzyły się 50 532 wypadki drogowe, w których zginęły 7 333 osoby, w roku 2000 – 57 331 wypadków, w których zginęły 6 294 osoby. Od tego momentu liczba wypadków, jak również ofiar śmiertelnych, zaczyna spadać. W roku 2010 w Polsce wydarzyły

czyli o 1 103 więcej niż w poprzednim roku. Wypadki spowodowały śmierć 4 171 osób, o 264 więcej niż w roku 2010.

Raport przygotowany przez IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) w danych za rok 2010 wskazuje na niekorzystne dla Polski statystyki dotyczące liczby wypadków na 100 tys. mieszkańców. Nasz kraj znajduje się na 7. miejscu od końca wśród 34 krajów - członków tej or-

UBEZPIECZENIA DLA CIEBIE I RODZINY



Dom•mieszkanie•OC



Samochód



Zdrowie•NNW



InterRisk najlepszą instytucją finansową
według dziennika „Rzeczpospolita”

Spółka została doceniona za wieloletni,
konsekwentny i efektywny wzrost
oraz spektakularne wyniki w 2010 roku.

www.interrisk.pl

InterRisk 
VIENNA INSURANCE GROUP



(w wymiarze czasowym i kilometrowym) niż pojazdy osobowe.

Główną przyczyną wypadków powodowanych przez kierowców ciężarówek jest niedostosowanie prędkości do warunków jazdy. Było to przyczyną 652 wypadków. Drugą z kolei przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 486 wypadków. Pozostałe przyczyny, czyli: niezachowanie bezpiecznej odległości, nieprawidłowe wyprzedzanie, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych, zmęczenie, nieprawidłowe cofanie i nieprawidłowe wymijanie spowodowały w sumie mniej wypadków niż dwie pierwsze przyczyny. Można więc stwierdzić, że kierowcy pojazdów ciężarowych zachowują się podobnie jak kierowcy pozostałych pojazdów, bowiem przekroczenie prędkości jest podstawową przyczyną wypadków.

Bardzo wymowne są statystyki dotyczące wieku sprawców wypadków. Najwięcej wypadków powodują kierowcy w wieku 25-39 oraz 40-59 lat. Wynika to z faktu, iż kierowcy w tym wieku stanowią największą liczbę kierowców zatrudnionych w transporcie towarów. Niepokojące jest jednak to, że znaczną liczbę wypadków powodują młodzi kierowcy w wieku 18-24 lat, co może świadczyć m.in. o niezbyt dobrym przygotowaniu młodych kierowców do zawodu.

Największa liczba wypadków popełniana jest w miesiącach letnich,

pomiędzy czerwcem a wrześniem (ponad 38%), co zdecydowanie można kojarzyć z okresem urlopowym, czyli zwiększonym ruchem pojazdów osobowych. Niestety przyczyną może być również fakt ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych w okresie letnim, co skłania niektórych kierowców do przekraczania czasu prowadzenia pojazdów i dozwolonej prędkości w celu terminowej realizacji zleceń.

Niestety również w grupie kierowców profesjonalnych zdarzają się wypadki spowodowane przez kierowców w stanie nietrzeźwym, co jest najbardziej godne potępienia. W roku 2011 nietrzeźwi kierowcy spowodowali 49 wypadków, w których zginęły 4 osoby.

Każda ofiara wypadku drogowego to zawsze jedna ofiara za dużo, to ludzka tragedia. Każda osoba ranna w wypadku drogowym, to tragedia tej osoby i jej najbliższych, ale również problem dla całego społeczeństwa. Często osoba ta nie może podjąć już pracy, albo podejmuje ją w ograniczonym zakresie. To ogromne koszty społeczne. Szacuje się, że koszty społeczne wypadków drogowych to w Polsce kwota 30 mld złotych.

Każdy wypadek powodujący uszkodzenia pojazdu to również problem ekonomiczny dla firmy transportowej, wyłączenie pojazdu z ruchu na czas naprawy lub oczekiwanie na dostawę nowego taboru. To nie tylko strata dla właściciela – przedsiębiorcy, to rów-

nież strata dla społeczeństwa wynikająca z niewykonanej pracy przewozowej, czyli zmniejszenie dochodów firmy, ograniczenie odprowadzanych do budżetu podatków i opłat.

Sytuację związaną z poziomem bezpieczeństwa na drogach oceniła Najwyższa Izba Kontroli, która w Rapocie z marca 2011 r. wyspecyfikowała przyczyny zagrożeń bezpieczeństwa oraz w konkluzji przedstawiła swoje wnioski, do których między innymi zaliczono: pilne ukończenie inwestycji drogowych, głównie dróg najwyższej klasy – autostrad i dróg ekspresowych, zmiany w zakresie prawa – Ustawy o drogach publicznych i ustawy Prawo o ruchu drogowym, zmiany i konsekwentny nadzór oraz kontrolę szkolenia kierowców.

Ogromne znaczenie do bezpieczeństwa ruchu drogowego przywiązuje Komisja Europejska. Program na lata 2001 - 2011 przyniósł znaczną poprawę bezpieczeństwa w Europie. Liczbę wypadków w tym okresie zmniejszono o ponad 40%. Biała księga przygotowana na lata 2011 – 2020 zakłada bardzo ambitny plan zmniejszenia w tym okresie wypadków drogowych o 50%. Polska musi przygotować plany poprawy, które będą umożliwiały również w naszym kraju wykonanie tego ambitnego zadania. ■

Użyte w tekście dane statystyczne pochodzą z Raportu KG Policji oraz IRTAD.

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



fotomorgana

Jak zbudować i otworzyć własną A3?

Szefie, podobno przewoźnicy chcą zbudować własną autostradę.

Niewdzięczni! Przecież to moja działka.

Tomasz Połec, Główny Inspektor TD i Tadeusz Jarmuzewicz, wiceminister TBiGM



I nikt nas nie skontroluje, i za darmo.

Wiesław Starostka, dyrektor generalny ZMPD



I na godne otwarcie.

Mamy swój przepis na budowę.

Kazimierz Błażejczyk, KR ZMPD, Tadeusz Gajownik, KR ZMPD, Tadeusz Furmanek, przewodniczący Regionu Podkarpackiego ZMPD

Ech, przeciąć wstęgę na własnej A5.



Euzebiusz Gawrysiuk, Rada ZMPD

Jan Buczek, prezes ZMPD

A dyrektor Wierzbicki
oczywiście nam nie wierzy...

Taka chuda wam wyjdzie
ta dróżka.

Andrzej Bogdanowicz, dyr. Dep. Transportu Drogowego MTBiGM, Mirosław Maksimiuk, zastępca GITD, Waldemar Wierzbicki, dyr. Biura ds. Transportu Międzynarodowego

Też mam własny przepis,
ale kartki mi się skleity.

Sprawa prosta.
Trzeba łąć asfalt,
nie wodę.

Już to widzę.

Wow!

Wojciech Sienicki, przewodniczący KR ZMPD,
Adam Byglewski, wiceprezes Zarządu ZMPD

Zbigniew Niemczycki, prezes Polskiej Rady Biznesu, Grażyna Buczek, Jan Buczek



Więcej asfaltu?
Droga ta droga!

Ale za to otwarcie połączymy
z obchodami 55-lecia ZMPD.
I obskoczymy jedną kapelą.

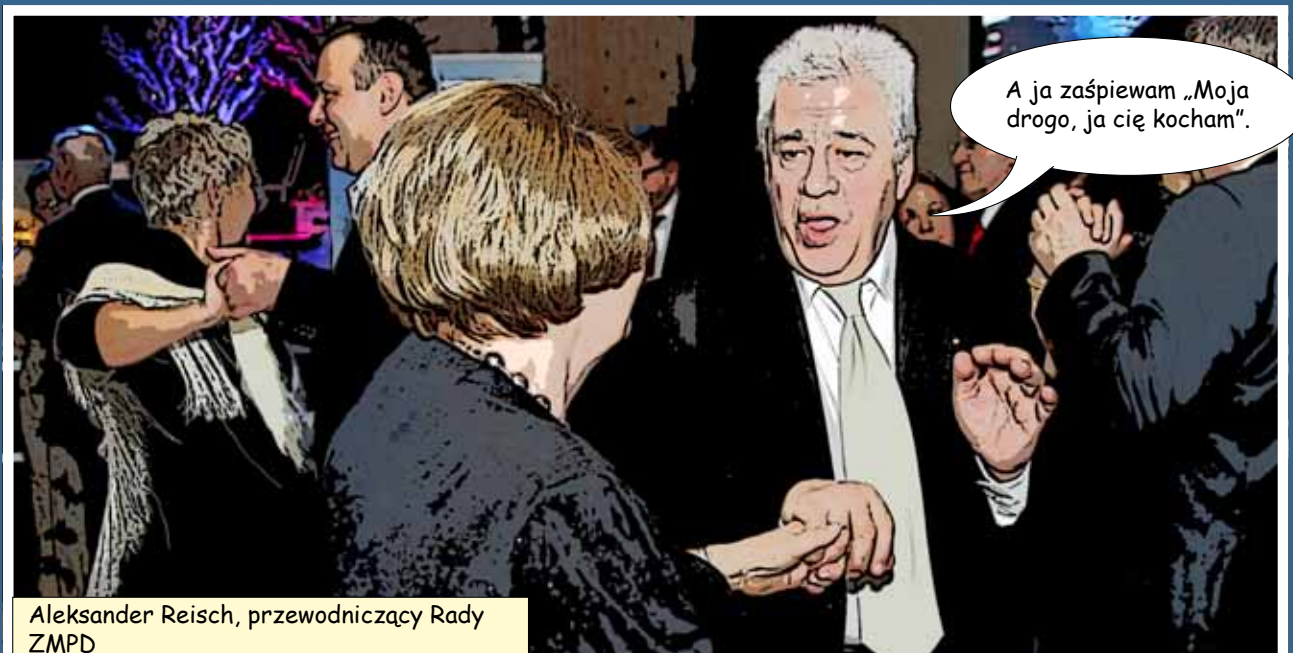
Wiesław Starostka i Wojciech Sienicki



I będą tańce
konieczni!

Ale w kółku.

Jarosław Jakoniuk, Zarząd ZMPD, Anna
Wieczorek, ZMPD



A ja zaśpiewam „Moja
drogo, ja cię Kocham”.

Aleksander Reisch, przewodniczący Rady
ZMPD

Kochać, jak to łatwo powiedzieć.



Zofia Stepnicka, Rada ZMPD



Waldemar Wierzbicki

Podczas takiej imprezy trzeba umieć klaskać. Pokazuję i objaśniam. Uderzamy otwartymi dłońmi...

I gratulacje będą, i uściski...

A goździki?



Ryszard Gałczyński, „Przewoźnik”, Dionizy Woźny, koordynator FTD, Marek Zagórski, „Przewoźnik”

Mirostław Maksimiuk



To ja skoczę po wino.

Pobłogostaw, Boże, drogi.



Anna Wrona, rzecznik prasowy ZMPD



Tadeusz Jarmuziewicz

Budujcie, budujcie. Ale po nożyczki do wstęgi i tak przyjdziecie do mnie.

Polska

W terminalu na przejściu drogowym w Dorohusku odbyło się 12 kwietnia kolejne spotkanie przedstawicieli polskich i ukraińskich służb celnych i granicznych z przewoźnikami.

Mirosław Jagielski

Organizatorami spotkania byli dyrektor Izby Celnej w Białej Podlaskiej Remigiusz Woźniak oraz Jarosław Jakoniuk, prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na rzecz Obrony Przewoźników. Stronę polską reprezentowali m. in. przedstawiciele ZMPD.

Spotkanie służyło przedstawieniu dotychczasowych działań służb celnych mających na celu ułatwienie przekraczania granicy i rozwiązywanie problemów, z którymi borykają się przewoźnicy podczas odpraw.

Prezentacje izb celnych w Przemyślu i Lublinie zawierały informacje o ruchu na przejściach granicznych. I tak w Medyce w ubiegłym roku nastąpił 1-procentowy spadek odpraw, w Korczowej odprawiono o 4 procenty samochodów więcej. To ostatnie przejście graniczne znajduje się na końcu budowanej autostrady A4. Po zakończeniu jej budowy w połowie 2013 roku przewiduje się znaczny wzrost ruchu. Stary terminal ma służyć ciężarówkom, a ruch samochodów osobowych będzie przeniesiony na autostradę. W Dorohusku dynamika natężenia ruchu ciężarowego wynosiła +13 procent (w okresie 2010-2011), w Hrebennem wzrosła o 2 procenty, na przejściu między Polską a Białorusią w Koroszczynie – aż o 18 procent. Służby

w oddziale bieszczadzkiem odnotowały wzrost ruchu o 6,5 procent.

W miejscowości Piaski na rozwidleniu dróg 12 i 17 zainstalowano tablicę, ułatwiającą wybór przejścia drogowego, a aktualizacji komunikatu dokonuje się 4 razy na dobę. Przewoźnicy apelowali o doskonalenie i upowszechnienie systemu. Wskazali na potrzebę instalowania podobnych tablic w większej odległości od granicy. Zwrócili również uwagę, że często nie mogą wykorzystać wyświetlanej na tej tablicy informacji o czasie oczekiwania na odprawę celną na różnych punktach granicznych ze względu na kierowanie ich przez nadawców towarów na konkretny punkt odprawy. Problemem jest także to, że po stronie ukraińskiej informacja o odprawie (dokument PPP zwany popularnie „papeszką”) jest przekazywany do konkretnego przejścia. Dyrektor Woźniak poinformował, że aktualne uzgodnienia ze stroną ukraińską pozwalają na przeniesienie na drodze elektronicznej tego dokumentu do innego przejścia granicznego, gdzie aktualnie czas odprawy celnej jest krótszy. Niestety przedstawiciel władz celnych Ukrainy nie potwierdził jednoznacznie tej informacji, zaoferował jedynie przekazanie problemu do wyższej instancji w celu jego przeanalizowania.

W czerwcu na wszystkich przejściach zostaną wprowadzone ułatwienia dla transportu związanego z EURO 2012; wyodrębni się specjalny pas i oddeleguje funkcjonariuszy do obsługi ruchu w czasie mistrzostw. Krótkie było wystąpienie naczelnika ukraińskiej służby celnej ze Lwowa i ograniczyło się w praktyce do poinformowania, że na Ukrainie przyjęto specjalną ustawę dotyczącą EURO 2012, zawierającą przepisy dotyczące transportu; wprowadzone będą specjalne deklaracje celne odrębne dla towarów akredytowanych przez UEFA.

Naczelnik urzędu celnego w Jagodzinie, gen. Roman Mikitiuk poinformował, że wkrótce zostanie zakończony

Ukraina

Powoli przekraczamy granice

II etap budowy terminalu, dzięki czemu na wyjazd z Ukrainy każdy kolejny samochód nie będzie czekał dłużej niż półtorej minuty.

Planowane jest także stworzenie portalu, gdzie przewoźnik będzie mógł śledzić, na jakim etapie odprawy jest jego samochód.

Dyr. Tadeusz Wilk z ZMPD przedstawił stanowisko przewoźników drogowych w kwestii usprawnienia przekraczania granic przez pojazdy użytkowe – samochody ciężarowe i autobusy. Zwrócił uwagę, że nie wszystkie ustalenia z poprzednich spotkań oraz z innych porozumień na szczeblu rządowym są realizowane. Natomiast trzeba podkreślić, że te wprowadzane w życie przynoszą faktyczne efekty. Należy do nich chociażby wprowadzenie odprawy pustych pojazdów w Dorohusku na odrębnym pasie. Pytał reprezentujących stronę ukraińską o niepokojący przewoźników obu stron art. 352 kodeksu celnego Ukrainy. Punkt ten jest sprzeczny z konstytucją Ukrainy, a dotyczy konfiskaty samochodu, który nie należy do osoby naruszającej prawo. ASMAP Ukrainy prowadzi działania mające na celu zmianę tego niekorzystnego dla przewoźników zapisu.

Dyrektor Izby Celnej w Białej Podlaskiej R. Woźniak przypomniał, że w Dorohusku jest odrębny pas dla samochodów pustych, co faktycznie przynosi zauważalne efekty. Natomiast dyrektor Izby Celnej w Przemyśle Piotr Daniel poinformował o wspólnym polsko-ukraińskim projekcie zezwalającym na pojedyncze ważenie pojazdów i honorowanie wyniku stwierdzonego po stronie ukraińskiej przez służby polskie. Zaakceptowany przez szefów obu służb celnych projekt zostanie pilotażowo wprowadzony w Korczowej do końca czerwca.

Wiceprezes ASMAP Ukrainy Jurij Kuczyński poruszył kilka tematów, które miały wzbudzić zakłopotanie polskiej strony. Kiedy znikną kolejki 500-samochodowe po polskiej stronie? Jeśli służby ukraińskie mogą od-

prawić 400 samochodów, to dlaczego polskie służby celne także nie mogą? Dlaczego po polskiej stronie kontroli poddawane są wszystkie samochody? Czy powolna praca polskich celników wynika z ich niskich pensji? Kontrola rejsowych autokarów winna trwać 30-40 minut, tymczasem w Dorohusku sięga nawet 8 godzin. Obarczanie przewoźników odpowiedzialnością za winy pasażerów (niewłaściwe wizy) i karanie ich grzywną 3 000 euro to kolejny problem.

Pytania te spotkały się z ostrą ripostą dyr. Woźniaka. Polskie służby celne stoją na straży budżetu państwa polskiego oraz UE, dlatego nie mogą dopuścić do przemytu, głównie przemytu papierosów. Dodał, że kontrole nie dotyczą wszystkich pojazdów,

możliwość wjazdu pojazdów na stronę polską. W przypadku braku pojazdów do odprawy przez pewien okres (1 godz.) strona polska ma obowiązek kontaktowania się ze stroną ukraińską w sprawie wjazdu kolejnych pojazdów na polską stronę.

Przed Euro 2012 na granicy Polski z Ukrainą, Białorusią i Rosją, zostanie wprowadzony pilotażowy projekt (tzw. e-booking) dla przewozów autokarowych. Każdy przewoźnik będzie awizował godzinę przyjazdu i listę pasażerów. Następnie zostanie przeprowadzona wstępna analiza ryzyka poprzez system elektroniczny. Projekt ten wymaga identycznego działania po stronie ukraińskiej. Dotyczyć będzie wszystkich autokarów, zarówno rejsowych, jak i okazjonalnych.

Polskie służby celne stoją na straży budżetu państwa polskiego oraz UE, dlatego nie mogą dopuścić do przemytu, głównie przemytu papierosów. O tym między innymi mówiono w Dorohusku. Co ciekawe, w trakcie spotkania poinformowano o kolejnej ujawnionej na tym przejściu próbie przemytu papierosów.

że przy użyciu aparatury rentgenowskiej można odprawić i 300 samochodów na zmianę. Jednocześnie poinformował, że rocznie wyłapywany jest przemyt 600 mln szt. papierosów do Polski, z tego 300 mln na lubelskim odcinku. Co ciekawe, w trakcie spotkania poinformowano o kolejnej ujawnionej na przejściu w Dorohusku próbie przemytu papierosów. Jednocześnie dyr. Woźniak zadeklarował, że strona polska praktycznie w każdej chwili przyjmuje pełną ilość pojazdów odprawianych przez stronę ukraińską. Na moście granicznym jest ustawiony sygnalizator świetlny, który wskazuje

W podsumowaniu spotkania głos zabrał gen. Mirosław Sienkiewicz – dyrektor Izby Celnej w Białymstoku i jednocześnie pełnomocnik Szefa Służby Celnej ds. granic wschodnich, który mówił o zamierzeniach mających na celu dalsze usprawnianie przekraczania granic. Zaprezentował nową koncepcję tzw. elektronicznej kolejki. Polega ona na możliwości wcześniejszego zarejestrowania się do odprawy celnej na określoną datę i godzinę bez potrzeby fizycznego oczekiwania w kolejce na granicy. Służby celne rozpoczynają pracę nad tym rozwiązaniem.

Kosztowne limity



Robert Przybylski, Rzeczpospolita

W lutym w Brukseli odbyło się spotkanie przedstawicieli Komisji Europejskiej, przemysłu samochodowego zrzeszonych w ACEA i organizacji pozarządowych. Uczestnicy dyskutowali o wprowadzeniu limitów emisji dwutlenku węgla dla pojazdów użytkowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Pod pojęciem pojazdy użytkowe kryje się osiem kategorii samochodów: dostawcze, dystrybucyjne miejskie, dystrybucyjne regionalne, komunalne, dalekodystansowe, budowlane, autobusy miejskie i autokary. Proszący o anonimowość przedstawiciel przemysłu motoryzacyjnego stwierdził, że branża wskazuje na karkołomność wprowadzenia podobnych limitów, z uwagi na

brak sposobu obiektywnego wyliczenia emisji. Producenci ciężarówek zazwyczaj sprzedają podwozie, które jest zabudowane bardzo różnymi nadwoziami. Producent podwozia nie zawsze wie, w jaki sposób zostanie ono zabudowane, poza tym zdarza się, że samochód w trakcie eksploatacji jest przebudowywany. Kolejnym problemem jest sposób wyliczenia emisji. W oczywisty sposób większa masa podnosi poziom wydzielanego dwutlenku węgla. – Uważamy, że należy przygotować wskaźnik efektywności transportowej, przeliczający liczbę przewiezionych ton na przebieg lub coś w tym rodzaju. Do transportu danej masy towarów, np. 25 ton ładunku, można użyć zestawu ciągnika siodłowego z naczepą, lub dwóch albo trzech ciężarówek dystrybucyjnych albo kilkunastu – kilkudziesięciu samochodów dostawczych. W każdym przypadku otrzymamy różne wielo-

ści emisji. Najefektywniejszy rzecz jasna będzie transport zestawem, ale ten nie wjedzie przecież do centrum miasta. Przygotowywane rozporządzenie musi wziąć pod uwagę i takie rzeczy – stwierdza przedstawiciel przemysłu samochodowego. Dodaje, że podobnie jest z przewozami pasażerskimi. – Duży autobus wypełniony w pięciu procentach będzie mniej efektywny od niewielkiego busa z czterema pasażerami, ale ten sam duży autobus wypełniony do ostatniego miejsca stanie się bardzo ekologiczny. Problem polega na tym, że operator nie zawsze ma wpływ na wypełnienie pojazdu – uważa reprezentant branży motoryzacyjnej.

Pierwszy krok

Politycy zamówili w instytutach badawczych raport o sposobie mierzenia emisji dwutlenku węgla emitowanego przez pojazdy.

Komisja Europejska przygotowuje rozporządzenie nakładające limity emisji dwutlenku węgla na ciężarówki. Jeżeli wejdą w życie, będą bardzo kosztowne dla przewoźników, bo ceny taboru poszybują w górę.



Fot. Grzegorz Rogiński

wanego przez samochody użytkowe. Na początku roku udostępniłi branży motoryzacyjnej liczącą 200 stron propozycję testów dla ciężkich pojazdów. Jest to pracochłonna metoda zliczania wpływu na emisję każdego komponentu pojazdu: silnika, skrzyni biegów, mostów oraz napędu urządzeń pomocniczych. Po uwzględnieniu przełożeń i wielkości kół wyliczone zostaną wyniki dla różnych wersji podwozia. Dla każdej z ośmiu kategorii pojazdów wymyślony został inny cykl pomiarowy.

Testy autobusów dodatkowo podzielone są w zależności od charakteru pokonywanych tras (śródmiejskie, miejskie, podmiejskie, międzymiastowe, dalekodystansowe). Ta skomplikowana układanka testów jest nie tylko trudna do wykonania, ale i nadzorowania. Dlatego wynajęci przez KE naukowcy zaproponowali wersję uproszczoną badań, polegającą na

wykonaniu typowego krótkiego testu ciężkiego pojazdu w trzech wersjach: miejskiej, drogowej i autostradowej. Taki test trwałby zaledwie 10 minut. Początkowo przynajmniej opór aerodynamiczny zabudów nie będzie mierzony. Ma być obliczany z tabel, które będą przygotowane, gdy KE oraz przemysł uzgodnią współczynniki przeliczeniowe. Wcześniej jednak przemysł musi przestudiować propozycję polityków. Nikt z biorących udział w dyskusjach nie chce wyraźnie określić, kiedy może nastąpić kolejny etap prac. KE chciałaby przygotować pierwszy szkic rozporządzenia już pod koniec 2013 roku.

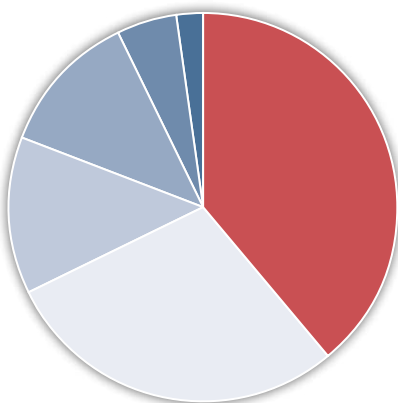
Dziesiątki tysięcy euro

Politycy zamówili także dwa raporty dotyczące przyjaznych dla środowiska technologii oraz ich potencjału w redukcji emisji dwutlenku węgla.

Brytyjski raport znanego instytutu badawczego Ricardo nie pokrywa się z konkurencyjnym dokumentem przygotowanym przez amerykańską spółkę Tiax.

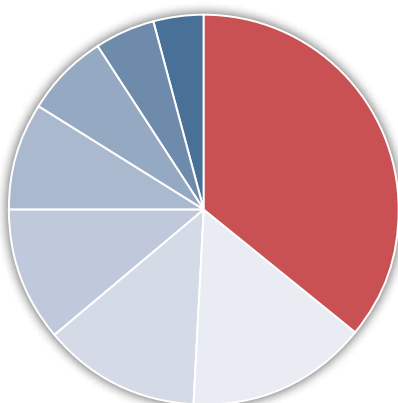
Według Brytyjczyków, gdyby zastosować technologie wymagające dopłaty maksymalnie 2 100 euro, więc inwestycji, których koszt zwróci się po maksymalnie trzech latach, redukcja gazów cieplarnianych będzie nieznaczna, sięgająca do 9 procent w 2020 roku.

Dopiero wykorzystanie rozwiązań niezależnie od ich efektywności kosztowej przyniesie zauważalne zmniejszenie emisji, wynoszące w najkorzystniejszych przypadkach 50 proc. Najdroższą technologią jest napęd hybrydowy, który w zależności od masy pojazdu może kosztować od 25 tys. do 35 tys. euro. O dwie trzecie tańsza jest technologia odzyskiwania energii z ciepła

EMISJA CO² WEDŁUG BRANŻY W NIEMCZACH W PROC.

