



RAZEM OD 55 LAT

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników



Łączyć, nie dzielić!

Ile kosztują wypadki drogowe?

Co dalej z przewozami do Rosji?

6

14

16

Ograniczenia ruchu drogowego obowiązujące na obszarze Europy w 2012 r.

zamów już dziś!

Broszura dostępna w ZMPD
i punktach kontaktowych ZMPD



10,00 zł
cena brutto do 10 szt.

8,00 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

**PREFINANSOWANIE
ZWROTU PODATKU**

VAT %

Nowa oferta
Taniej niż
fakturowanie
netto

Nie czekaj na
zakończenie kwartału.

odzyskaj podatek VAT
błyskawicznie

**Obsługujemy faktury wszystkich dystrybutorów
kart paliwowych.**

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

Więcej informacji na www.uslugi.zmpd.pl



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 31, fax 022 536 10 66
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl



Marek Zagórski

Premier zdjęł szalik, bo... LATO

Jeszcze dwa tygodnie rząd owijał się białoczerwonymi szalikami, a premier intonował: „Kto wygra?”. „Polska!” odpowiadał mu ministrów cały rząd. „Polska, Polska, Polska!!!”. No, nie wyszło. Piłkarze nie spisali się. Ale Polska owszem. Poza jednym chamskim i głupim incydentem z mostu Poniatowskiego sprzed meczu z Rosją, zrobiliśmy na przyjeźdźnych świetne wrażenie. Naprawdę jesteśmy serdeczni i weseli, a kraj nowoczesniejszy. Słońce świeci, błękit nad głowami i zieleń przystrzyżonych trawników pod nogami.

I nagle... Koniec EURO'12. Jak się po tym podniesiemy? Media prorokują: telewizja traci na reklamach, ceny nad morzem i w górach jak dla gości z Niemiec, stadiony pustoszeją, a drogi niedokończone. Osamotnieni po wyjeździe milionów turystów, wrócimy do swarów i jęków, tak jak na stadiony wrócą zaraz kibole i chamstwo wraz z nimi.

Premier Tusk i "ministra" Mucha zdjęli szaliki, bo to przecież lato, prezes Lato zamiast wprowadzić PZPN na Narodowy,

buduje siedzibę w Wilanowie, Kaczyński zaraz powie, że Tomaszewski miał rację i wezwie do wyrzucenia z kadry wszystkich z "ukrytą opcją". To drobiazgi, bo tak naprawdę Polsce potrzeba dziś utrzymania owocnego napięcia, tempa i entuzjazmu sprzed mistrzostw. Bo Polska to nie tylko przedsięwzięcie Public Relations. I tyle...

A u nas? Co z przewozami do Rosji? To nadal najważniejszy temat nie tylko w naszym piśmie, ale i w działaniach przewoźników. Tu pokazują przewoźnicy - przecząc atmosferze z majowego zgrupowania delegatów ZMPD - jedność i gotowość środowiska, na granicy są codziennie od dwóch miesięcy, bo walczą o swoje. Rząd nie do końca uświadamiał sobie wagę problemu, choć wiadomo było, że jeśli Rosjanie nie zechcą stanąć do równej biznesowej rywalizacji z przewoźnikami z Polski, wezwą na pomoc swoich urzędników i polityków. Ci zmieniają prawo tak, by pomagało. Zawsze tak było, i za cara, i potem. Zawsze odwoływali się do dekretów i „zakonów”. A dlaczego my nie możemy? Niech nasza władza weźmie przykład z rosyjskiej i stanie w obronie swoich. To nazbyt poważna sprawa dla poważnej w Polsce branży, by traktować to tylko jak zadymę między kibolami Polski i Rosji.

Łączyć, nie dzielić!

6

Odnoszę wrażenie, że niektóre zarzuty naszych kolegów są spowodowane nieznaną materią, które otrzymaliśmy przed ZOD. Proszę je tylko dokładnie przeczytać. Byłoby nam wszystkim o wiele łatwiej, gdybyśmy zrozumieli, że nie ma różnic w transporcie.

Nie pozwolę rozmiąć ZMPD na drobne

12

Nie wszystkie rozwiązania proponowane przez środowisko przewoźników są akceptowane przez władzę. Dlatego podstawowym warunkiem skuteczności jest jedność w wyrażaniu stanowisk. Ale niektórym nie jest po drodze z zespołem, co sprytnie przez przedstawicieli władzy administracyjnej jest wykorzystywane.

**Prezes siedzi z tyłu**

76

Ten samochód prawdopodobnie wstydzi się, że jest hyundaiem, bo nie ma na masce znaczka tej marki. Za to z całą pewnością nie jest wstyd nim jeździć. Oto limuzyna, którą z okazji Euro 2012 dostał do dyspozycji prezydent UEFA Michel Platini



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 Gaczyński,
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk
Współpracują: Sebastian Chwalibogowski,
Kacper Jeneralski, Roman Kowalik,
Klaudiusz Madeja, Tomasz Małyszko,
Krzysztof Matuszewski, Anna Piotrkiewicz,
Robert Przybylski

Ogłoszenia i reklamy:

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

Katarzyna Milczarek

e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl
Projekt graficzny: Tomasz Bogusławski
Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.
Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadestanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki z zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

Kontrole w Budzisku

Od 4 maja skontrolowano wszystkich przewoźników spoza UE wyjeżdżających z Litwy przez Polskę – 15 296 pojazdów: 8 985 Rosjan, 4 171 Białorusinów oraz 2 140 kierowców z innych krajów. Nałożono ponad 2 mln 150 tys. zł kar za brak zezwoleń. W roku 2011 kwota ta wynosiła około 100 tys. zł. Zatrzymano 247 kierowców bez ważnego zezwolenia. Ujawniono też kilka przypadków sfałszowanych zezwoleń, którymi posługiwali się kierowcy rosyjscy.

**Mieć boeinga Stearmana**

68

Możliwość poruszania się „w przestrzeni trójwymiarowej” sprawia, że wszystko to, czego doświadczaliśmy wcześniej przestaje się liczyć. Wzbicie się w powietrze przynosi tak niezwykle doznania, że wciąż bezgranicznie. Latanie przynosi poczucie wolności, ale przede wszystkim uczy samodyscypliny. To sport, który nie wybacza błędów...

Ile kosztują nas wypadki drogowe

16

Bank Światowy wylicza statystyczny koszt utraty życia w Polsce na 2,8 mln zł, zaś ciężko rannego na 700 tys. zł. Mnożąc to przez ilość zdarzeń, otrzymujemy całkowity koszt wypadków śmiertelnych na poziomie ok. 11 mld zł. Natomiast szacunki strat dla gospodarki z tytułu wszystkich wypadków zawierają się w przedziale 27 do 34 mld zł.

Łączyć, nie dzielić! Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD	6
Nie pozwolę rozmiąć ZMPD na drobne	12
Ile kosztują nas wypadki drogowe?	14
Co dalej z przewozami do Rosji?	16
Jak podnieść efektywność transportu	18
Fotomorgana. Szósty stadion	22
Wydarzenia. Kontrole w Budzisku. Zjazd do Roskoszy. Komisje mieszane	26
Z korzyścią dla przewoźników	28
Pierwsze rozszerzenie systemu viaTOLL	30
Bezpieczny oszczędzacz czasu	32
Centrum MT Polska – idealne miejsce na udaną imprezę	34
Zabezpieczenia finansowe – sprawa nadal otwarta	36
100 warsztatów dla przewoźników (II)	40
Zebrania regionalne Zmiana warty na Dolnym Śląsku	42
Dyplomy IRU dla najlepszych kierowców za 2012 rok.	43
Nowa siedziba pomorskiego stowarzyszenia	44
Wyprawy za morze	46
Retro. Konna konkurencja	48
Diety kierowców w 2012 r.	54
Czas pracy według zmian w AETR	60
Interwencje. Ramię niemieckiej sprawiedliwości	64
Interwencje. Przypadki przewoźnika...	66
Jaki leasing lepszy?	68
Pasje. Mieć boeinga Stearmana	72
Prezes siedzi z tyłu	76
Nocować można nie tylko w kabinie ciężarówki	78

Łączyć, nie dzielić!

Ryszard Gałczyński
fot. Adrian Podbielski

O dbyło się Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Wzięło w nim udział 177 delegatów ZMPD. Obrady prowadził Ryszard Sidorzak. Zebrani 24 maja w Jachrance delegaci skupili się głównie na ocenie pracy Zarządu i pozostałych or-

ganów Zrzeszenia. Debata, ze względu na sposób jej prowadzenia, spełniła oczekiwania jedynie części zgromadzonych. Po raz pierwszy bowiem przyjęto zasadę trzyminutowych wystąpień, w których każdy członek Zarządu ZMPD miał obowiązek przedstawić sprawozdanie z działań, jakie realizował przez ostatnie półtora roku. Przewodniczący Zgromadzenia mierzył czas. Mimo tak ostrych limitów było to bardzo długie posiedzenie,

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD

ponieważ nałożone restrykcje nie dotyczyły innych członków Zgromadzenia. Dla bezstronnego obserwatora tej debaty odpowiedź na pytanie, jaki był ten czas dla ZMPD, nie jest jednoznaczna. Z jednej strony odnotowano znakomite wyniki finansowe Zrzeszenia, które obecnie skupia największą liczbę przedsiębiorców w swojej historii i realizuje wiele inicjatyw na rzecz przewoźników. Z drugiej - pojawiły się głosy, że skala działań mających na

celu integrację całego środowiska jest niewystarczająca. Niektórzy delegaci, głównie ze stowarzyszenia z Ostrołęki, przyczyn nieporozumień upatrują właśnie w braku jedności w branży. Po gorącej dyskusji przeprowadzono głosowanie nad umieszczonymi w porządku obrad projektami uchwał. Przyjęto wszystkie, w tym m.in. dotyczące sprawozdań z pracy Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej oraz udzielenia absolutorium poszczegól-

nym członkom Zarządu. W pierwszym głosowaniu zaakceptowano również uchwały budżetowe, poza uchwałą o podziale wyniku finansowego, którą zaakceptowano dopiero po dokonaniu zmian w zapisie.

Najistotniejszą zmianą, jaką do działalności Zrzeszenia wprowadziło posiedzenie ZOD, jest ustalenie opłaty wpisowej dla członków zwyczajnych ZMPD na poziomie 3 000 zł. Tym samym został uchylony poprzedni zapis,





Jan Buczek



Jarosław Jakoniuk



Tomasz Ziaja



Piotr Kopczyński



Bolesław Milewski



Artur Kamiński



Euzebiusz Gawrysiak



Bogusław Zimny



Wojciech Sienicki



Jacek Depczyński



Aleksander Reisch



Anna Cieniuch

który wprowadzał stawkę w wysokości 20 000 zł.

W trakcie posiedzenia Janusz Łacny, prezydent IRU, wyróżnił Adama Byglewskiego z firmy ADAMPOL przyznany przez tę organizację tytułem Menadżera Roku wśród przedsiębiorców transportu drogowego.

Miłym akcentem było także wręczenie prezesowi Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, Władysławowi Że-

ro oraz członkowi Rady SPP Adamowi Byglewskiemu kryształowej statuetki ZMPD. Zrzeszenie uhonorowało w ten sposób 10-lecie Stowarzyszenia.

Podczas ZOD odbyła się również uroczystość nadania tytułu Ciężarówka Roku. Czytelnicy miesięcznika „Polski Traker” przyznali to wyróżnienie najnowszemu modelowi Mercedes-Actrosa. Aleksander Głuś, redaktor naczelny, oraz wydawca Barbara Zimmer wręczyli dyplom Sławomirowi Kwiatkowskiemu, dyrektorowi działu sprzedaży i marketingu samochodów ciężarowych Mercedes-Benz.

Burzliwa dyskusja

■ Jan Buczek, prezes ZMPD: – Nadrzędnym i podstawowym zadaniem ZMPD jest administrowanie sy-

stem TIR. Po to 55 lat temu zostało powołane. Nie jest to zadanie proste, bowiem system ten funkcjonuje w oparciu o cały szereg międzynarodowych i krajowych przepisów oraz umów. Musimy bardzo uważać, żeby nie utracić statusu partnera w systemie TIR, bowiem w zakresie wydawania tych dokumentów obowiązuje porozumienie pomiędzy ZMPD a naszym rządem. Cały czas jesteśmy oceniani: czy jesteśmy organizacją poważną, czy nie zagrażamy interesom gospodarki narodowej, czy proces wydawania karnetów jest przeprowadzany bez zakłóceń. Skala naszej odpowiedzialności jest więc bardzo duża. Jednego dnia wydajemy 1 000 karnetów.

- Poprzez akcję protestacyjną i obecność przedstawicieli przewoźników przy kontrolach na byłym przejściu granicznym w Budzisku – tu Jan Buczek odniósł się do ostatnich wydarzeń na wschodniej granicy - udało nam się zdobyć wiele cennych informacji, potwierdzających nasze wcześniejsze oceny odnośnie rzeczywistej ilości przejazdów przez terytorium naszego kraju, wykonywanych przez przewoźników spoza Unii Europejskiej. W dalszym ciągu deklaruje



Adam Byglewski



Mirosław Szczepankowski



Dionizy Woźny

i zapewniam, że ZMPD włącza się do tego typu akcji.

Prezes ZMPD przypomniał też, że z inicjatywy Zrzeszenia powstało Forum Transportu Drogowego. Celem tego przedsięwzięcia jest stworzenie możliwości wypowiedzenia się jednym głosem na temat problemów dotyczących całego środowiska. Ta szansa została w pełni wykorzystana, bowiem w Forum funkcjonuje 30 organizacji. Był w nim również OZPTD, jednak zrezygnował z udziału w pracach Forum. Była to suwerenna decyzja OZPTD i my ją szanujemy, chociaż chcę w tym miejscu wyrazić zdanie, że bardzo nam tej organizacji w Forum brakuje. Dobrze byłoby, żebyśmy wspólnie starali się poszukiwać rozwiązań i kompromisów. Żeby tam, gdzie będziemy dyskutować o naszych sprawach; w Sejmie czy w ministerstwie, mówić jednym głosem.

■ Wojciech Sienicki, przewodniczący Komisji Rewizyjnej:

- Po zapoznaniu się z opinią biegłego Komisja pozytywnie oceniła wykonanie preliminarza budżetowego i zarekomendowała go Zgromadzeniu do zatwierdzenia. Chciałbym także przypomnieć, że Komisja Rewizyjna ma swój adres internetowy, na który możecie się państwo zwracać bezpośrednio.

■ Aleksander Reisch, przewodniczący Rady ZMPD:

- Według nowego statutu Rada ZMPD oprócz funkcji konsultacyjno-doradczych pełni też zadania organu odwoławczego. Poparcie dla inicjatyw, na których nam szczególnie za-

leży, spowodowało utworzenie sieci zaprzyjaźnionych warsztatów, co daje możliwość skorzystania z pomocy technicznej w przypadku awarii. Jest już 100 warsztatów gotowych do takiej pomocy. Sprawa jest otwarta, docelowo chcielibyśmy utworzyć sieć złożoną ze 150 – 200 takich punktów. Rozwijamy tę inicjatywę.

Inna forma działalności to doradztwo prawne. Do tej pory trzydzieści firm skorzystało z usług biura pomocy przewoźnikom z Wrocławia. Jeżeli chodzi o komisję etyki i postępowania pojednawczego - to w ostatnim okresie wpłynęło do niej kilkanaście spraw. Komisja wydała 10 orzeczeń. W ostatnim okresie Rada przywróciła członkostwo 7 firmom, które wcześniej zostały decyzją Zarządu wykreślone. W trzech przypadkach wydaliśmy rekomendację nowym członkom.

■ Mirosław Szczepankowski, delegat Regionu Mazowieckiego II, prezes Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce:

- Walne Zgromadzenie Delegatów jest najlepszą okazją do oceny pracy organów statutowych Zrzeszenia. [...] Wiele było w nas nadziei, pokładanej w tych, na których głosowaliśmy. Po tym roku jestem rozczarowany. Nie tak sobie wyobrażaliśmy pracę naszych władz. Środowisko w dalszym ciągu jest rozbite. Tak być nie może. ZMPD to nasza wiodąca organizacja z dużym majątkiem i długą tradycją 55 lat działalności. Skupię się tylko na jednym przykładzie: powołaniu komisji ds. transportu, która konstituowała się półtora roku! Nie chcę wchodzić w szczegóły z jakich powodów. Tu ZMPD nie staje na wysokości zadania. [...] Czy trzeba było aż takiej akcji, jak ta na Budzisku, gdzie kilka stowarzyszeń działających na kierunku wschodnim zmobilizowało się i ujawniło przekręty: fałszywe zezwolenia, czy brak zezwoleń? To wszystko jak rak niszczyło nasze polskie firmy. W tym miejscu chciałem podziękować stowarzysze-

niom skupionym w Porozumieniu Białowieskim, które uczestniczyły w naszej akcji. To oni stanęli na wysokości zadania. Brakuje działania na rzecz integracji środowisk transportowych z całej Polski. A przecież to jest nasz wspólny polski transport, nieważne, jaki kierunek geograficzny obsługuje. Skończmy z tymi sztucznymi podziałami. Tak dłużej być nie może!

■ Tomasz Ziaja, delegat Regionu Małopolskiego ZMPD, wiceprzewodniczący regionu małopolskiego OZPTD:

- Muszę zgodzić się z moim przedmówcą, że nie powinniśmy się dzielić, tylko łączyć. Ale powiem szczerze, jestem zbulwersowany nie tyle postawą Zarządu, co jego działaniami. Słuchając sprawozdania prezesa przez cały czas słyszałem powtarzające się słowo: Rosja, Rosja, Rosja. A ja pytam: co z Niemcami, z Austrią, Włochami, Węgrami? Czy ktoś obsługujący te kierunki dostał oficjalną pomoc od Zrzeszenia? [...] Naprawdę nie chcę, żebyśmy się dzielili, ty jesteś z południa, a ja ze wschodu. Chodzi o to, żebyśmy mówili jednym głosem i jednym głosem występowali do naszego rządu, a nie skakali sobie do gardła.

■ Bolesław Milewski, delegat Regionu Wielkopolskiego, prezes OZPTD:

- Co to za sukces, że zarobiliśmy na współpracy z Kapsch? Płacę składkę 400 zł i do tego jeszcze za viaTOLL. To przecież moje i wasze pieniądze. Kiedy trzeba było ratować kierowców, bo system źle działa i nalicza kary, to ZMPD nie wysłało ani jednego pisma z interwencją.

■ Bogusław Zimny, członek Rady ZMPD, delegat Regionu Mazowieckiego I:

- Pierwsze wystąpienia wprowadziły nerwową atmosferę, ponieważ zarzucają Zarządowi, że nic nie robi. Ja chciałem zapytać, czy interesujecie się państwo stroną internetową ZMPD, na której podawane są informacje o wszystkich działaniach Zarządu? Można tam znaleźć informacje o tym, co robi ZMPD, jakie pisma wysła do ministrów i jakie są ich odpowiedzi. Nie można nieodpowiedzialnie zarzucać, że Zarząd nic nie robi. Tylko zastanówmy się, dlaczego urzędnicy i posłowie nie biorą pod uwagę naszych wniosków? Skupmy się na tym, co razem jako środowisko powinniśmy zrobić, żeby skutecznie wpływać na

ministrów, jak w tych trudnych kontaktach Zarządowi jako środowisko możemy pomóc.

■ Piotr Kopczyński, delegat Regionu Pomorskiego:

- Ostatnio słyszymy głównie o problemach na ścianie wschodniej. Tymczasem przewoźnicy, którzy operują na zachodzie, a głównie w Niemczech, też nie mają łatwego życia. Policja przy kontrolach polskich przewoźników wynajduje różnego rodzaju uchybienia techniczne, kieruje do warsztatów, gdzie są zmuszani do niczym nieuzasadnionych napraw, kosztujących tysiące euro. Tym tematem należałoby się również zająć.

■ Jacek Depczyński, delegat Regionu Łódzkiego, Stowarzyszenie Wspierania Transportu i Drogownictwa:

- Jako członek Forum Transportu Drogowego również jestem za tym, abyśmy mówili jednym głosem. Forum powstało po to, żeby wypracować jedno wspólne stanowisko i żeby jeden człowiek upoważniony przez to Forum chodził do urzędników państwowych i to nasze stanowisko im przedstawiał. Jednak zawsze się okazywało, że znalazł się jeszcze jeden reprezentant środowiska albo kilku, którzy mieli odmienne stanowisko od tego, co wspólnie zostało ustalone. Na Forum ostro walczyliśmy o sprawę OCP jako dokumentu gwarancyjnego. W Łodzi przekonaliśmy Wydział Transportu, że OCP jest prawidłowym ubezpieczeniem zawodowym i oni zaczęli to przyjmować, niezależnie od tego, że w Warszawie, w ministerstwie – OCP nie honorowano. Kiedy zakończyliśmy posiedzenie Forum, byłem przekonany, że sprawa została załatwiona, bo obecni przedstawiciele ministerstwa w zasadzie się na to OCP zgadzali. Po czym po dwóch tygodniach minister Poleć na swojej stronie zamieścił informację, że dostał jakąś ekspertyzę, od jakiegoś stowarzyszenia, z której wynika, że to jest nieprawidłowe. No więc bez przerwy mamy do czynienia z jakąś manipulacją.

■ Jarosław Jakoniuk, wiceprezes ZMPD, delegat Regionu Lubelskiego:

- Nie mogę zrozumieć, o co w ogóle przedmówcom chodzi. Czy o wywołanie kolejnej awantury? Nie zgadzam się z oceną prezesa Szczepankowskiego, że niczego nie zrobiliśmy. Uważam, że zostało zrobione ile tylko było można. Jeżeli sami dajemy się rozgrywać administracji państwowej, jeżeli ZMPD ma

ustalony głos w jakiejś sprawie, a druga organizacja zawsze staje okoniem - to miejmy za to pretensje do samych siebie. Bo nie jesteśmy środowiskiem jednolitym.

■ Artur Kamiński, członek Zarządu, delegat Regionu Mazowieckiego I:

- To nieprawda, że przewoźnicy jeżdżący na zachód nie otrzymują pomocy w trudnych sytuacjach. Moja firma jest tego najlepszym przykładem, ponieważ w połowie jeździ na wschód i w połowie na zachód. W związku z tym muszę rozwiązywać problemy związane z rynkiem UE i problemy związane z rynkiem rosyjskim. Jest oczywiste, że nie powinniśmy się dzielić i wszyscy musimy pracować nad najlepszymi rozwiązaniami naszych wspólnych problemów. Dlatego uważam, że dzisiejsze zachowanie naszych kolegów z Ostrołęki jest całkowicie nie na miejscu. To jest jakaś farsa, zależy wam tylko na zdobyciu większej ilości głosów na sali obrad.