- Energetyka – 39
- Przemysł – 29
- Ogrzewanie domów – 13
- Samochody osobowe – 12
- Samochody ciężarowe – 5
- Pozostały transport – 2

Źródło: VDA

EMISJA CO² POJAZDÓW UŻYTKOWYCH W PODZIALE NA SEGMENTY, W PROC.

- Transport dalekodystansowy – 36
- Dystrybucja regionalna – 15
- Dostawczy – 13
- Budowlany – 11
- Autobusy – 9
- Autokary – 7
- Komunalny – 5
- Dystrybucja miejska – 4

Źródło: Tiax

EMISJA CO² PRZEZ CIĘŻARÓWKI, W GRAMACH NA KM

Rok	Emisja
2010	900
2020	650
2030	540

źródło: Roland Berger Strategy Consultants

spalin. Naukowcy co prawda przypuszczają, że masowo produkowane napędy hybrydowe będą znacznie tańsze od obecnych, ale przy tej skali cen producenci ciężarówek uważają, że mogą stracić klientów, bo mało którego przewoźnika będzie stać na samochody droższe o 30-50 procent. Roland Berger Strategy Consultants w raporcie o transportowych emisjach CO² szacuje, że producenci ciężarówek na przygotowanie pojazdów spełniających normę Euro VI wydali od 500 mln do miliarda dolarów; samo opracowanie silników kosztowało od 300 mln do 500 mln dol. Te inwestycje muszą odzyskać w postaci wyższych cen taboru. Co gorsza, rachunki przewoźników spuchną nie tylko z powodu droższych ciężarówek. Ricardo wskazuje także, że silniki Euro VI są do 3 procent bardziej paliwożerne od modeli Euro V z powodu zastosowania filtra sadzy.

Dlatego przemysł uważa, że zmuszenie jego do kosztownych innowacji musi iść w parze z perspektywicznym kształtowaniem rynku za pomocą podatków. Innymi słowy, system podatkowy musi zachęcać lub zmuszać przewoźników, aby kupowali droższy, tzw. ekologiczny tabor.

Lepiej szkolić

ACEA, Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU oraz Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego UITP apelują, aby w polityce redukcji spalania uwzględnić w większym stopniu działania pozwalające szybciej i mniejszym kosztem uzyskać zamierzone efekty ekologiczne. Producenci wskazują, że obowiązkowe treningi kierowców z ekologicznej jazdy, inteligentna logistyka oraz lepsze dopasowanie pojazdów do potrzeb nabywców pozwolą na redukcję emisji CO² nawet o 15 procent. Biopaliwa również pozwolą na kilkuprocentowe obniżenie emisji.

Duży potencjał, sięgający ośmiu procent, mają także zrobotyzowane skrzynie biegów, które oferują wszyscy producenci europejscy. Amerykański raport wskazuje, że najefektywniejsze w redukcji emisji będą opony o małych oporach toczenia,

przekładnie o zmniejszonych stratach wewnętrznych oraz aktywny tempomat. Właśnie te rozwiązania są adaptowane do nowej generacji ciężkich pojazdów w USA, które do 2017 roku muszą zredukować spalanie o 23 procent. Zdecydowali się na te technologie także japońscy producenci, których rząd japoński zmusił do 20-procentowej redukcji spalania ciężarówek o dmc od 16 do 20 ton do 2015 roku.

Europejski przemysł apeluje o zrewidowanie ograniczeń wymiarów pojazdów.

– Nikt nie domaga się wpuszczenia na europejskie drogi wieloczlonych australijskich zestawów, ale skandynawskie zestawy jak najbardziej nadają się do wykorzystania na autostradach i drogach ekspresowych. W Skandynawii udowodniły, że są bezpieczne, a w Holandii wykazały, że nie wymagają kosztownych zmian infrastruktury drogowej. Tymczasem takie mega ciężarówki pozwalają na dwucyfrową redukcję emisji – przekonuje przedstawiciel przemysłu samochodowego.

Komisja Europejska przyznaje, że zobowiązanie do redukcji o 2 stopnie Celsjusza globalnego ocieplenia wymaga uzyskania zmniejszenia emisji CO² w każdym sektorze działalności, nawet tak stosunkowo niewielkim jak transport drogowy. Raport Ricardo przewiduje, że liczba ciężkich pojazdów na europejskich drogach zwiększy się z 7,8 mln w 2010 roku do 10,1 mln w 2030 roku.

Aby spełnić założenia KE, transportowe emisje dwutlenku węgla powinny zmaleć w 2030 roku o co najmniej 35 procent w stosunku do 2008 roku.

Limity emisji dwutlenku węgla od tego roku obowiązują producentów aut osobowych i wynoszą 130 gram CO² na km. W 2016 roku zaczną dotyczyć producentów samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony – limit wyniesie 175 gram.

Według opracowania Roland Berger emisja ciężarówek szacowana jest na 900 gram, a politycy spodziewają się, że przemysłowi uda się zredukować tę wielkość do 650 gram w 2020 roku i 540 gram w dziesięć lat później.

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

**Ośrodek akredytowany
przez AKADEMIEĘ 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**



„Lepszy transport” zamiast „więcej transportu”

- **Przewoźnicy, nie tylko w Polsce, mówią, że europejscy politycy i biurokraci wykończą ich, narzucając coraz bardziej restrykcyjne, a więc powodujące nowe koszty normy ekologiczne. Nie sądzi Pan, że wystarczy już wyciskania transportowej cytryny?**

International Road Transport Union (IRU) jest organizacją pozarządową, która współpracując ze swoimi członkami, będącymi ogólnokrajowymi organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych w 74 państwach, reprezentuje interesy transportu drogowego na całym świecie. W świetle niezwykle szybkiego rozwoju procesów globalizacyjnych praktycznie wszystkie rządy i organizacje międzyrządowe na świecie są świadome, że nic nie zastąpi transportu drogowego w przewozach lądowych oraz wysokiej dynamiki, zarówno rozwoju tej gałęzi transportu, jak i wzrostu jej znaczenia dla gospodarki. Jest to bowiem rezultat działania obiektywnych praw ekonomicznych w ogólnoswiatowej gospodarce rynkowej, szczególnie tam, gdzie interwencjonizm państwowy jest stosowany w umiarkowanym zakresie. Ale pomimo tej świadomości różne państwa w bardzo różny sposób reagują na te zjawiska. Porównując politykę transportową realizowaną w różnych częściach świata, z przykrością muszę stwierdzić, że najmniej zrozumienia dla tych zjawisk wykazuje Unia Europejska. Zasłaniając się troską o bezpieczeństwo w transporcie UE, stara się umniejszać znaczenie transportu drogowego i jego wpływ na tempo wzrostu gospodarczego, ograniczać zakres jego funkcjonowania i wprowadzać kolejne bariery rozwoju. Zdając sobie sprawę z tego,



z Januszem Łacnym, prezydentem IRU, rozmawia Sławomir Jeneralski

że ta droga prowadzi do nikąd, IRU stara się nakłonić różne organy decyzyjne UE do zmiany polityki. Dlatego zorganizowaliśmy konferencję pod hasłem „Efektywne rozwiązania podnoszące ekologiczność transportu drogowego”. Jej celem było pokazanie, że profesjonalny transport drogowy, zapewniając usługi przewozowe od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy, jest nie tylko najskuteczniejszy, ale także najbardziej proekologiczny ze wszystkich gałęzi transportu, a bezpieczeństwo drogowie w 85% jest zagrożone przez działania czynnika ludzkiego, w zdecydowanej większości przez innych, niż kierowcy ciężarówek, uczestników ruchu drogowego. Ale w swych działaniach IRU nie może być osamotnione. Potrzebuje ono skutecznego wsparcia swoich organizacji członkowskich z państw UE, których reprezentanci mają największe możliwości lobbowania i wywierania nacisku na decydentów unijnych wywodzących się z ich krajów, a w szczególności na eu-

rodeputowanych oraz na reprezentantów wszystkich unijnych władz wykonawczych.

- **Polscy przewoźnicy zainwestowali miliardy złotych w Euro 5 (2,5 miliarda w latach 2009 – 2010), w co będą musieli inwestować w nieodległej przyszłości? W czasie brukselskiej konferencji pojawiał się często termin Eco-Combis. Wyjaśnijmy go.**

Od wielu lat IRU promuje koncepcję rozwoju transportu drogowego w takim kierunku, aby możliwa była realizacja zasady „better rather than more transport”, zgodnie z którą funkcjonować ma „lepszy transport”, a nie „więcej transportu”, i dotyczy to zarówno przewozu osób, jak i ładunków. IRU nalega, by w ramach unijnego programu EMS (European Modular System) możliwe było wykorzystywanie pociągów drogowych o maksymalnej długości 25,25 m zamiast dotychczasowego ograniczenia maksymalnej długości zespołów pojazdów do 18,50 m. Nowe zestawy transportowe, tzw. LHV (Long Heavy Vehicles), nazywane są również „eco-combis” lub „gigaliners”. Wykorzystanie takich zespołów pojazdów jest możliwe i wbrew opinii malkontentów nie jest bardzo skomplikowane, nie wymaga istotnych zmian w infrastrukturze transportowej i nie stanowi poważnego zagrożenia dla ruchu drogowego. Takie pojazdy są już wykorzystywane, zarówno w transporcie osób, jak i ładunków w Europie, bowiem na ulicach niektórych miastach europejskich z powodzeniem funkcjonują dwuprzegubowe autobusy o długości 25,25 m, a na drogach już od z górą pięciu lat testowane są pociągi drogowe o takiej długości (np. w Holandii czy Skandynawii). Jak wykazują badania naukowe, zastosowanie takiego rozwiązania może przynieść konkretne ko-

rzyści w postaci redukcji: liczby przewozów drogowych o 32% i kosztów ich realizacji o 23% oraz zmniejszenia zużycia paliwa o 15%, emisji CO² o 15%, zużycia dróg i odciążenie szlaków komunikacyjnych o 5%, przy realizacji tej samej pracy przewozowej.

■ **Podnoszenie efektywności transportu nie zależy tylko od nowych technologii. Uczestnicy dyskusji, również Pan, wskazywali na inne sposoby. Powiedzmy jakie?**

Efektywność ekonomiczna każdej działalności gospodarczej jest wynikiem relacji pomiędzy przychodem i kosztem jego uzyskania. Transport drogowy jest działalnością niezwykle silnie regulowaną, a regulacje te dotyczą tylko strony kosztowej. Główny składnik kosztów w transporcie drogowym tworzą zakupy paliwa. IRU od ponad 20 lat, cały czas bezskutecznie, zgłasza potrzebę wprowadzenia na rynek produktu nazywanego „professional diesel”, który wzorem oleju bunkrowego dla statków, benzyny lotniczej czy paliwa dla rolników, byłby mniej obciążonym podatkowo paliwem dostępnym tylko dla profesjonalnego transportu drogowego. Na obniżanie efektywności transportu wpływa również tzw. internalizacja kosztów, czyli zmuszanie przedsiębiorców do włączenia w swą działalność kosztów przez siebie spowodowanych. Przejawia się ona między innymi wprowadzaniem w kolejnych państwach UE opłaty za przejazd w miejsce dawnej opłaty za korzystanie z infrastruktury. Do tego dochodzą wysokie koszty pracy, rosnące koszty eksploatacji pojazdów czy niestabilność kursu wymiany walut. Ale jest tu jeszcze jeden istotny element. Przeciwnie, pojazd drogowy wykonujący międzynarodowe przewozy ładunków, w 15-20% realizuje puste przebiegi. Są to głównie dojazdy do kolejnych miejsc załadunku. Dla redukcji wielkości pustych przebiegów niezwykle istotne są zasady dostępu przedsiębiorcy transportowego do rynku przewozowego. Dążenie do ustanowienia wspólnej polityki transportowej UE obejmuje także określenie wspólnych reguł dostępu do rynku przewozów drogowych osób i ładunków na terytorium Wspólnoty. Stopniowe wdrażanie jednolitego rynku europejskiego powinno prowadzić do zniesienia ograniczeń w dostępie do rynków wewnętrznych państw członkowskich.

Dla zapewnienia niezakłóconego i elastycznego przebiegu tego procesu wprowadzono przejściową regulację dotyczącą kabotażu, czyli świadczenia usług przez przewoźników w państwie członkowskim UE, w którym nie mają siedziby, pod warunkiem, że nie oznacza to prowadzenia stałej i ciągłej działalności transportowej w tym państwie. Stanowi ona treść unijnego rozporządzenia 1072/2009 w zakresie przewozu ładunków oraz rozporządzenia 1073/2009 w zakresie przewozu osób. Zdefiniowano tam m. in. częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. Nowe uregulowania w zakresie zewnętrznych uwarunkowań funkcjonowania transportu drogowego w UE, w tym w Polsce, mają istotny wpływ na stronę kosztową rachunku ekonomicznego w przedsiębiorstwach. Niektóre z nich pogarszają wynik finansowy na działalności operacyjnej firmy, bardzo trudny lub wręcz niemożliwy do skompensowania po stronie przychodo-

na środowisko naturalne. Działania w tej sferze koncentrują się na transporcie drogowym, niemal całkowicie zapominając o istnieniu innych gałęzi. Ograniczanie negatywnego wpływu na środowisko naturalne i zdrowie człowieka, poprzez wprowadzanie kolejnych norm EURO na silniki wysokoprężne pojazdów ciężarowych, doprowadziło do ograniczenia emisji substancji toksycznych, a więc tlenu węgla, tlenków azotu, hydrowęglowodórów i drobnego pyłu o ponad 90%, a nietoksycznych substancji, w tym przede wszystkim dwutlenku węgla, o niemal 30%. Wszystkie dotychczasowe zmiany konstrukcyjne, wymuszone przez coraz to nowe regulacje Unii Europejskiej, poczynając od klasy EURO 0 wprowadzonej w 1990 r., a kończąc na klasie EURO 5 z 2009 r. i badaniach nad kolejnymi klasami pojazdów, zostały wprowadzone przez producentów pojazdów, a sfinansowane przez ich nabywców. Wszystko wskazuje na to, że wobec kryzysu gospodar-

Są projekty, które pozwolą zredukować liczbę przewozów drogowych o 32% i koszty ich realizacji o 23%, zmniejszą zużycie paliwa o 15%, zużycie dróg i odciążenie szlaków komunikacyjnych o 5%, emisję CO² o 15%. Przy realizacji tej samej pracy przewozowej.

wej ze względu na stale rosnącą konkurencję, szczególnie ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej.

■ **Kto zapłaci za proekologiczne pomysły Unii Europejskiej? Przewoźnicy działają dziś na progu opłacalności i mówią, że coraz trudniej przenosić nowe koszty na klientów.**

Od z górą 30 lat Unia Europejska prowadzi politykę transportową nazywaną polityką zrównoważonego rozwoju transportu. Ponieważ cały czas niemożliwy jest de-coupling, czyli uniezależnienie tempa wzrostu gospodarczego od tempa wzrostu transportu, więc lansowana jest teza o konieczności zrównoważenia tempa wzrostu gospodarczego z poziomem ochrony życia i zdrowia człowieka oraz minimalizacją wpływu

czego ogarniającego kolejne państwa UE oraz w świetle braku rzeczywistych środków zachęty do unowocześniania taboru w przedsiębiorstwach, koszty te nadal będą ponosić przedsiębiorcy transportu drogowego. ■

Jak rozwijać transport drogowy i w ten sposób pobudzać rozwój gospodarczy, a jednocześnie ograniczać negatywny wpływ transportu na środowisko? Temu tematowi była poświęcona wspólna Konferencja Unii Europejskiej i Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) pod hasłem „Efektywne rozwiązania podnoszące ekologiczność transportu drogowego”. W obradach, które odbyły się w Brukseli, uczestniczyło 400 przedstawicieli świata polityki, branży transportowej i handlu z 27 państw członkowskich UE. Polskiej delegacji przewodniczył prezes ZMPD Jan Buczek.



Nowoczesna obsługa logistyczna

Ryszard Gałczyński

Wdobie gospodarki globalnej coraz trudniej określić kraj pochodzenia poszczególnych towarów, szczególnie wysoko przetworzonych. Najlepszym tego przykładem jest chociażby wspólny obszar gospodarczy Unii Europejskiej. Przenikanie się interesów już dawno przekroczyło granice państwowe, a największe światowe marki stały się przedsiębiorstwami ponadnarodowymi. Oznacza to, że zakłady produkcyjne wielkich konsorcjów

mieszczą się najczęściej w innych krajach niż siedziba firmy. Właściwie we współczesnej wymianie towarowej jedynym stałym kryterium wydaje się być miejsce załadunku towaru, czego logiczną konsekwencją są międzynarodowe przepisy transportowe. Sieć wzajemnych powiązań, jakie wynikają z potrzeb gospodarczych, przyczynia się do rozwoju centrów logistycznych. Polska ze względu na swoje położenie stała się łącznikiem pomiędzy dwoma obszarami gospodarczymi. Z całej Europy napływają do terminali w naszym kraju ładunki, które są magazynowane, a na-

stępnie wysyłane dalej – najczęściej do Rosji. Takie skomplikowane operacje muszą być przeprowadzane zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego, co wiąże się ze spełnieniem ścisłych procedur dot. dokumentacji.

Dotyczy to szczególnie towarów wysyłanych w ten sposób do Federacji Rosyjskiej, gdzie kontrolne służby graniczne bardzo skrupulatnie weryfikują wszystkie dokumenty. W Polsce działają terminale oferujące kompleksowe usługi logistyczne, specjalizujące się w tego rodzaju operacjach. Każdy przewoźnik może w takim miejscu otrzy-

mać pomoc i niezbędne przy przewozie dokumenty. Począwszy od doradztwa dotyczącego międzynarodowego obrotu towarowego w zakresie zgodności z przepisami prawa: WKC (Wspólnotowy Kodeks Celny), Konwencja TIR i CMR, na odprawie celnej z kompletem przygotowanych dokumentów – skończywszy.

W Markach pod Warszawą tego rodzaju usługi świadczy terminal firmy Top Vitro. Jest on zlokalizowany przy trasie S8, w kierunku na Białystok i Kuźnicę. Dokonuje się tam przeładunków i magazynowania towarów płynących z UE do Federacji Ro-



syjskiej i w drugą stronę. Firma zapewnia kompleksową obsługę logistyczną, włącznie z odprawą weterynaryjną, fitosanitarną, pod dozorem celnym - w przypadku ładunku objętego zamknięciem celnym (plombą).

W zakres świadczonych usług wchodzi także: wystawianie dokumentów przewozowych i przesyłanie elektronicznych zgłoszeń do systemu NCTS; oględziny ładunku w celu potwierdzenia ich zgodności ze specyfikacją w dokumentach przewozowych; realizacja operacji tranzytowych według procedury T1 wraz z zabezpieczeniem należno-

ści celno-podatkowych; przygotowywanie i obsługa deklaracji INTRASTAT. W terminalu dokonywane są również przeładunki towarów ponadgabarytowych o dużej masie i wymiarach (także specjalistycznym dźwigiem), pod nadzorem uprawnionych do tego specjalistów.

Na życzenie przewoźnika istnieje także możliwość odprawy na granicy z kompletem przygotowanych dokumentów. Do tej pory firma Top Vitro nie miała sygnału o zakwestionowaniu przez rosyjskie i białoruskie służby graniczne przygotowanych dokumentów.

TRASA PRZYJEMNA TAK, JAK POWRÓT DO DOMU INWESTUJEMY W TRANSPORT

LEASING

Od 15 lat jesteśmy zaufanym partnerem w leasingu środków transportu. Teraz przygotowaliśmy przyjazną procedurę finansowania i specjalną ofertę ubezpieczenia, wyręczamy też Państwa w obsłudze procedur importowych.

Zapraszamy do kontaktu:
SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.
Dawid Charkiewicz, +48 602 650 721, leasing@sgef.pl

www.sgef.pl



BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

Szkolimy,



z Euzebiuszem Jasińskim, dyrektorem Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD rozmawia Anna Wrona

- **Od końca zeszłego roku ośrodek ZMPD szkoli według nowych zasad. Teraz już nie musicie bezwzględnie wykazywać przychodów, ważniejsza stała się idea, a nie pieniądze.**

wozów ponadnormatywnych i ADR, zmiany nastąpiły też w ustawie o transporcie drogowym. Nie wszystkie są jednoznaczne, a do pakietu drogowego brakuje polskich przepisów. Zbyt wiele zawłości jest do rozwiązania, a mało który z polskich przewoźników zatrudnia prawnika na potrzeby swojej firmy. W związku z powyższą sytuacją władze statutowe ZMPD, na wniosek Zarządu, podjęły decyzję, aby w tej trudnej sytuacji podjąć się bezpłatnego szkolenia przewoźników – członków ZMPD.

- **Ale to i tak oznacza koszty, które należy pokryć....**

Oczywiście staramy się, aby te koszty dla naszej organizacji nie były zbyt wysokie, co przychodzi nam o tyle łatwiej, że możemy liczyć na naszych wieloletnich partnerów. Wśród tych firm, które zdecydowały

działa Ogólnopolskie Stowarzyszenie na rzecz Obrony Przewoźników, w Bydgoszczy, we współpracy z Kujawsko-Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Międzynarodowych, we Wrocławiu z Dolnośląskim Stowarzyszeniem Przewoźników Międzynarodowych, czy w Gdyni, w porozumieniu z Pomorskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych. Tych szkoleń było oczywiście więcej niż tutaj wymieniłem. Zainteresowanie przewoźników jest ogromne, będziemy więc je kontynuować. Nowością jest to, że uczestniczą w tych szkoleniach także urzędnicy, pracownicy administracji samorządowej i państwowej (z urzędów wojewódzkich i starostw), a więc z tych jednostek, które zajmują się np. wydawaniem zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

- **Czyli te szkolenia są swoistym poradnikiem, jak poruszać się w zawłościach prawa polskiego i unijnego?**

Weźmy na przykład pakiet drogowy, dla którego ciągle brakuje niezbędnych zmian w polskim prawie. W kwestii baz transportowych mamy do czynienia jedynie z zapowiedzią rozwiązania, notabene akurat takiego, jakiego oczekują przewoźnicy. Ale już wymóg potwierdzenia zdolności finansowej to dla przewoźników nadal problem, tym bardziej, że brakuje jednoznacznego stanowiska resortu. Łatwo więc zrozumieć, że dyskusje dotyczące tych tematów na naszych szkoleniach są bardzo gorące, a uczestniczą w nich zazwyczaj obydwie strony, czyli i przewoźnicy, i urzędnicy. Żałujemy, że strona rządowa przez 2 lata nie przygotowała się do realizacji pakietu dro-

Nastąpiły zmiany w ustawie o transporcie drogowym. Nie wszystkie są jednoznaczne, a do pakietu drogowego brakuje polskich przepisów. W związku z tym podjęliśmy decyzję, aby w tej trudnej sytuacji podjąć się bezpłatnego szkolenia przewoźników – członków ZMPD.

4 grudnia w transporcie drogowym nastąpiła rewolucja. Pojawiło się kilka poważnych zmian w przepisach, a najważniejszy i powodujący masę kłopotów dla przewoźników jest pakiet drogowy, czyli zestaw trzech rozporządzeń unijnych. Nowe są też unormowania dotyczące prze-

się współfinansować szkolenia dla przewoźników są m.in. DAF, Mercedes i E100. Ponadto kooperujemy z regionalnymi stowarzyszeniami przewoźników, również zainteresowanych informacjami, jakie możemy im przekazać. Szkolenia prowadziliśmy już w Białej Podlaskiej, gdzie

bo problemów przybywa

gowego, choć w innych krajach, np. w Wielkiej Brytanii, już dawno powstały odpowiednie, jednoznaczne akty prawne.

- **Wynika z tego, że przedstawiciele administracji państwowej niezbyt chętnie uczestniczą w tych szkoleniach?**

Wygląda na to, że wręcz przeciwnie. Nie możemy narzekać na brak współpracy, zawsze odpowiadają na nasze zaproszenia. Niektóre szkolenia nawet odbywają się w urzędach wojewódzkich, jak np. w Białymstoku, Olsztynie, czy w Gdańsku. Ponadto stale współdziałamy z przedstawicielami Głównej Inspekcji Transportu Drogowego. Te szkolenia przynoszą też efekt w postaci ujednolicenia wiedzy wszystkich stron, a to jest niezwykle ważne. Prosty

przykład – i urzędnicy, i przewoźnicy otrzymują te same informacje w sprawie dokumentów wymaganych do uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika. Muszę dodać, że ciągle przybywa tematów do kolejnych szkoleń, nie tylko sami staramy się o dołączenie aktualnych, czy zawsze ważnych spraw, jak na przykład sprawy podatkowe czy leasing pojazdów, oszczędności w transporcie, przewoźnicy także zgłaszają nowe zagadnienia.

- **Czyli jest i będzie sporo zajęć, wynikającego z nowej formuły szkoleń. Jednak musicie też, jak dotychczas, realizować nadal szkolenia obowiązkowe. Wystarczy czasu i pieniędzy?**

Teraz przygotowujemy o połowę więcej szkoleń niż dotychczas. Sięgamy więc po pomoc pracowników

innych komórek organizacyjnych biura ZMPD, głównie Departamentów Transportu i TIR, współpracujemy również z naszymi doradcami zewnętrznymi.

W tym roku, przez niespełna 4 miesiące, w dodatkowych szkoleniach uczestniczyło niemal 1 300 osób, nie tylko przewoźników, ale też urzędników. Szkoleń obowiązkowych z zakresu konwencji TIR, CMR, AETR i TIR EPD nie możemy zaniedbać, bo to nasz statutowy obowiązek. W 2011 roku wzięło w nich udział 460 osób, a w pierwszym kwartale obecnego – 168. Znosi się na to, że także tych szkoleń będzie więcej. Rośnie nam bowiem liczba członków, którzy jak widać potrzebują opieki takiej organizacji jak ZMPD. Staramy się spełniać ich oczekiwania.

reklama

TruckStore

Używane samochody ciężarowe i serwis Mercedes-Benz

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

Let's talk about trucks
www.truckstore.com



Mercedes-Benz
Actros 1846 LS
EURO 5
rok produkcji 2008
kabina Megaspac
retarder VOITH
Kategoria "Złoty"

Europejska
Gwarancja
TruckStore

Rata miesięczna
tylko
3.777 pln

- Leasing Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. *
- 36 miesięcy
- 15% wstępna rata leasingowa
- Łącznie do zapłaty przed odbiorem pojazdu 33.762 pln
- Stałe oprocentowanie
- Wartość końcowa 66.666 pln

Tylko w TruckStore - oferta limitowana!

* Propozycja dotyczy umowy finansowania operacyjnego na bazie PLN i nie jest ofertą wiążącą w rozumieniu Kodeksu Cywilnego. Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. zastrzega sobie prawo zmiany oferty po dokonaniu analizy finansowej klienta. Podane wartości - netto. Oferta ważna tylko w TruckStore.