■ Anna Cieniuch, delegat Regionu Mazowieckiego III:

- Odnoszę wrażenie, że niektóre zarzuty naszych kolegów są spowodowane nieznanymi materiałami, które otrzymaliśmy przed ZOD. Proszę je tylko dokładnie przeczytać. Byłoby nam wszystkim o wiele łatwiej, gdybyśmy zrozumieli, że nie ma różnic w transporcie w kierunku wschodnim czy zachodnim. Jesteśmy wyspecjalizowani w różnych kierunkach. Ważne jest to, że wszyscy jesteśmy przewoźnikami i mamy wspólne interesy.

■ Adam Bygłowski, wiceprezes Zarządu ZMPD ds. finansowych:

- Składki członkowskie, o których mówimy, wystarczyłyby na 4 dni funkcjonowania biura. Te wszystkie działania, jakie przez ostatni rok były prowadzone oraz wyniki finansowe Zrzeszenia pokazują, że jesteśmy wyjątkowo silną organizacją i powinny dawać nam wyjątkową satysfakcję, że to my - nasza organizacja potrafi tego dokonać. My robimy swoją pracę. Wykonujemy ją - uważam - bardzo dobrze, natomiast kolegom zależy tylko na mąceniu.

■ Euzebiusz Gawrysiuk, delegat Regionu Mazowieckiego III:

Gdy słucham tych wypowiedzi, które są bardzo ostre i emocjonalne - patrzę, kto to mówi. To mówi środowisko, które półtora roku temu walczyło o to, żeby być we władzach Zrzeszenia. Obecnie ma w tych władzach swoich przedsta-

wicieli i dzisiaj nagle o nich zapomnieli? Bo to, że się nie robi nic - to jest nieprawda - którą, jak się okazuje, bardzo łatwo powiedzieć. Mnie interesuje cel wystąpienia naszego kolegi Mirka (Szczepankowskiego). O co mu chodzi, kiedy tak totalnie krytykuje poszczególnych członków władz? Czy występują jakieś konflikty osobiste?

■ Wojciech Sienicki, przewodniczący Komisji Rewizyjnej:

ZOD jest po to, aby nie tylko być pogłaskanym, ale usłyszeć również jakieś krytyczne komentarze. Należy z tej krytyki wybrać elementy racjonalne, które będą Zrzeszeniu służyć. W żadnym wypadku nie można się obrażać na te głosy krytyki. Trzeba brać pod uwagę, że one są wyrazem jakiegoś niezadowolenia z tego co robimy - wydaje mi się, że tak powinniśmy to odbierać.

Myślę, że osoby zasiadające w organach Zrzeszenia muszą nieustannie działać na rzecz jednoczenia przewoźników - członków organizacji wokół najważniejszych idei. Należy umieć zachować kompromis, bo inaczej ZMPD może sobie wyrządzić krzywdę - czyli korzyści płynące z „działania powszedniego” mogą być przesłonięte przez niepotrzebne partykularne interesy małych grup. Przebieg ZOD potwierdza, że o tą jedność trzeba walczyć w jakiś mądry sposób - bo inaczej Zrzeszenie zamiast silniejsze, zacznie stawać się coraz słabsze.

■ Dionizy Woźny, delegat Regionu Kujawsko - Pomorskiego, prezes Kujawsko - Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych:

- Totalna krytyka organów Zrzeszenia za brak jakichkolwiek działań nie ma żadnego uzasadnienia w faktach. Ja przyjąłem to emocjonalne wystąpienie z dużym zdziwieniem, czy nawet wręcz z zażenowaniem. Nie ma w nim żadnych konkretów dotyczących grzechów zaniechania czy innego rodzaju niekorzystnych dla środowiska działań ze strony Zarządu i organów Zrzeszenia. Zwłaszcza, że ani wyniki finansowe ZMPD o tym nie świadczą, ani dotychczasowe działania na forum publicznym. Nie mogłem się doszukać racjonalnego uzasadnienia tak wielkich emocji. Myślę, że taka krytyka była poddyktowana frustracją jakiejś grupy z naszego środowiska.

Przekonaj się sam:

VOLVO FH FUEL CHAMPION



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

Nie pozwolę rozmienić ZMPD na drobne

Co się wydarzyło na ZOD?

- Przewoźnicy z Ostrołęki, reprezentowani w Zarządzie ZMPD przez Andrzeja Szablowskiego i posiadający kilku reprezentantów w innych organach ZMPD, wystąpili na ZOD z totalną krytyką poczynania władz stowarzyszenia. O co chodzi?

Jestem zażenowany, że muszę o tym publicznie mówić, ale kiedy po ostatnich wyborach przedstawiciele Ostrołęki uzyskali silną pozycję w ZMPD uznali, że oznacza to możliwość pozyskiwania pieniędzy na działalność ich lokalnego stowarzyszenia. Tym bardziej jest mi przykro, że otrzymali od nas dużą pomoc. Nie jest winą kogokolwiek z ZMPD, że nie radzą sobie z przyjętym na siebie wyzwaniem. Miedzy innymi pomogliśmy im w „rozkreśleniu” ich ośrodka szkolenia, proponowaliśmy też inne formy współpracy, ale im żadna robota się nie klei... Absolutnie nie znajdujemy jakiegokolwiek tytułu do przekazywania im pieniędzy tylko dlatego, że nie radzą sobie z statutową działalnością. Ale myślę, że na ten temat łatwiej i konkretniej będzie mi rozmawiać z członkami Zrzeszenia z Ostrołęki, niż na łamach naszego pisma...

- Ale przecież mogli dostać, jak mówią, możliwość prowadzenia któregoś z punktów obsługi w systemie viaTOLL.

No tak, ale tylko w sytuacji, gdyby istniało dodatkowe województwo kurpiowskie i zlecono by nam, ZMPD,

z prezesem ZMPD Janem Buczkim rozmawia Sławomir Jeneralski

utworzenie tam punktu konsultacyjnego. Wszyscy wiemy, w jakim trybie był ten system tworzony. Podpisanie umów poprzedzały wielomiesięczne, niezwykle trudne negocjacje. Lokalizacja punktów nie zależy od widzimisię prezesa ani lokalnych działaczy. Do kolegów z Ostrołęki ta prawda nie dociera. Dlatego już na długo przed ZOD zapowiedzieli, że zorganizują falę krytyki, żeby ukarać władze ZMPD. Koledzy z Ostrołęki pomyli działalność na rzecz środowiska, którą prowadzimy w ZMPD, z realizowaniem własnych interesów. W związku z tym nie doceniono naszego gigantycznego trudu i efektów naszej gigantycznej pracy.

- Dlaczego nikt nie wyjaśnił tego delegatom podczas ZOD?

Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD zostało najwyraźniej oszukane przez delegatów z Ostrołęki i za wierzyło zapewnieniom, że ich kandydat na przewodniczącego zgromadzenia będzie rzetelnym przewodniczącym ZOD ZMPD. Stąd poparcie dla kandydatury Ryszarda Sidorzaka. Przewodniczący już na początku zgromadzenia utracił zaufanie delegatów i nie potrafił pogodzić powierzonej od-

powiedzialnej misji z kategorycznymi żądaniami swoich „partyjnych” mocodawców. W związku z tym nie dość, iż stał się autorem zenującego widowiska, to złamał dotychczas pieczętowane od kilkunastu lat zasady demokratycznych rozstrzygnięć różnicy poglądów w ZMPD. Dyskusja przez prawie godzinę na temat czasu wypowiedzi poszczególnych członków Zarządu i przeforsowanie decyzji o skróceniu do 3 minut czasu składania sprawozdań z działalności poszczególnych członków Zarządu było dopełnieniem absurdalnej bezradności przewodniczącego. Oczywiście nie było przypadkiem również nieudzielenie w tej sprawie prawa wypowiedzi i mnie. Kierował on obradami w taki sposób, żeby ograniczać możliwość polemizowania z wypowiedziami krytycznymi wobec prezesa i Zarządu. Na krytykę był czas, na obronę nie. To nie było fair.

- Ilu przedstawicieli Ostrołęki zasiada w organach statutowych ZMPD?

Przewoźnicy z Ostrołęki należą do Regionu Mazowieckiego II, który ma dość liczną reprezentację we władzach. Andrzej Szablowski w Zarządzie, Ryszard Sidorzak w radzie i Stefan Przastek w Komisji Rewizyjnej.

- Czy to, co się wydarzyło podczas ZOD, może mieć wpływ na dalsze funkcjonowanie ZMPD w czasie tej kadencji władz?

Krytyka jest nam potrzebna.



Wszystkie wypowiedzi uczestników dyskusji są starannie analizowane, tak, żeby można je było wykorzystywać w dalszych pracach Zarządu i innych organów. Niestety w wystąpieniu kolegi Mirosława Szczepankowskiego, które należy uznać za główny przejaw niezadowolenia delegatów z Ostrołęki, był pełen emocji krzyk, a brakowało konkretów. Twierdzenie, że władze ZMPD zupełnie nic nie robią, jest całkowicie nieprawdziwe, żeby nie powiedzieć - niedorzeczne. Powstaje też problem, jak przewoźnicy z Ostrołęki – członkowie ZMPD, ale nie delegaci - ocenią odpowiedzialność swoich przedstawicieli, którym udzielili rekomendacji. Do nich akurat nie mogą mieć pretensji, bo oni nie mają obiektywnej wiedzy o ich poczynaniach.

- Na ZOD pojawił się również zarzut o brak skuteczności w rozwiązywaniu problemów przewoźników.

Istotny jest fakt, że nie wszystkie rozwiązania proponowane przez środowisko przewoźników są akceptowane przez władzę. Dlatego podstawowym warunkiem skuteczności środowiska jest jedność w wyrażaniu stanowisk. Stąd stworzenie przez ZMPD platformy dyskusyjnej, jaką jest Forum Transportu Drogowego. Ale niektórym z organizacji nie jest po drodze z zespołem, co sprytnie przez niektórych przedstawicieli władzy administracyjnej jest wykorzystywane. ZMPD - często jako

jedyna organizacja przewoźników - domaga się rozwiązywania problemów branży. Co prawda nie cieszymy się szczególną sympatią władzy, ale swoim profesjonalizmem i czujnością zdobyliśmy należny szacunek. Chyba w każdej sprawie zajmujemy stanowisko i zgłaszamy propozycje

całkiem innej bajki. Zaufanie i dobra współpraca zniknęły. To bardzo przykre, bo jesteśmy kolegami z jednej drużyny. Niezależnie jednak od tego, co kto czuje, jedno trzeba stanowczo powiedzieć: tak długo, jak będę prezesem ZMPD, nie pozwolę, żeby interesy lokalnych grup były w

Niezależnie jednak od tego, co kto czuje, jedno trzeba stanowczo powiedzieć: tak długo, jak będę prezesem ZMPD, nie pozwolę, żeby interesy lokalnych grup były ważniejsze od dobra całej naszej organizacji i jej członków.

korzystnych dla branży rozwiązań. Dlatego nie można nam stawiać populistycznych zarzutów o zaniechanie, czy wręcz brak działań. Decyzję podejmuje władza administracyjna, która znajduje w naszym środowisku głosy poparcia, co osłabia nasze argumenty. Ale za ten stan rzeczy przecież nie można obwiniać ZMPD. Na taką dyskusję podczas ZOD już czasu nie było!

- A tak po ludzku – boli?

Oczywiście, że boli. Koledzy, z którymi wzięliśmy wspólną odpowiedzialność za ZMPD, dokonali niespodziewanego zwrotu i udają, że są z

pracach ZMPD ważniejsze od dobra całej naszej organizacji i jej członków. Zbyt wiele wysiłków włożyłem w to, aby nasza organizacja dziś miała taką pozycję i status w kraju i za granicą, aby biernie przyglądać się misternie przygotowywanym, rozsądnym od środka organizacyjnym działaniom.

W tak wielkiej organizacji trudno jest zaspokoić oczekiwania wszystkich, w związku z tym zrozumiałym jest, że nie należy oczekiwać powszechnej sympatii. Ale jedno jest pewne: nie pozwolę rozmienić ZMPD na drobne!

Ile kosztują nas wypadki drogowe?

Każdy przewoźnik po informacji, że któryś z jego pojazdów miał wypadek, najpierw zapyta o kierowcę, a później zastanowi się nad dalszymi działaniami. Oczywiście będą one wymagały mniejszych lub większych kosztów. Ale czy to wszystko można dokładnie policzyć?

Klaudiusz Madeja

Na pewno przyjdzie rachunek za pomoc drogową, ewentualne przeładowanie towaru, itp. Do tego koszt wysłania drugiego samochodu z kierowcą oraz możliwa kara za spóźnienie dostawy. To policzalne skutki kolizji na drodze. Przynajmniej część pokryje ubezpieczenie, w zależności od skutków wypadku i rodzaju polisy, jaką mamy. Niemniej później dojdą kolejne koszty, bo przecież ktoś musi zastąpić kierowcę, który ucierpiał w wyniku zdarzenia. Ale to nie są wszystkie straty, jakie ponosimy w rezultacie wypadków drogowych.

Poza oczywistymi kosztami społecznymi i moralnymi, niemożliwymi do wycenienia, mamy także poważne obciążenie dla finansów państwa z tytułu niebezpiecznych zdarzeń na polskich drogach. Są to chociażby koszty ponoszone przez sektor ochrony zdrowia, czyli ratownictwo, hospitalizacja, późniejsza rehabilitacja oraz wydatki z systemu ubezpieczeń społecznych, takie jak zasiłki chorobowe i renty – zauważa prezes Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego Bartłomiej Morzycki. To organizacja non – profit, zrzeszająca firmy, instytucje pozarządowe i organy administracji rządowej, która ma za cel działania na rzecz polepszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. W skład, powstałego z inicjatywy Global Road Safety Partnership w Genewie, Partnerstwa wchodzi m.in. ZMPD.

A chodzi o niebagatelne sumy, bez względu na to, czyje badania przeanalizujemy. Szacunki są takie, że koszty wypadków drogowych stanowią od 1,5 do nawet 3 % PKB danego kraju. Wartość zależy od stopnia zamożności oraz ilości zdarzeń niebezpiecznych. Niemniej nawet ta dolna wartość stanowi bardzo wysokie obciążenie. Bank Światowy wylicza statystyczny koszt utraty życia w 2010 r. w Polsce na 2,8 mln zł, zaś ciężko rannego na 700 tys. zł. Mnożąc to przez ilość zdarzeń otrzymujemy całkowity koszt wypadków śmiertelnych na poziomie ok. 11 mld zł. Natomiast szacunki strat dla polskiej gospodarki z tytułu wszystkich niebezpiecznych zdarzeń drogowych zawierają się w przedziale 27 do 34 mld zł.

Problemem tym zajmował się również Instytut Badawczy Dróg i Mostów (IBDM). Oszacował roczny koszt wypadków drogowych w Polsce na ok. 18 mld zł. Przygotowanie dokładnych wyliczeń jest bardzo trudne z powodu braku dostępu do pełnych danych i statystyk – mówi Agata Jażdżik-Osmólska z Zakładu Ekonomiki IBDM i zaraz uzasadnia te badania: Szacowanie kosztów wypadków drogowych to niekonwencjonalny środek na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę aktualny kurs euro do złotego, podobny wynik podaje Światowa Organizacja Zdrowia (WHO), oceniając roczny koszt wypadków drogowych w Polsce na ok. 4 mld €. Są to jednak szacunki z 2009 r., na podstawie danych o zdarzeniach z 2007 r. Paulina Miśkiewicz z polskiego oddziału tej instytucji

mówi jednoznacznie: Wydatki na bezpieczeństwo drogowe są niższe niż koszty samych wypadków, a wypadki stanowią jedno z najpoważniejszych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzi.

Rzeczywiście, statystycznie jedna osoba na 80 mieszkańców UE ciągle jeszcze jest narażona na utratę życia w wieku poniżej 40 lat. Wiodącą przyczyną zgonów w przedziale wieku 5 - 29 lat są właśnie wypadki drogowe, zaś jeden na trzech mieszkańców potrzebuje leczenia szpitalnego w związku z ranami odniesionymi na drodze. Policzone, że 75 % kosztów wypadku to straty związane z utratą życia ludzkiego. Tylko 20 % stanowią straty w pracy, zaś koszty medyczne to pozostałe 5 %. Jeśli zauważymy, że w Polsce mamy jeden z najwyższych wskaźników ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, wynoszący 11, to dopiero uświadomiamy nam, jak wielkie ponosimy straty. Średnia europejska w tej klasyfikacji to około 3 zabitych. Należy jednak zaznaczyć, że sposób kwalifikowania zdarzeń jako wypadku czasem bardzo się różni w poszczególnych państwach. W niektórych jazda na rowerze zakończona upadkiem i interwencją lekarza z powodu otarcia naskórka, także zaliczana jest do wypadków. Stąd tak duża liczba wypadków podzielona przez całkowitą liczbę ofiar daje tak niski wynik. W Polsce średnio ginie codziennie na drogach 13 osób. W 2011 r. roszczenia spowodowane przez 1,9 mln zdarzeń drogowych zmusiły ubezpieczycieli w Polsce do wypłacenia ponad 9 mld zł odszkodowań...



Ktoś powie, po co liczyć koszty społeczne wypadków, skoro te wymierne są już dostatecznie wysokie i dobrze znane? Wynika to m.in. stąd, że skutki zdarzeń drogowych są u nas nadal niedoszacowane. Podawane statystyki nie zwracają prawie nigdy uwagi. Dopiero jakiś spektakularny wypadek, najczęściej autokaru lub dużej ciężarówki, przyciąga uwagę mediów. Mają na kilka godzin „dobry news”. Oczywiście nikt nie mówi, że w tym samym czasie w kilku „zwykłych” wypadkach z udziałem aut osobowych lub motocykli ucierpiałoby tyle samo lub nawet więcej osób. Całkowite wyliczenie, z możliwie dużą dokładnością, kosztów wypadków drogowych może skłonić decydentów do przeznaczenia większych środków na zapobieganie tym zdarzeniom. Profilaktyka pozwoli ocalić wiele istnień ludzkich, a jednocześnie zmniejszyć koszty ponoszone w wyniku zdarzeń. Doświadczenia pokazują, że kwota wydana na profilaktykę jest niższa, co potwierdza Radek Czapki z Banku Światowego: Inwestowanie w poprawę bezpieczeństwa drogowego bardzo się opłaca, ponieważ zmniejsza koszty społeczne i moralne, a także wydatki dla budżetu.

Obniżając wymienione wyżej koszty, powstałe w wyniku zdarzeń na drogach, odciążamy służbę zdrowia i ZUS, co pozwala przesunąć pozostałe środki na inne cele. Konsekwencją takiej sytuacji może być nawet obniżenie podatków, bo przecież budżet oszczędza na wydatkach. Mówi się nawet, że dzieląc koszty wypadków drogowych na wszystkich obywateli, wychodzi rocz-

nie około 1 300 € na każdego człowieka w UE. Warto więc inwestować w rozwój transportu drogowego, ale musi on iść w parze z jednoczesnym rozwojem całej, szeroko pojętej infrastruktury. Powinna tutaj obowiązywać zasada maksymalizacji korzyści. Nowa, bezpieczna droga, to nie tylko korzyść dla sek-

Niby proste, ale kto z nas choć raz po zmroku omal nie najechał na nieoświetlonego pieszego lub rowerzystę...

Dokładne wyliczenie kosztów wypadków wymaga ustalenia jednolitych kryteriów ich klasyfikowania. Mówi się nawet o dokonaniu tego na poziomie unijnym. Tymczasem w Polsce nadal nie ma

Bank Światowy wylicza statystyczny koszt utraty życia w Polsce na 2,8 mln zł, zaś ciężko rannego na 700 tys. zł.

Mnożąc to przez ilość zdarzeń, otrzymujemy całkowity koszt wypadków śmiertelnych na poziomie ok. 11 mld zł. Natomiast szacunki strat dla gospodarki z tytułu wszystkich wypadków zawierają się w przedziale 27 do 34 mld zł.

tora transportu drogowego, ale dla całej gospodarki. Równocześnie trzeba poprawić edukację wszystkich obywateli, dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ustawodawca wymusił obowiązkowe szkolenia dla kierowców zawodowych, ale zapomniał chyba o pochyleniu się również nad pozostałymi uczestnikami ruchu. A jesteśmy nimi wszyscy. Na oświatę niechronionych uczestników ruchu wydaje się mało, a tymczasem oni stanowią aż ok. 50 % ofiar śmiertelnych na naszych drogach. Niejednokrotnie jakkolwiek element odbłaskowy lub światło z tyłu (rower) może ocalić im życie lub zdrowie.

ustalonych jednolitych stawek za leczenie „standardowych” schorzeń czy urazów, co powoduje wiele nieporozumień na linii NFZ – placówki służby zdrowia.

Być może optymizmem napawa zapowiedź posłanki Beaty Małeckiej-Libery, wiceprzewodniczącej Sejmowej Komisji Zdrowia, która wyraziła nadzieję na wspólne działania ministerstw finansów, zdrowia i transportu w celu rozwiązania problemów bezpieczeństwa drogowego pod kątem legislacyjnym. Trzymamy więc kciuki za powodzenie tych zapowiedzi, bo przecież wszyscy mamy w tym własny, ale także wspólny interes.

Co dalej z przewozami do Rosji?

- W krótkim czasie zostały w Budzisku zorganizowane stałe kontrole ITD, co więcej będzie tam otwarta delegatura Głównego Inspektoratu. Czym należy tłumaczyć to błyskawiczne spełnienie niemożliwych dotychczas i zgłaszanych od wielu lat postulatów środowiska?

Dotychczas minister odpowiedzialny za transport nie dostrzegał wagi problemu i ignorował zgłaszane przez nas od lat prośby i żądania radykalnej poprawy sytuacji na tym odcinku naszej granicy. Decydenci zasłaniali się zwykle brakiem podstawy prawnej do prowadzenia kontroli na wewnętrznej granicy UE. W związku z tym ZMPD, angażując niezależnych prawników, postanowiło dokonać analizy przepisów w tym aspekcie. Wynika z niej jasno, że przepisy ograniczające możliwości wykonywania przez resortowe służby kontrolne działań na granicy w Budzisku w sposób ciągły zmieniły się w 2008 r. i dzięki temu wszelkie formalne przeszkody przestały istnieć. Poinformowaliśmy o tym stanie prawnym ministra Sławomira Nowaka. Podczas spotkania z przewoźnikami uznał te argumenty za przekonujące i w trybie natychmiastowym polecił wprowadzić takie kontrole. Trwają do dziś.