Pracownik – koszt czy inwestycja?

dr Magdalena Gieras

Wiedza i kompetencje pracowników stanowią podstawę konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw. Potencjał konkurencyjności stworzony na ich bazie może być przekształcony w przewagę konkurencyjną i poprzez instrumenty konkurencyjności ostatecznie ukształtuje wyniki w zakresie innowacyjności i konkurencyjności, a więc pozycję innowacyjną i konkurencyjną. Proces ten nie dokonuje się jednak samoczynnie. Istnieje zagrożenie nieefektywnego wykorzystania tych kluczowych zasobów. Tradycyjnym zadaniem pełnego wykorzystywania zasobów wiedzy i kompetencji zajmowała się część zarządzania określaną jako Zarządzanie Zasobami Ludzkimi.

Ponieważ konkurencyjność firm zależy w coraz większym stopniu od aktywów niematerialnych firmy i od kapitału ludzkiego, wzrosło również zainteresowanie problematyką HR i rosła szansa na wzrost znaczenia tej funkcji w firmach. Jednakże obecnie w wielu firmach rola i znaczenie funkcji HR są relatywnie niskie.

Wydaje się, że jednym z podstawowych źródeł tego zjawiska jest wyczerpywanie się możliwości skutecznego oddziaływania na konkurencyjność i innowacyjność przez tradycyjne ZZZ. Wpisuje się to w ogólny kryzys teorii zarządzania. P. F. Drucker w swojej książce

„Zarządzanie XXI wieku – wyzwania” pisze, że należy drastycznie przededefiniować zadanie zarządzania ludźmi. „Wiemy już, że nie można postrzegać go w kategoriach zarządzania pracą ludzi. Lepszym punktem wyjścia (...) wydaje się termin zarządzanie w celu podniesienia wydajności.” Dalej autor podsumowuje, że ludźmi nie należy zarządzać, lecz im przewodzić. Generalnie nieadekwatność dominującej teorii zarządzania do wyzwań współczesności każe P. F. Druckerowi wskazywać ogólne kierunki doskonalenia współczesnych organizacji, które mają także bezpośredni związek z efektywnym wykorzystaniem potencjału tkwiącego w ludziach. Wskazuje, że kluczowe znaczenie będą miały takie praktyki zarządzania, jak: myślenie strategiczne, zdolność do przeprowadzenia zmian, umiejętność wykorzystania rewolucji informacyjnej oraz koncentracja na wydajności tak zwanych pracowników wiedzy. Bez tych działań menedżerskich przedsiębiorstwa nie będą w stanie przekształcać wiedzy i kompetencji pracowników w efekty w postaci wysokiej innowacyjności i silnej pozycji konkurencyjnej.

Z tego też względu ZMPD oraz Wyższa Szkoła Zarządzania i Marketingu w Sochaczewie nawiązały współpracę przy przygotowaniu projektu „Szlifowanie Diamentów”, w ramach którego zaplanowane zostaną działania umożliwiające firmom będącym w Zrzeszeniu

wprowadzanie elastycznych rozwiązań personalnych, pozwalających na szybką adaptację do nie dających się wyeliminować czynników przypadkowych, które mogą utrudniać lub wręcz uniemożliwiać osiągnięcie celów strategii zarządzania ludźmi.

Poprzez innowacyjne zarządzanie zasobami ludzkimi chcemy zaproponować firmom z sektora MSP zrzeszonym w ZMPD metody zarządzania zatrudnieniem, zmierzające do uzyskania przewagi konkurencyjnej poprzez strategiczne rozmieszczenie wysoko zaangażowanych i wykwalifikowanych pracowników (szczególnie 50+), przy użyciu wielu technik kulturowych, strukturalnych i personalnych.

Projekt „Szlifowanie Diamentów” to zestaw wzajemnie powiązanych działań mających uzasadnienie zarówno w teorii zarządzania, jak i w jego praktyce. Projekt obejmuje weryfikację procesów: zatrudnienia, rozwoju i nagradzania pracowników, a także kształtowanie właściwych stosunków między kadrą kierowniczą a pracownikami.

Strategiczne zarządzanie zasobami ludzkimi to innowacyjna, jednorodna i spójna metoda kierowania najcenniejszym z kapitałów każdej organizacji – ludźmi, którzy osobistym i zbiorowym wysiłkiem przyczyniają się do realizacji wszystkich założonych przez organizację celów,

a tym samym umacniają jej przewagę nad konkurencją.

Założenia projektu

Projekt składać się będzie z 2 modułów:

1. Studiów podyplomowych „Strategiczne Zarządzanie Zasobami Ludzkimi”
2. Cyklu szkoleń otwartych i zamkniętych z zakresu zarządzania przedsiębiorstwem w aspekcie:
 - a. zarządzania bieżącego,
 - b. zarządzania strategicznego,
 - c. zarządzania środowiskowego.

W przypadku otrzymania przez WSZIM w Sochaczewie i ZMPD (będącego partnerem), dofinansowania z środków unijnych, firmy które są zrzeszone w ZMPD zostaną zaproszone do badania, stanowiącego krótką ankietę, której wyniki pozwolą na wyodrębnienie 60 firm zainteresowanych wystaniem swojego pracownika na organizowane w ramach projektu studia podyplomowe. Przedsiębiorstwo takie, poza tym, że musi być członkiem ZMPD, dodatkowo - ze względu na wymogi formalne – jest przedsiębiorstwem: sektora MSP; posiada spisana strategię rozwoju; deklaruje chęć: opracowywania strategii personalnej, sformułowania polityki personalnej, zdefiniowania kluczowych kompetencji, ukierunkowania na realizację strategii oraz rozwój organizacji i pracowników, stworzenia polityki szkolenio-

wej, opracowywania profili stanowisk, systemów kompetencji, stworzenia procesu oceny kompetencji.

Studia podyplomowe obejmować będą 3 semestry, z czego dwa stanowią interaktywne wykłady, zaś ostatni to warsztaty poświęcone budowaniu przez każdego ze słuchaczy innowacyjnej strategii personalnej własnego przedsiębiorstwa. W trakcie 3. semestru planuje się przyjazd do każdej z firm uczestniczących w projekcie osoby nadzorującej powstanie strategii personalnej.

Stworzona strategia personalna ma zawierać spójny zestaw działań obejmujących wytyczanie długofalowych celów, formułowanie zasad, planów i programów działania ukierunkowanych na tworzenie i wykorzystanie kapitału ludzkiego organizacji, gwarantującego osiągnięcie przez nią trwałej przewagi konkurencyjnej, a w szczególności: określić potrzeby rozwojowe pracowników i potrzeby szkoleniowe firmy; sprawdzić, jak pracownicy oceniają firmę, w której pracują i jej system motywacyjny (a także zdolności menedżerów do motywowania podwładnych); wdrożyć lub usprawnić systemy ocen okresowych, szkoleń, kompetencji; zidentyfikować najbardziej utalentowanych pracowników; wzmocnić transfer wiedzy wewnątrz firmy.

Kolejnym rezultatem związanym z projektem jest przeprowadzenie konferencji z udziałem przedsiębior-

ców, ekspertów oraz przedstawicieli uczelni wyższych. Dodatkowo wydane zostaną publikacje prezentujące wyniki przeprowadzonych badań, ewaluację kompetencji uczestników studiów oraz analizę procesu tworzenia w ramach projektu strategii personalnych przedsiębiorstw.

Wzrost poziomu kompetencji niezbędnych do zwiększenia przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstwa będzie możliwy również poprzez uczestnictwo w licznych szkoleniach obejmujących swym zakresem zarówno tematykę niezbędną do operacyjnego (bieżącego) zarządzania przedsiębiorstwem, jak i jego długofalowy rozwój. Ta forma wsparcia rekomendowana będzie szczególnie organizacjom nie uczestniczącym w Studiach podyplomowych realizowanych w ramach projektu.

Reasumując, projekt dedykowany jest do tej grupy przedsiębiorców, którzy chcą zwiększać swoją przewagę konkurencyjną także poprzez: pozyskiwanie i zatrzymywanie w firmie wykwalifikowanych, zaangażowanych i dobrze zmotywowanych pracowników, szczególnie z uwzględnieniem pracowników 50+; podnoszenie i rozwijanie wrodzonych możliwości ludzi; stworzenie klimatu umożliwiającego utrzymanie harmonijnych relacji między kadrą kierowniczą a pracownikami; stworzenie warunków sprzyjających pracy zespołowej i rozwi-

janiu elastyczności; właściwego oceniania i wynagradzania pracowników za ich wkład i osiągnięcia; uwzględnianie różnic w potrzebach poszczególnych osób i grup pracowników, w stylu pracy i aspiracji, w tym wiedzy o tym, jak zarządzać wiekiem i wiedzą; utrzymanie i polepszanie fizycznej i umysłowej kondycji pracowników; dostosowanie procedur do rozwiązań zgodnych z dyrektywami unijnymi w zakresie ekologii.



Magdalena Gieras - Międzynarodowy Coach ICC, trener rozwoju osobistego, specjalista do spraw HRM i marketingu, wykładowca uczelni wyższych, ekspert w etycznalinia.pl

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

VAN HOOOL

Tankujemy...

Słyszymy w mediach narzekania na rosnące ceny paliw płynnych, przekraczanie kolejnych „magicznych” poziomów i protesty kierowców indywidualnych. Ale dla przewoźników nie ma alternatywy – tankować muszą i to sporo. Pewnie dlatego sprzedaż paliw ciągle wzrasta.

Klaudiusz Madeja

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) ogłosiła coroczny raport dotyczący sytuacji w swojej branży. Co prawda ostateczne dane będą znane dopiero w połowie roku, ale z pewnością z niewielkimi zmianami. I tak w 2011 r. konsumpcja paliw ciekłych (wszystkie rodzaje w tym m.in. lekki olej opałowy i paliwo lotnicze) w Polsce zbliżyła się do 21 mln ton. W zestawieniu z 2010 r. oznacza to wzrost o 3,2%. Niby niewiele, ale sporo indywidualnych odbiorców już dawno znacznie ograniczyło zakupy, a tankowanie do pełna jest u nich rzadkością. Niestety nie ma informacji na temat podziału sprzedaży na firmy i indywidualnych konsumentów, bo koncerny paliwowe nie chcą ujawniać takich danych. A przecież wiadomo, że prywatnie nikt nie bierze faktury i nie dysponuje kartą paliwową. Lecz właśnie ilość tych ostatnich i wielkość obrotów stanowią ścisłą tajemnicę każdego emitenta...

Ubiegłoroczny wzrost konsumpcji nie był imponujący, lecz patrząc w przeszłość widzimy, że od 2000 r. jej skok wyniósł aż 51%. Co ciekawe, od 2006 r. systematycznie rośnie jedynie zużycie ON, popyt na pozostałe paliwa maleje. Ubiegły rok był pierwszym w historii, gdy średnia cena co-

raz popularniejszego diesla przekroczyła 5 zł. Dokładnie było to 5,06 zł w porównaniu do 4,28 zł w 2010 r. To zwyczajka o 18%, czyli kolejny przyczynek do rosnących kosztów transportu drogowego. W jednej z tabel przedstawiamy dokładne porównanie dla podstawowych rodzajów paliwa. Jeszcze 30 lat temu za 2 litry benzyny można było kupić 3 litry oleju napędowego, jednak rozwój technologiczny silników wysokoprężnych sprawił, że stały się one powszechnie stosowa-

ZMIANA RÓŻNICY ŚREDNIEJ CENY POMIĘDZY PB 95 I ON W LATACH 2008 – 2011

Rok	Różnica w średniej cenie litra Pb 95 i ON
2008	8 gr
2009	47 gr
2010	28 gr
2011	7 gr

Źródło: POPiHN

ne również w samochodach osobowych. To, a także rozwój transportu lotniczego oraz ogrzewanie budynków olejem opałowym, doprowadziło do gwałtownego wzrostu popytu na ten rodzaj paliwa

Czy może być taniej?

Teoretycznie zawsze może być taniej, ale w praktyce trudno sobie wyobra-

zić znaczącą obniżkę ceny ON. Wpływa na nią wiele czynników. Spróbujmy wymienić te najważniejsze i ocenić, czy są szanse na ruch w dół:

1) Podatki. Przez ostatnie lata Polska, jako członek UE, lecz nienależący do strefy euro, korzystała ze stawek przejściowych na 1 000 l ON:

- 245 € od 1 maja 2004 r.
- 274 € od 1 stycznia 2008 r.
- 302 € od 1 stycznia 2010 r.

Z początkiem 2012 roku doszliśmy do minimalnej, podstawowej stawki podatku akcyzowego w wysokości 330 € / 1 000 l ON. Kursem referencyjnym jest ten z pierwszego dnia roboczego października roku poprzedzającego, opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE. W naszym przypadku 3.10.2011 r. było to dokładnie 4,3815 zł. Dla porównania rok wcześniej 3,9379 zł. Ponadto skorygowano opłatę paliwową o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych z 239,84 na 249,92 zł / 1 000 l. Widać więc, jak małymi kroczkami doszliśmy do takiego poziomu opodatkowania, jaki przedstawiono na jednym z wykresów.

Czy można obniżyć te obciążenia? Teoretycznie tak, ale praktycznie nie ma na to szans. Obecny bilans budżetu państwa, czyli przychody i wydatki, istnieje m.in. dzięki akcyzie z paliw, wyrobów tytoniowych i alkoholowych. To obok podatków od osób fizycznych i prawnych podstawowe źródła dochodów państwa. Trud-

Nie mamy innego wyjścia

no sobie wyobrazić, aby jeden z tych filarów został osłabiony. Prawdopodobnie by doszło do tego, że mniejszy przychód z akcyzy za paliwa zostałby zrekompensowany np. podwyżką podatku VAT o kolejny jeden lub dwa punkty procentowe, co także w konsekwencji podniosłoby prawie wszystkie ceny.

2) Notowania ropy naftowej na światowych rynkach. To one faktycznie decydują o cenach na dystrybutorach. Póki co nie widać tendencji do obniżki. Światowy popyt na ten surowiec jest ogromny, a od kilku lat w znaczący sposób decydują o nim m.in. dynamicznie rozwijające się Chiny. I tu przechodzimy do następnego jakże ważnego czynnika:

3) Sytuacja polityczna na świecie ze szczególnym uwzględnieniem regionów o dużych zasobach ropy naftowej. Tutaj możliwe jest niemal wszystko. Po względnym ustakowaniu sytuacji w Iraku, niespokojnie zaczęło być w Iranie. W wielu innych zakątkach też jest niepewnie. Podobne czynniki, choć głównie o charakterze ekonomicznym, mają miejsce w Europie, co ma wpływ na:

4) Kurs waluty polskiej do dolara i euro. Teoretycznie miało być coraz lepiej, a złotówka powinna się umacniać. Choć i ten kij ma dwa końce, bo dla eksporterów lub przewoźników zawierających kontrakty w walutach obcych taka sytuacja nie jest korzystna. Trudno przewidywać dalszy rozwój wydarzeń. Grecja to nadal „tykająca bomba”, a ponoć w UE jest jeszcze kilka państw z bardzo złym stanem finansów publicznych. Poza Węgrami, mówi się o Hiszpanii, Portugalii, a niektórzy wymieniają też Włochy. Patrząc historycznie, to w każdej chwili możemy się dowiedzieć, że dowol-

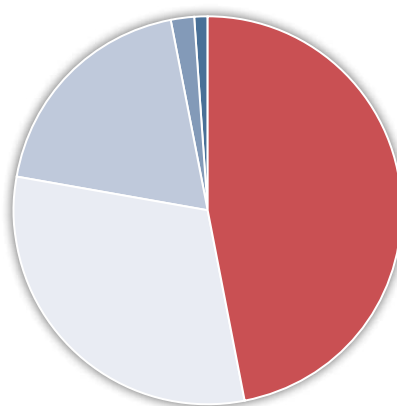
ny kraj wspólnoty ma kłopoty. Przecież ww. państwa długo i skutecznie ukrywały swoje problemy finansowe przed światem.

Pojawiają się też głosy o wysokich marżach stosowanych przez koncerny paliwowe. Przeczą temu dane PO-PiHN. Wg nich jedną z cech rynku w 2011 r. były historycznie niskie marże na paliwa płynne. Trudno zresztą oczekiwać od firm, nawet tych z udziałem Skarbu Państwa, aby nie zarabiała na swojej działalności. Wszak dają pracę wielu ludziom, płacą podatki, a także działają wg kodeksu spółek handlowych, zgodnie z którym powinny dążyć do jak największej efektywności.

Jednak są też czynniki mogące przynajmniej w małym stopniu wpłynąć na obniżkę cen detalicznych. Należy do nich realizacja NCW (Narodowego Celu Wskaźnikowego), czyli obowiązkowy poziom udziału biokomponentów w sprzedawanych paliwach. Nie jest to niestety rentowne, wskutek czego w 2011 r. importerzy i sprzedawcy dopłacili w sumie 400 mln zł. Oczywiście te straty są odrabiane zyskiem na pozostałych paliwach. Cała branża od kilku lat postuluje u decydentów o zmianę tych norm. Niestety pozostają one bez odpowiedzi. Tymczasem biopaliwa, także te stu procentowe (B 100) mogłyby być wykorzystywane w innych miejscach. Dobrym przykładem są ciągniki rolnicze, których udział w rynku pojazdów napędzanych ON wg GUS wynosi 21 %. One mogłyby z powodzeniem tankować to paliwo, lecz obowiązujące przepisy nie pozwalają im w tym przypadku odliczać podatku VAT. Dlatego używają normalnego diesla...

Jest jeszcze jedno zagadnienie: gdzie kryją się potencjalne ograni-

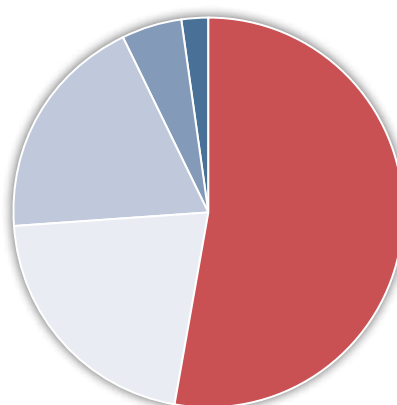
STRUKTURA CENY DETALICZNEJ PB 95 ŚREDNIO W 2011 R.



- Cena netto – 47
- Akcyza – 31
- VAT – 19
- Oplata paliwowa – 2
- Marża detaliczna – 1

Źródło: materiały POPIHN

STRUKTURA CENY DETALICZNEJ ON ŚREDNIO W 2011 R.



- Cena netto – 53
- Akcyza – 21
- VAT – 19
- Oplata paliwowa – 5
- Marża detaliczna – 2

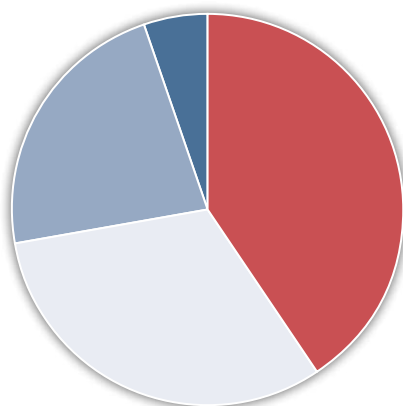
Źródło: materiały POPIHN

ZMIANA RÓŻNICY ŚREDNIEJ CENY POMIĘDZY PB 95 I ON W LATACH 2008 – 2011

Rodzaj paliwa	Średnia cena w Pln 2011 r.	Średnia cena w Pln 2010 r.	Zmiana	Dodatkowy wydatek w całym 2011 r. przy tankowaniu 100 l / mies.
Pbs 95	5,13	4,56	13,00%	684 Pln
ON	5,06	4,28	18,00%	936 Pln
LPG	2,61	2,22	18,00%	468 Pln

Źródło: POPiHN

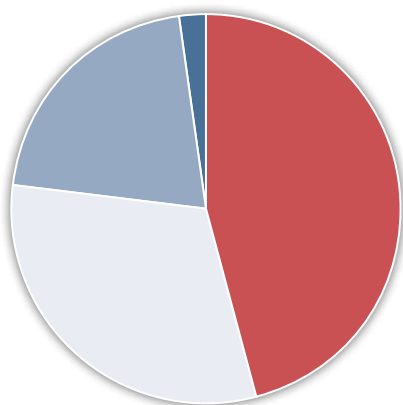
SZACUNKOWY UDZIAŁ W RYNKU DETALICZNYM 2011 R. (BENZYNY SILNIKOWE, ON I LPG)



- Opreatorzy niezależni – 40,80
- Koncerny krajowe – 31,60
- Koncerny zagraniczne – 22,50
- Hipermarkety – 5,10

Źródło: materiały POPiHN

STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA STACJI PALIW 2011 R.



- Opreatorzy niezależni – 46
- Koncerny krajowe – 31
- Koncerny zagraniczne – 21
- Hipermarkety – 2

Źródło: materiały POPiHN

czenia kosztów własnych koncernów. Chodzi mianowicie o logistykę paliw. Szacuje się, że jej udział w cenie może wynosić u nas nawet 14 gr na litr. Jednak brakuje porozumienia między

uczestnikami rynku w zakresie wymiany paliw. Stąd też np. wozi się je cysternami przez cały kraj, choć w pobliżu jest rafineria należąca do konkurencji. Zamiast tego można by się porozumieć i w innym regionie dokonać operacji odwrotnej, czyli zaopatrzenia konkurenta z własnej wytwórni. Taki pat trwa już od lat. Warto przy okazji zauważyć, że koncerny mają swoje cysterny i spółki transportowe, więc zewnętrzni przewoźnicy na tym w żadnym stopniu nie korzystają. Niemniej dystrybutorzy skarżą się na coraz częstsze ograniczenia dla wjazdu pojazdów ciężarowych do miast, w wyniku czego cysterny mają kłopoty z dostarczaniem paliw na stacje.

Czytając powyższe argumenty można sobie wyobrazić jakiś czarny scenariusz. Jednak nie o to chodzi. Po prostu obecnie trudno dostrzec jakikolwiek przesłanki ku znaczącej obniżce cen paliw. Dlatego przewoźnicy nie powinni się wsłuchiwać w populistyczne hasła niektórych polityków, lecz szukać u siebie rozwiązań mających na celu zrekomensowanie rosnących kosztów lub ich obniżanie. W osobnym artykule piszemy o efektywnym prowadzeniu przedsiębiorstwa przewozowego.

Konsumpcja będzie rosta

Tak wynika z prognoz POPiHN, choć przygotowano je w trzech wariantach: pesymistycznym, optymistycznym i optymalnym. Trudno zgadnąć, który się sprawdzi. Teoretycznie mamy jeszcze dość spory potencjał, ponieważ średnia konsumpcja paliw wyrażona w m³ na 1 000 mieszkańców krajów OECD UE wynosi 1 085. Często porównywana z nami Hiszpania ma 1 063, zaś Słowacja 589, Węgry 610, a Czechy 702 m³ (wszystkie dane z 2010 r.). Polska zanotowała w tej kategorii następujące wyniki w ostatnich latach:

- 2009 r. - 675 m³
- 2010 r. - 635 m³
- 2011 r. - 689 m³

Widać więc potencjał dla dalszego wzrostu popytu na paliwa w naszym kraju. Niemcy, na których często z zawiścią spoglądamy, odnotowali tę konsumpcję w 2010 r. na poziomie 1 178 m³, czyli prawie dwukrotnie większą od naszej. Argumentem za jest również rosnąca ilość samochodów na 1 000 mieszkańców.

W 2010 r. mieliśmy ich 531, rok później osiągnęliśmy poziom 550. Dla porównania Niemcy mieli w 2010 r. 542 pojazdy na 1 000 mieszkańców. Wyższa konsumpcja paliw wynika tam z lepszych zarobków i dróg pewno też...

Prognoza POPiHN na 2012 r. przewiduje wzrost konsumpcji paliw o 2 do 3 %. Głównym pozostanie olej napędowy, który w ub.r. stanowił 57 % całej sprzedaży. Na koniec 2011 r. mieliśmy 6 764 stacje paliwowe, w ciągu najbliższych miesięcy będzie postępować ich konsolidacja. Ponadto należy oczekiwać, że z początkiem 2013 r. kilkaset z nich może zniknąć ze względu na dodatkowe wymagania techniczne związane z ochroną środowiska, które wówczas wejdą w życie. Zwłaszcza małe obiekty nie będą w stanie poczynić odpowiednich inwestycji w tym zakresie. Z drugiej strony powstawać będą nowe obiekty przy autostradach i drogach ekspresowych. W przypadku stacji przyautostradowych koncerny narzekają na bardzo wysokie wymogi, jeśli chodzi o standard i wyposażenie. Ich zdaniem nie wszędzie jest to konieczne. To również jest argument za droższym paliwem, by zrekomensować wysokie nakłady inwestycyjne i przyspieszyć amortyzację nowego obiektu.

Narzekania na drogie paliwo słychać w wielu krajach, nie jesteśmy pod tym względem żadnym wyjątkiem. Dlatego zamiast biadolić, raczej życzy sobie wszyscy, aby nas było stać na kupowanie tegoż paliwa, zarówno prywatnie, jak i do prowadzenia działalności gospodarczej. ■

Twoja zyskowność jest naszym priorytetem

Prezentujemy program ATe, DAF Advanced Transport Efficiency.

To kompletna gama innowacji podkreślających nasze oddanie sprawie zwiększenia wydajności, optymalizacji kosztów i minimalizacji wpływu na środowisko naturalne.

Te doświadczenia staną się Twoim udziałem w wersjach specjalnych modeli XF105 oraz CF85 marki DAF.

Skontaktuj się z lokalnym dealerem DAF lub odwiedź stronę www.daftrucks.pl/ate

Twoja zyskowność jest naszym priorytetem.

driven by quality



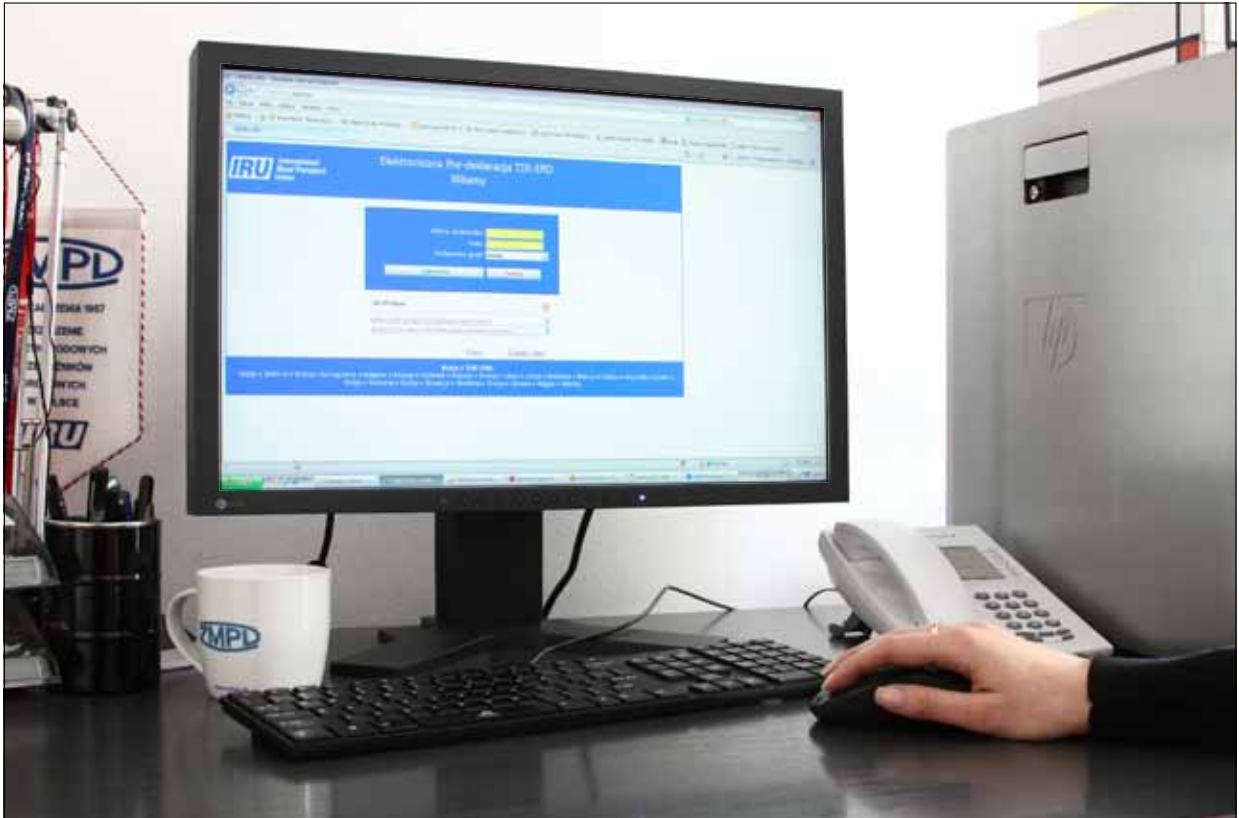
www.TB.eu



A **PACCAR** COMPANY



www.TB.eu



Białoruś i Rosja

Zgłoszenie elektroniczne za darmo w ZMPD

Justyna Wasążnik

Już 17 czerwca tego roku polscy przewoźnicy będą musieli przedstawiać do systemu informatycznego organów celnych każdego państwa członkowskiego Unii Celnej Rosja - Białoruś - Kazachstan wyprzedzającą informację, zawierającą dane określone dla deklaracji tranzytowej. Informacje te powinny być przekazane służbom celnym Unii najpóźniej na dwie godziny przed wwozem towaru na teren Unii Celnej. Te czynności można wykonać za darmo, korzystając z pośrednictwa ZMPD.

Na terenie Unii Europejskiej obowiązek przekazywania w formie elek-

tronicznej danych zawartych w karnecie TIR, dotyczących operacji transportowej, istnieje już od 1 stycznia 2009 r. Dane te są wprowadzane do wspólnotowego systemu elektronicznego NCTS (Nowy Skomputeryzowany System Tranzytowy) i wymieniane pomiędzy władzami celnymi państw członkowskich UE.

Dla posiadacza karnetu TIR oznacza to konieczność przesłania wyprzedzającego elektronicznego zgłoszenia do urzędu celnego, jeszcze przed przybyciem pojazdu wraz z towarem. Niezależnie od zgłoszenia elektronicznego, w dalszym ciągu istnieje obowiązek przedstawienia wypełnionego „papierowego” karnetu TIR wraz ze wszystkimi towarzyszącymi mu

dokumentami - ta zasada nie uległa zmianie.

Zgłoszenie elektroniczne musi być przesłane do wyjściowego urzędu celnego (tam, gdzie jest otwierana procedura TIR), albo do granicznego urzędu wprowadzenia na obszar celny. Można to zrobić za pomocą:

- bezpłatnej aplikacji TIR-EPD na portalu internetowym IRU,
- pośredników posiadających aplikacje do przesyłania zgłoszeń TIR do NCTS (agencje celne, spedycje),
- własnej aplikacji - zakupionej na rynku lub stworzonej przez firmę przewoźnika w oparciu o specyfikację XML, która jest dostępna na stronie internetowej Ministerstwa Finansów w zakładce: Służba Celna

– Systemy informatyczne – NCTS.

W przypadku niezgłoszenia przewozu drogą elektroniczną, karnet TIR nie będzie przyjęty przez władze celne, a kierowca będzie musiał skorzystać z usług najbliższej agencji celnej, co wiąże się z dodatkowymi kosztami i oczekiwaniem. Jedynym wyjątkiem od tej reguły jest awaria systemu elektronicznego. Tylko w takim przypadku procedura TIR jest realizowana wyłącznie na podstawie „papierowego” karnetu TIR.

Wprowadzenie elektronicznej obsługi procedury TIR w systemie celnym niesie za sobą istotne korzyści:

- skrócenie czasu obsługi karnetu TIR i otwarcia operacji TIR w urzędach granicznych,
- przyspieszenie zamknięcia operacji TIR na obszarze Unii Europejskiej - komunikacja pomiędzy urzędami celnymi dotycząca operacji TIR od-

bywać się będzie w formie elektronicznej,

- zapewnienie skutecznego nadzoru i bezpieczeństwa przewozu.

Gwoli sprostania wymaganiom władz celnych oraz w celu wyjścia naprzeciw potrzebom użytkowników procedury TIR, IRU w Genewie opracowała wspomnianą wcześniej bezpłatną aplikację TIR-EPD służącą do wysyłania elektronicznych zgłoszeń. Aby skorzystać z tej możliwości wystarczy jedynie posiadać dostęp do internetu.

Niewątpliwym walorem aplikacji jest jej dostępność w języku polskim.

Aplikacja daje możliwość przesyłania zgłoszeń elektronicznych do następujących krajów:

- Białorusi ■ Francji ■ Rosji
- Belgii ■ Gruzji ■ Rumunii
- Bośni i Hercegowiny ■ Litwy
- Serbii ■ Bułgarii ■ Łotwy

- Słowacji ■ Czech ■ Mołdawii
- Słowenii ■ Estonii ■ Niemiec
- Ukrainy (w tranzycie) ■ Finlandii
- Polski ■ Węgier

Zaletą aplikacji jest oszczędność czasu na granicach oraz brak jakichkolwiek opłat.

Aby uzyskać dostęp do aplikacji, należy wypełnić i przesłać do ZMPD formularz zgłoszeniowy dostępny na portalu Zrzeszenia w zakładce TIR - Formularze. Dla korzystających z tej aplikacji został przygotowany „TIR-EPD Podręcznik Użytkownika” w języku polskim.

Dodatkowe informacje oraz wszelką pomoc w wysyłaniu elektronicznych zgłoszeń za pomocą bezpłatnej aplikacji IRU TIR-EPD można uzyskać w ZMPD pod numerami telefonów: 22 536 10 29 oraz 22 536 10 32.

zawiadomienie

Zgodnie z paragrafem 17 ust. 1 pkt. 1 Statutu ZMPD Zarząd Zrzeszenia zwołuje

ZWYCZAJNE ZGROMADZENIE OGÓLNE DELEGATÓW ZMPD

które odbędzie się w dniu **24 maja 2012 r. (czwartek)**, o godzinie **10.30** w pierwszym lub o godzinie **11.00** – w drugim terminie tego samego dnia w przypadku braku quorum (paragraf 18 ust. 2 Statutu)

w sali konferencyjnej **Windsor Palace Hotel** w miejscowości **Jachranka 75** nad Zalewem Zegrzyńskim k/Warszawy

Rejestracja Delegatów rozpocznie się od godz. 09.30

Jednocześnie informuję, że do wglądu w biurze ZMPD znajduje się Protokół z poprzedniego Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD z 7.06.2011 r.


Prezes ZMPD

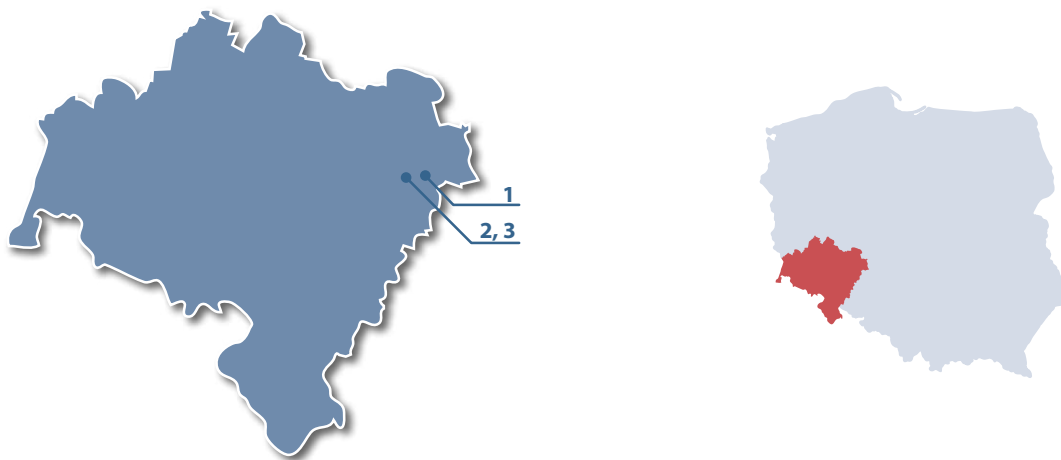
Prosimy o zabranie ze sobą dokumentu potwierdzającego tożsamość.

Wszystkich zainteresowanych ewentualnym noclegiem prosimy o zgłoszenie tego faktu do biura ZMPD na nr faksu: 22 536 10 25

100 warsztatów dla przewoźników

W każdym z województw można znaleźć punkty obsługi technicznej, w których członkowie ZMPD otrzymają usługę z rabatem. Lista warsztatów powstała z inicjatywy Rady ZMPD i przewodniczących regionów. Pełny wykaz jest dostępny na portalu ZMPD, a także w formie ulotki, jaką otrzymała każda firma członkowska. W czterech kolejnych numerach opublikujemy pełny wykaz.

DOLNOŚLĄSKIE



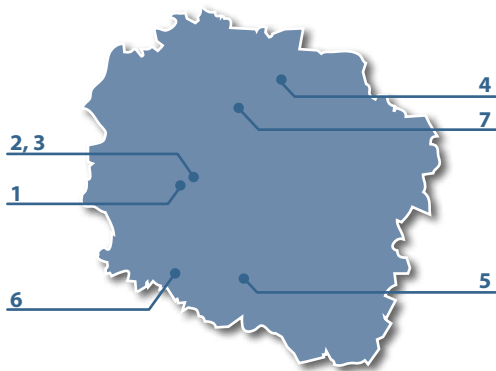
Nazwa warsztatu	Miasto	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
Eurotransport Dłubak sp.j.	Oleśnica	56-400 Oleśnica, Warszawska 37	71 315 41 18, 661303095	www.eurotransport-dlubak.pl, dareks@diw.com.pl
Transport Zygmunt Sieńko	Wrocław	54-530 Wrocław, Jerzmanowska 19	71 357 49 48	zygmuntsienko@gmail.com
LKW-Truck Serwis	Wrocław	54-530 Wrocław, Jerzmanowska 19	600 079 954	www.lkwserwis.pl

LUBUSKIE



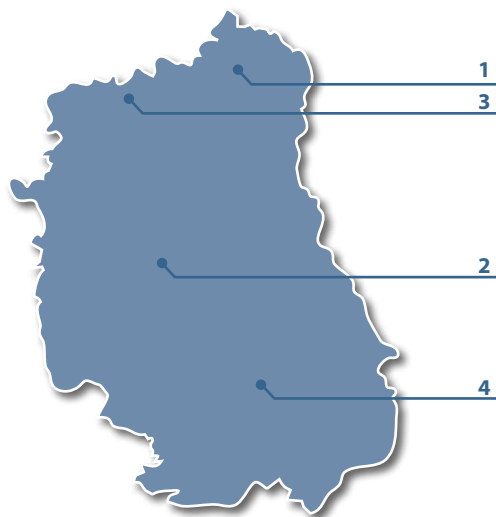
Nazwa warsztatu	Miasto	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
Transhand	Słubice	Słubice Osiedle Przemysłowe 16	606 322 972, 600 398 193	www.transhand.pl
RATRANS	Szprotawa	67-300 Szprotawa, ul. Sobieskiego 51	68/3762101, fax 68/3763410	

KUJAWSKO-POMORSKIE



Nazwa warsztatu	Miasto	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
Spółdzielnia Transportu Wiejskiego	Białe Błota	86-005 Białe Błota, Lipniki 1	52 381 41 41, 663 779 231	www.stw.bydgoszcz.pl
Renex	Bydgoszcz	85-871 Bydgoszcz, Smoleńska 13b	52 360 48, 20,602 613	www.renex.bydgoszcz.pl
Maktronik	Bydgoszcz	Bydgoszcz, Deszczowa 61	52 370 68 36	www.maktronik.com.pl
Tir Serwis	Grudziądz	Mały Rudnik 66 Grudziądz	56 468 27 18	www.tir-serwis.com
Trans-Kruszwica	Kruszwica	88-150 Kruszwica, Kobylniki 35	52 353 53, 30,606 359	www.transkruszwica.com.pl
Zbych-Pol&Mobet	Mogilno	88-300 Mogilno, Betonowa 2	519 336 108	www.zbych-pol.pl
Truck	Świecie	Świecie, ul. Fabryczna 2	52 330 28 40	www.truck.swiecie.net

LUBELSKIE



Nazwa warsztatu	Miasto	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
„Jakontrans” Sp. z o.o.	Biała Podlaska	21-500 Biała Podlaska, Grabanów	83 343-55-85, 342-06-97	serwis@jakontrans.pl
Bury Sp. z o.o.	Lublin	20-952 Lublin, Melgiewska 7-9	81 469 77, 51,603 999	man@buri.pl
Jata – Trans	Łuków	21-400 Łuków, Wójtostwo 23	25 798 13 66, 501 242 240	biuro@jata-trans.pl
Auto-Diag Marzena Kornat	Zamość	22-400 Zamość, Namysłowskiego 8	84 639 16 00	autodiag@op.pl

Iberyjski szok

Rozpoczynamy cykl tekstów ostrzegających kierowców przed niespodziankami i przykrościami, jakie mogą ich spotkać na europejskich trasach. Dziś Półwysep Iberyjski. Ci, którzy znają Hiszpanów wiedzą, że czas w ich pojęciu biegnie inaczej. Pośpiech nie jest mile widziany, ale to podejście nie ma zastosowania w kontrolach drogowych.

Tomasz Małyшко

4601, 6000, 3300, 1500 – to liczby bardzo dobrze znane przewoźnikom drogowym, którzy pracują na rynku hiszpańskim. Nie mają one bynajmniej nic wspólnego z długością autostrad, stawkami za fracht, czy też typami samochodów ciężarowych. Są to stawki kar, które w europejskiej walucie nakłada się na firmy bardzo często nawet za drobne naruszenia przepisów transportu drogowego. Dla pechowców może to być nawet wielokrotność tych kwot, w przypadku, gdy policja drogowa znajdzie więcej uchybień.

Hiszpania to miejsce docelowe dla setek tysięcy turystów, którzy co roku wybierają ten kraj, jako wymarzone miejsce odpoczynku. Polaków przyciąga tam ciekawa kultura, piękna śródziemnomorska przyroda, kontrasty w krajobrazach, oczywiście ciepłe morze i słoneczna pogoda. Ale czy te zalety przyciągają przedsiębiorców – przewoźników drogowych? Niekoniecznie. Wybierając ten rynek trzeba mieć na uwadze pewne specyficzne uwarunkowania, ale również podejście służb kontrolnych do wykonywania transportu drogowego. Jest bardzo surowe.

Ci, którzy znają Hiszpanów wiedzą, że czas w ich pojęciu biegnie inaczej. Pośpiech nie jest mile widziany, ale to podejście nie ma zastosowania w kontrolach drogowych. Przewoźnicy i kierowcy spoza Hiszpanii mają najwięcej problemów związanych z zakazami ru-



chu w czasie świąt publicznych. Okazuje się, że Hiszpania świętuje bardzo często, ale nie są to tylko generalne ogólnonarodowe święta publiczne (10 dni w roku), ale również pojawiają się święta lokalne (dodatkowo około 22 dni). Zakazy ruchu w te dni obowiązują pojazdy o dmc powyżej 7,5 t, ale nie na wszystkich drogach, tylko na wyznaczonych zwykle odcinkach autostrad i dróg głównych, tych bardzo obciążonych ruchem. Godziny rozpoczę-

cia i zakończenia zakazu na poszczególnych drogach mogą się różnić od siebie. Ułatwieniem dla kierowców w ich identyfikacji na autostradach są tablice wyświetlające informacje o zakazach ruchu, ale niestety nie wszystkie drogi objęte zakazem są wyposażone w

tego rodzaju urządzenia. Jedynymi wyjątkami od tych zakazów ruchu są przewozy żywych zwierząt i świeżego mleka.

Szczególny jest dla transportowców kraj Basków i Katalonia, gdzie obowiązują dodatkowe zakazy ruchu w soboty, niedziele i święta publiczne, również w przeddzień świąt. Te dwa regiony mają własne regulacje o zakazach ruchu.

Dodatkowe zakazy dotyczą przewozów towarów niebezpiecznych ADR.

Utrapieniem dla kierowców przewożących te ładunki jest obowiązek korzystania z wyznaczonej sieci dróg. Kierowcy mają też obowiązek korzystania z obwodnic miast. Zjazd z obwodnicy może nastąpić tylko w przypadku ładunku lub dostawy ładunku do odbiorcy. Wówczas kierowca może uczestniczyć w ruchu na drogach lokalnych (o ile zezwalają na to znaki drogowe), ale musi dobrać najdogodniejszą trasę przejazdu z uwzględnieniem bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. Dodatkowe ograniczenia ruchu pojazdów dotyczą przewozów nienormalnych.

Zakazy ruchu na bieżący rok są ogłaszane przez tamtejsze władze bardzo późno, zwykle w marcu. ZMPD w swoich komunikatach w Newsletterze Członkowskim informuje o tych ograniczeniach ruchu, ale jedynym pewnym środkiem rozwiązaniem problemu na drodze, gdy pojawia się pytanie „jechać, czy nie jechać?”, jest upewnienie się u przedstawiciela lokalnej policji drogowej.

Inne problemy, z którymi borykają się firmy, to srogie kary za nawet najmniejsze przekroczenie dozwolonego czasu pra-

cy kierowcy, brak oryginału lub poświadczonej notarialnie umowy leasingowej, nawet minimalne przekroczenie dopuszczalnej masy pojazdu lub dopuszczalnych nacisków. Należy mieć na uwadze, że jazda pod wpływem alkoholu, to nie tylko mandat, ale również kara aresztu. Prowadzący samochody ciężarowe i autobusy są znacznie bardziej rygorystycznie traktowani, nie mogą przekroczyć 0,03 ‰ zawartości alkoholu we krwi. Ruszając w trasę trzeba pamiętać, aby wyposażyć pojazd w dwie od-

blaskowe kamizelki. Będą one niezbędne w przypadku, gdy kierowca będzie musiał opuścić pojazd w razie awarii lub wypadku. Kamizelki mogą być żółte, pomarańczowe lub czerwone i powinny mieć dwa odblaskowe pasy.

W Hiszpanii zasadą, wynikającą z przepisów prawa, jest brak możliwości kontynuowania przejazdu pojazdem, o ile stwierdzono naruszenie przepisów i nie dokonano wpłaty wymierzonej kary. Niestety, bez opłacenia kary pojazd nie będzie zwolniony. Karę

można opłacić gotówką, jest również możliwość jej opłacenia poprzez kaucję gwarantowaną przez hiszpańską, specjalnie do tego celu upoważnioną przez tamtejsze Ministerstwo Transportu, firmę transportową.

W niektórych przypadkach można dokonać wpłaty przelewem, ale czas od momentu realizacji przelewu do momentu wpłynięcia kwoty na konto hiszpańskiej instytucji może być dosyć długi. Dlatego na wszelki wypadek dobrze jest wyposażyć kierowcę w gotówkę lub współpracować z firmą

upoważnioną do składania kaucji gwarantowanych.

Hiszpania ze względu na swoją politykę, dotyczącą sankcjonowania transportu drogowego, jest jednym z liderów w Europie. Niestety, jak na razie nie widać przesłanek do tego, aby władze tego kraju chciały zmienić swoje stanowisko. Można mieć tylko nadzieję, że coraz bardziej widoczny kryzys uświadomi rządzącym, że każda niewspółmierna sankcja dla transportu drogowego jest barierą w rozwoju całej gospodarki.

reklama



Integralia
OPIEKA PRAWNA
Pomoc techniczna dla przedsiębiorców transportowych

OD 20 LAT W SEKTORZE TRANSPORTOWYM

W INTEGRALIA GESTIÓN TRANS SL
Jesteśmy do Twojej dyspozycji 24 godziny na dobę, 365 dni w roku.

Nasza centrala znajduje się w CENTRUM TRANSPORTOWYM ZAISA DE IRUN (GUIPUZCOA)

Jest to specjalna platforma, gdzie przyjmowane są samochody transportu międzynarodowego.

Jeśli pracujesz w transporcie międzynarodowym - skorzystaj z

24 GODZINNE CENTRUM INFORMACYJNE
Hiszpania +34 902242124
Portugalia +351 916126383
E-mail: comercial@igtrans.com



ODWOŁANIA OD OTRZYMANYCH MANDATÓW ADMINISTRACYJNE I LUB PRAWNE

Działania w której GESTRANS odgrywa zasadniczą rolę to obrona firmy transportowej przy pomocy zespołu wykwalifikowanych adwokatów

Ochrona administracyjna: Pomoc prawna związana z mandataми

Odwołania prawne: Konsultacje w instytucjach regulujących transport i ruch drogowy

ZAJMUJEMY SIĘ WSZELKIEGO TYPU MANDATAMI STOSOWANYMI W TRANSPORTIE I RUCHU DROGOWYM

JESTEŚMY FIRMĄ STAŁE SIĘ ROZWIJAJĄCĄ I NASZYM GŁÓWNYM CELEM JEST ZAPEWNIENIE JAK NAJLEPSZEJ OBSŁUGI NASZYM KLIENTOM Z INTEGRALIA, TY JESTEŚ KLIENTEM, TY JESTEŚ NA PIERSZYM MIEJSCU

USŁUG FIRMY INTEGRALIA

PLACENIE MANDATÓW W CAŁEJ EUROPIE (RÓWNIEŻ WSCHODNIEJ) ORAZ W MAROKU

BŁYSKAWICZNY ROZŁADUNEK CIĘŻARÓWEK I TOWARÓW (15 MINUT)

OCHRONA PRAWNA W ZAKRESIE OTRZYMANYCH MANDATÓW

POMOC MECHANICZNA 24 GODZINNA W CAŁEJ EUROPIE

PRZELEW PIENIEDZY W CAŁEJ EUROPIE PRZY UŻYCIU KARTY ŁADUJĄCEJ

ZWROT PODATKU VAT W CAŁEJ EUROPIE

REZERWACJA PROMÓW W CAŁEJ EUROPIE

KARTY PALIWOWE

OPROGRAMOWANIE ANALITYCZNE TACHOGRAFÓW CYFROWYCH I ANALOGOWYCH



www.gestrans.com

INTEGRALIA
HISZPANIA

SIEDZIBA:
Torre Zaisa, 5ª Planta Plaza Euskadi, 8-20305 IRUN, HISZPANIA
Tel. (+34) 943 639 088
Fax. (+34) 943 633 183

FILIA W MADRYCIE:
Av.de Alemania nº. 1, EDIFICIO DOCKS
Tel. (+34) 911 512 323
Fax. (+34) 911 512 324

FILIA W PORTUGALII:
Ed. Olival Parque - R. Olival, Escritório 9
2625-448 FORTE DA CASA
Tel. (+351) 219 576 483
Fax. (+351) 219 576 465

E-mail: comercial@igtrans.com

Parowe początki

Transport samochodowy narodził się na początku XIX wieku w najbardziej uprzemysłowionym ówczesnie kraju - Wielkiej Brytanii. Już od samego początku istnienia społeczeństwa musiały odpowiedzieć, w jaki sposób finansować budowę dróg, a nowa gałąź transportu musiała walczyć z konkurencją.

Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Podboje kolonialne i rozwój przemysłu zmuszały do przemieszczania coraz większej liczby ludzi i ładunków. Rewolucja Przemysłowa, która miała miejsce na Wyspach Brytyjskich w latach 1770-1840, skutkowałą szybkim przyrostem populacji, która z 7,2 mln w 1751 roku powiększyła się w stuleciu do 20,8 mln. Połowa ludności żyła w miastach. Urbanizacja wymagała sprawnego transportu żywności do miast, surowców do fabryk oraz gotowych wyrobów do odbiorców.

Drogi były nieprzygotowane do pomieszczenia rosnącego ruchu. Transport odbywał się na zwierzętach, nie wozami, które nie były w stanie pokonać wertepów. Z powodu nierówności i licznych bajor błota, które sięgało koniom do brzucha, nawet do ciągnięcia lekkiego powozu potrzeba było aż 6 wołów! W XVIII wieku pojawiły się jednak wozy osobowo-towarowe, zaprzężone w sześć lub więcej koni, które utrzymywały stałą komunikację pomiędzy najważniejszymi miastami królestwa. Popyt istniał, mimo powolnego tempa jazdy – podróż z Bristolu do Londynu (170 km) zajmowała 6 dni!

Mimo trudności liczba połączeń drogowych wzrastała. Na początku XIX wieku można było wybrać się powozem z Londynu do Edynburga (540 km) w 10 dni, za słoną opłatą czterech funtów i 10 szylingów. Rząd wprowadził opłaty drogowe, z których finansował utrzymanie gościńców. Ulepszano drogi, coraz nowocześniejsze były



Pierwsza ciężarówka Daimlera pojawiła się w 1896 roku. Miała 1,5 tony ładowności oraz 4-konny, umieszczony z tyłu, dwucylindrowy silnik. Ten samochód został doręczony brytyjskiemu odbiorcy.

także powozy – postęp w hutnictwie umożliwił produkcję stalowych sprężyn. „Latające maszyny na stalowych resorach” (jak publiczność nazwała pocztowe dyliżanse) pędziły przez drogi i wsie z zawrotną prędkością 9-10 km/h. Pocztowe dyliżanse były szybsze od zwykłych powozów, ale i droższe – jazda z Londynu do Edynburga kosztowała 15 funtów i 15 szylingów. Był to złoty okres dyliżansów, chociaż w 1838 roku myto pobierano na co piątej mili ze 125 tys. mil brytyjskich dróg. Budownictwo drogowe czyniło szybkie postępy; John Macadam wynalazł najtańszy sposób budowy dróg: zastosował tłuczeń, który wałowany tworzył trwałą nawierzchnię. Ta technika jest wykorzystywana po dziś dzień, z tym że obecnie nawierzchnie są jeszcze smołowane.