- Co w takim razie robią na przejściu granicznym w Budzisku, dyżurujący na zmianę przez całą dobę, przedstawiciele środowiska przewoźników?

Jest to jeden z wielu pozytywnych przykładów gotowości naszego środowiska do partnerskiego działania z administracją. Można stwierdzić, że jest to przykład partnerstwa publiczno – prywatnego. Przewoźnicy po prostu pomagają inspektorom w przeprowadzaniu kontroli, wyjaśniają im wiele - jak się okazuje nieznanych - zawiłości procesów transportowych. Interpretują i wy-

z prezesem ZMPD Janem Buczkim rozmawia Ryszard Gałczyński

jaśniają genezę powstania niektórych zapisów, chociażby w dokumentach EKMT. Pełnią rolę konsultantów. Będziemy tam, dopóki minister Nowak nam na to pozwoli, a wydaje nam się, że zarówno dla nas - przedstawicieli przewoźników, jak i dla samych inspektorów jest to korzystna forma współpracy.

- Czy prawdą jest, że przewoźnicy pomogli rozwiązać kilka trudnych problemów organizacyjnych związanych z uruchomieniem w Budzisku stałego punktu kontroli?

Istotnie tak jest, chociaż nie to jest dla nas najważniejsze. Niewątpliwie przewoźnicy przyczynili się do pokonania kilku przeszkód, które stanowiły wyzwanie z powodów formalnych. Dzięki temu kwestie niemożliwe do załatwienia w trybie natychmiastowym przez ITD, jako jednostkę administracji państwowej, zostały z naszą pomocą rozwiązane.

Dla nas jednak istota rzeczy polega na tym, aby te kontrole były wykonywane należycie. Nie możemy bowiem tolerować sytuacji, gdy zagraniczni kierowcy wykpiwają nas i nasze państwo.

- W obradach sztabu kryzysowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej uczestniczą przedstawiciele środowiska. Czy według Pana można już mówić o konkretnych rozwiązaniach podstawowego powodu sporu, czyli dowolnego interpretowania przez rosyjskie służby zapisów umowy dwustronnej i konwencji CMR?

Wymierną korzyścią jest doprowadzenie do takiej sytuacji, w której nasza administracja państwowa rozpoczęła wreszcie działania, zmierzające do wyjaśnienia Rosjanom ich błędów. Wynikają one z niewłaściwej interpretacji przepisów międzynarodowych i umowy przez nich podpisanej. Natomiast w dalszym ciągu brakuje w tym zespole przedstawicieli Ministerstwa Finansów oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Nie można zatem jeszcze mówić o kompleksowej współpracy wszystkich resortów zainteresowanych rozwiązaniem tego problemu. Ale pierwszy krok został zrobiony.

- Rosjanie utrzymują na międzynarodowych forach, że ostatnio wprowadzone zaostrenie systemu kar wynika z naruszeń popełnianych przez polskich kierowców, którzy dokonują przewozów przez ich kraj nie mając żadnego zezwolenia. Czy jest to pogląd uzasadniony?

To absurd. Tego rodzaju argumenty są podnoszone przez Rosjan po to, żeby je włączyć do publicznej dyskusji w celu czysto propagandowym. Natomiast nie znajduje to żadnego potwierdzenia w rzeczywistości. Polscy przewoźnicy od wielu lat są bardzo szczegółowo kontrolowani na wszystkich rosyjskich przejściach granicznych. W ostatnim okresie, z zupełnie niezrozumiałych dla nas powodów, do tego agresywnego zachowania Rosjan przyłączają się również Białorusini. Kontrolują u polskich przewoźników zezwolenia rosyjskie, co jest jawnym łamaniem umowy polsko-białoruskiej i porozumień wykonawczych, ponieważ w żadnym z tych dokumentów Białorusini takich uprawnień sobie nie zastrzegli. To jest dla naszych przewoźników bardzo niekorzystne, bowiem kierowca, który wiezie ładunek do Rosji zostaje wyposażony w dwa rodzaje zezwoleń: dwustronne i na kraje trzecie. Ostateczną decyzję o tym, które z nich

zastosować, kierowca podejmuje na granicy białorusko-rosyjskiej - w zależności od uzyskanej interpretacji swojego przewozu. Białorusini zmuszają Polaków do wypełniania zezwoleń rosyjskich w innym kraju niż Rosja, doprowadzając do tego, że tracimy dwa takie dokumenty na jeden przejazd.

- Problemy z interpretacją przepisów nie pozwoliły na uzyskanie porozumienia podczas ostatniego posiedzenia Polsko – Rosyjskiej Komisji Mieszanej ds. przewozów międzynarodowych.

Faktycznie, 5 i 6 czerwca w Warszawie odbywało się spotkanie, na którym sporo czasu zajęła dyskusja na temat definiowania rodzajów przewozów, według umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 30 sierpnia 1996 roku. Delegacje obydwu krajów przedstawiły swoje stanowisko, dotyczące sposobu klasyfikowania przewozów drogowych. Niestety, nie dopracowaliśmy się wspólnego poglądu. Dlatego ustaliliśmy, że przedsta-

wimy na piśmie propozycje zasad klasyfikacji rodzaju przewozu, a one będą podstawą dalszej dyskusji.

Kolejne posiedzenie Komisji Mieszanej zaplanowano na lipiec. Musimy jeszcze rozwiązać sprawę zezwoleń. Jest dla nas bardzo ważne, aby liczba zezwoleń na kraje trzecie wróciła do poziomu 50 tys. sztuk, tak jak to było przed podpisaniem najbardziej szkodliwego dla polskich przewoźników protokołu w Białowieży w 2004 r. Taki poziom zabezpieczenia pozwalałby uniknąć rosyjskich szykan wynikających z podniesienia do absurdalnego poziomu grzywnien za brak prawidłowego zezwolenia.

- Jak wygląda obecnie współpraca ze stowarzyszeniem ASMAP Rosja?

Nasze wzajemne kontakty są poprawne, współpracujemy na wielu polach, co jednakże nie oznacza, że we wszystkim się zgadzamy. ZMPD pilnuje interesów polskich przewoźników. To samo robi ASMAP wobec swoich członków. Uważam jednak, że Rosjanie nie

zawsze są obiektywni. Ale na to już nie mamy wpływu.

- Czy podziela Pan pogląd, że tak drastyczne zaostrenie sankcji przez Rosjan wobec Polaków jest faktycznym wymówieniem umowy dwustronnej przez nich podpisanej?

Oczywiście, jeżeli nie będzie innych sposobów na rozwiązanie tego problemu, to ostatecznie nastąpi zawieszenie, a może i rozwiązanie umowy dwustronnej. Nie wyobrażam sobie sytuacji, że polscy przedsiębiorcy, którzy są obecni od wielu lat na rynku przewozów do Rosji, mają go teraz opuścić tylko dlatego, że realizuje się jakieś ukryte, być może polityczne, interesy naszego sąsiada. Uważam, że osiągnięcia zarówno w postaci wolnej konkurencji, jak i dostępu do zasobów gospodarki, są wynikiem wieloletnich, wspólnych działań przedsiębiorców polskich i rosyjskich. W związku z tym nie wolno zaprzepaścić tego dorobku nieprzemysłanymi decyzjami.

reklama



viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE
DLA POJAZDÓW > 3,5 t

OD 1 LIPCA 325 KM
NOWYCH DRÓG W SYSTEMIE

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.

Jak podnieść efektywność transportu

Koszty rosną, konkurencja jest ogromna, co więc zrobić, aby swój biznes transportowy uczynić bardziej zyskowym...

Klaudiusz Madeja

Zmiany w przepisach dotyczących licencjonowania transportu

Do 4 grudnia 2011 r. dyrektywy unijne w tym zakresie były różnie interpretowane w poszczególnych krajach członkowskich. Powodowało to brak przejrzystości i jednomyślności. Dlatego odpowiednie rozporządzenie zmieniło tę dyrektywę. Nowy akt prawny dotyczy wszystkich pojazdów powyżej 3,5 t dmc wykonujących przewozy drogowy. Nie dotyczy samochodów lżejszych, przewozu osób w celach niezarobkowych oraz transportu pojazdami mogącymi rozwijać maksymalnie 40 km/h. Największe kontrowersje budzi oczywiście zapis o niezarobkowym przewozie osób, jakim tłumaczą się często kierowcy busów. Inspekcja Transportu Drogowego zapewnia jednak, że ma już metody na udowodnienie nielegalnego, regularnego, komercyjnego przewozu osób.

To niejedyny sposób na omijanie przepisów. Stąd propozycje, aby objąć nimi również pojazdy dostawcze o dmc do 3,5 t. Wynika to z częstego przeladowywania tych samochodów

lub rejestrowania większych właśnie w niższej kategorii, aby uniknąć kontroli.

Inny kłopot sprawia zarządzający transportem. Przepisy dopuszczają, aby był to ktoś spoza przedsiębiorstwa. Pewien „rekordzista” pełnił tę funkcję jednocześnie w 157 firmach... Wg nowych regulacji musi to być obywatel UE (więc nie może to być np. Rosjanin) z certyfikatem. Jednocześnie może pełnić rolę zarządzającego maksymalnie w czterech firmach pod warunkiem, że w sumie mają do 50 pojazdów. Jeśli zaś flota jednego przedsiębiorstwa liczy więcej samochodów, zarządzający tylko tam może pełnić tę funkcję. Należy zaznaczyć, że każde państwo unijne może te reguły u siebie zmienić.

W Polsce mamy około 7 tys. firm transportowych użytkujących tylko jeden pojazd. Często pracują jako podwykonawcy dla dużych przewoźników. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) protestuje przeciwko przepisowi wymagającemu, aby każdy przedsiębiorca transportowy miał obowiązkowo swoją bazę.

Kolejna luka w przepisach dotyczy kierowców. Istnieje baza przedsiębiorstw transportowych, a nie ma podobnej, dotyczącej szoferów. Wo-

bec nowego pracownika nie ma dzisiaj żadnych wymogów, czasem brak też prawie jakichkolwiek informacji o nim. Kierowca zgłasza się do firmy, wypełnia formularz, pokazuje swoje dokumenty, a następnie dostaje pojazd z towarem, często o znacznej wartości. Właściciel w praktyce nie ma możliwości sprawdzenia przeszłości nowo zatrudnionego.

Dla przedsiębiorców, którzy okazynie realizują transport ponadnormatywny, ważne jest, aby zapoznali się z nowymi regulacjami. Pociuszające jest to, że z 10 aktów prawnych utworzono jeden. Niestety wymogów jest więcej, podobnie jak kategorii zezwoleń, których teraz mamy siedem.

Dyrektor ds. Szkoleń w ZMPD Euzebiusz Jasiński tak komentuje sytuację prawną przewoźników po 4 grudnia 2012 r.: Szereg zmian jest przydatnych i pomocnych, natomiast administracja po raz kolejny pokazała nam, że mamy czas na dostosowywanie przepisów.

/Zdalne/ Zarządzanie flotą

Jeszcze niedawno nie było aż tylu możliwości zdalnego zarządzania flotą pojazdów. Obecnie jest wiele systemów telematycznych ułatwiających zarówno bieżącą obserwację, jak i wydawanie dyspozycji wszystkim kierowcom. Dobre



rozwiązanie powinno niemal całkowicie wyeliminować rozmowy telefoniczne, czyli zdjąć pewną część kosztów. A te są przecież niemałe, zwłaszcza poza UE. Z telefonu powinno się korzystać jedynie w sytuacji awaryjnej.

Duże ograniczenia zużycia paliwa mogą wynikać właśnie z właściwej kontroli nad kierowcami. Doświadczenia pokazują, że jest ona konieczna. Rozwiązania elektroniczne dają możliwość nadzoru nad zużyciem paliwa (z jego nielegalną odsprzedażą włącznie), unikania zbędnych przebiegów, kradzieży oraz nieuzasadnionego wykorzystywania pojazdów. Optymalizacja trasy również potrafi dać duże oszczędności w postaci unikania niepotrzebnego płacenia myta i zbędnego oczekiwania na ładunek. Dostępne jest także np. powiązanie oprogramowania z tachografem, co pozwala automatycznie archiwizować przebieg pracy kierowcy, planować trasy i obowiązkowe przestoje przeznaczone na wypoczynek. Istnieje również możliwość personalizacji rozwiązań pod kątem konkretnego rodzaju transportu, jaki kierowca realizuje.

Nowe rozwiązania nie służą tylko do „szpiegowania” kierowców. Mogą pomóc także w samej firmie, oferując lepszy obieg dokumentów, sprawniejszą komunikację wewnętrzną oraz lepszą efektywność.

Jeśli przyrzeć się samemu tylko zarządzaniu dokumentami, widać jak wiele można zyskać w tym zakresie:

- optymalizacja procesów administracyjnych
- szybsze fakturowanie
- poprawa i usprawnianie wymiany informacji z klientami
- rozliczanie kierowców
- eliminowanie błędów
- automatyczna archiwizacja
- zastosowanie fotografii oraz ich szybka wysyłka np. w razie awarii

Ponieważ technika idzie z postępem, niektórzy dostawcy rozwiązań telematycznych proponują również magazynowanie danych na swoich serwerach. Jest to nic innego, jak tzw. przechowywanie w chmurze. Firma oszczędza wówczas na sprzęcie komputerowym, serwerach, a czasem również na informatyku, który nad tym wszystkim czuwa. Robi to usługodawca zewnętrzny. Oczywiście osoby upoważnione w przedsiębiorstwie mają stały dostęp do wszystkich informacji poprzez internet i mogą do tego używać nawet prostych komputerów przenośnych.

Oferta rynku w zakresie rozwiązań informatycznych i telematycznych jest bardzo duża, podobnie jak postęp techniczny. Warto rozważyć skorzystanie z takich usług. Dobrze jednak najpierw się zastanowić, co danemu przewoźni-

kowi jest faktycznie potrzebne, a także porównać propozycje poszczególnych oferentów. Miesięczny koszt obsługi dla jednego pojazdu może wynieść kilkadziesiąt euro. Dlatego warto przeprowadzić wstępną symulację kosztów, aby rozważyć co nam najlepiej odpowiada.

Ogumienie i inne części eksploatacyjne

Rosnące wszędzie koszty powodują, że przewoźnicy zaczynają większą uwagę poświęcać rzeczom, które do tej pory nie zaprzętały tyle uwagi. Jednym z takich elementów jest ogumienie. Jego odpowiednie dobranie jest podstawą późniejszej, właściwej eksploatacji. Różne testy pokazują, że jednak najlepiej sprawdzają się opony znanych marek. Tutaj warto zwrócić uwagę na fakt, że duże koncerny mają ich zwykle kilka w swoim portfolio. Począwszy od tych, najbardziej znanych, klasy premium (przeważnie noszą tę samą nazwę, co firma), poprzez klasę średnią, po ekonomiczne. Zwłaszcza dla floty liczącej więcej pojazdów wskazane jest podpisanie umowy serwisowej, która oprócz bieżącej obsługi zapewni również dojazd do pojazdu w razie nieprzewidzianej awarii ogumienia. Oczywiście możemy wybierać pomiędzy obsługą wyłącznie na terenie

kraju lub także poza jego granicami.

Bardzo istotnym i często lekceważonym dodatkowym parametrem, jest właściwe ciśnienie w oponach. Zbyt niskie powoduje nie tylko większe zużycie paliwa, lecz także przyspiesza zużycie. Szacuje się, że ubytek powietrza rzędu 20 %, obniża o tę samą wartość przebieg opony.

Koncerny oferują różnego rodzaju programy ponownego wykorzystania opon, w tym także bieżnikowania. Zdania na temat są podzielone. Pewien przewoźnik powiedział mi kiedyś, że nie uznaje tego ostatniego zabiegu i po prostu jego pojazdy jeżdżą do końca, a później kupują nowe ogumienie. Nawet pośród przedstawicieli największych koncernów opinie są różne. Niektórzy twierdzą, że tzw. cztery życia opony są w polskich warunkach niemożliwe, m.in. ze względu na stan dróg.

Na koniec tematu ogumienia trzeba jeszcze krótko wspomnieć, że począwszy od 1 listopada 2012 r. każda opona będzie miała swoją metkę, przypominającą

kanistrów po paliwie. Nawet jego śladowa ilość zanieczyszcza aż 18 l AdBlue. Minimalna ilość substancji ropopochodnych niszczy elementy uszczelniające w module sterującym i pompie systemu SCR

- nie wolno go rozcieńczać, bo spowoduje to uszkodzenie katalizatora
- nie kupować zbiorników napełnianych w bazach klientów z cysterny
- kupować zbiorniki z plombą, bo jest to produkt o farmaceutycznej czystości
- nie mylić mocznika do nawozów sztucznych (czyszczonego przez 3 dni) z mocznikiem dla branży motoryzacyjnej (czyszczonym 6 dni). Ten pierwszy spowoduje po jakimś czasie osad na katalizatorze.
- na każdym etapie używać odpowiedniego pod względem jakości i czystości sprzętu.

Inne koszty powstają często w wyniku niefrasobliwości kierowców. I tak 80 % drobnych uszkodzeń ma miejsce w czasie manewrowania. Te „drobne”

Finansowanie działalności bieżącej

Coraz mniej zakupów finansuje się bezpośrednio z własnej kieszeni. Bardzo popularną formą nabycia taboru jest leasing. W 2011 r. wg Związku Polskiego Leasingu pojazdy ciężarowe były jednym z motorów wzrostu, ponieważ w stosunku do 2010 r. ilość ciężarówek wziętych w leasing wzrosła o przeszło 53 %. ZPL przewiduje, że również w br. przyrost w tym segmencie będzie kontynuowany, choć nie w tak dużym zakresie.

Również przy bieżącej działalności przewoźnik ma możliwości finansowania zewnętrznego i wcale nie musi to być kredyt lub pożyczka. Dobrym antidotum na zaległości płatnicze może być faktoring. W zależności od jego rodzaju przedsiębiorca (faktorant) może scedować na wyspecjalizowaną instytucję finansową (faktora) odebranie przyszłych należności, zaś sam od razu otrzymać ok. 80 % pieniędzy. Prowizja od takiej operacji zależy od kilku indywidualnych czynników i wynosi kilka procent całej sumy. Pozwala to szybciej obracać środkami finansowymi, ale także zmniejsza ryzyko działalności, ponieważ faktor sprawdza płatników przed zawarciem umowy.

Kolejnym z pomocnych narzędzi są karty paliwowe, obecnie pełniące już właściwie rolę kart płatniczych. Oferta jest naprawdę bogata. Regulować można praktycznie wszystkie wydatki związane z prowadzoną działalnością transportową, począwszy od zakupu paliwa, poprzez płatności za usługi serwisowe, na płaceniu myta kończąc. Przy czym najkorzystniejsza jest umowa pozwalająca rozliczać wszystkie należności post factum. Dodatkowo istnieje opcja fakturowania netto, czyli odzyskiwania podatku VAT w kraju i za granicą od razu, ponieważ operator naszej karty sam odbierze go za nas.

Myśleć zamiast narzekać...

Oczywiście koszty niezależne od przewoźników rosną. Można narzekać na drogie paliwo, e-myto i wszystkie inne obciążenia. Ale to na pewno nie zmniejszy kosztów przedsiębiorstwa. Te mogą zmaleć, gdy właściciel dokładnie przeanalizuje sytuację, spenetruje rynek i zastosuje odpowiednie dla siebie rozwiązania.

Można narzekać na drogie paliwo, e-myto i wszystkie inne obciążenia. Ale to na pewno nie zmniejszy kosztów przedsiębiorstwa, jeżeli właściciel nie przeanalizuje sytuacji i nie zastosuje odpowiednich dla siebie rozwiązań.

jącą te znane nam chociażby z lodówek. Znajdziemy na niej informacje o:

- przyczepności na mokrej nawierzchni
- ekonomiczności
- poziomie hałasu.

Te parametry mają dodatkowo ułatwić wybór odpowiedniego ogumienia do danego pojazdu.

Innym elementem eksploatacyjnym jest w wielu pojazdach płyn AdBlue. Podobnie jak paliwo, należy go kupować tylko u sprawdzonych dostawców. W przeciwnym razie może się to zakończyć poważnym uszkodzeniem pojazdu. Oto najważniejsze kwestie, na które należy zwrócić uwagę przy eksploatacji AdBlue:

- kupować tylko ten, zgodny z normą ISO
- unikać jego kontaktu z ON, czyli w żadnym przypadku nie nalewać do

uszkodzenia niestety sporo kosztują. Podobnie jak styl jazdy kierowcy. O oszczędności paliwa była już mowa. Dobrze najpierw sfinansować swoim szoferom szkolenie z ekonomicznej jazdy, by później od nich takowej wymagać. A różnica w spalaniu przed i po nauce może wynieść nawet kilkadziesiąt procent na korzyść przewoźnika. Ale wysokie umiejętności kierującego nie tylko zmniejszają wydatki na paliwo. Mają też wpływ np. na zużycie klocków hamulcowych. Używając retardera mogą jednocześnie oszczędzić ON i okładzin. Przy właściwej eksploatacji klocki powinny wytrzymać od 870 tys. do nawet miliona km przebiegu - twierdzą instruktorzy jazdy. Podobnie z poprawnym używaniem sprzęgła, które powinno działać przez co najmniej milion km.