Kanały i koleje

Dyliżanse zmusiły do modernizacji i rozbudowy sieci drogowej, ale komunikacja drogowa miała konkurencję. Konie mogły uciągnąć drogą co najwyżej 3-tonowe wozy, natomiast 30-tonowe barki ciągnęły z prędkością dochodzącą do 20 km/h. Górnictwo, hutnictwo, przemysł ceramiczny potrzebowały taniego transportu, a takim jest żegluga śródlądowa. Kto mógł inwestował w spółki budujące kanały. Transport kanałem był powolny z powodu nie zawsze najkrótszej drogi, więc ludzie nadal chętniej podróżowali dyliżansami. W latach 30. XIX wieku poczta miała 700 dyliżansów, a przedsiębiorcy prywatni ok. 3,5 tys. Łącznie używali 150 tys. koni pociągowych, ale okres ich świetności dobiegł końca.

W 1825 roku ruszyła pierwsza parowa kolejowa linia Stockton-Darlington o długości 25 mil. Pojawienie się jeszcze szybszej kolei zostało przyjęte z aplauzem. Koleje pokonały nie tylko żeglugę śródlądową, ale i dyliżanse. W 1830 roku ruszyła druga linia kolejowa świata, łącząca Liverpool z Manchesterem. Dziennie przewoziła tysiąc osób z prędkością sięgającą 30 km/h! Jak grzyby po deszczu powstawały nowe towarzystwa kolejowe, budujące nowe linie, które dawały 12 procent dywidendy. Do końca 1850 roku w Wielkiej Brytanii otwarto 6 tys. mil linii kolejowych należących do ponad tysiąca spółek. Prowozy pasażerskie szybko rosły: z 5,4 mln w 1838 roku do 275 mln w 1868 roku. Ówczesne koleje były potęgą. Mogły pozwolić sobie na budowę m.in. długich mostów nad morskimi zatokami, jak żelazna przeprawa Roberta Stephensona nad Cieśniną Menai, która w 1850 roku kosztowała 600 tys. funtów. W latach 40. XIX w. różne spółki kolejowe zbudowały 5 bardzo drogiech wiaduktów, każdy kilkukilometrowej długości.

Parowe omnibusy

Parowe maszyny pracowały nie tylko na torach. Przedsiębiorcy wykorzystali je również do napędu dyliżansów. Budowane w latach 20. XIX wieku przewoziły 12-18 pasażerów z szybkością prawie 30 km/h. Łącznie w następnej dekadzie co najmniej kilkudziesięciu przedsiębiorców uruchomiło przewozy parowymi omnibusami. Wbrew obawom, parowe dyliżanse były bezpieczne. Jedynym opisanym wypadkiem eksplozji kotła był wybuch w 1834 roku



Fot. Robert Przybylski

Pocztowe dylizanse tworzyły w Europie podstawową sieć komunikacyjną przelomu XVIII i XIX w. Podobnym dylizanszem wyjechał z Polski Fryderyk Chopin.

Na początku XIX w. z powodu wzrastającego ruchu dylizansów, wszystkie kraje modernizowały i budowały drogi. W Królestwie Polskim powstało ponad 2 tys. km dróg, których budową kierował Franciszek Ksawery Christiani, a pieniądze na projekty zdobywał Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki.

pojazdu Scotta Rusella, kursującego na trasie z Glasgow do Paisley. Zginęły 3 osoby. Jednak nie wypadki ani ich ryzyko doprowadziło do likwidacji parowych omnibusów, ale wysokie myto. Np. pomiędzy Prescot i Liverpooliem myto dla 4-konnego dylizansu wynosiło 4 szylingi. Cięższy parowy omnibus płacił 12 razy wyższą stawkę. Co nie mniej ważne, nie tylko zarządy dróg nie znosiły dymiących pojazdów, ale także ludność, która je sabotowała. W 18-osobowym pojeździe Summersa i Ogle'a, który mógł rozpędzić się do blisko 50 km/h, ktoś podpalił szprychy kół, które rozpadły się podczas jazdy. Ostatecznie kosztujące ok. tysiąca funtów za sztukę parowce zniknęły z dróg ok. 1840 roku – technologia okazała się nieopłacalna.

Właściciele dróg bali się zniszczenia nawierzchni przez ciężkie pojazdy i doprowadzili do uchwalenia w 1861 roku ustawy o lokomotywach, która ograniczyła prędkość drogowych omnibusów parowych do 16 km/h, a w miastach do 3 km/h. Cztery lata później kolejna ustawa zmusiła do zatrudnienia piechura, który musiał nieść ostrzegawczą czerwoną flagę przed pojazdem. Obie ustawy doprowadziły do zaniku parowej komunikacji drogowej w Wielkiej Brytanii.

Jedynie przewoźnicy towarowi korzystali z parowych ciągników, których w 1896 roku było 8 tys. Te pojazdy były przez cały XIX wiek ulepszane. W 1867 roku lokomobila Thompsona otrzymała koła z gumowanymi obęczami. Nieustanny postęp w konstrukcji kotłów i aranżacji pojazdów doprowadził parowe ciężarówki do dużej doskonało-



Fot. Robert Przybylski

Obelisk drogowy

ści. Producent okrętów Thorncroft pod koniec XIX wieku rozpoczął dostawy parowych ciężarówek do wojska, akurat tuż przed wojną z Burami w Afryce Południowej. Lord Kitchener stwierdził potem, że „benzynowe ciężarówki spisywały się dobrze, ale Thorncrofty były najlepsze”.

Dla browarów i młynów

Parowy Thorncroft z 1900 roku ważył 3 tony, mógł zabrać 4 tony. Co najważniejsze w tych samochodach bieg można było zmienić pod obciążeniem, w ruchu. Parowe ciągniki trzeba było zatrzymać, aby zmienić przekładnię na niższą. Ciężkie parowe samochody rozpędzały się na żelaznych obręczach do 20 km/h, dopiero wprowadzenie gumowych masywów pozwoliło osiągnąć prędkość maksymalną do 30 km/h. Ciężkie parowe ciężarówki produkowały także Foden, Leyland, Sentinel, Atkinson, Ransomes. W zorganizowanym przez wojsko w 1901 roku konkursie, Foden zajął pierwsze miejsce, przejeżdżając bezawaryjnie 257 mil w 47 godzin. Jednym z największych był Leyland, który produkował parowe ciężarówki do 1926 roku, chociaż pierwszą benzynową zbudował w 1904. Klienci w większości preferowali parowce napędzane węglem. Chociaż mniej wygodny w użyciu od oleju napędowego, był znacznie tańszy. Na przejechanie stu km zużywał ponad pół tony węgla. Klientami były browary, młyny, przemysł ciężki oraz miasta. Producent osiągał sukces, jeżeli sprzedał 60 takich ciężarówek rocznie.



Fot Daimler

Średnionozowa ciężarówka z 1899 roku o ładowności pół tony, miała 4-konny silnik, ale już umieszczony z przodu.



Fot Daimler

We Francji kilku wynalazców budowało lekkie parowe maszyny o bardzo zaawansowanej konstrukcji. „Posłuszna” Amade Bolle ojca miała nie tylko przednie koła zamontowane na zwrotnicach, ale i mechanizm różnicowy. Leon Serpollet zbudował kilka lekkich osobowych parowców, a na jednym z nich w 1890 roku wystartował w wyścigu z Paryża do Lyonu. Najpoważniejszym wytwórcą parowych samochodów była spółka De Dion, Bouton i Trepadoux, która w Paryżu z sukcesem zbudowała kilkanaście typów parowych aut. Konkurencją był samochód z silnikiem benzynowym, który nie potrzebował wody i był lżejszy od masywnych parowców.

Silnik benzynowy został zastosowany w pojeździe przez Etienne Lenoira w maju 1862 roku. We Francji jeszcze kilku wynalazców projektowało silniki benzynowe i gazowe, ale ostatecznie sukces handlowy odniósł Niemiec – Nicolaus Otto, który w Deutz budował stacjonarne silniki spalające gaz. Jednak nie zamontował ich w samochodzie. Uczynił to wcześniej pracujący w Wiedniu Siegfried Marcus, choć nie zbił na tym majątku. Dopiero Carl Benz i Gottlieb Daimler zarobili na pomysły.

W 1895 roku Benz zbudował pierwszą ciężarówkę, a w zasadzie samochód dostawczy. Pięć lat później oferował już 3 modele: o ładowności 1 250 kg z 6-konnym, 1-cylindrowym silnikiem, 2,5-tonowy z jednocylindrowym silnikiem o mocy 10 KM oraz 5-tonowy z 14-konnym, 2-cylindrowym silnikiem. W połowie 1895 roku ruszyła pierwsza w Niemczech linia autobusowa, która

Ciężka klasa z końca XIX wieku: samochód mógł przewozić 5-tonowe ładunki z prędkością 12 km/h. W 1898 roku samochód został sprzedany we Francji za równowartość 8 500 marek. Zamontowany z przodu silnik miał 10 KM i 2,2 l pojemności.

łączyła Siegen, Netphen i Deutz. Podobne usługi oferowano we Francji, Wielkiej Brytanii, ale tam na trasach kursowały parowe omnibusy.

W 1894 roku Hotel Hermann zamówił u Daimlera omnibus. Dwa lata później Daimler oferował 4 typy podwozi, które nadawały się do zabudowy nadwoziem autobusowym lub ciężarowym o ładowności od 1,5 tony do pięciu ton. Wszystkie miały 2-cylindrowy silnik ze stojącymi cylindrami, o mocy od 4 do 10 KM. Przekładnie miały 4 biegi i wykorzystywały rzemienne taśmy. Ceny zaczynały się od 5 200 marek i osiągały nawet 8 500 marek. W kolejnym roku firma chwaliła się, że w budowie ma 13 ciężarówek (w tym 7 dziesięciotonowych) dla browarów i 16 dla innych przedsiębiorców (w tym 6 najlżejszych). Daimler oferował także 4 typy autobusów, mających od 6 do 16 miejsc. Pierwszy klient marki otworzył w 1898 roku połączenie wykorzystując 10-miejscowy autobus z 10-konnym silnikiem. Pojazd obsługiwał trasę Kuenzelsau – Mergentheim. Francuski licencjodawca Daimlera, Panhard zastosował jako pierwszy klasyczną budowę, z chłodnicą i silnikiem z przodu i napędem na tylne koła. Ta aranżacja powszechnie przyjęła się. Wkrótce także brytyjscy producenci przygotowali ciężarówki napędzane silnikami benzynowymi, na wzór konstrukcji Daimlera i Panharda. Były one lżejsze i łatwiejsze w obsłudze od parowych, gdyż nie wymagały częstego uzupełniania wody oraz czyszczenia dymnic. Nikt jednak nie miał pewności, jaki napęd zwycięży.

Granice odpowiedzialności przewoźnika drogowego w Konwencji CMR

Zasadą prawa cywilnego jest pełna kompensacja szkody wyrządzonej przez osobę, która ją spowodowała. Sprawca w ramach tej kompensacji ma obowiązek zwrócić poszkodowanemu tyle, ile wynosił jego realny uszczerbek majątkowy.



Pawel Smoręda

Odszkodowanie obejmuje przy tym straty rzeczywiście poniesione, np. wartość zniszczonej rzeczy, jak i utracone korzyści, które uzyskałby poszkodowany, gdyby szkoda nie nastąpiła, np. zysk ze sprzedaży towaru. Prawo przewozowe, w tym także Konwencja CMR, zawiera przepisy, które tę surową odpowiedzialność modyfikują, określając górną granicę odpowiedzialności przewoźnika za przewożony ładunek. Rozwiązanie takie jest konsekwencją surowej odpowiedzialności przewoźnika za przewożony towar, opartej o zasadę ryzyka.

Zasada ta sprowadza się, w pewnym uproszczeniu, do tego, że w razie wystąpienia szkody w przewożonym ładunku, np. jego zniszczenia lub zaginięcia, do powstania odpowiedzialności prawnej przewoźnika nie jest potrzebne wykazanie jego winy (jakiegoś zaniedbania), lecz wyłącznie wystąpienie szkody od momentu przyjęcia ładunku przez przewoźnika do chwili jego wydania uprawnionemu.

Twórcy Konwencji uznali, że pewnym zrównoważeniem tej surowej odpowiedzialności za przyjęty do przewozu ładunek będzie ograniczenie wysokości odszkodowania, do zapłaty którego zobowiązany będzie przewoźnik w razie powstania szkody. Regułę tę zawarto w art. 23 ust. 1 i 3 Konwencji CMR i zgodnie z nią przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę w przewozie do kwoty stanowiącej równowartość 8,33 SDR (specjalnej jednostki rozrachunkowej) za 1 kg brakującej wagi brutto. Ponadto odszkodowanie nie może być wyższe od wartości ładunku z miejsca i czasu przyjęcia towaru do przewozu.

Z jednej zatem strony przewoźnik uzyskuje gwarancję, że nie zapłaci więcej niż wynika to z wagi ładunku, bez względu na jego wartość, z drugiej zaś, że odpowiedzialność ograniczona jest tylko do rzeczywiście poniesionej szkody (wartości ładunku), a nie do utraconych korzyści, które spodziewał się uzyskać uprawniony, w związku ze znaczeniem przewożonego ładunku dla uprawnionego, np. znaczenia ich dla produkcji odbiorcy. Oprócz tego przewoźnik ma obowiąz-

zek zwrócić, względnie nie ma prawa żądać przewoźnego (frachtu), ciąży na nim też obowiązek zwrotu cła i innych wydatków związanych z przewozem, w całości lub proporcjonalnie do zaginionego ładunku. Obowiązki te mają także charakter odszkodowawczy, bywają przy tym wyłączane przez ubezpieczycieli z ochrony, w ich ogólnych warunkach ubezpieczeń, a obowiązek zapłaty cła w razie zaginięcia ładunku, szczególnie w razie przewozów spoza Unii Europejskiej, może być bardzo dotkliwy.

Podwyższenie granicy odpowiedzialności

Ponieważ prawo cywilne respektuje wolę stron i w tym względzie jest elastyczne, przewidziano instytucje o kontraktowym charakterze.

Nadawca może zadeklarować w liście przewozowym wartość towaru, ponad granicę określoną w art. 23 ust. 3 Konwencji CMR. W takim wypadku kwota tej deklaracji zastępuje tę granicę i przewoźnik odpowiada do tej wartości. Ważność deklaracji wartości ładunku uzależniona jest od wpisania jej do listu przewozowego. Ten rodzaj wpisu ma zatem charakter konstytutywny, czyli prawne skutki deklaracji uzależnione są od dokonania wpisu w liście przewozowym. Okoliczność ta wskazuje na konieczność dokładnego zapoznania się z treścią listów przewozowych przy przyjmowaniu przesyłek, szczególnie tych wartościowych. Istnieje bowiem spór w orzecznictwie o to, czy ustalenie tego elementu umowy przewozu wymaga wyraźnego przyjęcia przez przewoźnika, czy też może nastąpić w sposób dorozumiany, np. przez milczenie.

Do listu przewozowego można także wpisać kwotę specjalnego interesu w dostawie na wypadek zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki, albo w razie przekroczenia umówionego terminu dostawy ładunku. I w tym wypadku wpis ma charakter konstytutywny. Instytucja ta, podobna do deklaracji wartości towaru, tym od niej się różni, że w razie wpisania deklaracji specjalnego interesu w dostawie, uprawniony może żądać nie tylko rzeczywistej wartości rzeczy do kwoty deklaracji, ale i utraconych korzyści do kwoty wpisanej w liście przewozowym. Takie klauzule spotykane są w przy-

padku dostaw do zakładów produkcyjnych, gdy przedmiotem przewozu są niezbędne do produkcji składniki.

Dodać tylko należy, że umownemu zwiększeniu odpowiedzialności przewoźnika towarzyszyć powinno dodatkowe wynagrodzenie.

Zły zamiar i niedbalstwo

Ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika jest przywilejem. Każdy przywilej zazwyczaj doznaje ograniczeń w przypadku zachowań, które nie zasługują na taką szczególną ochronę. Regulację taką zawarto w art. 29 ust.1 Konwencji CMR. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik nie może korzystać z przepisów o ograniczeniu jego odpowiedzialności, jeśli szkoda powstała w wyniku złego zamiaru lub niedbalstwa. W takim wypadku nie tylko odpadają ograniczenia kwotowe, ale i odpowiedzialność przewoźnika rozciąga się na utracone korzyści poszkodowanego. Przenosząc uregulowania konwencyjne na grunt pojęć polskiego prawa, co wcale nie jest proste, trzeba, że chodzi o wypadki, gdy szkoda została wyrządzona z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa. Z winą umyślną mamy do czynienia wówczas, gdy przewoźnik chce szkodę wywołać, np. współdziałając z przestępcami, czy celowo niszcząc towar, jak i wtedy, gdy godził się, że jego zachowanie spowoduje szkodę, np. dokonywał przewozu rzeczy łatwo psujących się wiedząc o niesprawności agregatu.

Rażące niedbalstwo następuje wówczas, gdy przewoźnik narusza podstawowe reguły ostrożności, np. pozostawiając na wiele dni niezabezpieczony ładunek w odludnym miejscu, szczególnie, gdy wartość ładunku jest znaczna, lekceważąc wyraźne instrukcje uprawnionego, rażąco naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wydając ładunek nieuprawnionemu w okolicznościach, które mogły budzić uzasadnione wątpliwości co do jego statusu odbiorcy. Zakwalifikowanie szkody jako wywołanej winą umyślną lub rażącym niedbalstwem ma i ten skutek, że termin przedawnienia roszczeń odszkodowawczych z rocznego ulega przedłużeniu do 3 lat. ■

Europejski nakaz zapłaty w praktyce polsko-niemieckiej

Roman Jüngling

W 21. numerze Przewoźnika ukazał się ciekawy artykuł

Magdaleny Aksamitowskiej-Kobos, pod tytułem „Europejski Nakaz Zapłaty - szansa dla wierzyciela i zagrożenie dla dłużnika”. Podzielam opinię pani Aksamitowskiej-Kobos, że idea powołania do życia instytucji europejskich do ścigania zagranicznych dłużników jest słuszna. Aczkolwiek sądzę, że zarówno europejski nakaz zapłaty według Rozporządzenia (WE) nr 1896/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r., jak i europejskie postępowanie w sprawie drobnych roszczeń według Rozporządzenia (WE) nr 861/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lipca 2007 r. sprawdzają się w praktyce tylko częściowo. Motywem, którym kierował się europejski prawodawca przy uchwalaniu obu rozporządzeń, było uproszczenie i przyspieszenie postępowań transgranicznych pomiędzy krajami członkowskimi Unii Europejskiej.

Postępowania europejskie nie zastępują postępowań w krajach członkowskich, ale istnieją obok nich. Wierzyciel ścigający swojego zagranicznego dłużnika ma więc wybór pomiędzy postępowaniem europejskim a postępowaniem według prawa

danych krajów członkowskich. Jeżeli więc przykładowo polski przewoźnik dokona transportu towaru dla niemieckiej spedycji z Republiki Czeskiej do Austrii, może teoretycznie zastanawiać się nad ośmioma różnymi wariantami dochodzenia swoich roszczeń wobec niemieckiej spedycji – cztery postępowania krajowe oraz jedno europejskie, które może rozpocząć przed sądami czterech krajów członkowskich. Aby nie komplikować sprawy, nie jest tutaj brane pod uwagę, że prawo krajów członkowskich oraz prawo europejskie mogą przewidywać więcej niż jeden rodzaj postępowania.

Faktycznie jego wybór jest ograniczony przez Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych. Według tego rozporządzenia tylko sądy niemieckie, jako sądy siedziby dłużnika, oraz sądy miejsca wykonania zobowiązania przez polskiego przedsiębiorcę, są właściwe dla sporu pomiędzy polskim przewoźnikiem oraz niemiecką spedycją. Oczywiście umowa transportu może przewidywać właściwość sądów innego kraju lub zawierać zapis o arbitrażu, wykluczając wszystkie sądy państwowe. Jeżeli umowa milczy na temat właściwego miejsca sporu, polski przewoźnik może wystąpić o niemiecki lub

europejski nakaz zapłaty w Niemczech oraz austriacki lub europejski nakaz zapłaty w Austrii. Nie może natomiast wystąpić o europejski nakaz zapłaty w Polsce. Jeżeli dłużnik nie posiada majątku w Austrii, dochodzenie roszczeń przez polskiego przewoźnika w Austrii nie ma sensu. Mając do wyboru niemieckie i europejskie postępowanie przed niemieckimi sądami, nie widzę zalet, jakie europejski nakaz zapłaty miałby mieć dla polskiego przewoźnika.

Konstelacja oczywiście może też tak wyglądać, że polski przewoźnik ma wybór pomiędzy niemieckim i europejskim nakazem zapłaty w Niemczech oraz polskim i europejskim nakazem zapłaty w Polsce. Taka sytuacja może przykładowo zaistnieć, jeżeli polski przewoźnik dokona transportu dla niemieckiej spedycji z miejscem dostarczenia w Polsce. Zwrócenie się do polskiego sądu ma w tym przypadku oczywiście dla polskiego przewoźnika zaletę „gry na własnym podwórku”. Jeżeli jest do przewidzenia, że nakaz wydany przez polski sąd trzeba będzie egzekwować w Niemczech, należy dać pierwszeństwo europejskiemu postępowaniu. Jeżeli natomiast niemiecka spedycja ma majątek w Polsce, czy to polskie postępowanie może okazać się trudniejsze dla niemieckiej strony sporu. Abstrahując od „przewagi gry na własnym podwórku” - postępowania

przed polskimi sądami nie mają dla polskiego przewoźnika żadnej zalety. Sądy w Polsce z reguły nie pracują zbyt szybko.

Bliższe spojrzenie na postępowanie europejskiego nakazu zapłaty w stosunku polsko-niemieckim uwidacznia dalsze jego minusy. Po złożeniu pozwu z załącznikami potwierdzającymi roszczenie do polskiego sądu przez polskiego przewoźnika, sąd ma trzydzieści dni, aby wysłać pozew do niemieckiej spedycji, dając jej następane trzydzieści dni na złożenie sprzeciwu. Postępowanie może się przedłużyć, jeżeli sąd ma zastrzeżenia do pozwu. Pozew i załączniki są w języku polskim. O ile tłumaczenie pozwu nie powinno stwarzać problemów, ponieważ formularze są dostępne we wszystkich językach urzędowych UE, tłumaczenie załączników nie jest już takie proste. W przypadku europejskiego postępowania w sprawie drobnych roszczeń, pozwana niemiecka spedycja może odmówić przyjęcia pism w innym języku niż niemiecki. Wtedy pozew wraca do sądu, a sąd zwraca się do polskiego przewoźnika o dostarczenie tłumaczenia przysięgłego pozwu. Pówd traci czas i pieniądze.

Ten sam problem pojawia się przy europejskim nakazie zapłaty, jeżeli ma dojść do egzekucji nakazu w Niemczech. Niemiecki komornik nie zaakceptuje polskiego nakazu. Polski przewoźnik będzie musiał

go więc dać przysięglemu tłumaczowi do tłumaczenia, a koszty tłumaczenia nie są uwzględnione w nakazie. Mimo że teoretycznie polski przewoźnik ma prawo do wyrównania tych kosztów, w praktyce ich nie odzyska, ponieważ niemiecki komornik nie będzie egzekwował roszczeń, które nie są zawarte w nakazie. Koszty postępowania przed polskim sądem są podane w PLN. Mimo że teoretycznie nie jest trudno ustalić równowartość kosztów w EUR, w praktyce niemiecki komornik często pominięte koszty podane w PLN. Dalszą wadą postępowania europejskiego jest, że polski przewoźnik w większości przypadków będzie musiał zwrócić się do niemieckiego adwokata, który będzie nadzorował postępowanie egzekucyjne w Niemczech. W ten sposób polski przewoźnik w wielu przypadkach zleci prowadzenie postępowania o uzyskaniu nakazu polskiemu prawnikowi a sprawę egzekucji z nakazu adwokatowi niemieckiemu. To może nawet podwoić koszty adwokackie, które w takim przypadku przewoźnik nie będzie w stanie odzyskać w całości od pozwanej spedycji.

Zamiast zwracać się do polskiego sądu o europejski nakaz zapłaty, przewoźnik może się zwrócić do niemieckiego sądu o niemiecki nakaz zapłaty. Jeżeli przewoźnik nie ma siedziby lub przedstawicielstwa w Niemczech, właściwym

będzie centralny sąd upominawczy w Berlinie. Wniosek o nakaz zapłaty można złożyć drogą elektroniczną na stronie sądów upominawczych w Niemczech lub wydrukować wypełniony czterostronny formularz i wysłać go pocztą. Wypełnienie zajmuje około piętnastu minut. W odróżnieniu od europejskiego nakazu zapłaty przy niemieckim postępowaniu upominawczym nie jest konieczne dołączenie dowodów. Sąd z reguły w ciągu paru dni wysłał nakaz zapłaty do dłużnika, dając mu jedynie dwa tygodnie czasu do zapłaty. Jeżeli dłużnik się nie odwoła, wierzyciel może wystąpić po dwóch tygodniach o tytuł wykonawczy i jak stanie się on prawomocny, wysłać go do komornika. Koszty sądowe i ewentualne koszty adwokackie, które sąd sam oblicza, są zawarte w tytule wykonawczym. W postępowaniu upominawczym przewoźnika może, ale nie musi, reprezentować adwokat.

Jeżeli spedycja odwołała się od nakazu, przewoźnik może złożyć wniosek o kontynuowanie sporu przed właściwym sądem. Wpłacenie dalszych kosztów sądowych jest równoznaczne ze złożeniem takiego wniosku. Wtedy koszty sądowe i adwokackie postępowania upominawczego w pełni będą zaliczone na poczet kosztów postępowania zwykłego przed właściwym sądem. Wysokość kosztów sądowych i kosztów adwokackich jest ure-

gulowana ustawowo i zależy od wartości przedmiotu sporu. Najniższe koszty sądowe wynoszą 23 euro. Przy wartości przedmiotu sporu w wysokości 2 000 euro jest to 36,50 euro. Obliczenie kosztów adwokackich jest bardziej skomplikowane, ponieważ są one uzależnione nie tylko od wartości przedmiotu sporu, ale też od czynności adwokata. W postępowaniu upominawczym nie dochodzą żadne koszty tłumaczeń. Każdy komornik w Niemczech wie, jak posta-

wić z tytułem wykonawczym z postępowania upominawczego. W normalnym trybie polski przewoźnik otrzymuje pieniądze w ciągu paru tygodni. W wielu przypadkach niemieckie postępowanie upominawcze będzie dla polskiego przewoźnika postępowaniem szybszym, tańszym i bardziej przejrzystym niż postępowanie europejskiego nakazu zapłaty w Polsce.

dr Roman Jüngling, LL.M., niemiecki adwokat www.jungling.eu

reklama

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!