Dom • mieszkanie • OC



Samochód



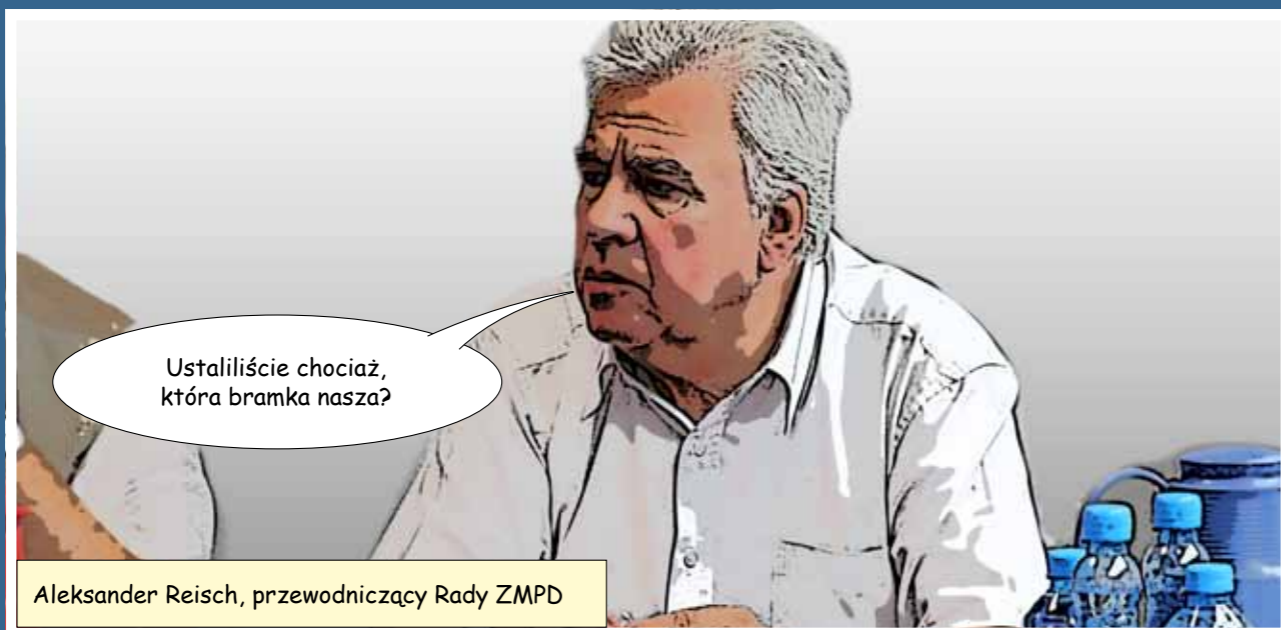
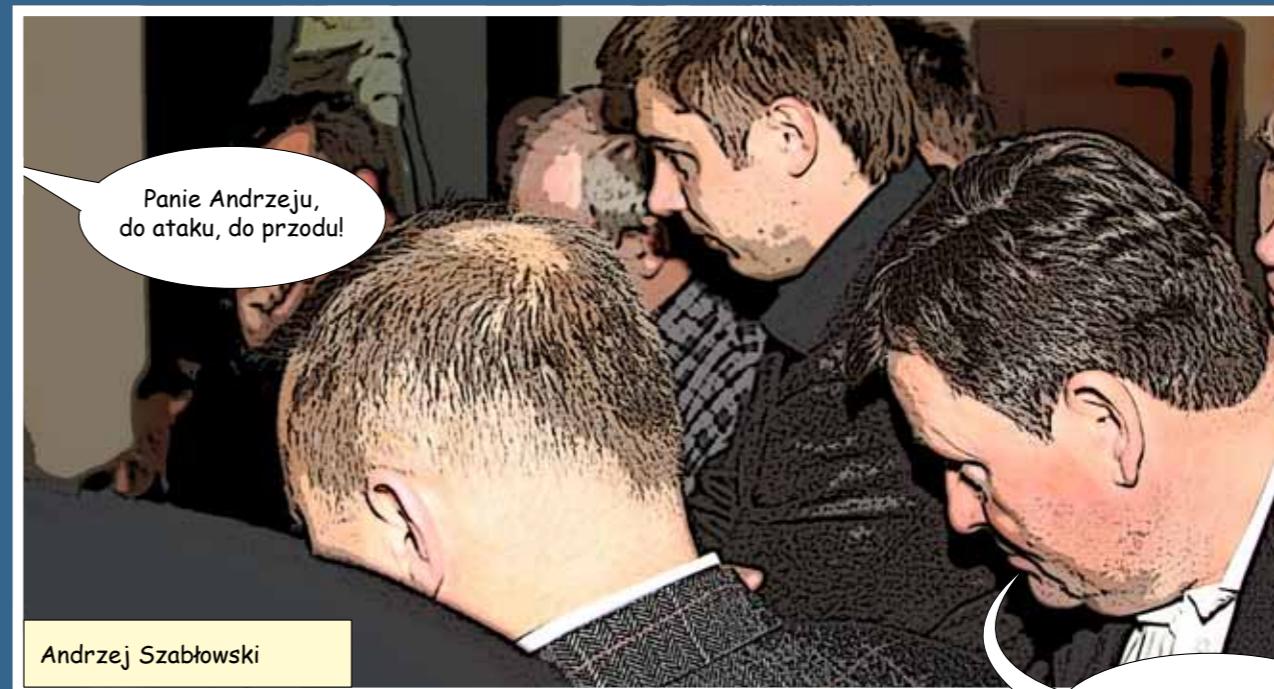
Zdrowie • NNW



InterRisk najlepszą instytucją finansową według dziennika „Rzeczpospolita”

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





od 4 maja

Kontrole w Budzisku

Od 4 maja trwają całodobowe kontrole ITD na przejściu granicznym pomiędzy Polską a Litwą w Budzisku. Inspektorzy sprawdzają polskie zezwolenia u przewoźników spoza UE.

Wiesław Stalewski, Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Białymstoku: - Organizatorem tej akcji jest GITD. Przedstawiciele przewoźników uczestniczą w naszych działaniach na prośbę ministra Sławomira Nowaka i Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasza Polcia. Prowadzą swoją statystykę: ile pojazdów przejechało, ile

zostało skontrolowanych, ile wykryto naruszeń.

Waldemar Jaszczur, koordynator akcji z ramienia Porozumienia Białowieskiego: - W naszej akcji bierze udział pięć stowarzyszeń, a także przewoźnicy niezrzeszeni. Na stronie internetowej Porozumienia Białowieskiego umieściliśmy grafik dyżurów.

Janusz Pawłowski, właściciel firmy transportowej, jeden z dyżurujących: - Prowadzona obecnie akcja dotyczy nas bezpośrednio, dlatego powinniśmy pomóc służbie kontrolującej. Takie kontrole powinny trwać do

skutku, to znaczy do uzyskania porozumienia ze stroną rosyjską w sprawie wymiany zezwoleń i interpretacji przepisów. Postuluje utworzenie tutaj stałego pasa kontroli dla ciężarówek spoza UE. Wiele osób jest przekonanych, że przeciętni Rosjanie nie mają wpływu na sytuację, jaka ostatnio ma miejsce i nie są nastawieni źle do Polaków. Natomiast, jeżeli otrzymają wytyczne, że mają nakładać na Polaków najwyższe grzywny, to będą postępować zgodnie z nakazami.

Od początku maja skontrolowano praktycznie wszystkich przewoźników spoza Unii Europejskiej wyjeżdżających z Litwy przez

Polskę – 15 296 pojazdów. W tej liczbie było 8985 Rosjan, 4171 Białorusinów oraz 2140 kierowców z innych krajów. Przez te kilka tygodni ITD nałożyła ponad 2 mln 150 tys. zł kar za brak zezwoleń. Wystarczy dodać, że w całym roku 2011 kwota ta wynosiła około 100 tys. zł.

Dotychczas zatrzymano już ponad 247 kierowców z tych krajów nieposiadających ważnego zezwolenia. Ponadto inspektorzy ujawnili 7 przypadków sfałszowanych zezwoleń CEMT (EKMT), którymi posługiwali się kierowcy rosyjscy.

R. Gałczyński

wydarzenia

Zjazd do Roskoszy

Ponad 600 przedstawicieli branży zjechało 15 czerwca do Roskoszy na XIII Zjazd Przewoźników Polskich. Obecni byli między innymi: Wiesław Sikorski – przedstawiciel Kancelarii Prezydenta RP; Stanisław Żmijan, wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP; Andrzej Bogdanowicz, dyrektor De-

partamentu Transportu MT-BiGM; Mirosław Sienkiewicz, dyrektor Izby Celnej w Białymstoku; przedstawiciele WITD, Służby Celnej, Straży Granicznej oraz prezesi regionalnych stowarzyszeń przewoźników w Polsce.

partamentu Transportu MT-BiGM; Mirosław Sienkiewicz, dyrektor Izby Celnej w Białymstoku; przedstawiciele WITD, Służby Celnej, Straży Granicznej oraz prezesi regionalnych stowarzyszeń przewoźników w Polsce.

Hasłem debaty były „Nowe bariery prawne i finansowe w transporcie drogowym

między Unią Europejską a Rosją.” Dyskusję prowadzili: Aleksander Reisch i Sławomir Kostjan, przewodniczący i wiceprzewodniczący Rady ZMPD.

Sprawa ilości i rodzaju zezwoleń do Rosji jest bolesną kwestią, szczególnie dla przewoźników ze wschodniej Polski. Tym bardziej, że interpretacja międzynarodowych przepisów przewozowych przez rosyjskie służby kontrolne uniemożliwia właściwe wykorzystanie zezwoleń dwustronnych przez polskich transportowców. Nakładają się na to jeszcze kolejki na granicach. W dyskusji padło wiele krytycznych uwag pod adresem Służby Celnej. Okazuje się, że pomimo drobiazgowych odpraw celniczy nie kasują Rosjanom zezwoleń - ani na przejściach granicznych, ani w izbach celnych. Ten brak koordynacji działań jest dla przewoźników niezrozumiały – ITD od początku maja prowadzi z ich społecznym udziałem stałe kontrole pod kątem zezwoleń na byłym przejściu granicznym z Litwą w Budzisku. Wstępne wyniki prowadzonych tam działań potwierdzają tezę, że Rosjanie zwiększają swoją konku-

rencyjność poprzez wielokrotne wykorzystanie zezwoleń jednorazowych. Dlatego bierność Służby Celnej podważa, w opinii transportowców, zaufanie do tej instytucji. Jarosław Jakoniuk, przewodniczący Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników, jasno określił oczekiwania branży transportowej w stosunku do administracji rządowej. Sprowadzają się one do opracowania, a następnie ustanowienia prawa sprzyjającego rozwojowi gospodarczemu; uproszczenia i ograniczenia kosztownych, czasochłonnych, a często zbędnych procedur i dokumentów; funkcjonowania kontroli i nadzoru nad transportem w taki sposób, aby efektem było wsparcie i obrona każdego stanowiska pracy.

W programie zjazdu znalazł się również finał V edycji olimpiady: „Transport - Clo – Spedycja”. Jak co roku imprezie towarzyszyła prezentacja najnowszych pojazdów i firm świadczących usługi dla transportu. Sponsorem generalnym XIII Zjazdu była firma MAGYSTRAL – Polska i RE-NAULT TRUCKS POLSKA

R. Gałczyński

15 czerwca

Komisje mieszane

29 i 30 maja w Skopje obradowała Polsko - Macedońska Komisja Mieszana. Delegacji polskiej przewodniczył Bogdan Oleksiak, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w MT-BiGM, natomiast delegacji macedońskiej - Stevco Jolaoski, naczelnik sektora w Ministerstwie Transportu i Łączności Republiki Macedonii. W spotkaniu uczestniczyli również przedstawiciele przewoźników obu krajów, w tym ZMPD oraz OZPTD.

Najważniejszym tematem rozmów była liberalizacja przewozów pomiędzy Macedonią i Polską, ponieważ strona macedońska ponownie zgłosiła wniosek o liberalizację. Strona polska, w zasadzie, wyraziła zgodę na liberalizację przewozów dwustronnych i tranzytowych, natomiast uznała, że jest za wcześnie na liberalizację przewozów do/z krajów trzecich. Jednak liberalizacja nawet w tym mniejszym zakresie wymaga zatwierdzenia poprzez protokół wykonawczy/notę dyplomatyczną, stanowiącą o zmianie dwu-

stronnej umowy o międzynarodowych przewozach drogowych między dwoma krajami. Wejście w życie z dniem podpisania protokołu lub wymiany not dyplomatycznych przez właściwe władze obu krajów. Uzgodniono, że obie strony dołożą starań, aby podpisanie tego dokumentu odbyło się w terminie do 3 miesięcy.

Uzgodniono również dodatkową wymianę zezwoleń do/z krajów trzecich w ilości 500 sztuk dla obu stron. Zezwolenia, które zostaną wymienione w roku bieżącym - będą ważne do 31 stycznia następnego roku.

W dniach 5 - 6 czerwca odbyło się posiedzenie Polsko - Rosyjskiej Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Ponieważ od dłuższego czasu polscy przewoźnicy mają problemy przy przewozach towarów do Federacji Rosyjskiej, wynikające ze złej interpretacji przez rosyjskie służby graniczne rodzaju wykonywanego przewozu i tym samym żądania niewłaściwego, w opinii

29-30 maja

strony polskiej, zezwolenia drogowego, rozmowy skoncentrowały się przede wszystkim na tym problemie. Strona polska uważa, że wszystkie przewozy wykonywane przez polskich przewoźników, kiedy towar jest ładowany w Polsce z miejscem wyładunku w Federacji Rosyjskiej - są przewozami dwustronnymi, zgodnie z zapisami polsko-rosyjskiej umowy dwustronnej o międzynarodowych przewozach drogowych. Niestety rosyjskie służby kontrolne, w celu kwalifikowania danego przewozu, biorą również pod uwagę inne dane wynikające z dokumentów handlowych, jak na przykład kraj nadawcy towaru, miejsce wystawienia faktury czy kraj wyprodukowania towaru. Podczas spotkania nie osiągnięto porozumienia w tej kwestii, więc ustalono, że strony przedstawią pisemne propozycje zasad interpretacji rodzaju wykonywanego przewozu, które będą przedmiotem dyskusji podczas kontynuacji rozmów dwustronnych zaplanowanych na lipiec.

A. Gawlik

5-6 CZERWCA



Z korzyścią dla przewoźników

Ryszard Galczyński

W ostatnim roku Rada ZMPD zainicjowała i doprowadziła do realizacji kilku konkretnych projektów służących przewoźnikom. Najbardziej skomplikowane organizacyjnie było stworzenie sieci zaprzyjaźnionych warsztatów, które solidnie i szybko usuną awarię powstałą w trasie. Przy udziale przewodniczących regionów stworzono listę 100 stacji serwisowych na terenie całego kraju. Pomyśl i realizacja są o tyle ciekawe, że aktywizują przewoźników do wspólnego działania z obopólną korzyścią, a poza tym jeszcze pełniej zostanie wykorzystany potencjał, jakim dysponują członkowie ZMPD (bazy i zaplecza tech-

ności i jakości wykonywanych usług. Do zespołu pilotującego projekt należą: Roman Sierhej (przewodniczący), Przemysław Stefaniuk i Bogusław Zimny.

Bogusław Zimny: - Kilka razy już udzielaliśmy pomocy kierowcom, którym w pobliżu naszego warsztatu popsuły się samochody. Wystarczył telefon do nas. Szybko naprawialiśmy usterki i samochód mógł po krótkim czasie bezpiecznie ruszyć w dalszą drogę. Wiem, że przewoźnicy korzystają z oferty zaprzyjaźnionych warsztatów.

- Uważam, że powinna ona zostać umieszczona na otwartej stronie internetowej ZMPD - kontynuuje B. Zimny. - Obecnie dostępna jest tylko dla członków, a wiele osób nie wie, jak wejść na stronę, jak się zalogować. Najlepiej, gdyby właściciele firm transportowych

rzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk”. Oferuje pomoc w redagowaniu pism procesowych, odwołań od decyzji administracyjnych, wyjaśnień wobec organów kontrolnych, takich jak ITD, PIP, Straż Graniczna, policja, Służba Celna, Zarządcy Dróg.

Usługi te są realizowane na specjalnych warunkach finansowych dla członków ZMPD (30% zniżki). Ta działalność jest istotna dla środowiska również z innych względów. Przyczynia się do podniesienia wiedzy o możliwościach zabezpieczenia interesu własnej firmy i propagowania aktywnej postawy wobec administracji, by – jeśli jest taka możliwość i szansa - nie rezygnować z możliwości odwołań od decyzji. Jest to właściwie jedynie w Polsce punkt tego rodzaju, dostępny dla wszystkich i nastawiony na udzielanie pomocy, a nie generowanie zysków. Z ramienia Rady współpracy z Centrum Prawa Transportowego koordynują Zygmunt Sieńko i Bogusław Zimny.

Zygmunt Sieńko: - Większość nakładanych na przewoźników kar odbywa się z naruszeniem procedur administracyjnych. Zgodnie z prawem taka kara nie powinna być nałożona. Administracja musi mieć absolutną pewność, że jesteśmy zdolni do zorganizowanej obrony własnych praw, że się ich nie boimy. Teraz zdają sobie sprawę, że podlegają (w mniejszym lub większym stopniu) ocenie - że ich działania ktoś monitoruje.

Dużym zainteresowaniem członków ZMPD cieszy się również działalność Komisji Etyki i Postępowania Pojedynczego. Wynika to z pozytywnych efektów jej pracy. Została wyznaczona do szczególnie delikatnej roli. Rozstrzygnięcie sporów i zażegnywanie konfliktów w trudnych i skomplikowanych sprawach wymaga staranności i

Ta działalność jest istotna dla środowiska, bo przyczynia się do podniesienia wiedzy o możliwościach zabezpieczenia interesu własnej firmy i propagowania aktywnej postawy wobec administracji, by – jeśli jest taka możliwość i szansa - nie rezygnować z możliwości odwołań od decyzji.

niczne). Opublikowano już folder z listą takich warsztatów. Projekt nie jest jeszcze zakończony, a liczba uczestników to sprawa otwarta.

W każdym numerze „Przewoźnika” publikujemy spis warsztatów w kolejnych województwach. Zamierzeniem pomysłodawców jest, aby przynależność do sieci stacji zaprzyjaźnionych z ZMPD stała się z czasem marką solid-

rozdał foldery informacyjne wszystkim swoim kierowcom, tak, aby każdy miał je pod ręką.

Od chwili zawarcia przez ZMPD porozumienia z Biurem Pomocy Przewoźnikom z Wrocławia w sierpniu 2011 r. ponad 30 firm członków ZMPD, skorzystało już z jego usług. Centrum Prawa Transportowego – Biuro Pomocy Przewoźnikom działa w ramach Stowa-

Zgodnie ze zmianami w statucie ZMPD przyjętymi przez Zgromadzenie Ogólne Delegatów w 2011 r., Rada ZMPD, oprócz zwyczajowych zadań konsultacyjno-doradczych otrzymała nowe kompetencje. Stała się również organem odwoławczym Zrzeszenia. Nowe obowiązki wiązały się ze zmianami w organizacji pracy tego organu Zrzeszenia i zaangażowaniem w inicjatywy wykraczające dalece poza rolę komentatora i opiniodawcy.

rzetelności. Od 2011 r. do Komisji wpłynęło 13 spraw, w większości dotyczyły roszczeń finansowych. Dotychczas wydano 10 orzeczeń, reszta spraw jeszcze jest w toku. Komisja pracuje w składzie: Sławomir Kostjan (przewodniczący), Jadwiga Domagała, Kazimierz Błażejczyk, Jan Oleksiuk, Artur Kamiński, Leszek Pieńkowski, Małgorzata Zdrodowska, Dionizy Woźny.

Małgorzata Zdrodowska - O przydatności działania i istnienia Komisji Etyki i Postępowania Pojedynczego

najlepiej świadczą pozytywne wyniki rozpatrywanych przez nią spraw. Komisja zajmuje się między innymi sprawami, które dotyczą różnego rodzaju roszczeń finansowych, jakie mają wobec siebie członkowie Zrzeszenia.

Oprócz tego rozpatrujemy sprawy o naruszenie dobrego imienia czy też wykluczenia z członkostwa w naszej organizacji. Komisja próbuje doprowadzić do ugody pomiędzy członkami, stronami sporu, co też się udaje.

Szczegóły każdej sprawy są konsultowane z prawnikiem.

Działamy jak sąd koleżeński - nie jesteśmy komisją do karania. Zawsze staramy się doprowadzić do polubownego rozwiązania zakończonego porozumieniem stron. Uważam, że komisja robi bardzo dużo dobrego na rzecz naszych kolegów. Dobrze by było, aby członkowie naszego Zrzeszenia mieli świadomość, że taka komisja istnieje i potrafi skutecznie upomnieć się o ich prawa.

reklama

 TimoCom

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



Pierwsze rozszerzenie systemu viaTOLL

Ryszard Gałczyński

Od 1 lipca 2012 r. opłaty obejmą 325 km dróg ekspresowych i krajowych. Będą to fragmenty dróg nr : 91, 92, 94 oraz drogi ekspresowej S7. System zostanie poszerzony o:

- fragment drogi ekspresowej S7 Elbląg – węzeł Pasłęk Północ o długości 13,7 km;
- dwa odcinki drogi krajowej nr 91: od skrzyżowania z drogą krajową nr 6 do węzła Nowe Marzy oraz od skrzyżowania z drogą ekspresową S5 – do Łysomic (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 552) o łącznej długości 141 km;
- drogę krajową nr 92 na odcinkach: Września – granica m. Konin; granica m. Konin – Łowicz (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2 i nr 14) – łączna długość tych odcinków to 169 km;
- drogę krajową nr 94 na odcinku Modlnica Folwark 1 – węzeł Radzikowski o długości 2,5 km.

Łącznie z tymi odcinkami system viaTOLL będzie już obejmował ok. 1 890 km dróg. Wraz z jego rozszerze-

niem powstanie również 14 nowych punktów dystrybucyjnych. Firma Kapsch, operator viaTOLL informuje, że na 770 tys. aut zarejestrowanych w systemie ponad 40% spełnia normy EURO 4 i 5. Zawarto dotychczas 280 tys. umów z podmiotami gospodarczymi. Przychody systemu wyniosły do końca kwietnia 664,5 mln zł. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad szacuje, że do końca bieżącego roku nastąpi zwrot kosztów inwestycji, a od roku 2013 System Elektronicznego Poboru Opłat (SE-PO) zacznie przynosić zyski.

Wśród przewoźników zagranicznych najczęściej zarejestrowanych w systemie pojazdów mają kolejno: Niemcy (17,7%), Litwa (12,3%) i Rosja (10,2%). Najwyższe wpływy są generowane od przewoźników ukraińskich i litewskich – najniższe - od niemieckich i rosyjskich. Ta dysproporcja, jeżeli chodzi o stosunek ilości zarejestrowanych pojazdów do wielkości wpłat do systemu, wynika zdaniem Marka Cywińskiego, dyrektora zarządzającego Kapsch Telematic Services, z ilości dróg objętych obecnie viaTOLL. - Te statystyki dotyczą wyłącznie sieci dróg płatnych, a system jest szczelny w ramach swojego funkcjonowania. Naj-

wyrażniej kierowcy rosyjscy i niemieccy je omijają.

Od 1 czerwca do elektronicznego systemu poboru opłat będą mogli dobrowolnie dołączyć kierowcy samochodów osobowych.

Na odcinkach autostrad A2 Konin - Stryków i A4 Bielany Wrocławskie - Sośnica kierowcy posługujący się urządzeniem pokładowym viaAUTO zapłacą bezgotówkowo za przejazd, bez zatrzymywania się w Miejscach Poboru Opłat.

W systemie można się zarejestrować odwiedzając jedno z sześciu Miejsc Obsługi Klienta. Ich adresy umieszczone są na stronie www.viatoll.pl. Na stronie tej można także znaleźć wykaz dokumentów, które należy przedstawić, aby założyć konto użytkownika. Po dokonaniu wyboru sposobu rejestracji w systemie kierowca nabywa za 135 zł (109,76 zł netto) urządzenie via-AUTO o wymiarach zbliżonych do pudełka zapalek. Jego instalacja w aucie jest bardzo prosta: wystarczy nakleić je na wewnętrzną, górną część przedniej szyby. Urządzenie nie wymaga zasilania, a wewnętrzna bateria starcza na ok. 7 lat użytkowania.

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



MAN rekomenduje Castrol

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



Bezpieczny oszczędzacz czasu



Co ma wspólnego transport drogowy z promieniowaniem jonizującym? Szybka i spontaniczna odpowiedź na to pytanie to: „Niewiele!”. Wydaje się ona trochę słuszna, ale nie do końca.

Tomasz Małyszko

Zwykle promieniowanie jonizujące kojarzy się z radioaktywnymi materiałami, przewozami ADR i z katastrofami związanymi z elektrowniami atomowymi. Laikowi może wydawać się, że jakikolwiek kontakt z tym promieniowaniem może mieć zabójcze skutki. Nie bardzo zdajemy sobie sprawę, że codziennie każdy z nas otrzymuje dawki tego promieniowania, które naukowcy nazywają promieniowaniem naturalnym tła. To promieniowanie pochodzi z różnych źródeł, ale też z kosmosu, i jest nieodzowną częścią życia na ziemi. Z tym promieniowaniem mamy również do czynienia na co dzień, gdy korzystamy z usług służby zdrowia w ramach badań diagnostycznych lub zabiegów leczniczych. Jest wykorzystywane przy konserwowaniu żywności. I wreszcie, takie promieniowanie, tyl-

ko o odpowiedniej mocy jest wykorzystywane we współczesnych technologiach, z których korzystają różne służby kontrolne.

Od kilku lat kierowcy w ruchu międzynarodowym i przewoźnicy obserwują, że coraz więcej urzędzeń do nieinwazyjnej kontroli pojawia się nie tylko na granicach celnych, w portach, ale również w miejscach, gdzie spodziewane jest większe zagrożenie związane z przemytem towarów lub ludzi, terroryzmem, czy też nielegalnym handlem. Zwykli podróżni, ale i profesjonaliści, którzy zaangażowani są w przemieszczanie towarów i pasażerów coraz częściej doświadczają tych kontroli. Pojawiają się wątpliwości, czy są one bezpieczne dla pojazdów, ładunków i samych kierowców. Wątpliwości narastają, bowiem w przypadku przejazdów przez granice może zdarzyć się, że pojazd jest prześwietlany wielokrotnie, a kierowca uczestniczy w całym procesie. ZMPD przejawiało zainteresowanie

tym problemem i podjęło działania w celu jego wyjaśnienia. Wraz ze stowarzyszeniami z innych krajów poparło w IRU (Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego) inicjatywę bliższego przyjrzenia się procedurom kontroli na granicach poprzez naukowe zbadanie bezpieczeństwa kontroli radiologicznych.

Naukowiec na granicy

IRU delegowało swojego przedstawiciela, naukowca zajmującego się zagrożeniami zawodowymi przy promieniowaniu jonizacyjnym. W ramach projektu odwiedził kilka państw, gdzie przeprowadza się kontrole radiologiczne samochodów ciężarowych i zapoznał się z procedurami stosowanymi przez służby. Odwiedził również Polskę. Wizyta odbywała się przy współpracy ZMPD, współudziale przedstawiciela Państwowej Agencji Atomistyki, ale przede wszystkim dzięki zgodzie Szefa Służby Celnej Jacka Kapicy, któ-

ry umożliwił udostępnienie skanerów RTG i dokumentacji związanej z bezpieczeństwem radiologicznym. Wyraził też zgodę na praktyczną obserwację pracy skanerów i procedur służb celnych. To kontynuacja wcześniejszych działań związanych z propagowaniem wiedzy o nowoczesnych i bezpiecznych metodach nieinwazyjnej kontroli celnej. Należy wspomnieć, że w zeszłym roku w Przemysłu zorganizowano międzynarodową konferencję pt. „Nowe technologie w Służbie Celnej”, która była poświęcona wymianie informacji i doświadczeń w zakresie bezpieczeństwa kontroli radiologicznych.

Skaner w Korczowej

Wspomniana delegacja 19 kwietnia zapoznała się na granicy polsko-ukraińskiej z trzema rodzajami skanerów przeznaczonych do prześwietlania samochodów ciężarowych. Były to: skaner stacjonarny na przejściu granicznym w Medyce, skaner mobilny umieszczony na podwoziu samochodu ciężarowego Mercedes oraz skaner stacjonarny przejazdowy, oba na przejściu granicznym w Korczowej. Delegacji przedstawiono procedury, które stosowane są przy prześwietlaniu pojazdów. W każdym przypadku kontroli radiologicznej funkcjonariusze celni kierują ruchem przy przejeździe przez skaner i odpowiednio instruuje kierowców. W przypadku skanera stacjonarnego i mobilnego kierowca w czasie prześwietlania nie może znajdować się w kabinie pojazdu i po zaparkowaniu pojazdu w wyznaczonym i wskazanym miejscu musi udać się poza strefę zagrożenia. Strefy te wokół skanerów są odpowiednio wyodrębnione i oznakowane. W przypadku skanera stacjonarnego strefa zagrożenia znajduje się w samym budynku skanera, natomiast w przypadku skanera mobilnego strefa jest ograniczona ogrodzeniem. Funkcjonariusze celni przed rozpoczęciem skanowania sprawdzają, czy wszystkie osoby opuściły zarówno pojazdy przeznaczone do skanowania, jak i samą strefę. Strefa oraz obszar przyległy do niej są stale monitorowane przez funkcjonariuszy za pomocą systemu telewizji przemysłowej. Jeśli ktoś przypadkowo pojawiłby się w tym miejscu, wówczas przerywana jest praca akceleratora. W każdym ze skanerów jest zastosowane kilka systemów zabezpieczeń, które umożliwiają przerwanie ska-

nowania w dowolnej chwili. Skanery są wyposażone w odpowiednie systemy do monitorowania poziomu promieniowania i sprawności systemu. Osoby przebywające poza strefą zagrożenia nie są narażone na otrzymanie dawki promieniowania przekraczającej dopuszczalne normy. Potwierdzają to przekazane delegacji kopie dokumentów ze szczegółowych badań skanerów, jak i ich otoczenia przeprowadzonych przez niezależne i wyspecjalizowane jednostki.

Inaczej sytuacja wygląda w przypadku skanera przejazdowego, który znajduje się na przejściu granicznym w Korczowej. Urządzenie tego typu budzi największą wątpliwość ze względu na to, że kierowcy w czasie skanowania muszą pozostać w kabinie pojazdu, natomiast samo skanowanie następuje w czasie przejazdu przez strefę zagrożenia. Ale i tu okazuje się, że bezpieczeństwo kierowców jest zapewnione. Dostęp do obiektu jest ograniczony poprzez betonowe osłony, ogrodzenie oraz bariery. Obiekt jest monitorowany czujnikami i zabezpieczony systemem telewizji przemysłowej, tak aby zapewnić obsłudze pełną kontrolę nad tym, co dzieje się wokół skanera. Zaprezentowano elementy systemu, które odpowiadają za wykrycie początku pojazdu, oraz końca kabiny samochodu ciężarowego. Mają one podstawowe znaczenie przy wyznaczaniu momentu uruchomienia akceleratora skanera. Kierowcy nie są narażeni na oddziaływanie promieniowania, gdyż system zapewnia włączenie akceleratora tylko wtedy, gdy kabina pojazdu znajdzie się poza obszarem dostępu wiązki promieniowania i poza linią detektorów. Natomiast sama wiązka promieniowania jest kształtowana w bardzo cienki strumień poprzez układy kolimatorów, które zapewniają, że promieniowanie nie jest rozproszone i przechodzi tylko przez badany obiekt.

Potwierdzeniem bezpiecznego działania i użytkowania tych urządzeń jest również właściwy nadzór nad ich użytkowaniem oraz dokumentacja. Organami, które kontrolują służby celne w tym zakresie są Państwowa Agencja Atomistyki, Dozór Jądrowy oraz Sanepid. Przekazano informacje o systematycznych kontrolach przeprowadzanych przez te jednostki. W czasie wizyty przedstawiono dokumenty wynikające z przepisów prawa atomowego i mówiące o sposobach zapewnienia spełnienia wymogów związanych z bezpieczeństwem przy

promieniowaniu jonizacyjnym. Wymogi te wynikają z przepisów krajowych i międzynarodowych. Delegacji udostępniono dokumentację, w tym również raporty z obowiązkowych badań i pomiarów natężenia promieniowania wokół skanera, także z badań skanera przejazdowego sprawdzającego dawki promieniowania w kabinie prześwietlanego pojazdu. Badania skanerów zostały wykonane przez niezależne jednostki badawcze. Z protokołów jasno wynikało, że dopuszczalne przepisami dawki promieniowania jonizacyjnego w wyznaczonych miejscach pomiarowych wokół skanerów nie były przekroczone.

Bezpieczeństwo kontroli promieniowaniem RTG zapewniają także ludzie, którzy pracują na stanowiskach operatorów tych urządzeń. Nie są to osoby przypadkowe. Muszą mieć odpowiednie kwalifikacje, badania lekarskie, również zdawać egzaminy, nad którymi ma nadzór Państwowa Agencja Atomistyki.

Kierowca nie przyjmuje

Wyniki obserwacji i badań potwierdzają, że polska służba celna dokłada wszelkich starań, aby zapewnić bezpieczeństwo kierowcom w czasie kontroli granicznych. Nawet wielokrotne skanowanie pojazdów w ciągu roku nie spowoduje, że kierowca przyjmie dawkę promieniowania większą niż przewidzianą dla tzw. osób postronnych. Potwierdza to raport przygotowany przez eksperta IRU. Należy jednak zauważyć, że stosowanie takich kontroli radiologicznych niesie za sobą konieczność zastosowania bardzo surowych wymogów bezpieczeństwa wynikających z przepisów. Jednak korzyści z ich stosowania są olbrzymie. Pełna kontrola fizyczna ładunku i pojazdu w przypadku konwencjonalnych metod zajmuje około 1 godziny. Tymczasem kontrola z wykorzystaniem urządzeń RTG to kilka do kilkunastu minut. Oszczędności dla przewoźników i służby celnej są ewidentne. Głównym problemem, z którym obecnie trzeba się borykać, to brak informacji i odpowiedniej edukacji w środowisku transportu drogowego, że skanery do prześwietlania ciężarówek są bezpieczne. Druga sprawa to stała kontrola przestrzegania przepisów, procedur i sprawności urządzeń, bo tylko w ten sposób bezpieczeństwo ludzi może być zapewnione.



RAZEM OD 55 LAT

Centrum MT Polska – idealne miejsce na udaną imprezę



z Bartoszem Sosnowskim, prezesem spółki Międzynarodowe Targi Polska, rozmawia Anna Wrona

Udałoby się Panu w kilku słowach scharakteryzować obiekt, którym Pan zarządza?

Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska to, jak mawiamy, centrum nieograniczonych możliwości. Mamy największą, nowoczesną przestrzeń aranżacyjną w Warszawie pod jednym dachem, doskonale przystosowaną do realizacji wydarzeń o różnej skali i profilu, takich jak targi, zjazdy, konferencje i eventy.

Ile osób może pomieścić Centrum?

Do dyspozycji klientów mamy aż 10 000 m kw. klimatyzowanej hali wystawienniczej, która może pomieścić do 10 000 osób. Ponadto posiadamy 1 200 m kw. powierzchni biurowej z 3 salami konferencyjnymi, wyposażony

mi w najnowocześniejszy sprzęt multimedialny, gdzie można zorganizować spotkania na kilkaset osób. To jednak nie wszystko, bowiem mamy również 4 000 m kw. zewnętrznej powierzchni wystawienniczej oraz duży parking na 1 500 samochodów. W sumie dysponujemy 15 200 m kw. powierzchni, co stanowi wyjątkowo atrakcyjną ofertę w Warszawie. Nasze przestronne Centrum jest jednym z najnowocześniejszych obiektów targowo-kongresowo-eventowych w Polsce.

Ta nowoczesność obiektu w czym się objawia?

MT Polska posiada nowoczesne rozwiązania technologiczne, szerokie bramy rozładunkowe, w tym specjalne podjazdy dla samochodów ciężarowych. W obsłudze uczestników imprez stosujemy również zaawansowane rozwiązania teleinformatyczne. Bezstłupowa konstrukcja obiektu umożliwia pełną swobodę adaptacyjną, nawet w przypadku niestandardowych aranżacji i skomplikowanych konstrukcji. Dzięki temu na organizowanych u nas targach można podziwiać chociażby efektownie zaprojektowane piętrowe stoiska. Nie ma problemu, aby w środku wyeksponować np. duże maszyny budowlane, czy też podwiesić samochód do konstrukcji dachu. Nasi klienci

mają też możliwości aranżacji skomplikowanych scenografii, co jest niewątpliwym atutem dla organizatorów różnego rodzaju pomysłowych eventów, czy też realizatorów zdjęć i filmów reklamowych, które u nas powstają. Jesteśmy w stanie sprostać również wydarzeniom, które wymagają naprawdę dużego obciążenia infrastruktury elektrotechnicznej.

MT Polska nie jest zlokalizowana w centrum Warszawy, czy to nie stanowi utrudnienia?

Prawobrzeżna część Warszawy staje się coraz bardziej atrakcyjnym miejscem, a dojazd tu jest prosty i wygodny. Centrum MT Polska mieszczą się przy ul. Marsa 56c oddalone jest zaledwie 9 kilometrów od Dworca Centralnego, 6 km - od Dworca Wschodniego i 14 km - od lotniska Okęcie. Na miejsce można dojechać oczywiście samochodem i nie mieć przy tym żadnego problemu z zaparkowaniem. Osoby korzystające z transportu publicznego również mogą z łatwością do nas dojechać. W sąsiedztwie kursuje bowiem 11 linii autobusowych z różnych punktów Warszawy, a ze Śródmieścia i Dworca Wschodniego pociągi Kolei Mazowieckich. Przy Centrum znajduje się również stały postój taksówek.

W październiku tego roku w Waszym obiekcie ZMPD będzie świętować swój jubileusz 55-lecia działalności. Macie już stałych klientów?

Cieszymy się, że ZMPD właśnie u nas będzie obchodzić swój wyjątkowy jubileusz i jednocześnie gratuluję tak pięknej rocznicy. Wiele firm, które u nas organizują wydarzenia, decyduje się na stałą współpracę z nami. W Centrum MT Polska cyklicznie już odbywają się m.in. imprezy MT Targów (Targi Lato, TT Warsaw, EuroGastro, WorldHotel, EuroLab, CrimeLab, Infrastruktura), Beauty Forum, Bridal Fashion, Expo Sweet, Hubertus Expo, Targi Przedszkolaka, Targi Vendingowe i wystawy motocykli. W 2011 roku gościliśmy ponad 320 różnego rodzaju wydarzeń: targów, kongresów, szkoleń, wystaw, eventów, konkursów, koncertów, itp. Nasza firma jest również organizatorem 3 dużych imprez targowych oraz partnerem Targów Pojazdów Zabytkowych Auto Nostalgia i Powszechnego Zjazdu Archiwistów Polskich. Od ubiegłego roku realizujemy Targi China Expo Poland, największą imprezę wystawienniczą w Polsce w całości dedykowaną współpracy biznesowej z Chinami, a od tego roku jesteśmy także organizatorem Targów Produktów Regionalnych „Regionalia” oraz Targów Technologii i Usług dla Koncertów, Eventów i Kongresów EVENT.

Z tego wnioskuję, że zatrudniacie cały tłum ludzi...

Mamy przede wszystkim dobrze zorganizowany zespół. W samej firmie MT Polska zatrudnionych jest niespełna 20 osób, ale do tego mamy stałych współpracowników i sprawdzonych podwykonawców, którzy świetnie potrafią przygotować każdą imprezę. Jesteśmy w tej chwili nie tylko operatorem, co jeszcze do zeszłego roku było naszą główną działalnością, ale część zespołu zajmuje się także organizacją targów. Zawsze z chęcią doradzamy i pomagamy, aby każde wydarzenie zakończyło się sukcesem. Mam nadzieję, że również uczestnicy jubileuszu ZMPD będą miło wspominać czas spędzony w naszym Centrum.

Czy mistrzostwa EURO 2012 nie przeszkadzają Wam w przeprowadzeniu zaplanowanych imprez?

W okresie czerwiec - lipiec mamy zaplanowane wydarzenia zamknięte, na które mistrzostwa EURO nie mają wpływu. Okres wakacyjny to zazwyczaj czas spokoju w branży targowej, co również dobrze się składa w kontekście odbywających się w Polsce mistrzostw piłkarskich.



W 2012 roku Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce obchodzi 55-lecie istnienia.

Z tej okazji w Centrum Targowo - Kongresowym MT Polska w Warszawie 12 października br. odbędzie się uroczystość jubileuszowa. Impreza składać się będzie z części oficjalnej oraz uroczystej Gali uświetnionej występami znakomitych artystów.

Informacje dotyczące uczestnictwa znajdą Państwo w insercie załączonym do tego numeru „Przewoźnika” oraz na stronie

www.zmpd.pl



Zapraszamy...

Zabezpieczenia finansowe – sprawa nadal otwarta

Polisa OCPD powinna być dokumentem gwarantującym zdolność finansową przedsiębiorcy, przede wszystkim dlatego, że jest to zgodne z wymaganiami rozporządzenia, a ponadto stanowi jedyne powszechnie dostępne na rynku ubezpieczenie zawodowe dla przewoźników drogowych. Nie ma żadnych przeszkód, aby administracja określiła formalne wymagania wobec takiego ubezpieczenia, aby mogło stać się powszechnie uznawanym dokumentem gwarancyjnym.

Ryszard Galczyński

Do poważnej debaty poświęconej dokumentowaniu zdolności finansowej przewoźnika doszło dwukrotnie. W marcu z inicjatywy wiceministra Tadeusza Jarmuzewicza, odbyło się w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej spotkanie konsultacyjne dla wypracowania wytycznych dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego i 400 starostw uprawnionych do wydawania tych dokumentów - by ujednoczyć wymagania związane z gwarancjami. Uczestniczyli w nim przedstawiciele administracji i organizacji branżowych.

Interpretacja przepisów art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1071/2009 o warunkach związanych z wymogiem zdolności finansowej jest źródłem wielu nieporozumień. Zdaniem Andrzeja

Bogdanowicza, dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MTBiGM, mamy w obecnej praktyce skrajne przypadki zachowań, gdzie organy wydające zezwolenie na transport drogowy honorują wyłącznie bilans roczny, a nawet żądają potwierdzenia jego wiarygodności w obecności biegłego rewidenta. Z drugiej strony są takie, które przyjmują oświadczenie przewoźnika o jego sytuacji finansowej.

Wydawało się, że spotkanie w ministerstwie zakończyło wewnątrzrodzowy dialog na temat zabezpieczeń finansowych działalności transportowej, związanych z rozporządzeniami "Pakietu Drogowego". ZMPD postulowało stosowanie polisy OCP jako dokumentu gwarancyjnego; natomiast środowiska związane z OZPTD optowały za poszukiwaniem nowego produktu ubezpieczeniowego, który sprosta enigmatycznym wymogom rozporządzenia 1071/2009. W

efekcie ustalono, że roczne sprawozdanie finansowe, gwarancja bankowa i polisa ubezpieczenia zawodowego OCP będą dawać możliwość potwierdzenia zdolności finansowej przewoźnika.

Jednakże 27 marca na spotkaniu szefów regionów ZMPD z przedstawicielami administracji państwowej już takie oczywiste to nie było. Tym razem goście prezentowali pogląd, że należy jeszcze poczekać na opinie Związku Banków Polskich i Polskiej Izby Ubezpieczeń. Do chwili otrzymania ich stanowiska wstrzymują ostateczną decyzję. Urzędnicy skłaniają się ku rozwiązaniom, które zwolniłyby ich z obowiązku weryfikowania tych dokumentów. Takie stanowisko prezentuje m.in. Biuro ds. Transportu Międzynarodowego GITD.

W opinii prezesa ZMPD Jana Buczka powszechnym, dostępnym i uniwersalnym narzędziem jest ubezpieczenie zawodowe OCPD. Jego pogląd jest zbieżny ze

stanowiskiem Polskiej Izby Ubezpieczeń. Zdaniem Andrzeja Maciążka, wiceprezesa PIU, polisa OCPD powinna być dokumentem gwarantującym zdolność finansową przedsiębiorcy, przede wszystkim dlatego, że jest to zgodne z wymaganiami rozporządzenia 1071/2009, a ponadto stanowi jedyne powszechnie dostępne na rynku ubezpieczenie zawodowe dla przewoźników drogowych. Nie ma żadnych przeszkód prawnych, aby administracja określiła formalne wymagania wobec takiego ubezpieczenia - czyli standardowego minimum, jakie polisa OCP powinna spełniać, aby stać się powszechnie uznawanym dokumentem gwarancyjnym.

Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu MTBiGM: - OCP będzie honorowane jako możliwość dokumentowania zdolności finansowej, jeżeli zostaną określone dla niego minimalne standardy. Ponieważ OCP może być od

odpowiedzialności za swoje dętki, jak i odpowiedzialności za swój ładunek i za całość operacji transportowej, ten minimalny standard zostanie określony w najbliższym czasie przez Polską Izbę Ubezpieczeń. Natomiast na pewno bezkrytycznie każde OCP nie będzie przyjmowane przez GITD, bo ono może być również nic nie wartym kawałkiem papieru.

Jan Buczek, prezes ZMPD: - Za dewaluację tego dokumentu odpowiedzialność ponoszą sami przewoźnicy. W strukturze naszego transportu ponad 80% to małe firmy, nie możemy więc pozwolić na stworzenie naszego polskiego przewoźnikom wygórowanej bariery finansowej, która nie pozwoli im funkcjonować na rynku i wyeliminuje ich z konkurencyjnej gry w Europie.