8-11.05.2012

AUTOSTRADA-POLSKA

XVIII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

SAŁON KRUSZYW

organizowany przy współpracy INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICWA SKALNEGO

MASZBUD

XIV Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych

TRAFFIC-EXPO

VIII Międzynarodowe Targi Infrastruktury

ROTRA

IV Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

Konferencje towarzyszące targom:

- Zabezpieczenia antykorozyjne stalowych konstrukcji mostowych. Organizowane przez Instytut Badawczy Dróg, Mostów i Półk lub Konstrukcji Stalowych
- „Podłoże i fundamenty budowli drogowych”. Organizowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów wraz z firmą WOFRA i VIACON POLSKA
- „Znowelizowane zasady obrotu kruszywami”. Organizowane przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego oraz Targi Kielce
- „Innowacyjne rozwiązania w branży drogowo-mostowej. Wdrożenie i zastosowanie”. Organizowane przez Megaplan „Automatyl”
- „Asfalty na miarę XXI wieku”. Organizowane przez TOMMEDA
- „Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żuraw”. Organizowane przez Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych i Targi Kielce

ponad 860 firm z 25 państw

Ferrowal media: **Autostrady INFRASTRUKTURA**

Builder **www.budownictwo.pl**

TARGI KIELCE S.A., ul. Zakładowa 1, 25-472 Kielce
tel. 41 365 12 22, fax 41 345 62 61, e-mail: biuro@targikielce.pl

Informacje o targach:
Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

WSPÓŁPRACA
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
www.ibdm.edu.pl

www.targikielce.pl

Ewolucja w przewozach okazjonalnych

7 kwietnia 2012 roku zakończył się roczny okres przejściowy, jaki ustawa z dnia 4 lutego 2011 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. nr 48, poz. 247) dała przedsiębiorcom wykonującym przewóz okazjonalny na dostosowanie się do nowych wymagań.



Sebastian Chwalibogowski

Od tego dnia przewóz okazjonalny można wykonywać jedynie pojazdem samochodowym, przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą, np. fiatem ducato, z wyjątkiem pojazdów zabytkowych, które nie muszą spełniać tego kryterium. Zgodnie z tą definicją przewozu okazjonalnego nie można wykonywać np. skodą Superb (pojazd 5-miejscowy); takim pojazdem możemy jechać, gdy przewoźnik będzie legitymował się licencją na wykonywanie transportu drogowego taksówką (art. 6 ustawy o transporcie drogowym), w przeciwnym razie organ kontroli nałoży karę w wysokości 8 000 zł – zgodnie z lp 2.10 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym.

30 marca 2012 roku Sejm uchwalił kolejną ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym, która rewo-

lucję w przewozach okazjonalnych zmieniła w ewolucję. Zakłada ona m.in., że przewóz okazjonalny będzie można wykonywać:

- 1) pojazdami zabytkowymi,
- 2) samochodami osobowymi:
 - a) przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przewozowe albo zatrudnionego przez niego kierowcę,
 - b) na podstawie pisemnej umowy zawartej w siedzibie tego przedsiębiorcy,
 - c) po uiszczeniu opłaty ryczałtowej lub gotówkowej w siedzibie przedsiębiorcy, przed rozpoczęciem przewozu pojazdem osobowym (do siedmiu osób).

Wobec powyższego uchwalona ustawa poprzez swoje zapisy doprowadzi do wprowadzenia do ustawy o transporcie drogowym wyjątku od ogólnej zasady, że przewozy okazjonalne wykonywać można - zgodnie z treścią art. 18 ust. 4a ww. ustawy - pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą. Wyjątek ten poprzez swoje sformułowanie doprowadzi do odwrócenia

ogólnej zasady, gdzie to ogólna zasada staje się wyjątkiem, a wyjątek zasadą.

Nastąpi to poprzez zapis, że umowę zawiera się w siedzibie przedsiębiorcy i po uiszczeniu opłaty w jego siedzibie, którą dla osób prawnych, czyli np. spółek jawnych, jest miejscowość zgodnie z art. 41 Kodeksu cywilnego, a więc np. Kraków. Konsekwencją będzie możliwość zawierania, tak jak obecnie, umów i dokonania za nie zapłat obok Bramy Floriańskiej lub Wawelu, który znajduje się w miejscowości będącej siedzibą przewoźnika. Warto także zwrócić uwagę na rozszerzenie zakazów, jakie już istniały w stosunku do pojazdów, którymi wykonywane są przewozy okazjonalne, na których nie można umieszczać oznaczeń z nazwą, adresem, telefonem, adresem strony internetowej przedsiębiorcy lub innych oznaczeń mających na celu identyfikację przedsiębiorcy, a także reklam usług taksówkowych i przedsiębiorców świadczących takie usługi. Nieprzestrzeganie tych zakazów będzie kosztować 8 000 zł.

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

MAN 448 D

MAN rekomenduje 

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



Wybrane aspekty odpowiedzialności przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczeń CMR - część II

LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednim wydaniu dwumiesięcznika „Przewoźnik” omówiliśmy między innymi zagadnienia dotyczące okoliczności zastosowania Konwencji CMR i związanych z nimi różnych aspektów ubezpieczenia. Obecnie bliżej naświetlimy art. 1 Konwencji oraz związane z nim kwestie ubezpieczeniowe.

Art. 1 ust. 1 Konwencji CMR przewiduje, że konwencję tę stosuje się do każdej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów. Warunkiem jest okoliczność, że miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach. Kolejnym warunkiem jest, że przynajmniej jeden z tych krajów jest sygnatariuszem Konwencji. Natomiast miejsce zamieszkania i przynależność państwowa stron takiej umowy nie mają tu znaczenia.

Już w pierwszym ustępie artykułu 1 Konwencji tkwi mnóstwo elementów składających się na pojęcie umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów. W ramach zawieranej umowy przewozu istotne są następujące elementy:

- a) odpłatny charakter,
- b) towary,
- c) droga,
- d) pojazdy,
- e) transport wiążący się z przekroczeniem granicy państwowej.

A oto powyższe zagadnienia w szczególności:

Ad a). Odpłatny charakter.

Jest to istotny element umowy, przy czym jeżeli chodzi o możliwość zastosowania Konwencji CMR nie ma tu zna-

czenia czy zapłata uzgodnionego przewoźnego w rzeczywistości ostatecznie nastąpi.

Ad b). Towary.

Pod pojęciem „towarów” rozumie się wszystkie rzeczy, które mogą być przedmiotem umowy przewozu i które można transportować.

Art. 1 Konwencji CMR stanowi jednak, że nie stosuje się jej do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, a ponadto do przewozów zwłok i rzeczy przesiedlenia.

Ad c). Droga.

Nie chodzi tu o drogę w wąskim znaczeniu, lecz o każdą drogę lądową, po której może poruszać się pojazd w rozumieniu Konwencji CMR, np. także o drogę pustynną, itp.

Ad d). Pojazdy.

Pojęcie to zdefiniowane jest w drugim ustępie artykułu 1 Konwencji CMR, przy czym określenie „pojazdy” oznacza samochody, pojazdy członowe, przyczepy i naczepy, stosownie do ich określenia w artykule 4 Konwencji o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 roku.

Ad e). Przekroczenie granicy państwowej.

Istotne jest miejsce przyjęcia i dostawy, które muszą leżeć w dwóch różnych krajach i aby przynajmniej jedno z nich było krajem, który jest stroną Konwencji. Oznacza to na przykład, że również przewozy z Polski do Indii podlegają Konwencji CMR, chociaż Indie nie są jej stroną. Wprawdzie więcej niż wątpliwa jest kwestia, czy sądy indyjskie trzymają się tekstu Konwencji, gdy wytoczone zostaje tam powództwo. Jednakże przy przewozach do krajów nie będących stronami Konwen-

cji CMR oraz przewozach z tych krajów do kraju, który ją podpisał, zaleca się kontraktowe ustalenie obowiązywania Konwencji CMR.

Z punktu widzenia ubezpieczenia CMR należy wspomnieć, że w polisie CMR powinien być udokumentowany taki zakres terytorialny, w którym rzeczywiście wykonywane są przewozy. Jeżeli przewozy wykonywane są do WNP, to wskazówka w polisie „zakres terytorialny: Europa z wyłączeniem WNP” jest niezbyt pomocna dla przewoźnika. Przy przeglądaniu umów ubezpieczenia z różnych krajów wschodnich wciąż stwierdzamy, że ubezpieczyciele mocno ograniczają zakres terytorialny obowiązywania polisy, tak że wiele kursów nie jest objętych ochroną ubezpieczeniową. Oczywiście tak nie jest w przypadku firmy LUTZ ASSEKURANZ, która dostosowuje zakres terytorialny polisy do potrzeb danego przewoźnika.

Dość ważne jest, aby spedytorzy zatrudniający przewoźników lub przewoźnicy zatrudniający podwykonawców sprawdzali dokładnie polisy tych, którym powierzają wykonanie zlecenia, pod względem terytorialnego zakresu obowiązywania, żeby w razie wystąpienia szkody nie doznali niemiłego zaskoczenia.

Rozważania odnoszące się do art. 1 Konwencji CMR świadomie traktują temat pobieżnie i nie obejmują wszystkich aspektów tych postanowień. Mają być one jedynie praktyczną pomocą dla przewoźników, jaką chętnie oferuje firma LUTZ ASSEKURANZ.

Jak wynika z dotychczasowych wywodów, chodzi tu o dokładność przy wykładni tekstu Konwencji i z tego powodu należy jeszcze zwrócić uwagę

na preambułę Konwencji CMR, zgodnie z sensem której powinno się interpretować ten tekst we wszystkich krajach będących jej sygnatariuszami, co niestety nie zawsze ma miejsce. Brzmi ona tak: „Umawiające się Strony, uznając za pożyteczne uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie o dokumenty używane do tego przewozu oraz o odpowiedzialność przewoźnika, zgodziły się na następujące postanowienia:”.

Dość istotne jest, aby wiedzieć, że polska wersja Konwencji CMR jest jedynie niewiążącym tłumaczeniem i w przypadku wszelkich sporów można się posłużyć do celów wykładni wyłącznie tekstem pierwotnym w języku angielskim lub francuskim (por. art. 51).

W następnym wydaniu „Przewoźnika” zajmiemy się artykułem 2 Konwencji CMR i związanymi z nim aspektami dotyczącymi ubezpieczenia, przy czym poruszone zostanie też zagadnienie tzw. awarii wspólnej i ubezpieczenia przewozy promowej.

Biurowo w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51 – 53;
A-1120 Wien; Telefon: +43 1 817557321;
Telefaks: +43 1 817557322;
E-mail: siech@lutz-assekuranz.at;
www.lutz-assekuranz.pl

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







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 (OCP) z sumą ubezpieczenia (SU) 1.000.000 € na każde zdarzenie (CMR, Polskie Prawo Przewozowe).
- Ubezpieczenie kabotażowe nawet do SU 1.200.000 €.
- Transporty wewnątrz Niemiec ubezpieczone są do 40 SDR/kg towaru bez dodatkowej składki.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Udzielamy wsparcia prawnego dla firmy transportowej w zakresie objętym ubezpieczeniem OCP.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponadgabarytowe, elektroniki ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu; Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga "doubezpieczenia" przez spedycje.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP zawarty jest w OWU (Ogólne Warunki Ubezpieczenia)

Biurowo Obsługi Klienta przy ZMPD
al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (022) 536 10 84
fax: (022) 536 10 85
lutz@zmpd.pl

Biurowo w Wiedniu
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien
tel.: +43 1 817557321
fax: +43 1 817557322
siech@lutz-assekuranz.at

Dział likwidacji szkód:
tel.: +43 1 8175573 w. 16 lub 29
fax: +43 1 817557322
office@lutz-assekuranz.pl

Punkty Kontaktowe Lutz Assekuranz:
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6
tel.: (17) 860 32 48, kom. 723 688 239
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Przylep k. Zielonej Góry, ul. 22 Lipca 86 B
tel.: (68) 328 34 72, kom. 723 688 238
lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

Interwencje.

Pułapki leasingu

Po wypowiedzeniu umowy leasingodawca automatycznie umieszcza zadłużone pojazdy w rejestrze przedmiotów zaginionych. Bez powiadomienia leasingobiorcy

Ryszard Gałczyński

Leasing to najpowszechniejsza forma nabywania i użytkowania pojazdów przez przedsiębiorców transportowych. Na pewno taką pozostanie, mimo coraz częstszych problemów związanych z realizacją zawieranych umów. Dlatego należy bardzo uważnie i starannie analizować te dokumenty, nim się je podpisze. Szczególnie dotyczy to małych przedsiębiorców, bardzo wrażliwych na rynkowe fluktuacje, a tym samym narażonych na utratę płynności finansowej wynikającą z nieterminowych płatności kontrahentów.

Większość problemów zgłaszanych przez leasingobiorców (zwanych przez kodeks cywilny korzystającymi) wynika z zawilej konstrukcji prawnej leasingu. Korzystający uważają często, że leasing to inna forma kredytu i oczekują podobnych, znanych już z wcześniejszych doświadczeń kredytowych, skutków umów leasingowych dla ich codziennej działalności.

Przede wszystkim trzeba jednak pamiętać, że przedsiębiorca korzystający z leasingu nie jest właścicielem przedmiotu leasingu. Jego sytuację należy raczej porównywać z najemcą lub dzierżawcą. Do tego dochodzi jeszcze specyficzny dla leasingu układ sił po drugiej stronie umowy. Występuje tam leasingodawca (zwa-

ny finansującym) oraz – najczęściej – bank, który wykłada środki na nabycie przedmiotu leasingu.

Przewoźnik z Łodzi jest w trakcie procesu sądowego z dwiema firmami leasingowymi. Umowy, jakie samodzielnie podpisywał, doprowadziły go do poważnych problemów. Były zawierane w czasie, kiedy sytuacja jego firmy pozwalała optymistycznie patrzeć w przyszłość. Miał podpisane bardzo korzystne kontrakty z niemieckimi przedsiębiorstwami i wydawało się, że nie musi się niczego obawiać. Jednak z końcem ubiegłego roku kontrahenci zaczęli ograniczać liczbę kursów – z trzech zrobiły się dwa, a później już tylko jeden. Na znalezienie nowych klientów potrzebował czasu. Tymczasem po dwóch niezapłaconych ratach nastąpiło wypowiedzenie umowy. Jak twierdzi przewoźnik, żadnej z firm leasingowych nie interesowały powody braku kolejnych wpłat, a tym samym sytuacja, w jakiej się znalazł.

O wypowiedzeniu umowy nawet przedsiębiorcy nie powiadomiono. W efekcie leasingodawca odebrał 3 z 6 pojazdów, a inna firma 2 z 3 wziętych w leasing naczep. Ostatnią właściciel zdołał uratować po interwencji prawnika.

W opinii przewoźnika działa obecnie następujący mechanizm: po wypowiedzeniu umowy leasingodawca automatycznie umieszcza zadłużone pojazdy w rejestrze przedmiotów zaginionych – również bez powiadomienia leasingobiorcy. To pozwala windykatorowi, w asyście policji, na odebranie pojazdu czy naczepy, nawet wprost z drogi. Takie działania podejmują duże i uznane na polskim rynku firmy leasingowe. W ten sposób potrafią one odsprzedać jedną ciężarówkę dwu-, a nawet trzykrotnie. Przewoźnika pozbawia się możliwości zarabiania pieniędzy, zostawia się go z długami do spłacenia, a każde wznowienie umowy pociąga za sobą dodatkowe koszty (około 5 000 zł). W opisywanym przypadku odebrane

przedsiębiorcy ciężarówka ten sam dealer sprzedał w Krakowie za znacznie większe pieniądze.

Tymczasem, aby wziąć w użytkownika te pojazdy, musiał zapłacić 10% ich wartości (300 tys. zł) + ubezpieczenie. Takie praktyki, w przekonaniu przewoźnika, wyglądają, jakby istniała jakaś nieformalna umowa pomiędzy dealem a leasingodawcą. Przy czym nie pozostawia się przewoźnikowi żadnej możliwości renegotjowania umowy.

W jego opinii warunki, jakie proponują te same firmy leasingowe przedsiębiorcom ze „starej” UE, są znacznie korzystniejsze. Przede wszystkim mają ustanowioną wyższą cenę wykupu pojazdu i niższe raty. Na tego rodzaju rozwiązania w Polsce firmy leasingowe się nie godzą, ponieważ – zdaniem przewoźnika – ponosiłyby większe ryzyko. Obecnie cała odpowiedzialność za dotrzymanie umowy leży wyłącznie po stronie leasingobiorcy. Problemy z płatnościami w krótkim czasie doprowadzają do utraty pojazdów, co z kolei wiąże się utratą kontraktów i brakiem możliwości kontynuowania działalności. Pozostawia się przedsiębiorcę z długami bez szans spłaty.

Coraz częstszą praktyką jest sięganie przez leasingodawcę po instrumenty prawa karnego, aby dochodzić swych roszczeń. Kieruje on zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa sprzeniewierzenia (art. 284 §2 kodeksu karnego), jeżeli tylko leasingobiorca odmówił wydania przedmiotu leasingu. Należy przy tym pamiętać, że leasingodawcy często – wbrew prawu – żądają dostarczenia przedmiotu leasingu na wskazane miejsce. Tymczasem, jeżeli tej kwestii nie określa inaczej umowa leasingu, leasingobiorca jest jedynie zobowiązany do umożliwienia leasingodawcy odebrania przedmiotu leasingu z siedziby leasingobiorcy. Wynika to z art. 454 §1 kodeksu cywilnego. Tym samym koszt transportu obciąża w tej sytuacji leasingodawcę lub bank, który wstąpił w jego miejsce. ■

Bolesny leasing. Co robić?

Jak zatem powinien zachować się przedsiębiorca? Czy jedynym rozwiązaniem jest rezygnacja z tej formuły pozyskania środków na rozwój?

Roman Kowalik

Oczywiście szczegóły należy dopracować indywidualnie i odnieść do sytuacji każdego leasingobiorcy. Pragnę jednak zwrócić uwagę na istotne okoliczności. Umowa leasingu lub załączony do niej regulamin powinny zawierać procedury postępowania na wypadek ewentualnych trudności finansowych. Jak zatem należy zachować się w typowych dla biznesu sytuacjach kryzysowych?

Określonym obowiązkiem leasingobiorcy, np. rzetelnej informacji o sytuacji gospodarczej, odpowiadać powinny uprawnienia, choćby nawet kilkumiesięcznej przerwy czy zmiany czasu trwania umowy, wysokości rat, ilości leasingowanych przedmiotów.

Rozwiązanie umowy winno nastąpić w ostateczności, wobec braku jakiegokolwiek szansy realizacji procedury naprawczej. Zabezpieczenie finansującego powinno odpowiadać wysokości potencjalnych zobowiązań, a nie stanowić ich wielokrotność. Zabezpieczenie w formie weksla in blanco mogłoby mieć miejsce jedynie w przypadku podpisania przez strony deklaracji wekslowej, gdzie precyzyjnie określone byłyby przypadki możliwości jego wypełnienia.

Zrozumiałym jest, że interes leasingodawcy też musi być uwzględniony,

zwłaszcza poprzez gwarancję zwrotu zainwestowanych środków finansowych. Sytuacje, gdy możliwość rozwiązania umowy oraz wypełnienia weksla i odebrania środka transportu istnieje nawet w przypadku kilkudniowego opóźnienia, nie należą do nadzwyczajnych. Cóż w takim razie robić, gdy pojawią się problemy finansowe?

Rozmawiać, rozmawiać, rozmawiać. A konkretnie – pisać, być w kontakcie, wyjaśniać powody zapaści i rysować drogę wyjścia z niej. Jeżeli nie przynosi to żadnego rezultatu - wdać się w spór sądowy, a nawet spór sądowy zainicjować. Być może teza ta wydaje się kontrowersyjna, lecz ma swoje uzasadnienie.

W toku prowadzonej korespondencji może dojść do wypracowania porozumienia, a jeśli nie, korespondencja stanowić będzie dowód w sprawach cywilnych, jak i karnych. W przypadku istniejącego sporu cywilnego można skutecznie bronić się przed konsekwencjami z zakresu prawa karnego. Jeśli toczy się spór cywilny, możliwe jest wykazanie braku zamiaru przywłaszczenia przy zarzucie z art. 284 kodeksu karnego. W takim wypadku możemy mieć szansę na korzystanie z przedmiotu leasingu do czasu zakończenia sporu sądowego.

Pragnę zaznaczyć, że nie zawsze i nie w każdym przypadku jest możliwe „uratowanie” środków finanso-

wych przedsiębiorcy wpłacanych finansującemu. Konieczne są realne podstawy do sporu z leasingodawcą w postaci dotychczasowych terminowych płatności, rzeczywistych możliwości spłaty powstałych zaległości po prolongacie czy też po dokonanej zmianie czasu trwania umowy, wywiązywanie się z poczynionych ustaleń, konsekwencja i rzetelność w działaniu.

Pomocne dla wzmocnienia pozycji w sporze mogą być konkretne propozycje, np. udzielenia przez leasingobiorcę lub inny podmiot, dodatkowych zabezpieczeń, albo też zmiana podmiotowa po stronie leasingobiorcy z możliwością korzystania z określonego urządzenia. Wówczas istnieje znaczne prawdopodobieństwo obrony przed konsekwencjami z zakresu prawa karnego, jak również możliwość uratowania środków finansowych wpłacanych na poczet wartości przedmiotu leasingu.

Trzeba wiedzieć i pamiętać, że zawarciu umowy leasingu stwarza dla przedsiębiorcy nie tylko korzyści, ale również niebezpieczeństwa, które należy mieć na uwadze, tak w trakcie jej zawierania, jak i realizacji. ■

Kancelaria Adwokacka Roman Kowalik i Wspólnicy

W kolejnym numerze „Przewoźnika” omówimy definicję oraz praktykę leasingu operacyjnego i finansowego.

reklama



Company details:

Kainuuntie 126
88900 KUHMO, FINLAND
VAT: 1511237-1

We are Finnish transportations company who has power growth of business in our international transports. At this moment we have about 80 frigotrailers and this amount will increase during at this year. Our main transportation areas are Germany, Benelux, France and Spain. We use Travemunde and Rostock harbours.

We are looking partners to offer trucking services for our trailers.

If You are interesting to do long-term business with us do not hesitate to contact me.
email: kari.sorjonen@peura-trans.com **tlf:** +358-44-7326516

Interwencje.

Kierowca przemycyca, karzą przedsiębiorcę

Ryszard Gałczyński

Przsiębiorcy transportowi wysyłający pojazdy przez Białoruś coraz częściej stają się ofiarami nasilającego się przemytu papierosów. Prawie zawsze, gdy taki nielegalny wywóz zostanie stwierdzony, białoruskie służby celne rekwirują pojazd jako narzędzie przestępstwa. Niemal nigdy żadnemu przedsiębiorcy nie udało się odzyskać swojej własności. Cały proces odwoławczy od wyroku sądu grodzkiego I instancji trwa około sześciu miesięcy. Taki wypadek przytrafił się przedsiębiorcy z Gruduska, Januszowi Czarzastemu, właścicielowi firmy Mega – Trans.

wał się od tego wyroku. Jako właściciel pojazdu nic o przemytniczym procederze nie wiedział, a wszyscy jego kierowcy – zgodnie z regulaminem firmy – są zobowiązani do złożenia oświadczenia o tym, że nie będą przewozić przez granicę narkotyków, papierosów i alkoholu. Dwukrotnie sądy wyższej instancji – i w Grodnie, i w Mińsku utrzymały wyrok, tym samym wszystkie prawne możliwości odzyskania samochodu zostały wyczerpane i właściciel musi pogodzić się ze stratą.

Koszt utraconego ciągnika to około 120 tys. zł, czarnorynkowa wartość skonfiskowanych papierosów wynosi około 3 tys. zł.

Oprócz ewidentnej straty poniesionej przez przewoźnika warto również

samochemu. Rozstał się z pracownikiem, który odchodząc podpisał zobowiązanie, że przez 4 lata będzie spłacał równowartość utraconej ciężarówki. Od stycznia tego roku kierowca nie wywiązuje się jednak z danego słowa. Intencją przewoźnika nie było oskarżenie pracownika. Niech dowodem na to będzie fakt, że umowa o pracę nie została rozwiązana dyscyplinarnie. Natomiast Janusz Czarzasty uważa, że nie należy takich spraw puszczać płazem. Nauczeni takim przykładem nieuczciwi pracownicy mogliby w dalszym ciągu narażać swoich pracodawców na duże straty, nie ponosząc przy tym żadnych konsekwencji. Dlatego zamierza sprawę oddać do sądu. Tym bardziej, że nie jest to przypadek osobno.

W promieniu 10 km od siedziby firmy Mega-Trans w ostatnich dwóch latach innym przewoźnikom zarekwirowano 5 samochodów. Wszystkie w związku z przemytem papierosów.

W sierpniu 2010 r. Zenon Franciszek Nosarzewski z sąsiedniej firmy stracił w takich samych okolicznościach dwie nowe ciężarówki. Przeszedł taką samą drogę procesową jak właściciel firmy Mega – Trans. Jego sytuacja okazała się jednak bardziej skomplikowana, ponieważ utracone pojazdy były wzięte w leasing. W związku z tym musiał spłacić pozostałe raty i dodatkowo wykupić polisy autocasco na ciężarówki, których już faktycznie nie miał. Zdaniem Z. Nosarzewskiego przemykanie papierosów jest nagminnym procederem wśród kierowców. Traktują to jako łatwą i intratną formę dorabiania do pensji, zwłaszcza że prawie niczym nie ryzykują.