Mirosław Siech, Lutz Assekuranz: - Polisa OCP (CMR) mogłaby być dokumentem gwarantującym zabezpieczenie finansowe przewoźnika za powierzony towar po spełnieniu kilku podstawowych warunków. Przede wszystkim suma gwarancyjna powinna wynosić co najmniej 1 000 000 euro na każde zdarzenie objęte ubezpieczeniem CMR (OCP lub OCPD), ubezpieczenie powinno obejmować art. 29 Konwencji CMR, czyli winę umyślną lub rażące nie-

dbalstwo kierowcy, które wyklucza ograniczenie odpowiedzialności przewoźnika za powierzony towar zgodnie z art. 23.3 Konwencji CMR. Standardowa polisa CMR oprócz ubezpieczenia przewozu drogowego towarów w ruchu międzynarodowym powinna obejmować ruch kabotażowy i krajowy, jak również obowiązkowo ochronę prawną związaną z nieuzasadnionymi roszczeniami związanymi ze szkodami powstałymi w trakcie przyjęcia przez przewoźnika towaru do transportu. Wiele polis wykazuje sumę ubezpieczeniową np. 300 000 euro na jedno i wszystkie zdarzenia ubezpieczeniowe, co oznacza nic innego, że jedna wysoka szkoda i cała suma gwarancyjna jest wykorzystana. Za dodatkową opłatą można wprowadzić uzupełnić wysokość sumy gwarancyjnej, jednak zanim zostanie określona wysokość wcześniej powstałej szkody, może okazać się, że następna już nie jest ubezpieczona, bo nie wystarczy limitu sumy gwarancyjnej przewidzianej w podstawowej umowie ubezpieczeniowej.

OZPTD prezentuje pogląd, że obecnie brakuje nam na rynku dwóch produktów i wskazuje, jak te produkty powinny wyglądać. Chodzi o ubezpieczenie zdolności finansowej do pokrycia wszelkich zobowiązań,

Van Hool nierdzewna perfekcja

kontakt w języku polskim

Maria M. Bakker
Van Hool Commercial Vehicles
tel. +31 518 402 403
fax +31 518 402 141
mobile +31 653 62 8332
e-mail mmbakker@transpontes.nl



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

VANHOOL



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 **KAZDY** 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
- przyjmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (kolo 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

nie tylko i wyłącznie z jakością jednego tytułu, ale wszelkich zobowiązań wynikających z prowadzonej działalności. W opinii Macieja Wrońskiego nie wiadomo jak ma wyglądać gwarancja bankowa. Polskie prawo bankowe mówi, że gwarancja powinna wskazywać beneficjenta oraz warunki zapłaty. Obecnie banki nie chcą wydawać takich gwarancji, bo pytają: kto jest beneficjentem i jakie są warunki zapłaty - powinno to zostać jak najszybciej sprecyzowane. Ponieważ zdaniem OZPTD polski rynek bankowy i ubezpieczeniowy nie dysponują jeszcze takimi produktami, postulują o wystąpienie do Komisji Europejskiej o roczne moratorium.

Przeciwnikami uznania ubezpieczenia OCPD jako dokumentu gwarancyjnego są urzędnicy GITD. Podstawowym argumentem o

Główny Inspektor Transportu Drogowego przedstawił oficjalne stanowisko w tej sprawie. Stwierdza, że ubezpieczenie odpowiedzialności przewoźnika drogowego, tzw. OCPD, nie spełnia wymogów wskazanego powyżej art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia 1071/2009. W opinii czytamy: „[...] umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (OCPD) w takiej formie, w jakiej sprzedają ją firmy ubezpieczeniowe, nie jest wystarczająca do tego, by posiadać należyta zdolność finansową zgodnie z nowymi przepisami (art. 3 lit. C rozporządzenia 1071/2009). [...] A zdolność finansowa określona w przepisach unijnych mówi o tym, że przewoźnik ma możliwość spełniania w każdym momencie roku finansowego wszelkich zobowiązań finansowych”

To maksymalistyczne stanowisko, jeżeli chodzi o

odstępstwem, a stałoby się regulą. A na to zgodzić się nie można.

Aktualnie 1 350 firmom kończą się wypisy z licencji – dysponują one taborem 5 000 samochodów. Być może dostaną od Biura ds. Transportu Międzynarodowego jeszcze jakąś szansę na weryfikację dokumentów.

Wydaje się, że nie jest to jeszcze koniec dyskusji, która miała miejsce na spotkaniu u wiceministra Tadeusza Jarmuziewicza.

Wymóg dobrej reputacji

Tematem mniej obecnym w debacie publicznej, który przy okazji wprowadzania do polskiego prawa przepisów rozporządzenia 1071 na pewno się pojawi, jest precyzyjne określenie wymagań dobrej reputacji.

Projekt nowej ustawy o transporcie drogowym

su pkt. 9 preambuły rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. 2010 Nr 72, poz. 462) za poważne lub bardzo poważne uznaje np. wydłużenie przez kierowcę czasu prowadzenia pojazdu, czy skrócenie odpoczynku. Naruszenia takie, poza tym, że naganne, są dość powszechne. Uznanie ich, zgodnie z literą rozporządzenia, za poważne może być dla branży jeszcze bardziej bolesne niż brak precyzyjnych przepisów dotyczących gwarancji finansowej.

Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD: - Wymóg dobrej reputacji jest jednoznacznie określony w rozporządzeniu 1071. W tej chwili przewoźnik sam - w oświadczeniu - określa, czy go spełnia. Cała odpowiedzialność, pod rygorem sankcji karnych, spada zatem na niego. W starej ustawie o transporcie drogowym (przepisy obowiązujące do 4 grudnia 2011 r.) były enumeratywnie wymienione poszczególne naruszenia, które powodowały utratę dobrej reputacji. Natomiast w rozporządzeniu mówi się bardzo ogólnie o poważnych naruszeniach, znacznie poszerzając zakres odpowiedzialności przewoźnika. Dlatego moim zdaniem należy w projekcie ustawy sprecyzować przepisy dotyczące szczególnie kwalifikacji naruszeń - które i w jakich okolicznościach mogą skutkować utratą wymogu dobrej reputacji - oraz zasad odwoływania się od decyzji administracyjnej o jej utracie.

Scania Wynajem

- elastyczna forma posiadania

Scania Wynajem to doskonale rozwiązanie dla Twojej firmy - jeśli potrzebujesz dodatkowej ciężarówki, aby sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu na zlecenia transportowe. Dzięki usłudze **Scania Wynajem** możesz korzystać z naszych pojazdów od 1 do 365 dni, a my gwarantujemy dostosowanie pojazdu do każdego typu transportu.

Ze **Scania Wynajem** precyzyjnie zaplanujesz wydatki, bo w racie masz zawarte wszystkie opłaty! Nie musisz martwić się o serwisowanie, przeglądy, ubezpieczenia pojazdu. Co równie istotne koszty wynajmu nie obciążą bilansu Twojej firmy.

Scania Wynajem to niezawodna flota, gwarancja terminowych dostaw - po prostu - elastyczna forma posiadania!

Więcej informacji:

www.scania.pl/services/rental



Za dewaluację tego dokumentu odpowiedzialność ponoszą sami przewoźnicy. W strukturze naszego transportu ponad 80% to małe firmy, nie możemy więc pozwolić na stworzenie naszym polskim przewoźnikom wygórowanej bariery finansowej, która nie pozwoli im funkcjonować.

słabości takiej polisy, zdaniem Waldemara Wierzbickiego, dyrektora Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD, jest fakt, że nie stanowi ona „poświadczenia” o posiadaniu materialnego majątku o wartości 9 000 euro na pierwszy samochód i 5 000 euro na kolejne. Takie uzasadnienie znalazło się również w opinii prawnej zamieszczonej na stronie GITD.

Na początku kwietnia

wymagania wobec takiego ubezpieczenia (ma zabezpieczać wszelkie zobowiązania finansowe wynikające z prowadzonej działalności) wynika ze swoistej urzędniczej logiki. Dyrektor Wierzbicki na podstawie własnych danych stwierdza, że obecnie 94% firm w transporcie międzynarodowym nie spełnia wymogów zgodnych z rozporządzeniem. Wobec tego zastosowanie odstępstwa wobec 94% nie byłoby już

przewiduje zapis, iż wymóg dobrej reputacji ma być spełniony zgodnie z art. 6 rozporządzeniem WE nr 1071/2009.

W projekcie nieokreślono żadnych dodatkowych przesłanek dotyczących spełniania tego wymogu. Niemniej wydaje się konieczne wprowadzenie szczegółowych zapisów precyzujących, jakie wykroczenia zostaną uznane za „poważne” w świetle zapi-

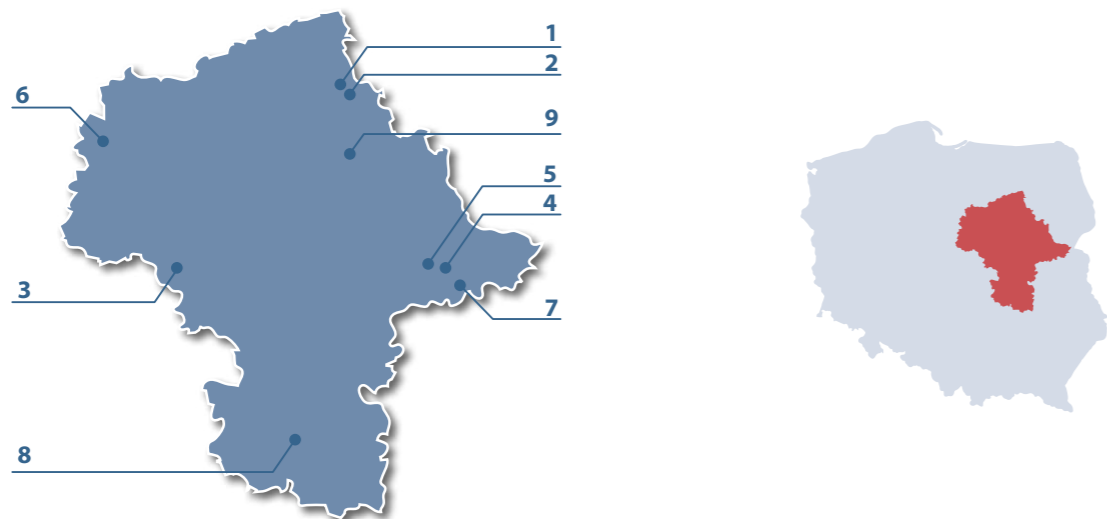
100 warsztatów dla przewoźników (II)

DOLNOŚLĄSKIE



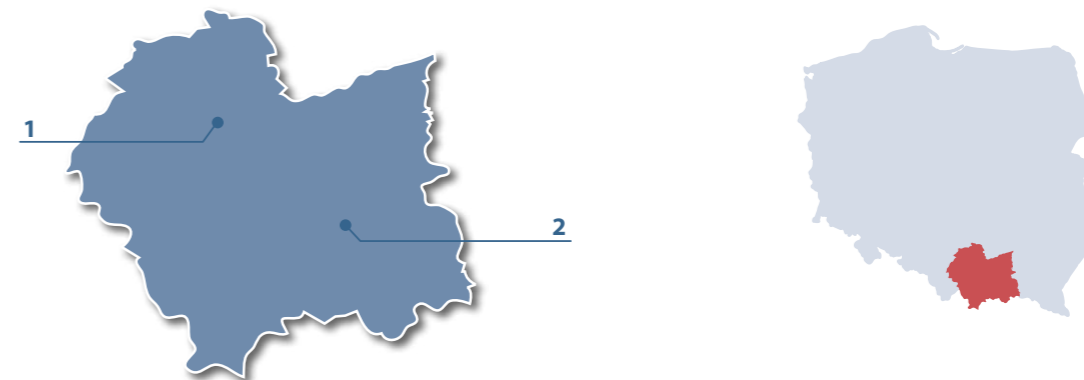
Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1. Gerdex Truck Serwis Adrian Kaczmarczyk	96-200 Rawa Mazowiecka, Mszczonowska 36	46 814 69 69, 665 66 66 11	www.gtserwis.net, info@gtserwis.net

LUBUSKIE



Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1. Trans-Zbyt sp. z o.o.	07-401 Ostrotęka, Kołobrzaska 14	601 869 690, 692 447 649	www.gtserwis.net, info@gtserwis.net
2. Targor-Truck sp. z o.o.	07-401 Rzekuń 97	503 199 691, 503 199 690	www.targor-truck.pl
3. P.P.U. Eko-System sp. z o.o.	96-500 Sochaczew, Andrzejów Duranowski 1A	46 862 99 00	ekobaza@wp.pl
4. Truck Servis	08-110 Siedlce, Stok Lacki, ul.Siedlecka 36,	25 631 60 00, 503 069 348	www.truck-servis.pl
5. ExpressLogic	08-103 Siedlce, Stare Opole	25 631 95 35, 600 333 108	www.mansiedlce.pl
6. PHU Export-Import Adam Lipiński	09-200 Sierpc, Stare Piastowo 26	24 275 74 01, 602 170 970	www.lipinski-transport.pl
7. Rider Truck Stop	08-106 Zbuczyn, Borki 73	602742760	
8. ZTE Radom Sp. z o.o.	26-600 Radom, ul. Toruńska 7	48 341 12 86	bok@zte.com.pl, naprawy@zte.com.pl
9. PHU GRAND Hubert Bloch	07-210 Długosiodło, Blochy	504 177 030	lukasz8210@wp.pl

KUJAWSKO-POMORSKIE



Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1. Transbud Nowa Huta S.A.	30-969 Kraków, Ujastek 11	12 68 18 290, 607 037 898	www.transbud.com.pl
2. Litwiński Transport- Sprzęt-Budownictwo	33-312 Tęgorze 160	18 444 9 444	www.litwinski.pl, litwinski@litwinski.pl

LUBELSKIE



Nazwa warsztatu	Adres	Telefon	Strona internetowa, mail
1. Morawiec Alfred PTU	48-250 Głogówek, 3 Maja 10	77 544 99 81, 601 704 705	www.transportmorawiec.pl
2. Transport Towarowy Waldemar Kurspiot	48-250 Głogówek, Podgórna 1	77 437 27 17, 605 555 333	www.kurspiot.pl, biuro@ kurspiot.pl
3. "Auto Czok" Bernard Czok	46-022 Kępa k.Opola, Wróbleńska 17b	77 456 86 58, 665 302 257	www.autoczok.pl
4. PHU Adam Gronek	46-200 Kluczbork	77 418 22 13	www.gronek.eu, biuro@ adamgronek.home.pl
5. ETC sp. zo.o.	48-300 Nysa, Piłsudskiego 40	77 44 86 814	www.etc.nysa.pl, info@etc. nysa.pl
6. Piomar sp. z o.o.	45-325 Opole, Światowida 16	77 400 88 00	www.piomar.opole.pl
7. Transcem-Serwis sp. zo.o.	45-124 Opole, Składowa 2	77 453 68 27	www.transcem-serwis.fdf.pl
8. "Tranzyt" Jan Nowak sp.j.	45-129 Opole, Kępska 2	77 453 80 69	www.tranzyt.pl, inowak@ tranzyt.pl
9. Cichoń Jan Transport Międzyn. i Krajowy	47-344 Rozkochów, Wiejska 33	77 466 01 41, 602 250 189	www.cichon.pl, transport@ cichon.pl
10. Transport Ciężarowy Zygfryd Skrzypczyk	47-171 Rozmierz, Powstańców Śląskich 13	77 462 38 30, 665 852 138	www.skrzypczyk.pl

Zebrania regionalne Zmiana warty na Dolnym Śląsku

Rozpoczęły się tegoroczne zebrania regionalne członków ZMPD. Pierwsze z nich odbyły się w maju w Poznaniu (region lubuski i wielkopolski) oraz we Wrocławiu (region dolnośląski). Kolejne zaplanowane są na wrzesień (regiony Mazowiecki II i III oraz śląski).

Wrocław

Mieczysław Wójcik został nowym przewodniczącym Regionu Dolnośląskiego ZMPD. Zastąpił na tym stanowisku Grzegorza Wieczorka, który złożył rezygnację. Wybory odbyły się 9 maja podczas zebrania regionalnego ZMPD we Wrocławiu. Przewodniczył im Mieczysław Wójcik, a funkcję sekretarza pełnił Zygmunt Sieńko. Organy statutowe reprezentowali:

- prezes Zarządu ZMPD - Jan Buczek
 - członkini Rady ZMPD - Małgorzata Zdrodowska
 - członek Rady ZMPD - Zygmunt Sieńko
 - członek Komisji Rewizyjnej - Jan Oleksiuk
- Oprócz dyskusji o bieżących proble-

mach transportu zgłoszony został jeden wniosek. Zygmunt Sieńko wnioskował o zmniejszenie kwoty wpisu do ZMPD z 20 tys. do 1 tys. złotych.

Poznań

Spotkanie regionalne mieli też przewoźnicy z województw lubuskiego i wielkopolskiego. Podczas obrad 8 maja w Poznaniu padły dwa wnioski. Mariusz Kąkol wnioskował o powołanie grupy firm ubezpieczenia wzajemnego, a Jan Dutkiewicz o wypracowanie warunków ubezpieczenia OCP, zawierającego jak najmniej wyłączeń i zabezpieczającego w jak najlepszym zakresie interes przewoźnika.

Obradom przewodniczył Jan Dutkiewicz, a Krystyna Rygiel pełniła funkcję sekretarza. Organy statutowe reprezentowali:

- prezes ZMPD - Jan Buczek
- wiceprzewodniczący Rady ZMPD - Sławomir Kostjan
- wiceprzewodniczący Komisji Rewizyjnej - Tadeusz Gajownik.

Opracował S. Jeneralski

Sponsorzy



Mercedes-Benz



Dyplomy IRU dla najlepszych kierowców za 2012 rok

Od 1969 roku Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) przyznaje dyplomy honorowe i odznaki dla najlepszych kierowców transportu pasażerskiego lub towarowego z firm, które należą do krajowych zrzeszeń przewoźników - członków IRU. Dyplom może również otrzymać właściciel firmy transportowej, który kieruje pojazdami należącymi do tej firmy. Kierowcy kandydujący do dyplomu i odznaczenia IRU muszą spełniać wysokie wymagania określone w Regulaminie. W 2011 roku przyznano ogółem 1 420 dyplomów i odznak z 27 krajów, z czego 91 należy do polskich kierowców.

Można już zgłaszać kandydatury najlepszych kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym za 2012 rok. Termin przesyłania informacji o kandydatach do odznaczenia upływa 31 sierpnia 2012 roku. Informacje należy przekazywać za pośrednictwem strony internetowej Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. Następnie IRU w porozumieniu z ZMPD dokona ostatecznego wyboru kandydatów.

Zgłoszenia kandydata dokonuje się poprzez wypełnienie kwestionariusza na stronie IRU, który jest w języku angielskim oraz polskim http://www.iru.org/iforms-app?form_id=1051&lng=en&src=email

W przypadku nieprawidłowego wypełnienia kwestionariusza, jak również przesłania tych dokumentów po upływie ww. terminu, kandydatury nie zostaną przyjęte przez IRU ze względów formalnych.



Zgłoszenia tylko do 31 sierpnia. Należy pamiętać, że nie można powtórnie zgłaszać osób, które w poprzednich latach już wyróżniono dyplomem honorowym i odznaką IRU.

Należy pamiętać, że nie można powtórnie zgłaszać osób, które w poprzednich latach już wyróżniono dyplomem honorowym i odznaką IRU.

Regulamin przyznawania dyplomów i odznak IRU dla kierowców.

1. Zgodnie z postanowieniami niniejszego Regulaminu, wyróżnienie otrzymują kierowcy wykonujący krajowy lub międzynarodowy transport pasażerski lub towarowy, którzy dzięki bezpieczeństwu kierowaniu pojazdem, wierności w stosunku do zatrudniającego ich przedsiębiorstwa oraz reprezentowanym wartościom moralnym, przynoszą zaszczyt zawodowi.

2. Wyróżnienie „Dyplom Honorowy IRU” polega na przyznaniu dyplomu i odznaki IRU każdemu kierowcy, który:
 - a) wykonuje regularnie i nieprzerwanie swój zawód przez co najmniej 20 lat, ku pełnemu zadowoleniu swego pracodawcy,
 - b) pracuje w tym samym przedsiębiorstwie transportowym przez co najmniej 5 lat,
 - c) przejechał jako kierowca zawodowy minimum 1 000 000 km w ruchu krajowym lub międzynarodowym,

- d) z własnej winy nie spowodował poważnego wypadku (powodującego uszkodzenia ciała) w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 20 lat,
- e) nie popełnił, w ciągu ostatnich 5 lat, poważnego wykroczenia przeciwko przepisom drogowym, celnym lub administracyjnym.

3. Dyplom Honorowy IRU jest przyznawany raz w roku. Kierowca może otrzymać takie wyróżnienie tylko jeden raz.

4. Wnioski są przyjmowane do dnia 31 sierpnia 2012 roku.

5. O przyznaniu tego wyróżnienia decyduje Prezydium IRU. Przy wyborze kandydatów Prezydium IRU bierze pod uwagę wszystkie elementy oceny. Od decyzji Prezydium nie przysługuje odwołanie. Prezydium IRU składa Zgromadzeniu Ogólnemu IRU sprawozdanie z przyjętych decyzji.

6. Sekretariat Generalny IRU przekazuje zrzeszeniom członkowskim dyplomy honorowe IRU podczas rocznej sesji Zgromadzenia Ogólnego, a zrzeszenia członkowskie przekazują je wyróżnionym kierowcom.

Opracował K. Matuszewski

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 eksportowych towaru.
- Uzyskania licencji na korzystanie z elektronicznego systemu do samodzielnego nadawania numeru EPI/UNIT.

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 od 17.06.2012 roku numer UNIT będzie obowiązywał przy wjeździe do krajów Unii Celnej.

Nowa siedziba pomorskiego stowarzyszenia



Otwarcie i powitanie w nowej siedzibie. Wiesław Byczkowski, Tomasz Rejek, Janusz Łacny

Ryszard Gałczyński

Przy okazji dorocznego festynu organizowanego przez Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych dokonano uroczystego otwarcia nowej siedziby tej organizacji. 1 czerwca oficjalnie oddano do użytku kolejną, wyremontowaną część budynków posiadanych przez PSPD przy ulicy Hutniczej. Będą się w nich mieścić biura stowarzyszenia oraz sale wykładowe. Wstęgi w nowej siedzibie przecinali: Janusz Łacny, prezydent IRU i Wiesław Byczkowski, wicemarszałek województwa pomorskiego.

PSPD jest największym stowarzyszeniem regionalnym w Polsce – skupia obecnie ponad 1 000 członków (firm transportowych). Dużym powodzeniem cieszą się szkolenia dla kierowców, także dla kobiet, które

naszym celem. Dlatego wszystkie pomieszczenia, które opuściliśmy, zostały wykorzystane przez firmy z nami współpracujące. W nowej siedzibie mamy więcej sal wykładowych, co pozwala na polepszenie warunków, w jakich odbywają się szkolenia przewoźników. W ubiegłym roku przeszkoliliśmy ponad 2 000 osób.

Przy patologiami, które toczą rynek szkoleń, można jeszcze konkurować jakością. Cieszę się, kiedy po każdym z kursów przychodzi starzy kierowcy i mówią: - Nie spodziewałem się, że dowiem się jeszcze o zawodzie czegoś nowego. Staramy się, by nasi wykładowcy nie tylko mogli legitymować się odpowiednią praktyką i doświadczeniem, ale także w interesujący sposób przekazywali swoją wiedzę. To jest droga do sukcesu.

Moim zdaniem przewoźnik zasługuje na komfort obsługi, nie tylko wtedy kiedy się szkoli, ale przede wszystkim podczas załatwiania spraw dotyczących bieżącej działalności, a więc przy uzyskiwaniu zezwoleń, licencji czy obsługi elektronicznego systemu mycia. Teraz to wszystko jest w jednym miejscu, nie tylko dla wygody członków naszego stowarzyszenia, ale dla wszystkich firm transportowych na wybrzeżu.

Po raz kolejny Festyn Transportowca i towarzyszące mu Targi Transportowe „Wybrzeże 2012” odbywały się na terenie Faltomu Leśnego w Nowym Dworze Wejherowskim. Przybyło na nie ponad 1000 osób i 28 wystawców. Gośćmi imprezy byli przedstawiciele władz samorządowych i prezesi stowarzyszeń przewoźników. W gronie wystawców znalazły się firmy paliwowe, leasingowe, ubezpieczeniowe, dealerzy samochodów ciężarowych oraz dystrybutorzy naczip i części samochodowych. Podczas oficjalnej części spotkania Tomasz Rejek, prezes PSPD, uhonorował Jana Buczkę, prezesa ZMPD, odznaką „Zasłużonego dla Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych”.

TWOJE WYDARZENIA W NAJWIĘKSZEJ SKALI! Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska

HALA

- : 185 000 ZWIEDZAJĄCYCH
- : 140 KONFERENCJI
- : 80 EVENTÓW
- : 29 IMPREZ TARGOWYCH



1500 miejsc samochodowych, 60 miejsc autokarowych, 15 200 m² do dowolnej aranżacji

Poznaj skalę **największej**
Hali Targowo-Kongresowej w Warszawie
www.halamtpolska.pl

Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska, ul. Marsa 56c, 04-242 Warszawa

MTPolska



Fot. Daimler

Wyprawy za morze

W Polsce jest kilkaset firm, które wykonują przewozy drogowe do Skandynawii regularnie. Ci, którzy pracują na tym rynku dobrze wiedzą, że to rynek stabilny, bez wahań i gwałtownych zmian.

Tomasz Małyшко

Z punktu widzenia przewoźnika drogowego Skandynawia to 4 kraje: Szwecja, Finlandia, Norwegia i Dania. Jeśli oceniać rynek transportowy i porównywać dane statystyczne o wielkości eksportu i importu z Polski i do Polski, to łącznie stawiają one Skandynawię na drugiej pozycji po Niemczech w zakresie eksportu i na czwartym miejscu, jeśli chodzi o import. Transportem drogowym trafia do Skandynawii prawie 3 mln ton ładunków, do Polski jest przywożonych trochę ponad 2,8 mln ton. Praca w eksporcie to ponad 2,5 mld tonokilometrów, a w imporcie to ponad 2,7 mld tkm. Trzeba również zauważyć, że Polscy przewoźnicy zaczęli szczególnie specjalizować się w tzw.

„przerzutach”, co oznacza wykonywanie przewozów pomiędzy krajami UE. Udział polskich międzynarodowych przewoźników w tych relacjach przewozowych to ponad 20% w odniesieniu do wszystkich wykonywanych przez nich przewozów, ale również to 27% w porównaniu do wielkości tych „przerzutów” wykonywanych przez przewoźników z innych krajów. Rynek przewozowy Skandynawii to także przewozy kabotażowe. Udział przewozów kabotażowych w odniesieniu do wszystkich przewozów drogowych w Danii to 3,7%, Szwecji - 2,5% a w Finlandii niecałe 0,5 (średnia dla krajów UE to 1,2%).

Kolejnym rynkiem są przewozy ze Skandynawii do krajów spoza Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o te ostatnie, to trzeba wspomnieć, że istnieją tu pewne ograniczenia poprzez obowiązujące w dalszym ciągu wymogi

w zakresie posiadania zezwoleń specjalnych (tzw. krajów trzecich). Dotyczy to Finlandii, Szwecji i Norwegii. W puli tych zezwoleń drogowych są zezwolenia zwykłe i ekologiczne. Natomiast w Danii tego typu przewozy są zliberalizowane i nie wymaga się posiadania takiego specjalnego zezwolenia. Wszystkie te kategorie przewozów do, z i po Skandynawii stanowią całkiem intratny rynek dla polskich przewoźników międzynarodowych i sukcesywnie ich udział w tym „północnym” kierunku się powiększa. Perspektywy i przewidywania ekonomistów jak na razie są bardzo optymistyczne.

Skandynawia znana jest ze swojego liberalnego podejścia do transportu drogowego. W Finlandii i Norwegii nie ma generalnych zakazów ruchu dla samochodów ciężarowych. Jedynie Dania wprowadziła ograniczenia

przejazdów w określonych godzinach na niektórych obiektach infrastrukturalnych. Tylko w największych miastach Danii i Szwecji wprowadzono zielone strefy. Są to wyznaczone obszary miejskie, po których nie mogą poruszać się pojazdy mniej ekologiczne. Trzeba mieć to na uwadze, jeśli miejsce załadunku lub rozładunku pojazdu znajduje się w centrach dużych miast. Szczegóły dotyczące tych stref można znaleźć na stronach www.lowemissionzones.eu.

Winiety za most nad Sundem

Poruszając się po sieci dróg Danii i Szwecji pojazdem powyżej 12 t trzeba być przygotowanym na konieczność wykupienia opłat drogowych. Opłatami są objęte również niektóre budowle infrastrukturalne np. most Storebælt oraz Øresund. Funkcjonują tam jeszcze tzw. eurowiniety, tj. opłaty uzależnione od rodzaju pojazdu, klasy emisji spalin oraz okresu użytkowania infrastruktury. Uiszczenie tych opłat nie stanowi problemu, kierowca nie musi szukać punktów sprzedaży, bowiem przewoźnik może za nie zapłacić za pomocą karty kredytowej, bądź karty paliwowej będąc np. w siedzibie swojej firmy i korzystając z oferowanego systemu przez operatora eurowiniety - www.ages.de. Na tej stronie jest również pełna lista punktów sprzedaży eurowiniety.

W Norwegii obowiązuje system poboru opłat drogowych pobieranych za przejechane odcinki dróg. System ten nosi nazwę AutoPass. Ze względu na to, że w obszarach miast są likwidowane bramki do ręcznego wnoszenia opłat może okazać się, że kierowca będzie musiał pobrać na stacji paliwowej odpowiednie urządzenie, za którego pomocą będzie wnoszona opłata za drogi w Norwegii. Jest to szczególnie polecane tym użytkownikom dróg, którzy korzystają z infrastruktury dłużej niż 3 miesiące. Dla „sporadycznych” użytkowników jest przewidziany również system uiszczania płatności poprzez karty kredytowe, po uprzednim zarejestrowaniu pojazdu i użytkownika w systemie. Płatności będą naliczane automatycznie poprzez weryfikację pojazdu po numerach na tablicach rejestracyjnych. Szczegóły można znaleźć na stronie www.autopass.no.

Analizując rynek skandynawski pod względem wymogów dokumentacyjnych, nie należy spodziewać się jakiś innych niż standardowych „europejskich” wymogów. Jednak należy mieć na uwadze pewne specyficzne warunki, które dotyczą tamtejszych państw. Należy pamiętać, że Norwegia nie jest członkiem Unii Europejskiej i w dalszym ciągu funkcjonuje granica celna. To, co w Skandynawii przewoźników może zaskoczyć, to warunki zimowe. Patrząc na klimat i położenie niektórych obszarów, dotyczy to terenów położonych od Oslo na północ - trzeba przygotować się na ciężką przeprawę. Temperatury grubo poniżej zera, obfite opady śniegu i długo utrzymująca się pokrywa śnieżna i lodowa powodują, że w celu polepszenia przejezdności dróg wprowadzono dodatkowe obowiązki w wyposażeniu. Jeśli chodzi o obowiązek wyposażenia samochodu ciężarowego w opony zimowe, to tylko Dania jest wyjątkiem.

Zimówki obowiązkowe

Przy wykonywaniu przewozów w pozostałych państwach trzeba obowiązkowo mieć komplet opon zimowych w pojeździe. W Norwegii są one wymagane, gdy na drogach spodziewany jest lód i śnieg. Natomiast w Szwecji jest to obowiązek pomiędzy 1 grudnia a 31 marca, w Finlandii pomiędzy 1 grudnia a końcem lutego. Niezbędnym wyposażeniem zimowym w Norwegii są łańcuchy przeciwślizgowe. Pojazd musi być wyposażony w odpowiednią ich ilość w okresie od 1 listopada do pierwszego poniedziałku po świętach wielkanocnych, a w regionach Norland, Troms i Finmark jest to okres dłuższy: od 16 października do 30 kwietnia. Brak tego wyposażenia może okazać się dla kierowcy i przewoźnika poważnym kosztem, ale nie tylko ze względu na samą karę pieniężną. W czasie, gdy pojazd porusza się po terenach górskich i nie może poradzić sobie z pokonaniem wzniesień, norweskie służby drogowe bardzo chętnie pomagają kierowcom, niestety nie jest to pomoc bezpłatna. Często się zdarza, że rachunek za pomoc drogową wynosi ponad 8 tys. NOK (1 000 euro). Przewoźnik również może być zmuszony do zakupu „na miejscu” łańcuchów przeciwślizgowych, o ile w czasie kontroli okaże się, że łań-

cuchy w pojeździe, które ma na wyposażeniu, są zniszczone lub nie nadają się do użytku. Nie trzeba wspominać, że będzie je musiał nabyć po niebywale „okazyjnych” norweskich cenach, które są nawet o kilkadziesiąt do kilkuset procent wyższe niż w Polsce. Należy nadmienić, że obowiązek „łańcuchowy” w Norwegii dla samochodu ciężarowego z przyczepą lub ciągnika siodłowego z naczepą oznacza konieczność posiadania co najmniej 7 sztuk łańcuchów w pojeździe. Jeden łańcuch zakłada się na oś kierowaną, cztery na oś napędową i dwa na oś przyczepy/naczepy. Aby pojazd mógł poruszać się bardziej stabilnie, tych łańcuchów można zakładać więcej.

Poza tymi „zimowo-górkami” drogami kierowca poruszający się na drogach Skandynawii może czuć się bezpieczny. Infrastruktura jest na wysokim poziomie, a kraje te są w czołówce, jeśli chodzi o inwestycje i wyniki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Z danych statystycznych uwzględniających liczbę ofiar wypadków drogowych, liczbę mieszkańców, długość autostrad, powierzchnie państw można wywnioskować, że są to drogi bez większego zagrożenia. Administracje drogowe państw skandynawskich czynią duże starania, aby propagować informacje na temat właściwego wykonywania transportu i bezpieczeństwa na drogach. Administracja drogowa Szwecji organizowała w Polsce wraz z ZMPD seminaria poświęcone tej tematyce, przeznaczone dla polskich przewoźników. Również administracja drogowa Norwegii, w ramach programu informacyjnego „Donna Diesel przedstawia”, wydaje co roku aktualizowane poradniki dla zagranicznych trakerów (www.vegvesen.no), gdzie przewoźnicy mogą szczegółowo zapoznać się z realiami wykonywania przewozów w Norwegii.

W ocenie przewoźników Skandynawia to dobry, ale wymagający rynek. Przewoźnicy chwalą sobie bezpieczeństwo obrotu gospodarczego i mentalność biznesu skandynawskiego, ale wiedzą również, że kontrole drogowe są częste i dość rygorystyczne, a w niektórych przypadkach kary bardzo surowe. Wiedzą także, że konkurencja na tym rynku jest bardzo ostra i wygrywa tylko ten, kto będzie mógł zaoferować wykonywanie przewozów z najwyższą jakością.

Konna konkurencja

W przemysłowych, bogatych krajach konie przegrały konkurencję z ciężarówkami w przededniu pierwszej wojny światowej. Zwycięstwo transportu samochodowego nad konnym było szczególnie wyraźne w USA.

Ciężki transport także był zdominowany przez konie i nawet poważne zakłady metalurgiczne wykorzystywały zwierzęta

Robert Przybylski, Rzeczpospolita

Przełom XIX i XX wieku należał do kolei oraz przemysłu ciężkiego, którego europejskie centrum przesunęło się z Wielkiej Brytanii na kontynent, przede wszystkim do Niemiec. W latach 1892-1896 francuskie koleje rocznie przewoziły ok. 110 mln ton, a masa ładunków wzrastała każdego roku o 5,6 procent. W tym samym okresie niemieckie koleje przewoziły 270 mln ton rocznie, przy dynamice wzrostu blisko dwukrotnie wyższej od francuskiej. Równie szybko rozwijały się koleje m.in. w USA i Rosji. W 1900 roku światowa sieć kolejowa miała długość 800 tys. km i w następnych czterech latach wydłużała się o 16 tys. km rocznie. Kolej stała się potęgą. W 1914 roku tylko brytyjskie towarzystwa kolejowe zatrudniały łącznie 600 tys. osób! Transport drogowy odgrywał rolę pomocniczą wobec kolei. Koń był w stanie przejechać dziennie 20-30 km, toteż trakcja konna wykonywała przewozy dystrybucyjne, w najbliższej okolicy stacji kolejowej. W Wielkiej Brytanii długość dróg wynosiła w 1910 roku 280,6 tys. km i tworzyły one stosunkowo gęstą sieć, która ułatwiała dotarcie do klientów. Już w 1902 roku brytyjska poczta zakupiła ciężarówki i były to pierwsze pojazdy mechaniczne w tej instytucji. Gdy samochodami zainteresował się tak poważny odbiorca, parlament poluzował gorset przepisów utrudniający poruszanie

Na drogach królowały pojazdy konne, a sanitarka z 1912 roku jest jednym z przykładów specjalistycznej zabudowy



się pojazdów mechanicznych po drogach publicznych. Od 1904 roku przepisy drogowe podniosły prędkość samochodów do 32 km/h, zaś ciężarówek o masie własnej powyżej 3 ton do 19 km/h. Masa własna samochodów ciężarowych nie mogła przekraczać pięciu ton, a z przyczepą 6,5 tony.

Przedsiębiorcy ostrożnie zaczęli testować nowy środek komunikacji. W 1905 roku w Wielkiej Brytanii było 3 tys. samochodów ciężarowych, głównie z napędem parowym. Niecałe 50 benzynowych ciężarówek miało ładowność 2 tony lub większą. Londyn w tym samym roku miał 20 autobusów, ale w kolejnym już 241, by w 1910 roku autobusów było więcej od konnych omnibusów.

Ciężarówki trafiły do dużych spedycji, jak Carter Paterson i Pickfords. Słynny Harrods używał lekkich samochodów dostawczych. W 1914 roku w Wielkiej Brytanii było zarejestrowanych 82 tys. samochodów dostawczych i ciężarówek, które wykonywały 12 procent przewozów.

Browary słynęły nie tylko z piwa

Tak wysoki odsetek przewozów samochodowych był spotykany jedynie w Wielkiej Brytanii. W bogatej Francji w kwietniu 1897 roku ruszyła pierwsza w tym kraju linia autobusowa. Trzy parowe omnibusy Scott z przyczepami (każdy zestaw mieścił ponad 40 pasażerów), kursowały pomiędzy Curbevoie i Colombes. Pojazd spalał przez 4 go-

dziny 200 kg koks i zużywał 600 l wody. Trasa podzielona była na 3 części i bilet na każdą kosztował 15 centimów w klasie pierwszej i 10 w drugiej. W pierwszych czterech miesiącach spółka przetransportowała 175 tys. pasażerów, a jej pojazdy przejechały 16 tys. km. Jednak po czternastu miesiącach zbankrutowała. Na kolejną tego typu inicjatywę trzeba było czekać do 1901 roku, gdy w Normandii, w okolicach Havre, zostało uruchomione połączenie autobusowe, finansowane przez księcia De Dion. 2-cylindrowy, 15-konny autobus z benzynowym silnikiem mieścił szesnastu pasażerów i 300 kg bagażu. Konduktor zarabiał 60 centimów za godzinę. Sam pojazd kosztował 13 tys. franków w złocie.

Od połowy czerwca 1906 roku rozpoczęła działalność regularna komunikacja autobusowa w Paryżu. Działające od tego samego roku przedsiębiorstwo autobusowe Messageries de Barcelonnette eksploatowało pięć 16-miejscowych autobusów na różnych trasach wokół Barcelonnette. Każdego dnia samochody były trapiące przez awarie. Pod autobusy wpadały zwierzęta domowe, łamały się resory, szwankowało magneto. Gumowe masywy bardzo szybko niszczyły się na nierównych drogach. Po pierwszych sześciu miesiącach funkcjonowania rachunki za nowe masywy przekroczyły 2400 franków, za benzynę 925 franków, za oleje silnikowe i przekładniowe 800 franków. Przewoźnik przetrwał dzięki współpracy z kolejami PLM. Przyby-



W Niemczech w 1912 roku 43 procent z zarejestrowanych ciężarówek pracowało w browarach

wało pasażerów i w 1912 roku firma posiadała już 12 autobusów marek Berliet i Renault, jeżdżących na dwóch trasach, w tym jednej sezonowej.

Po drugiej stronie wschodniej granicy Francji motoryzacja rozwijała się wolniej, a niemieccy producenci, jak np. Daimler lub Benz, musieli eksportować samochody, żeby przeżyć. Ich fabryki wypuszczały coraz więcej maszyn. W 1901 roku w Niemczech wyprodukowano 39 ciężarówek, w 1907 roku - 504, w 1913 roku - 1851 – nawet niecałe 10 procent całkowitej produkcji samochodów, wynoszącej w tym roku 20 388 aut.

Publiczność – podobnie jak w pozostałych krajach - była nieufna w stosunku do nowego środka transportu, także nad Renem nikt nie miał pojęcia, jaki napęd jest najlepszy. Ciężar prób wzięła na siebie straż pożarna. Początkowo napęd elektryczny wydawał się najlepszy. Średnioroczny koszt utrzymania pożarniczego samochodu z napędem na prąd wynosił 1 389 marek, gdy konny pojazd kosztował 5 478 marek. W okresie 25 lat wydatki na akumulatory stanowiły 43 procent łącznych kosztów, wydatki na prąd 24 procent, a na nowe gumy 8 procent. W 1905 roku w Niemczech straż pożarna miała 20 samochodów pożarniczych, z czego 12 parowych, reszta to wozy elektryczne. W 1907 roku więcej było elektrycznych (na 40 sztuk łącznie), a od 1911 roku gwałtownie zaczęło przybywać benzynowych. Ich liczba wzrosła z 29 w 1911 roku do 195 w 1914 roku, na łączną liczbę 397 samochodów pożarniczych. Elektrycznych było 148, parowych 16 i 38 spalinowo-elektrycznych.

Natomiast na rynku cywilnym najważniejszym odbiorcą ciężarówek były browary: w 1912 roku należało do nich 43 procent ciężarówek zarejestrowanych w Niemczech. Po-

ważnymi klientami były także młyny oraz duże zakłady przemysłowe.

W Niemczech, podobnie jak w innych krajach, pojawił się regularny transport samochodowy. Linie były zakładane przez spółki zarówno w rejonach turystycznych (góry Hartz, południowe Niemcy, Turynia), jak i przemysłowych, łącząc miasta, które w przyszłości miały otrzymać połączenia kolejowe. W 1914 roku linie samochodowe liczyły ok. 7 tys. km, co odpowiadało dziesięciu procentom długości niemieckiej sieci kolejowej. Łącznie było 258 linii, z czego 53 służyły przewozom towarowo-osobowym, reszta obsługiwała przewozy pasażerskie. Np. na wszystkich 30 liniach w Saksonii przewożono wyłącznie pasażerów.

Konna konkurencja

W 1902 roku w USA było 17 mln koni, a popyt na ciężarówki był znikomy, w 1904 roku dwustu producentów sprzedało 411 ciężarówek. Były tak marginalnym zjawiskiem, że nawet urzędnicy nie zawracali sobie nimi głowy i rejestrowali razem z osobówkami. Np. w New Jersey w 1906 roku było zarejestrowanych 13 759 samochodów, ale nie wiadomo, ile z nich było ciężarówkami. Ciężarówki były rzadkim widokiem i jeśli już się pojawiały, to w miastach. Za rogatkami drogi zamieniały się w błotniste, nieprzejezdne szlaki. Właśnie dla dowiezienia żywności do miast władze stanowe zaczęły ulepszać drogi. Konne wozy jeździły po coraz lepszych szlakach. Stawki za wynajęcie wozu wynosiły za cały dzień pracy 6 dolarów: 2 dolary dla furmana, 2 dla konia i 2 dla firmy. Z tej pracy utrzymywały się tysiące osób, w tym Mat Mahon. Wspominał on, że w 1905 roku



Młyny i browary należały do najwierniejszych klientów transportu drogowego



wóz z koniem kosztował 200 dolarów. Takim wehikułem Mahon rozwoził towar, przywożony przez Koleje Pensywani do Newark. Za ledwie po roku młody przedsiębiorca tyle zarobił, że kupił jeszcze trzy wozy, ale tym razem każdy zaprzężony był w parę koni. Pojazd na blisko siedmiometrowej długości platformie przewoził kręgi stali do fabryki nożyczek. Wkrótce Mahon poszerzył usługi o dostarczanie towarów ze stacji różnych towarzystw kolejowych do sklepów w okolicy Newark.

Clarence Finkle rozpoczął karierę przewoźnika w stanie New Jersey w 1910 roku. Dostarczał mydło do sklepów w rejonie Passaic. – Dziennie dowoziłem towar do ośmiu sklepów i za każdą dostawę otrzymywałem 50 centów. Zarabiałem dziennie 4-5 dolarów. Mogłem utrzymać się za to i jeszcze odkładałem! – wspominał. Praca była bardzo ciężka. Na wozie furman stał z lejcami w dłoniach i był nieosłonięty. – Zimą wiatr ze śniegiem i lodem smagał niemilosiernie twarz – opisywał niedole. Jeździł pomiędzy Paterson i Hoboken drogą, która była częściowo pokryta kocimi łabami, deskami, a niektóre odcinki były gruntowe. Finkle ruszał o 5.30 rano. Podczas wiosennych roztopów droga zamieniała się w bajoro, w którym konie zapadały się po brzuchy, ślizgały, upadały. Furman musiał zsiadać z wozu i pomagać im pokonać najgorsze odcinki. Zimą z kolei wszystko było zamrożone i oblodzone. Pokonanie wzgórza pod Hoboken często było możliwe tylko z dodatkową parą koni wypożyczoną za 50 centów z hurtowni węgla. Zjazd też był kłopotliwy – zablokowane hamulcami koła sunęły, od tarcia rozgrzewając się do czerwoności. Na dole woźnica słyszał jak z gorąca strzelają obręcze. – Wiele razy konie wstawiałem do stajni i zasypiałem z nimi. Zi-

mę zdarzało się, że całą drogę szedłem obok koni, bo byłem skostniały z zimna, mimo że po uszy byłem opatulony – tłumaczył Finkle.