Białoruski wymiar sprawiedliwości zwalnia w takich wypadkach z wszelkiej odpowiedzialności bezpośrednich sprawców zdarzenia, czyli kierowców. Karani z całą surowością są za to, Bogu ducha winni, właściciele firm. ■

Jako przewoźnicy nie rozumiemy, dlaczego zawsze za wszystko odpowiada właściciel. Natomiast kierowca, który nielegalnie przewoził papierosy, nie ponosi konsekwencji za to, że spowodował utratę cudzej własności – Janusz Czarzasty

W listopadzie ubiegłego roku władze białoruskie zatrzymały na przejściu granicznym w Oszmianach ciężarówkę VOLVO FH12 będącą własnością firmy. W kabinie auta kierowca, Bogdan N., przewoził 940 paczek papierosów z białoruską akcyzą. Za to przestępstwo sąd grodzki w Oszmianach ukarał go konfiskatą papierosów, mandatem wysokości 875 000 rubli, a także konfiskatą ciężarówki na poczet tej sumy. Janusz Czarzasty dwukrotnie, za pośrednictwem białoruskiej kancelarii prawnej, odwoły-

zwrócić uwagę na fakt, że polskie prawo nie przewiduje utraty ciężarówki w drodze konfiskaty. Pojazd jednak w dalszym ciągu figuruje w ewidencji środków trwałych przedsiębiorstwa, przewoźnik natomiast nie wie, jak np. w takiej sytuacji rozliczyć podatek VAT.

Kierowca Bogdan N. nie pracuje już w firmie Mega-Trans. Z początku zadeklarował, że będzie nadal pracował i w ratach pokryje właścicielowi straty. Natomiast Janusz Czarzasty nie chciał ryzykować utraty kolejnego

Podziękowanie dla policjantów z Suleęcina

Ryszard Gałczyński

Wielokrotnie pisaliśmy o tym, jak nagminnym i szkodliwym procederem dla firm transportowych jest nielegalny obrót paliwem przez kierowców. Handel „oszczędnościami” jest doskonale zorganizowany. Istnieją liczne punkty skupu skradzionego paliwa, skąd jest ono przewożone do magazynów, a potem ponownie trafia do dystrybutorów. Skala tego obrotu jest tak ogromna, że procederem tym powinno zająć się państwo, gdyż ponosi z tego powodu wielkie, trudne do oszacowania straty. W środowisku wielokrotnie analizowano możliwości zapobiegania temu stanowi rzeczy. Wnioski dotyczą przede wszystkim tego, że organy ścigania nie do końca są zainteresowane wykrywaniem tej przestępczości, a przedsiębiorcy muszą sobie radzić sami.

Każdy przejaw aktywności służb kontrolnych w tym zakresie stanowi krok w kierunku pomocy i ochrony przedsiębiorstw transportowych. Dlatego na uwagę zasługuje każdy wykryty i udaremniony przypa-

dek kradzieży paliwa przez kierowców. Miesiąc temu funkcjonariusze Komendy Powiatowej Policji w Suleęcinie podczas nocnego patrolu zatrzymali dwóch kierowców właśnie w czasie realizowania takiej transakcji. Policjanci zabezpieczyli pompę i plastikowe pojemniki ze stu litrami paliwa spuszczonego ze zbiornika ciężarówki. Po północy, 16 marca, na terenie stacji paliw w Boczewie białoruski kierowca zatrudniony w firmie Artex usiłował sprzedać olej napędowy z powierzonej ciężarówce kierowcy litewskiemu. Obaj trafili do policyjnej izby zatrzymań. Funkcjonariusze natychmiast skontaktowali się z przedsiębiorcą, właścicielem pojazdu Arturem Kamińskim, który stwierdził, że zatrudniony przez niego kierowca działał na jego szkodę. W czasie przesłuchania sprawca przyznał się do kradzieży paliwa. Został dyscyplinarnie zwolniony z pracy i deportowany z Polski. Artur Kamiński zamierza również założyć sprawę z powództwa cywilnego obywatelowi Litwy, który to paliwo kupił.

Właściciel firmy transportowej w imieniu własnym i całego środowiska przewoźników międzynarodowych chce za pośrednictwem "Prze-

woźnika" skierować podziękowanie i wyrazy uznania dla funkcjonariuszy KPP Suleęcina za to, że wykazali się inicjatywą i udaremnili próbę sprzedaży kradzionego paliwa.

Komentarz



Artur Kamiński, członek Zarządu ZMPD

Ważne jest, by uświadomić kierowcom, jak istotna i drażliwa jest to dla mnie sprawa. Uważam, że z większością pracowników można ustalić jasne zasady współpracy. Pracodawca nie może przecież udawać, że nie dostrzega nieuzasadnionego wzrostu zużycia paliwa przez swoich kierowców. Przyzwolenie na nielegalny handel olejem napędowym oznaczałoby, że sam staje się współnikiem grupy przestępczej.

reklama

NADANIE EPI/UNIT DLA WYSYŁEK DO KRAJÓW UNII CELNEJ: Białoruś - Rosja - Kazachstan



Zapraszamy członków ZMPD i innych klientów do korzystania z usług:

- Odprawy celnej granicznej białoruskiej w trakcie załadunku lub przejazdu samochodu w Polsce na podstawie wysyłanych e-mailem dokumentów ekspertowych towaru,
- Uzyskania elektronicznie nadanego numeru UNIT/EPI bez obecności kierowcy i samochodu, zapewniającego optymalne skrócenie czasu przejazdu przez granice.

Kontakt do Działu Obsługi Eksportu:
pn.-pt. w godz. 8-18, tel. 42 6137307; 42 6137308; 42 6137309, e-mail: unit@hatrans.pl

Informujemy, że o d 17.06.2012 roku numer UNIT będzie obowiązywał przy wjeździe do krajów Unii Celnej.

Największy silnik montowany w seryjnym samochodzie

Na otwartym na początku kwietnia salonie samochodowym w Nowym Jorku pojawiła się wyjątkowa premiera. Amerykanie pokazali zupełnie nową wersję „żmii”, czyli Viperą SRT. Amerykański supersamochód został wyposażony w silnik o pojemności 8,4 litra.

Pod tym względem wyprzedza on nawet ultra drogiego Veyrona od Bugatti, który ma silnik o pojemności 8 litrów. Nowy Viper ma 649 KM i 814 Nm maksymalnego momentu obrotowego. Moc przekazywana jest na tylną oś poprzez manualną skrzynię biegów.



Kolejna szansa dla FSO

O potencjalnych partnerach dla będącego w rozsypanie FSO mówiło się już wiele. Kolejną firmą zainteresowaną żerańską fabryką jest kanadyjski koncern Magna. Według pierwszych doniesień miałby on w Warszawie montować samochody, a konkretnie Nissana Mic-

rę. Samochody te są importowane z Indii i od pewnego czasu mówiło się o poszukiwaniach europejskiej fabryki zdolnej wytwarzać miejskie nissany. To, czy FSO skorzysta z tej szansy, wyjaśni się zapewne nieprędko.

UP światowym samochodem roku



Volkswagen UP został wybrany przez międzynarodowe jury najlepszym samochodem tego roku na świecie. Werdykt został ogłoszony na międzynarodowej wystawie samochodowej w Nowym Jorku. Tym samym przebił sukces Opla Ampera oraz Chevroleta Volt – hybrydowe bliźniaki na salonie genewskim otrzymały tytuł europejskiego samochodu roku. UP to obecnie najmniejszy samochód w ofercie Volkswagena. Koncern produkuje go razem z dwiema niemal identycznymi konstrukcjami: Skodą Citigo oraz Seatem Mii.

Ferdinand Alexander Porsche nie żyje

5 kwietnia w wieku 76 lat w Salzburgu w Austrii zmarł najstarszy syn założyciela marki Porsche. Ferdinand Alexander był projektantem samochodów. Najstawniejszym jego dziełem jest model 911 z 1963 roku. W 1972 roku wycofał się z zarządzania firmą, po tym jak została ona przekształcona w spółkę akcyjną. W późniejszych latach prowadził firmę projektującą między innymi zegarki, okulary i pióra.



Cameron na dnie

Reżyser "Avatara" i "Titanica", zszedł na samo dno... Rowu Mariańskiego. James Cameron postanowił sprawdzić się jako odkrywca i samotnie zanurzył się na głębokość 11 km na pokładzie łodzi podwodnej Deepsea Challenger. Dla Camerona to nie pierwsza, ponieważ wielokrotnie już pe-

netrował głębiny oceanów. Badał między innymi wrak Titanica, o którym nakręcił kinowy hit. Ostatnia wyprawa była wyjątkowa, ponieważ była drugim udanym zejściem w największą znaną głębiność na ziemi. Wcześniej dokonali tego Don Walsh i Jacques Piccard w 1960 roku.

Drogowy samolot

Prób połączenia samochodu z samolotem było wiele. Tę można zaliczyć do tych bardziej udanych. PAL-V to konstrukcja pochodząca z Holandii. Wyposażony w dwa śmigła, prosty w prowadzeniu i pilotowaniu pojazd został stworzony z myślą o służbach ratowniczych. Do startu potrzebuje zaledwie 165 metrów pasa startowego, ma zasięg powietrzny szacowany na 550 kilometrów. Na lądzie może pokonać ponad 1 200 kilometrów na jednym tankowaniu. Jadąc na kołach może maksymalnie rozpędzić się do 180 km/h. Przewidywana cena PAL-V to około 200 tysięcy euro.



Droższe egzaminy na prawo jazdy

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego chcą podwyżek opłat za egzaminy. Jeśli dopną swego, to egzaminy zdrożają nawet o 12 złotych. Uwzględniając, że każdy kursant próbuje zdać na prawo jazdy przynajmniej kilka razy, kwota robi się spora. WORDy argumentują, że podwyżek nie było

od dłuższego czasu. Drugim powodem są wydatki, jakie w tym roku czekają ośrodki. Do stycznia 2013 muszą one przejść kosztowny proces informatyzacji, przewidywany przez nową ustawę o kierujących pojazdami.

Jest dobrze, ale nie beznadziejnie

Dealerzy samochodowi nie mają w ostatnich latach łatwego życia. Blisko jedna piąta z nich stoi na granicy bankructwa. Jednak początek roku pozwolił im odechnąć. Jak poinformował Samar, w pierwszym kwartale 2012 roku klienci kupili o ponad 12% więcej samochodów niż w tym samym

okresie roku ubiegłego. Liderem na naszym rynku jest Skoda, za nią znajdują się Toyota i Volkswagen. Większość marek odnotowała wzrost sprzedaży w pierwszych miesiącach tego roku. Wyjątkiem jest Fiat i Opel, pierwsza marka odnotowała aż 22 % spadek sprzedaży, druga straciła 5% klientów.

Podwyżki w stacjach kontroli pojazdów

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów domaga się podwyżek cen badań okresowych. Zdaniem jej przedstawicieli po kilku latach bez

podwyżek przyszedł na to czas. Zaskakująca może być wysokość proponowanych podwyżek. Na przykład w przypadku auta osobowe-

go diagności chcieliby inkasować 150 zł, a więc o 50 zł więcej niż obecnie. Tak wysoki wzrost cen usprawiedliwiany jest inflacją oraz

zwiększonymi kosztami prowadzenia stacji. Ostateczna decyzja w tej sprawie będzie jednak należała do Ministerstwa Transportu, BiGM.



Jednoślady w natarciu

Jeśli dalej będzie tyle korków, jeśli nasze drogi powoli będą się robiły lepsze, jeśli zimy będą krótkie, a wiosna i lato długie, bezdeszczowe i ciepłe... to będzie ich coraz więcej.

Klaudiusz Madeja

Do pracy i na majówkę

Już teraz widać, że przybywa jednośladów na naszych drogach. Oczywiście sporo nam jeszcze brakuje do obrazków z włoskich ulic, gdzie skutery ruszają spod świateł „stadami”, ale ten sposób przemieszczania się zyskuje na popularności.

Powodów jest oczywiście kilka i nie ma sensu silić się na tworzenie rankingu pod hasłem: co najbardziej przyciąga amatorów jednośladów? Dla jednych jest to przede wszystkim oszczędność czasu. Choć oficjalnie nie jest to dozwolone przepisami, przemykają między autami stojącymi w coraz większych korkach. Ba, później nie marnują kolejnych minut na kluczenie i szukanie miejsca do parkowania. Zawsze je szybko znajdują i jeszcze na opłacie zaoszczędzą. Jednocześnie nie lubią komunikacji miejskiej, choć w okresie zimowym muszą się z nią „zaprzyjaźnić”.

Oprócz pragmatycznego podejścia do tematu jest też emocjonalny. Od czasu, gdy

człowiek zsiadł z konia i zajął miejsce na stalowym rumaku, mamy grupę ludzi, dla których motocykle są namiętnością. Żeby nie było wątpliwości, nie są to tylko mężczyźni. Coraz więcej kobiet nie chce pełnić tylko roli „plecaka”, czyli siedzieć na motocyklu za swoim ukochanym. Od lat taką miłośniczką motocykli jest m.in. znana dziennikarka i podróżniczka Martyna Wojciechowska. Ale takich osób, które lubią poczuć ten powiew wolności i swobody jest więcej. Pewien znany adwokat, będący jednocześnie miłośnikiem pojazdów zabytkowych, lubi podczas weekendu wyprowadzić z garażu swoją potężną maszynę, by wyruszyć w jakąś malowniczą trasę. Jak sam mówi, zapomina wówczas o wszystkich kłopotach dnia codziennego.

Powoli, ale rośnie

W 2011 r. liczba pierwszych rejestracji wszystkich jednośladów w Polsce wyniosła ok. 141 tys. (78 tys. nowych plus 63 tys. używanych), czyli o 6,6 tys. przekroczyła wynik z 2010 r. Więcej przybywa nam mo-

torowerów (takiej nazwy używa Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, którego dane wykorzystujemy), bo prawie 91 tys. czyli o 3,7 % więcej w ujęciu rok do roku. Spada jednak w tej kategorii udział nowych pojazdów w ogólnej ilości rejestracji. W 2010 r. stanowiły 82,5 %, zaś rok później tylko 76,3 %. Natomiast 50 tys. zarejestrowanych motocykli oznacza wzrost rok do roku o 7,2 %. W tej liczbie fabrycznie nowych maszyn było tylko niespełna 9 tys. Sprzedawcy pytani o preferencje klientów przy kupnie nowych motocykli są niemal zgodni: do ok. 40 tys. zł nabywcy duże znaczenie przywiązują do ceny nowego jednośladu. Powyżej tej granicy przeważnie kupują osoby, dla których najważniejszą rolę grają upodobania i emocje, a nie wartość nowego zakupu. Oczywiście można pozazdrościć tym drugim.

Jeśli chodzi o motocykle używane, to rynek jest u nas rzeczywiście imponujący. Największy serwis ogłoszeń motoryzacyjnych OtoMoto.pl pierwszy raz podsumował rok w kategorii jednośladów. I tak w całym 2011 r. było po-

nad 55,2 mln zapytań dotyczących motocykli. Cztery najczęściej wyszukiwane marki pochodzą z Japonii. Różnica pomiędzy popularnością Yamahy i Hondy jest nieznaczna, Suzuki traci do pierwszej dwójki już całkiem sporo, a o Kawasaki internauci pytają trzykrotnie rzadziej. Na kolejnych miejscach znalazły się Harley - Davidson, BMW i Triumph. Prawdziwą niespodzianką są miejsca 8. i 10., które przypadły odpowiednio markom Simson i MZ. Te najwyżej cenione jednoślady z bloku byłych państw RWPG wyprzedziły popularnością takie firmy jak KTM, Gilera, czy Ducati.

Skutery

Przybywa ich coraz więcej. Głównie dlatego, że są tanie (zwłaszcza używane) i nie wymagają od osób pełnoletnich uzyskania jakiegokolwiek dokumentu. Jest to swego rodzaju paradoks, bo teoretycznie taka osoba może wcale nie znać zasad ruchu drogowego, zabrać ze sobą dowód osobisty i jeździć po drogach publicznych skuterem o pojemności do 49 cm³. Oferta rynkowa w tej kategorii jest



Triumph America Phantom Black RHS

tak duża, że trudno wymieniać jakieś konkretne modele. Jednak rada jest jedna, aby raczej stronić od bardzo tanich wyrobów, co prawda pochodzenia dalekowschodniego, lecz zupełnie nieznanymi producentów. Znajomy mechanik mówi wprost: to się po prostu może rozlecieć na części. Oczywiście jest gwarancja, ale ona się kiedyś kończy. Poza tym nikt nie kupuje sprzętu, by potem mieć z nim kłopoty, lecz by go bezawaryjnie eksploatować.

Coraz popularniejszą kategorię stanowią maksiskutery, czyli wyglądające jak nieco większe skutery pojazdy o pojemności kilkuset cm³. Dlaczego tak się dzieje, tłumaczy nasz znakomity i doświadczony motocyklista, wielokrotny uczestnik m.in. Rajdu Dakar (nigdy nie zszedł z trasy) Jacek Czachor: „Nieco większe maksiskutery mają stabilniejszą budowę, większe koła, co bardzo przydaje się na nierównościach i kierujący czuje się wtedy pewniej. Tej pewności dodaje też mocniejszy silnik, który pozwala lepiej przyspieszać oraz swobodnie jechać poza obszarem zabudowanym.”

Trudno się nie zgodzić z mistrzem, wszak skutery, których pojemność skokowa nie może przekroczyć 49 cm³, są niemal powszechnie przerabiane. Skutkiem jest większa prędkość, ale jednocześnie mniejsze bezpieczeństwo. Dlatego coraz częściej wybiera się nieco mocniejszą maszynę, lecz niewiele większą. Różnica w kosztach utrzymania też nie jest porażająca. Jednak w tym przypadku konieczne jest już uzyskanie prawa jazdy na motocykl. Ale to tylko pomoże nabywcy lepiej poznać, oprócz przepisów oczywiście, podstawowe tajniki poruszania się jednośladem.

Wśród tegorocznych premier wspomnianych wyżej maksiskuterów warto wymienić Hondę Integre. Jak zapewnia producent, to całkowicie nowatorski projekt, oferujący funkcjonalność i niespotykany styl. Nazwa nawiązuje do nowej koncepcji pojazdu, jaką jest połączenie łatwości obsługi oraz komfortu skutera z dynamicznymi osiągnięciami i precyzją prowadzenia. Ułatwia je automatyczna skrzynia biegów drugiej generacji dwusprzęgłowej przekładni. Do dyspozycji

mamy opcje: automat, sport – automat lub manualna zmiana przełożeń przyciskami na kierownicy. 670 cm³ pojemności daje moc 51 KM. Bardzo podobną konstrukcją jest nowość BMW, czyli model C 600 Sport i C 650 GT. Oba mają po 647 cm³ pojemności, z których uzyskano 60 KM. Pierwsza maszyna jest polecana przez producenta głównie do jazdy miejskiej. 650 GT nieprzypadkowo ma 16-litrowy zbiornik paliwa i schowki o łącznej pojemności 60 l, bo to właśnie on jest polecany na weekendowe wypadki. Oczywiście tak pojemną maszyną można się również wybrać na zakupy, które później bez kłopotu zapakujemy. Yamaha, oprócz znanego już i bardzo popularnego na rynku modelu XMAX (250 cm³, 20 KM) pokazała TMAX – a. Odpowiada on parametrami wymienionym wcześniej modelom konkurencyjnych marek (530 cm³, 46 KM). Jednak zupełną nowością u tego producenta jest XENTER. To maksiskuter o niespotykanej dotąd pojemności 155 cm³, bo mieliśmy głównie silniki 125 i 250 cm³. Wydaje się, że koncern chce zapełnić lukę

między pomiędzy małymi skuterami, a większymi maszynami o pojemności kilkuset cm³. Ciekawe, jak rynek zareaguje na tę propozycję.

Turystyka, styl i przyjemność

Tak można w skrócie określić ofertę dzieloną na cruisery, choppersy, tourery i inne podobne określenia. Czasem zresztą w przypadku niektórych modeli można mieć wątpliwości, do jakiej kategorii go zaliczyć. Wiadomo jednak, że w tego typu jednośladach osiągnięcia nie są najważniejsze. Liczy się wygląd i wymienione w podtytule cechy. Oferta rynku jest ogromna, dlatego dość subiektywnie i wrywkowo przedstawiamy kilka zaledwie motocykli.

Z pewnością widokiem niezwykle szosie jest Honda GL 1800 Gold Wing. Swoim potężnym silnikiem 1 832 cm³, ilością przycisków i listą dodatków przewyższa niejednego mniejszy samochód. Jednak, aby jeździć tym, ważącym ponad 400 kg motocyklem, trzeba najpierw zdobyć sporo doświadczenia na innych jednośladach. To prawdzi-



Honda GL1800 Gold Wing

wy „jumbo jet”, który ceną też bije na głowę niejedno auto – dobrze wyposażona wersja De Luxe z dodatkowymi akcesoriami może grubo przekroczyć kwotę 130 tys. zł.

Podobnie jak Honda od lat ma swojego kolosa, tak Yamaha szczyci się modelem VMAX, który śni się po nocach wielu miłośnikom jednośladów. Jego historia sięga połowy lat 80. XX w. Obecny VMAX jest zbudowany na aluminiowej ramie, która używa silnika jako elementu nośnego. Dzięki zastosowaniu rozwiązania V4 można było zmniejszyć prześwit motocykla, dzięki czemu został obniżony jego środek ciężkości, co przekłada się na wyjątkową stabilność podczas jazdy oraz precyzyjne pokonywanie zakrętów. Można go poznać z daleka dzięki charakterystycznym wlotom powietrza umieszczonym po bokach zbiornika paliwa. Do tego dochodzą po dwa boczne tłumiki, które również dodają szyku. Niespełna 1,7-litrowej pojemności silnik osiąga moc 200 KM i bez problemu rozpędza błyskawicznie to, ważące nieco ponad 300 kg, cacko. Niedawno zostały przedsta-

wione trzy wersje specjalne tego modelu wykonane przez znanych konstruktorów motocykli: Niemca Marcusa Waltza, Francuza Ludovica Lazaretha i Amerykanina Rolanda Sandsa. Pod hasłem VMAX Hyper Modified przedstawili wykonane przez siebie odmiany, które odzwierciedlają ich postrzeganie tego kultowego modelu. Nazwanie tych motocykli swego rodzaju dziełami sztuki z pewnością nie jest nadużyciem.

Sportowo i ekstremalnie

Nie wszyscy chcą majestatycznie poruszać się po drodze. Zwłaszcza młodzi ludzie gustują w tzw. ścigaczach, czyli motocyklach o sportowej sylwetce i wyśrubowanych parametrach. Tutaj każda dziesiąta sekundy albo koń mechaniczny mają znaczenie. Jednym z takich obiektów pożądania miłośników mocnych wrażeń jest na pewno Kawasaki Z 1000. Producent zadbał o to, by charakterystyczne kształty były rozpoznawalne z daleka. Fanów o mniej zabsonnych portfelach z pewnością zainteresuje mo-

del Ninja, dostępny m.in. z układem ABS i zaawansowanym systemem kontroli trakcji.

Jedną z legend motocykli sportowych jest z pewnością Suzuki Hayabusa (1 340 cm³, 197 KM), którego sylwetka powoduje u wielu miłośników jednośladów znaczący wzrost adrenalinu. Nie ma też co ukrywać, że taka maszyna jest przedmiotem szpanu, chociażby ze względu na cenę sięgającą prawie 58 tys. zł. Ciekawą ofertą w kolekcji tego producenta jest seria GSX, m.in. dlatego, że oferuje trzy pojemności silników: 1 000, 750 i 600.

W tym miejscu warto jeszcze raz zacytować, wspomnianego już wyżej Jacka Czachora: „Nie zaczynajmy od razu od największej pojemności, najbardziej wyśrubowanych parametrów. Wskazane jest stopniowe podnoszenie swoich umiejętności, a wraz z nim poziomu eksploataowanego sprzętu. Naprawdę polecam na początek pojemność 750. Te maszyny mają już znakomite parametry, ale nie są jeszcze tym ekstremum, do prowadzenia którego trzeba mieć już bardzo wysokie umiejętności. Nie sztuką

jest rozbić się na pierwszej przejażdżce, na pierwszym zakręcie. Sztuką jest przejść wszystkie poziomy zaawansowania, aby później pewnie prowadzić jakiś topowy model. Podkreślam, pewnie i bezpiecznie dla siebie i innych na drodze!”

Klasyka i prestiż

Dla miłośników jednośladów liczą się różne argumenty, oczywiście wszystkie „za”. Ale obok wyścigu na nowoczesność i siłę jest też nostalgia, prestiż i magia marki. Wśród motocykli nawiązujących do klasycznego stylu mamy m.in. nazwę Triumph, łączoną z legendą Steve'a McQueena. Firma obchodzi w tym roku 110 – lecie istnienia. Piękną linią charakteryzują się cruisery tej marki: America, Rocket III czy Thunderbird. Już same nazwy zachęcają do tego, by dosiąść takiego stalowego rumaka i pognać malowniczą drogą w nieznaną.

Na koniec tego krótkiego i subiektywnego przeglądu pozostała już tylko wielka legenda. Właściciele motocykli Harley – Davidson pytani o to, dlaczego wybrali tę markę, odpowiadają prawie zawsze tak samo: król



Honda Integra



Honda CBR1000RR

jest tylko jeden. Sprzedawca z warszawskiego salonu powiedział mi tak: marki japońskie główny nacisk kładą na osiągi, nasi klienci na ducha marki... I coś w tym jest. Zaczyna się od mniejszych maszyn, by swoją przygodę z motocyklami ukoronować Harleyem. Do tego ogromna lista wszelakich dodatków i akcesoriów. Można się nie tylko ubrać, ale też wyposażać w mnóstwo rzeczy przydatnych na co dzień – dla niektórych to prawdziwy styl życia. A same motocykle? Oferta jest bardzo szeroka, począwszy od turystycznej serii Glide, wyglądem nawiązujących do opisywanego wyżej „jumbo jeta” Hondy, po rzadko spotykane na naszych drogach prawdziwe choppersy. Z bogatej kolekcji na 2012 r. naszą uwagę zwrócił model z serii V-Rod nazwany Night Rod Special. Dostępny m.in. w tak ostatnio popularnym kolorze czarnym matowym robi wrażenie ze względu na nisko usytuowane siodło i długą sylwetkę. Do tego znakomicie prezentujący się silnik w układzie V oraz tylna, dwukrotnie szersza od przedniej, opona 240 mm. Legenda marki została tu znakomicie połą-

czona z nowoczesną techniką i pięknym kształtem.

Przyjemne z pożytecznym

Każdy jednoślad może dać swojemu użytkownikowi przyjemność. Jednak do pełni szczęścia potrzebny jest jeszcze rozsądek. Nie tylko policjanci, lecz również doświadczeni motocykliści, przestrzegają przed brawurą połączoną z poczuciem własnej nieomyślności. Każdy jednoślad należy poznać, a w przypadku tych mocniejszych, okiełznać. To nie jest żaden slogan. Ze swojej maszyny można czerpać wiele przyjemności. Są miejsca, gdzie można poczuć jej moc, ale nie na jednym kole i po to, aby potem filmik umieścić w internecie. Tych na wózkach inwalidzkich z uszkodzonymi kręgosłupami już nikt nie pokazuje, oni już nigdy na żaden motocykl nie wsiądą...

Dlatego kupując swój pierwszy lub kolejny jednoślad pamiętajmy, że te pojazdy zalicza się do tzw. niechronionych uczestników ruchu. W samochodzie zawsze jest jeszcze karoseria, pasy bezpieczeństwa i inne elementy poprawiają-

ce bezpieczeństwo. Oczywiście motocykle również są wyposażane w coraz więcej systemów chroniących kierowcę przed nieprzewidzianymi zdarzeniami. Lecz to zawsze jest na dru-

gim miejscu, po rozsądku kierującego. Dlatego cieszymy się jednośladaми, nowym sezonem, piękną pogodą i korzystajmy z nich tak, żeby za rok mieć tę samą radość...

reklama



Land und See Speditionsgesellschaft mbH



UWAGA !!! ATRAKCYJNE STAWKI!!!

dls jest:

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

dls zaprasza:

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

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU

Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe

Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KAŻDY** 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

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



Jedyny taki

z Józefem Kołoczkiem, przewoźnikiem ze Śląska, rozmawia Ryszard Gałczyński

■ W jakich okolicznościach stał się pan właścicielem tego pojazdu?

Byłem wówczas zainteresowany kupnem starego 20-, 30-letniego samochodu. Doszliśmy z żoną do przekonania, że odrestaurujemy taki pojazd. Na przyjęciu u naszych przyjaciół dowiedzieliśmy się o starym aucie na sprzedaż. Niedługo potem zostałem właścicielem Mercedesa HP 10/20 Posen z 1912. Renowacja trwała 18 miesięcy. Ciekawostką jest to, że samochód udało nam się po 60 latach „postoju” odpalić zaraz po przywiezieniu do domu, jeszcze przed demontażem.

■ Ciekawe jest to, że przez kilkadziesiąt lat oko ludzkie go nie widziało. Równie interesująca jest jego historia.

Automobil został zamówiony w 1910 roku przez Księcia Poznańskiego Geschke. W 1912 roku miał miejsce uroczysty odbiór pojazdu wykonanego w fabryce w Stuttgarcie. Książę używał go do roku 1925. Wtedy sprzedał go pewnemu złotnikowi z Zakopanego. Auto

jeździło po Zakopanem i po Krakowie do 1935 roku. I co dziwne - zostało zamurowane w wolnostojącym budynku na terenie prywatnej posesji. To była szopa szczególnie obita deskami. Nie zwracała niczyjej uwagi. Przypuszczam, że gdyby podczas II wojny światowej Niemcy odkryli ten samochód, to na pewno by go zabrali. Ale nikt nie podejrzewał, że w zwykłej szopie może znajdować się coś wartościowego. Dzięki temu szczęśliwemu zbiegowi okoliczności miałem szansę stać się trzecim właścicielem tego samochodu. Stało się to w 1996r. Dwa lata później wyruszyłem nim w pierwszy rajd do Bielska Białej. Wtedy nie miałem jeszcze gotowego dachu, bo czekałem na specjalny materiał z Niemiec. Tak pokrótce wygląda jego historia. Cóż mogę dodać? W tym roku mijają 100 lat od momentu, kiedy wyjechał z fabryki. Stoi sobie w garażu; dwa - trzy razy do roku go odpalam, ale jeżdżę nim rzadko.

■ Czy kiedy zobaczył Pan ten samochód po raz pierwszy, miał Pan świadomość, że jest to tak niezwykle pojazd?

Pozwoliłem sobie zadzwonić do kolekcjonera z tradycjami, który działa tu na Śląsku – myślę o panu Brunonie Fyrli – koledze ś.p. mojego Ojca. Powiedziałem mniej więcej tak: Panie Fyrli, mam coś takiego: stern bez ringu (to było hasło mówiące o tym, że

mam samą gwiazdę bez pierścienia). Musiało go to zainteresować, bo bardzo szybko do mnie przyjechał. Pochodził koło tego samochodu i stwierdził: ja wiem co pan ma, ale pan nie wie, co pan kupił. Zaprosiłem go na kawę, a on wyciągnął dokumenty i uświadomił mi, na czym polega wyjątkowość mojego automobilu. W takich właśnie okolicznościach dowiedziałem się, że to jedyny egzemplarz mercedesa, dla którego firma Erdmann & Rossi zrobiła karoserię z jesionu.

■ Z pewnością jest to niezwykle egzemplarz, a jednocześnie przedmiot fascynacji i powód do dumy. Prezentuje się wspaniale, jest pieczołowicie odrestaurowany.

Parametry techniczne:

Typ – 10/20 HP
Rok zamówienia – 1910
Rok produkcji – 1912
Typ nadwozia – PHAETON
Karoseria – Erdmann Rossi
Silnik – Daimler M834 4cyl.
Pojemność – 2612 cm ³
Moc – 26,54 KM
Masa własna 1580 kg
Prędkość maksymalna – 65 km/h
Zużycie paliwa – 15 – 17 l / 100 km

mercedes



Wartość tego pojazdu wynika przede wszystkim z jego niepowtarzalności - cała kołyska jest wydrążona z jednego kawałka jesionu, nie ma tam żadnej klejony. Niewątpliwie wymagało to niezwyklej fachowości i precyzji. Poza tym firma Erdmann & Rossi była wówczas bardzo prestiżową marką, można ją porównać do współczesnego Maybacha. Taką karoserię wykonano tylko jedną. Ma wybite swoje kody i numery; jest wszędzie oznakowana. Z tego powodu jest to unikalny egzemplarz. Jestem w posiadaniu całej dokumentacji z tym związanej. Poza tym robiłem zdjęcia na każdym etapie renowacji. Samo malowanie karoserii zajęło 3 miesiące. Wszystkie trzeba było zrobić ręcznie, po-

sługując się starą technologią. Ale pan Fyrla ma duże doświadczenie w tym zakresie. To była jego ostatnia robota przed przejściem na emeryturę i w pewnym sensie to niezwykle wymagające zadanie stanowiło ukoronowanie jego pracy zawodowej. A efekty są rzeczywiście wspaniałe. Nikt nie zrobiłby tego lepiej. Natomiast pokrycia skórzane robił pan Pyka z Paniówek, bardzo dobry tapicer. Tak więc trzeba było wymienić skórzane pokrycia, elementy wykonane z brezentu, a także opony. Zamówiłem je z Francji od firmy Michelin, ponieważ tylko oni robią jeszcze ogumienie na starych maszynach. Koła są drewniane i - co ciekawe - zachowały się w stanie nienaruszonym.

■ To znaczy, że samochód był bardzo dobrze zabezpieczony?

Tak, korozji nie było. Wszystkie elementy oczywiście zostały odczyszczane. Zdjąłem karoserię, oddzieliłem silnik od skrzyni biegów i zawieszenie. Całość została wypiaszkowana, a potem pomalowana dobrymi podkładami. Starałem się niczego nie szpachlować. W niektórych miejscach widać nierówności, ale chodziło mi o to, żeby nie ingerować bez potrzeby tam, gdzie nie było to niezbędne. Dzięki temu, że samochód nie stał na deszczu, tylko w przewiewnej drewnianej szopie, zniszczenia nie były duże. Kuta ręcznie rama i osie były zabezpieczone smarem. Natomiast w tapicerce urzędowały nornice, dlatego nie nadawała się do renowacji i trzeba było zrobić nową. Ale poza tym auto było w stanie nienaruszonym: zachowała się oryginalna szyba i reflektory. Ciekawostką jest to, że pod maską znajduje się lista z numerami patentów instalowanych urządzeń, np. lampy są amerykańskie, karbidowe.

■ Gdzie zaopatrują się ludzie, którzy restaurują stare pojazdy?

Jeżeli chodzi o samochody powojenne - youngtimery, to istnieją wyspecjalizowane firmy, które zajmują się sprzedażą części zamiennych. Natomiast w wypadku starszych samochodów - na targach w Essen można

Mercedes HP 10/20 Posen 1912

Józef Kołoczek, przewoźnik ze Śląska, jest właścicielem pojazdu unikatowego na skalę światową. Jego Mercedes HP 10/20 Posen z 1912 roku to najstarszy polski oldtimer - jedyny taki na świecie.

Jego wartość jest porównywalna ze znanymi dziełami sztuki wystawianymi w najbardziej prestiżowych domach aukcyjnych. Od 1998 roku ten unikatowy

Mercedes uczestniczy w rajdach, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, a także w samochodowych konkursach elegancji. Ze względu na szacowny wiek i wyjątkowość Mercedes 10/20 HP podróżuje na wszelkie rajdy, konkursy i wystawy specjalnie do jego potrzeb przystosowanym samochodem ciężarowym, jak można się spodziewać - również marki Mercedes.



zdobyć praktycznie wszystko do samochodu zabytkowego. Tam zjeżdżają kolekcjonerzy z całej Europy. Zresztą tych starych, przedwojennych samochodów jest już coraz mniej. Ja miałem to szczęście, że mój był kompletny i oryginalny.

■ **Czy restauruje Pan stare auta we własnych warsztatach?**

To stare auto z 1912 r., było robione w moim warsztacie. Jak pan wie, mam firmę transportową. Wydzieliliśmy specjalne stanowisko dla tego samochodu. Remont przeprowadzał śp. pan Rudolf Gruszka. Został mi polecony przez pana Fyrłę. Przy pierwszym spotkaniu zapytałem go, czy zna kogoś, kto potrafiłby przeprowadzić fachowo renowację takiego samochodu. No i dostałem adres do pana Gruszki. Przez półtora roku przyjeżdżał i pracował nad tym samochodem. Razem się naradzaliśmy i ustalaliśmy szczegóły. To był człowiek o ogromnej wiedzy i doświadczeniu. Niestety postę-

pująca choroba nowotworowa nam go zabrała. Zmarł podczas jednego z rajdów.

■ **Czy to jest Pana jedyny stary samochód?**

Nie, mam jeszcze Mercedesa 107 z 1980 r., którego przyjaciel sprowadził dla mnie z Kanady. Był w bardzo dobrym stanie technicznym. Przeprowadziłem całkowity demontaż tego samochodu. Teraz, powiem szczerze, wygląda lepiej niż nowy. Po piaskowaniu zawieszania są malowane proszkowo, a każda podkładka - cynkowana. Wiadomo, że po takich zabiegach wszystkie detale wyglądają jak nowe. „Stosiódemka” jest bardzo ładnym samochodem – to dwuosobowy kabriolet. Poza tym jestem założycielem Klubu Zabytkowego Mercedesa – Polska. Aktualnie klub zarejestrowany jest w Katowicach, ale działa w całej Polsce. Obecnie na jego czele stoi Janusz Peszak, człowiek o dużej wiedzy i doświadczeniu. Ja

natomiast byłem pierwszym prezydentem tego klubu. Na dzień dzisiejszy klub zrzesza już ponad stu członków. Żeby zostać przyjętym do grona klubowiczów trzeba mieć zgodnie ze statutem rekomendację trzech osób wprowadzających. Klub działa już 11 lat i organizuje różne imprezy. W ubiegłym roku uczestniczyłem w Rajdzie Mercedesa w Warszawie. Jechaliśmy spod pałacu w Józefowie do Wilanowa. To bardzo miła impreza, zwłaszcza że moje stare auto wzbudza zainteresowanie, wielu ludzi do mnie macha i pozdrawia. Kiedy poruszam się swoim współczesnym samochodem, nie mogę liczyć na takie spontaniczne i sympatyczne reakcje.

■ **Jak często uczestniczy Pan w imprezach oldtimerowych?**

Dwa razy do roku, teraz może nawet rzadziej, ale w latach 1998 – 2000 brałem udział m.in. w obchodach stulecia motoryzacji w Niemczech. Przepiękna tygodniowa impreza, jeździliśmy szlakiem bawarskich zamków. Dziennie pokonywałem tym samochodem 40 – 50 km. W Wiesbaden na zakończenie rajdu zostaliśmy zaproszeni na wystawne przyjęcie w parku. Brało w nim udział 150 załóg. To są imprezy wysokiej rangi. We Francji swoim autem na rajd oldtimerów przyjechał książę Monaco.

■ **Zjazdy starych samochodów budzą zainteresowanie także ze względu na staranną oprawę. Państwa stroje również nawiązują do początków XX wieku...**



To pani Anna Pomorska pomogła nam stworzyć niepowtarzalny wizerunek tego samochodu. Jest kostiumologiem teatralnym; zaprojektowała i uszyła w swojej pracowni stroje z epoki dla całej mojej rodziny. Córki już z tych ubrań wyrosły, bo od tamtej pory minęło 16 lat. Kompletowaniem wszelkich dodatkowych elementów garderoby i dodatkowych akcesoriów, np. pleców, parasolek, lufek, biżuterii - zajmuje się moja żona. Samochód kilkanaście razy wygrywał w konkursach elegancji. Zresztą, gdzie się pojawi na Zachodzie - tam wygrywa konkurs, przede wszystkim dlatego, że jest to historyczny i ciekawy egzemplarz. A nasze stroje dopełniają całości.

■ **Ten mercedes podróżuje specjalnie przygotowaną naczepą ...**

Przygotowaliśmy dla niego specjalny kontener pomalowany w kolorze sepii. Robi duże wrażenie na drodze. Sam ciągnik jest na co dzień eksploatowany w firmie. Ten zestaw również otrzymuje nagrody na złotych ciężarówkach. Naczepa w środku jest wyściełona materiałową tapicerką. Z przodu ma zamontowaną szafę narzędziową, stół serwisowy z imadłem, a także wyciągarkę, na wypadek gdyby nastąpiło jakieś uszkodzenie. Innymi słowy, profesjonalne stanowisko serwisowe. W tej naczepie mieszczą się dwa samochody. Stary mercedes przewożony jest na siodle i mocowa-

ny za koła specjalnymi hakami - nie za ramę, ponieważ karoseria musi być luźna. Z tyłu naczepy znajduje się kłapa hydrauliczna, po której wjeżdżają samochody.

■ **W jakich krajach pokazywał Pan swój niezwykle samochód?**

Przede wszystkim w Niemczech, Francji i Hiszpanii. Również w Luksemburgu i we Włoszech. Co roku otrzymuję zaproszenia na różne europejskie imprezy. Jedną z nich odbyła się w Barcelonie, w 2002 r., gdzie zgromadzono 100 samochodów wyprodukowanych do 1920 r. Wszystkie automobile miały drewniane koła - to był niezapomniany widok .

Rajd motocyklowy do Tbilisi



Dariusz Tadeusiak: - Plany wyjazdu motocyklami do Gruzji powstały podczas poprzedniej wyprawy motocyklowej po „Route 66” w USA. Razem z kompanem wypraw Maciejem Paruzem z Trzebnicy zaczęliśmy snuć plany podróży w inny zakątek świata niż te dotychczas odkrywane. Wybraliśmy Gruzję. W trakcie dokładnego diagnozowania trasy okazało się, że trasa „moich marzeń” niestety nie jest bezpieczna. A obstawałem przy

tym, by jechać przez Rosję, niestety kolega, który wcześniej pokonywał podobną trasę musiał zawracać, gdyż przejazd przez Inguszetię i Osetię Północną był ryzykowny.

Pojedziemy zatem przez Słowację, Węgry, Rumunię, Mołdawię, Ukrainę. Z Ukrainy promem na Ziemię Gruzicką i dalej do Tbilisi.

W Gruzji mamy śmiałe plany przejechania choć kawałkiem Drogi Wójcennej, zwiedzenia kilku klasztorów, trzy skalne miasta. Jeśli czas pozwoli, wstąpimy do Azerbejdżanu i Armenii.

Wybieramy się tam pięcioma motocyklami. Cztery to BMW 1200 GS ADVENTURE i jeden BMW F 800 GS. Start 2 czerwca. Po powrocie zdamy relację z podróży.

Szanowni Państwo,

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

Dotychczas zaprezentowaliśmy kilka niezwykle 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_przewoznik@zmpd.pl

Genewa 2012



Kacper Jeneralski

Na przełomie zimy i wiosny co roku centrum światowej motoryzacji znajduje się w Szwajcarii. Salon w Genewie jest niewielki, jeśli weźmiemy pod uwagę jego powierzchnię, ale to tylko pozory. Tu każdy producent samochodów chce, a wręcz musi się pojawić. W tym roku najbardziej prestiżowy salon w Europie opanowały małe i średnie samochody.



Fiat 500 L

Kiedy pojawiły się pierwsze zdjęcia zapowiadające ten samochód, na twarzach większości widać było grymas. 500L, czyli przedłużona i napompowana wersja retro malucha z Włoch nie zapowiadała się zbyt dobrze. W Gene-

wie spotkało nas zaskoczenie. Miniaturowy Van Fiata wygląda znacznie lepiej niż można się tego było spodziewać. Jedno nadal pozostaje nietrafione, to nazwa. 500 L ze zwykłą pięćsetką nie ma nic wspólnego, ani technicznie, ani stylistycznie. Niektórzy porównują ją do pierwszej Multipli z lat 50'. Tak naprawdę w dzisiejszych czasach będzie ona tanim konkurentem Mini Countrymana, do którego zresztą duża pięćsetka jest całkiem podobna.



Ferrari F12 Berlinetta

To zdecydowanie najjaśniejszą gwiazdą wiosennego salonu. Ferrari skonstruowało nie tylko piękne potężne coupe, ale i najmocniejszy samochód w historii marki. Berlinetta ma pod maską 12-cylindrowy silnik o mocy 740 koni mechanicznych, uzyskano je z 6,3 litra pojemności. F12 przyspiesza do setki w 3,1 sekundy, a drugą setkę osiąga w 8,5 sekundy. Jeśli ktoś się odważy, to według producen-

ta przekroczy tym autem prędkość 340 km/h. Ferrari F12 Berlinetta jest ciekawe pod jeszcze jednym względem. W przeciwieństwie do bezkompromisowych aut na tor typu Ferrari Enzo, ten model wydaje się być całkiem cywilizowanym samochodem na normalne drogi. W dodatku ma silnik umieszczony z przodu, a nie centralnie.



Ford B Max

Ten model jest reprezentantem klasy aut, które można by nazywać vanami, gdyby nie ich wielkość. Niewielki konkurent Opla Merivy ma nad nim pewną przewagę. Kiedy Meriva weszła do produkcji, wszyscy zachwycali się jej drzwiami, które były otwierane szeroko pod wiatr. B Max poszedł dalej i po otwarciu obu skrzydeł drzwi na środku nie ma słupka. Został on usunięty, aby powiększyć optycznie wnętrze i dodać autu funkcjonalności. Pod maską B Maxa zaprezentowanego w Genewie znajdował się litrowy trzycylindrowy silnik, który ma palić niespełna 5 litrów benzyny na setkę. W ofercie Forda B Max ma zastąpić model Fusion.



Opel Mokka

To kolejne potwierdzenie, że światem zaczął rządzić downsizing, czyli pomniejszanie samochodów. Mokka to crossover, czyli w tym przypadku połączenie suwa, z hatchbackiem, a nawet małym vanem. Wielkością nowy Opel plasuje się gdzieś pomiędzy Corsą, a Astrą. Ma nad wymienionymi samochodami poważną przewagę: wygląda na lekko uterenowione auto, a to w dzisiejszych czasach klucz do sukcesu rynkowego. Pod maską Opla Mokka na początek znajdują się trzy silniki do wyboru: wolnossący benzyniak 1,6 o mocy 115 koni, doładowana benzyna 1,4 generująca 140 koni oraz 130-konny diesel 1,7.



KIA Trackster

Ten samochód nie pojawi się na drogach, nie po to został stworzony. Trackster to komunikat, że KIA myśli o czymś więcej niż o tanich samochodach dla masowego klienta. Prototyp, który można było zobaczyć w Genewie, oprócz wybitnie agresywnego wyglądu ma też niezłe możliwości. Pod jego maską znajduje się dwulitrowy silnik z doładowaniem, który generuje aż 250 koni mechanicznych. Połączono go z sześciobiegową manualną skrzynią biegów i napędem na cztery koła. Brzmi zachęcająco.



KIA cee'd

To druga generacja samochodu, który na polskich drogach w pierwszej kolejności kojarzy się z radiowozem. Nowy cee'd to jednak znacznie bardziej dojrzałe auto. Żeby to stwierdzić, wystarczy na nie spojrzeć. Samochód urósł, ale rozstaw osi pozostał niezmienny. Pod maską będzie można znaleźć do wyboru cztery silniki. Dwa benzynowe 1.4 MPI 100 KM i 1.6 GDI 135 KM oraz dwa diesle 1.4 WGT 90 KM i 1.6 VGT o mocy 110 lub 128 koni. Po raz pierwszy w tym aucie zastosowana zostanie automatyczna skrzynia dwusprzęgłowa. Nowy cee'd nie będzie już typowo budżetowym samochodem. Na liście wyposażenia dodatkowego znajdują się między innymi lampy do jazdy dziennej typu LED, rozbudowane ksenonowe reflektory z doświetlaniem zakrętów i na przykład panoramiczny dach.



Lamborghini Aventador J Speedster

Lamborghini ostatnio częściej buduje prototypy niż samochody przeznaczone do produkcji seryjnej. Przykładem może być maszyna zaprezentowana w Genewie. Aventador J Speedster to maszyna, która powstała w tylko jednym egzemplarzu. Wyceniono ją na 2,2 miliona euro, chętny znalazł się dość szybko, ale pozostał anonimowy. Będzie się teraz cieszył samochodem, który w prawdzie nie ma pełnowymiarowej przedniej szyby i nawet rozkładanego dachu, ale za to może się pochwalić diabelskim wyglądem i mocą 700 koni mechanicznych. Dostarcza je silnik V12 o pojemności 6,5 litra. Całość zamknięta jest w nadwoziu, które ma zaledwie 111 cm wysokości.



Dacia Lodgy

To stosunkowo mały van, ale może pomieścić aż 7 osób na pokładzie. Dacia uzupełnia swoją ofertę o kolejny samochód za rozsądne pieniądze. Bazująca na technologii Renault wskrzeszona rumuńska marka odnosi coraz większe sukcesy na rynku. Stąd nowy pomysł w postaci Lodgy. Nie ma się co oszukiwać, ten samochód nie grzeszy urodą i jest spartańsko wykończony, ale to nie szkodzi. Klienci Dacii właśnie tego szukają, potrzebują auta za niewielką cenę. W Polsce powinno ono kosztować nieco ponad 40 tysięcy złotych. Klient będzie miał do wyboru trzy silniki: dwa benzynowe i jednego diesla o mocach od 85 do 115 koni mechanicznych.



Audi A3

Jest udane, dopracowane, świetnie wygląda i zapewne nieźle się prowadzi, ale czy to jest nowy samochód? Tak w skrócie można skomentować nowe Audi A3 - to nie jest face lifting, a auto zbudowane od podstaw. Niestety Audi nieco za bardzo przywiązało się do teorii ewolucji zamiast rewolucji. Nowe A3 nieznacznie różni się od poprzednika. Samochód schudł aż o 80 kilogramów, pod maską będzie miał początkowo tylko trzy silniki do wyboru: 2,0 TDI, 1,4 TFSI oraz 1,8 FSI. Moce od 122 do 180 koni mechanicznych. W późniejszym czasie w sprzedaży znajdzie się też mały diesel 1,6 TDI, ponoć ma spalać jedynie 3,8 litra oleju napędowego na setkę.



Cross Coupe

Jeśli Volkswagen zdecyduje się wyprodukować ten samochód, to w niemieckiej rodzinie powstanie pewne zamieszanie. Pierwszy raz samochód dla ludu będzie wyglądał lepiej od swojego konkurenta w wykonaniu bratniego Audi. Cross coupe to nieduży koncepcyjny crossover wielkości Audi Q1. Ma sylwetkę atlety, a przy tym jest bardzo oszczędny. Jego silnik to hybryda z możliwością ładowania akumulatorów z gniazdka. Silnik elektryczny połączono tu z dieslem - ten zespół rozpędza niedużego volkswagena w 6,5 sekundy do setki. Producent nie zdradził, ile dokładnie pali to чудо, wiadomo, że na pełnym baku i pełnych akumulatorach może przejechać ponad 1 200 kilometrów. Czy wejdzie do sprzedaży? To się okaże, wiadomo, że prototyp wszedł już do tak zwanej drugiej fazy projektowania, a to dobrze wróży.



Mercedes Klasa A

Jest smukła, muskularna i w najmniejszym stopniu nie przypomina pierwszego kompaktowego Mercedesa. A klasa zaprezentowana w Genewie to rewolucja i samochód z zupełnie innej bajki. Proporcje samochodu zmieniły się drastycznie – nadwozie jest dłuższe aż o 41 cm (to przepaść) i niższe aż o 16 cm. Silniki oferowane przez A Klasę będą miały od 109 do 211 koni mechanicznych. W ofercie znajdzie się między innymi dwusprzętowa 7- biegowa automatyczna skrzynia.

Land Rover Evoque Cabrio

Kiedyś auta terenowe w wersji cabrio były czymś normalnym. Ten trend zniknął, ale Land Rover chce go przywrócić. Range rover Evoque Cabrio to prototyp ze sporymi szansami na produkcję seryjną. Powstał na bazie trzydrzwiowej wersji modelu Evoque i jest wyposażony w miękką składany dach. Jeśli trafi do sprzedaży, stanie się to najwcześniej w 2014 roku.



Peugeot 208

Francuzi w tym samochodzie pokładają wielkie nadzieje. Wiele lat temu Peugeot miał kultowe 205, potem niemiernie udane i bardzo popularne 206. Model 207 nie udało się, a przynajmniej tak twierdzili klienci. 208 ma przywrócić dobre czasy i stać się hitem.

Po pierwszym kontakcie można śmiało stwierdzić, że 208 to samochód świetnie dopracowany. Ma w sobie wiele oryginalnych detali, takich jak chromowane wykończenia nadwozia, czy reflektory, które mają rzęsy (!).

Wraz z gotową do produkcji 208, Peugeot zaprezentował w Genewie również prototyp GTI - czy nawiąże on do legendy 205 GTI? Pożyjemy zobaczymy.

Autor jest dziennikarzem TVN Turbo.



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



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





Dobrze wyposażone 3-pokojowe sprzedam.

Nowy Actros. Nowy wymiar komfortu.

Praca, mieszkanie i sen na najwyższym poziomie – kabiny kierowcy nowego Actrosa imponują rozmiarami i perfekcyjnie dopracowanymi szczegółami. Płaska podłoga oraz przestronne wnętrza o wysokości aż do 2,13 m i szerokości nawet do 2,30 m to gwarancja przyjemnej pracy i pełnego komfortu na dalekich trasach. Już teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz i na www.mercedes-benz.pl/nowy-actros



Mercedes-Benz
Trucks you can trust