Chociaż poczta amerykańska eksperymentowała z samochodami już w 1899 roku, a pierwszy publiczny test ciężarówek miał miejsce w maju 1903 roku w Nowym Jorku i jeszcze jeden w kolejnym roku, transport konny miał się nieźle. W 1912 roku w USA było 8 mln koni więcej niż dekadę wcześniej. Mimo to coraz głośniejsze były głosy protestu przeciw wykorzystywaniu zwierząt do transportu. W 1911 roku podczas fali upałów tylko w Nowym Jorku padło 1 200 koni. Jednak nawoływanie do humanitarnego traktowania zwierząt nie przyniosłoby żadnego skutku, gdyby w sukurs nie przyszła ekonomia. W tamtym czasie typowe wyliczenie kosztów transportu konnego pokazywało, że utrzymanie miesięczne konia i wozu wynosiło 111,2 dol., do tego trzeba było doliczyć cenę konia (240 dol.), który żył 5 lat, za wóz trzeba było zapłacić 250 dol. i ten pojazd starczał na 7 lat, uprzęż kosztowała 40 dol. i wytrzymywała 2 lata. Po podsumowaniu, przy założeniu, że konny wóz pokonuje dziennie 17 mil, mila kosztowała 26 centów. Ciężarówka mogła pokonywać dziennie 50 mil i koszt pokonania mili był przynajmniej o 10 centów niższy niż pojazdu konnego.

Te fakty nagłaśniali sprzedawcy ciężarówek. General Motors w ogłoszeniu podkreślało, że w handlującej drewnem firmie New Dells z Eau Claire w Wisconsin, jedna 3-tonowa ciężarówka wykonuje pracę czterech wozów zaprzężonych w 16 koni.

Właśnie z powodów ekonomicznych ciężarówki stawały się coraz popularniejsze. Budująca konne wozy firma Pe-



Berliet - Marseille 1909. Wczesne ciężarówki z benzynowymi silnikami mogły przewozić nawet 5 ton ładunku, ale poruszały się powoli, z reguły nie przekraczając 30 km/h

ter Wendel z Newar w New Jersey zbudowała w 1908 roku pierwsze nadwozie dla ciężarówki. Był to elektryczny pojazd dla browaru Kruegera z Newark. Elektryczne akumulatory Edisona ważyły więcej niż cała ciężarówka z ładunkiem. W 1910 roku wszystkie fabryki wyprodukowały 6 tys. ciężarówek o wartości 9,7 mln dol., co było niewielkim marginesem w stosunku do produkcji samochodów osobowych – w tym samym roku z taśm fabrycznych zjechało 181 tys. osobówek, wartości 215,3 mln dol.

Chociaż popularność ciężarówek rosła, podobnie jak doświadczenie ich producentów, ówczesne samochody ciężarowe były zawodne. Budowane na Brooklynie ciężarówki marki Hewitt miały kute półosie ze stali węglowej. Gdy nadchodził mróz, półosie (prawa i lewa) pękały. John Winchester wspominał, jak jeździł do unieruchomionych ciężarówek i wymieniał pęknięte osie. Samochody z reguły należały do browarów Rupperta, Trommera lub Shaeffera.

Winchester pamiętał przygodę z 1909 roku, gdy na wystawę ciężarówek Hewitt przygotował samochód, który był gotów dopiero na kilka godzin przed otwarciem imprezy. W drodze z Brooklynu do Madison Square Garden wytopiła się panewka w jednym z korbowodów. Winchester wyjął go i dojechał na trzech cylindrach. Fabryka pokazała ciężarówkę z otwartą maską, usuniętym korbowodem oraz łożyskiem. Mówiła, że nie ma nic do ukrycia i demonstruje niezawodność swojego produktu i wielką wytrzymałość części – śmiał się z oszukaństwa swojego pracodawcy Winchester.

W rezerwie wojennej

Choć opowieści o awariach ówczesnych samochodów są barwne, faktem jest, że ciężarówki stawały się coraz bardziej niezawodne i rósł na nie popyt. W 1912 roku miesięczna produkcja we Francji sięgała 250 ciężarówek, z czego 60 procent dostarczał Berliet. Dominująca pozycja tej firmy brała się z zaufania do jej samochodów. Marius Berliet zbudował pierwszy silnik w 1894 roku. Chłodzony cieczą, z poziomym cylindrem, 0,6 l, osiągał 0,5 KM, a więc porównywalną moc do silników konkurencji. W następnych dwudziestu latach Berliet zbudował 30 silników różnych typów mających 2, 4 i 6 cylindrów, o mocach do 80 KM. Konstruktor skoncentrował się na przygotowaniu odpowiedniego silnika dla ciężarówki. Musiał on mieć duży moment obrotowy, niewielkie obroty, a przede wszystkim mieć solidną budowę, aby zapewnić długowieczność i niezawodność. Pierwszy silnik konstruowany specjalnie dla ciężarówki ujrzał światło dzienne w 1908 roku. Jednak najśłynniejszym silnikiem został typ Z z 1912 roku. Cztery-cylindrowa, benzynowa jednostka o długim skoku i ograniczniku obrotów miała masywny wał korbowy, o którym nikt nie słyszał, żeby kiedykolwiek pękł lub uszkodził się. Typ Z miał 4 cylindry i z pojemnością 4,4 l osiągał 22 KM, a w następnym roku, po powiększeniu pojemności do 5,3 l, rozwijał 25 KM. Silnik montowany był w słynnych ciężarówkach CBA, których do 1931 roku firma zbudowała ponad 40 tys. sztuk. Właśnie popyt na ciężarówki spr-



Berliet 1904. Już na początku XX wieku pojawiły się ciężarówki z kierowcą siedzącym nad silnikiem

Przyczepy pozwoliły podwoić pojemność ciężarówek, które z pełnym ładunkiem rozpędzały się do 25 km/h



wił, że Berliet, który w 1896 roku zaczynał od warsztatu o powierzchni niecałych 25 m kw, w 1913 roku miał 11 hektarów pod dachem i zatrudniał 3 tys. osób.

Potencjał firmy i jej wyrobów dostrzegło również wojsko, które planowało wykorzystać ciężarówki jako uzupełnienie kolei. Dlatego wspierało motoryzację – w 1912 roku 20 typów różnych marek było subsydiowanych, w tym cztery Berlieta. Np. w 1913 roku nabywca Berlieta CBA, za którego zapłacił 18 tys. franków, otrzymał zwrot 5,9 tys. Kupując również 3-tonowego Peugeotota za 15 tys. franków, odzyskiwał 6,9 tys. franków. Suma była wyższa, bo Peugeot miał koła obu osi chronione gumowymi masywami, mniej niszczącymi drogi od stalowych kół. W sierpniu 1914 roku armia francuska miała błyskawiczny dostęp do 6 tys. ciężarówek.

To samo robili Niemcy – na możliwościach przewoźnych kolei oparł swój plan Schliften. Dlatego Niemcy budowali ogromne mosty kolejowe przez Ren i tuż przy granicy z Francją i Belgią duże perony zdolne do jednoczesnego wyładunku całych pociągów. Subsidia oferował od 1908 roku Sztab Generalny, który przeznaczył na ten cel 1 mln marek rocznie. Jednak wojskowi nie wierzyli zbyt w funkcjonalność ciężarówek i pieniądze skierowali dla właścicieli samochodów osobowych i motocykli, a nie ciężarówek i autobusów.

Z kolei brytyjskie War Office (Ministerstwo Wojny) od 1911 roku wypłacało właścicielom 3-tonowych ciężar-

wek 110 funtów.

Pieniądże były wypłacane co pół roku podczas sprawdzianu stanu pojazdu. Wkrótce modele typu subsydiowego produkowało pięć firm i jako szósta dołączył Wolseley, który już zdążył się z produkcji ciężarówek wycofać, uznając ją za mało zyskowną. Tylko w 1913 roku Ministerstwo Wojny przeprowadziło trzy serie testów nowych modeli producentów, którzy chcieli, aby ich samochody należały do modeli subsydiowanych. W sierpniu 1914 roku wojsko pozyskało w ten sposób 1 200 samochodów.

W 1912 roku rząd USA nie myślał o wojnie lądowej, ale opublikował wymagania stawiane ciężarówkom kupowanym przez administrację rządową. Nie martwił się o brak taboru dla wojska, bo w 1913 roku 170 producentów wypuściło 51 586 ciężarówek, dystansując pozostałe kraje. Dwa lata później ciężarówki wyraźnie zdobyły w USA przewagę nad końmi. Kierowca dostawał 20 dol. tygodniowo, gdy furman tylko 14. Ciężarówki można było kupować na raty, więc zniknął problem ich wysokiej ceny. Kończyła się era konia, zaczynała ciężarówki.



Do czasu wydania uchwały Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku kierowcy w zakresie prawa do diet związanych z podróżami służbowymi traktowani byli jako grupa, której na podstawie art. 77/5 ustawy Kodeks Pracy przysługują świadczenia z tytułu podróży służbowych.

Anna Piotrkiewicz

Sąd Najwyższy wydając w 2008 r. uchwałę w składzie siedmiu sędziów wskazał, iż kierowca transportu międzynarodowego, odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejscu świadczenia pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77 § 1 kodeksu pracy. Tym samym uchwałą tą

kierowcy zostali wyłączeni z prawa do diet wypłacanych na podstawie przepisów Kodeksu Pracy.

1. Prawo do świadczeń z tytułu podróży służbowych w 2012 r.

W 2012 r. kierowców transportu międzynarodowego i krajowego wykonujących przewozy - z punktu widzenia prawa do diet - należy podzielić na 3 grupy:

- 1 grupa, to kierowcy objęci przepisami ustawy z 16

kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879, ze zm.),

- 2 grupa, to kierowcy, do których przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879, ze zm.) nie mają zastosowania,
- 3 grupa, to kierowcy będący właścicielami firm, wykonujący przewozy w transporcie międzynarodowym i krajowym.

Uchwała Sądu Najwyższego z 2008 r. dotyczyła kierowców z grupy 1 i 2.

Ustawą z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 43, poz. 246) wprowadzone zostały odpowiednie zmiany do ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, regulujące zasady ustalania prawa do diet dla kierowców objętych przepisami tej ustawy, tj. kierow-

ców z grupy 1. Ustawa ta reguluje problem świadczeń z tytułu podróży służbowych wyłącznie dla jednej grupy zawodowej, tj. kierowców objętych przepisami ustawy o czasie pracy kierowców, zatrudnionych na umowę o pracę w rozumieniu przepisów Kodeksu Pracy. Dodatkowo wprowadza definicję podróży służbowej wyłącznie dla tej grupy zawodowej. Z takiej definicji nie może korzystać żadna inna grupa zawodowa w Polsce. W przypadku kierowców objętych przepisami tej ustawy, podróżą służbową jest każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy:

- przewozu drogowego poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy,
- wyjazdu poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy w celu wykonania przewozu drogowego.

Podróżą służbową kierowcy jest więc wyjazd ładowny z miejscowości siedziby pracodawcy lub wyjazd pod ładunek z miejscowości siedziby pracodawcy.

Tym samym każde zlecenie przewozowe przekazane kierowcy przez pracodawcę, wymagające wyjazdu poza siedzibę pracodawcy, będzie generowało po stronie pracodawcy obowiązki z tytułu podróży służbowych.

Do problemu określania miejsca siedziby pracodawcy odniósł się Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z 29.04.2010 r.: sprawa C 124/09 w przedmiocie czasu wykorzystanego na udanie się do miejsca przejęcia pojazdu wyposażonego w urządzenie rejestrujące oraz pojęcia „centrum operacyjnego przedsiębiorstwa”.

Wyrok ETS wymaga pogłębionej analizy na tle zapisów ustawy z 16 kwietnia

2004 r. o czasie pracy kierowców w kontekście ustalania momentu rozpoczęcia podróży służbowej i momentu naliczania świadczeń. Zapewne w najbliższym czasie analiza taka zostanie dokonana.

Dla 2. grupy kierowców, tj. kierowców nieobjętych przepisami ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879, ze zm.), brak jest odrębnej regulacji w zakresie ustalania prawa do diet, poza przepisami art. 77/5 Kodeksu Pracy, którego stosowanie zostało zakwestionowane w uchwale Sądu Najwyższego. Jeżeli zatem kierowcy z tej grupy nie będą właścicielami firm transportowych, to również kosztów ich wyżywienia do wysokości diet dla pracowników nie można zaliczać do kosztów uzyskania przychodu.

Dla 3. grupy kierowców, tj. kierowców będących właścicielami firm, wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym i krajowym, nie nastąpiły żadne zmiany w ustalaniu prawa do rozliczania kosztów wyżywienia do wysokości diet należnych pracownikom. Zasady rozliczania diet określa interpretacja ogólna Ministra Finansów nr DD2/033/259/PMN/09/1113 z 15.02.2010 wydana na podstawie art. 14a ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. nr 8, poz. 60, z późn. zm.) i dotycząca kwestii zwolnienia od podatku dochodowego od osób fizycznych diet i innych należności stanowiących zwrot kosztów poniesionych w związku z wykonywaniem wyjazdów służbowych w ramach zatrudnienia na stanowisku kierowcy oraz zaliczania do kosztów uzyskania przychodów diet z tytułu podróży służbowych osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w zakresie usług transportowych.

Jak podkreślił Minister Finansów w tej interpretacji, zgodnie z przepisem art. 22 ust. 1 w związku z art. 23 ust. 1 pkt 52 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, stwierdzić należy, że aby osoba prowadząca działalność gospodarczą mogła zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów wartość diet z tytułu podróży służbowych, podróż musi:

- być związana z prowadzoną działalnością gospodarczą,
- służyć osiągnięciu przychodów lub zachowaniu, albo zabezpieczeniu źródła przychodów,
- wysokość diety musi mieścić się w granicach limitu określonego w odrębnych przepisach.

Z powyższej regulacji prawnej wynika koniecz-

ność wyłączenia z kosztów podatkowych wartości diet z tytułu podróży służbowych osób prowadzących działalność gospodarczą, ale tylko w części przekraczającej wysokość diet przysługujących pracownikom. Oznacza to, że osobom tym przysługuje prawo uwzględniania w kosztach uzyskania przychodu wartości diet za czas podróży służbowych w ramach określonego limitu, tj. do wysokości diet przysługujących pracownikom.

Powołane przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, obejmując swoją dyspozycją sytuacje odbywania podróży służbowych przez osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie przewidują do tej kategorii podatników żadnych wyłączeń o charakterze przedmiotowym lub podmiotowym, wobec tego nieuprawnione jest różnicowanie osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą według rodzaju tej działalności.

Okoliczność, iż istotą prowadzonej działalności gospodarczej jest wykonywanie usług transportowych, nie wyklucza możliwości zaliczenia do kosztów podatkowych wartości diet stanowiących ekwiwalent pieniężny przeznaczony na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia w czasie podróży służbowej, tak na obszarze kraju, jak i poza jego granicami. Nie znajduje zatem uzasadnienia stanowisko, że jedynie podróże mające na celu czynności incydentalne spełniają wymogi podróży służbowych, natomiast realizowanie zasadniczego przedmiotu działalności (w tym wypadku usług transportowych) nie wchodzi w zakres podróży służbowych.

W związku z powyższym, mając na uwadze orzeczenia wydane w tym zakresie przez sądy administracyjne, należy uznać, że osoby pro-

wadzące działalność gospodarczą w zakresie wykonywania usług transportowych są podatnikami, do których powyższe regulacje prawne mają również zastosowanie.

Powyższa interpretacja Ministra Finansów, której fragmenty przytoczono powyżej, wskazuje, że właściciel firmy transportowej wykonując pracę kierowcy ma prawo do zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu w podatku dochodowym od osób fizycznych wydatków na wyżywienie do wysokości diet należnych pracownikom, a wynikających z:

- rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz. U. nr 236, poz. 1990, z późn. zm.),
- rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. nr 236, poz. 1991, z późn. zm.).

2. Przyznawanie świadczeń związanych z podróżami kierowców

Kierowcom objętym przepisami ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przysługują świadczenia z art. 21a oraz art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, ustalone na zasadach wynikających z art. 77/5 Kodeksu Pracy. Przepi-

sy Kodeksu Pracy brzmią następująco:

- Art. 775. § 1. Pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową.
- § 2. Minister właściwy do spraw pracy określi, w drodze rozporządzenia, wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość diet, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, a w przypadku podróży poza granicami kraju - walutę, w jakiej będzie ustalana dieta i limit na nocleg w poszczególnych państwach, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków.
- § 3. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.
- § 4. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości

niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w § 2.

- § 5. W przypadku, gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w § 3, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w § 2.

Powyższy sposób ustalania świadczeń dla kierowców, jak i stosowanie autonomicznej definicji podróży służbowej kierowcy znalazło swoje potwierdzenie w wyroku Sądu Najwyższego z 20 maja 2011 r. sygn. akt II UK 349/10. W wyroku tym stwierdza się m.in., że z przepisów art. 21a oraz art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców wynika, że w przypadku kierowców obowiązuje autonomiczna względem art. 775 k.p. definicja podróży służbowej oraz że kierowcy przysługują określone środki pieniężne, służące pokryciu kosztów, jakie ponosi on w związku z wykonaniem zleconego mu zadania służbowego. Oznacza to, że należności wypłacane w związku z wykonywaniem podróży do i z Hannoveru należy kwalifikować jako diety i inne należności z tytułu podróży służbowej, które stosownie do § 2 ust. 1 pkt 15 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (Dz. U. nr 161, poz. 1106 ze zm.) nie stanowią podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne.

W przypadku kierowców z grupy 2., do których przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004

r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879, ze zm.) nie mają zastosowania, zastosowanie będzie miała uchwała Sądu Najwyższego z 2008 r., wskazująca na brak możliwości stosowania przepisów art. 77/5 Kodeksu Pracy dla ustalania świadczeń z tytułu podróży służbowych. Pracodawcy zatrudniający takich kierowców i wypłacający im świadczenia z tytułu odbywanych podróży służbowych, dla uzyskania potwierdzenia prawa do zwolnienia z opodatkowania wypłacanych świadczeń podatkiem dochodowym od osób fizycznych, a tym samym wyłączenia tych kwot również z naliczania składek ZUS, powinni wystąpić do Ministra Finansów o wydanie indywidualnej interpretacji podatkowej.

Kierowcy z grupy 3. nie otrzymują świadczeń z tytułu podróży służbowych, a wyłącznie nabywają prawo do zaliczania kosztów wyżywienia w trakcie odbywanych podróży do kosztów uzyskania przychodu, w wysokości jak dla pracowników. Prawo to potwierdza także wyrok NSA II FSK 1936/07 z 2009 r. Zgodnie z nim, w myśl art. 23 ust. 1 pkt 52 ustawy z 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych - osoby prowadzące działalność gospodarczą, której przedmiotem jest świadczenie usług transportowych, mogą zaliczyć do kosztów uzyskania przychodów wartość diet z tytułu podróży służbowych w ramach określonego limitu, tj. w części nieprzekraczającej diet przysługujących pracownikom, określonych w odrębnych przepisach wydanych przez właściwego ministra.

3. Ryczałty za noclegi - czy wypłacać

W tym zakresie należy zwrócić uwagę na wyrok Sądu

Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r. II PK 234/10, który dotyczy wypłat kierowcom ryczałtów za noclegi. W skrócie sentencja tego wyroku sprzeczna się do następujących rozstrzygnięć:

- Umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. nr 236, poz. 1991 ze zm.).
- Chociaż aż do 3 kwietnia 2010 r. - czyli do nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców (tj. po zmianach wynikających z ustawy z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 43, poz. 246) - podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była podróżą służbową, w rozumieniu art. 775 § 1 k.p., to jednak zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być pracownikowi rekompensowane, choćby poprzez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych.

W ocenie Sądu Najwyższego jedno nie ulega wątpliwości. Zwykła kabina samochodu - wyposażona w leżankę o szerokości 60 cm umieszczoną za siedzeniem kierowcy - nie jest odpowiednim miejscem do wypoczynku nocnego dla kierowcy. Nie jest to zapewnienie kierowcy przez pracodawcę bezpłatnego noc-

legu. Leżanka taka może być miejscem do chwilowego odpoczynku - np. wtedy, gdy kierowca powinien zrobić obowiązkową przerwę w prowadzeniu pojazdu, gdy stoi kilkanaście albo kilkadziesiąt godzin w kolejce do odprawy granicznej, gdy samochód ulegnie awarii w drodze i konieczne jest oczekiwanie na pomoc drogową - ale nie dla celów regularnego nocnego wypoczynku, mającego zapewnić pełną regenerację sił fizycznych i psychicznych kierowcy samochodu ciężarowego w transporcie międzynarodowym.

Reasumując:

- W aktualnym stanie prawnym nie występują większe problemy z wypłaceniem diet kierowcom objętym przepisami ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, którym przysługują świadczenia z art. 21a oraz art. 2 pkt 7 ustawy o czasie pracy kierowców, ustalone na zasadach wynikających z art. 77/5 Kodeksu Pracy. Analizy wymaga sprawa ryczałtów za noclegi na gruncie wyroku Sądu Najwyższego oraz sprawa analizy wyroku ETS odnośnie momentu naliczania świadczeń.
- Wyjaśnienia z organami podatkowymi wymaga sprawa diet kierowców nieobjętych przepisami ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.
- Po wydaniu interpretacji ogólnej przez Ministra Finansów oraz w powiązaniu z wyrokiem NSA II FSK 1936/07 z 2009 r., nie powinny występować problemy z rozliczaniem kosztów wyżywienia przez właścicieli firm transportowych wykonujących pracę kierowcy.

Piotr Ozimek, Epo-Trans Logistic

Nowy Mercedes-Benz Actros to wśród ciężarówek to samo, co Klasa S wśród aut osobowych. Ten pojazd zostawia konkurencję w tyle pod względem rozwiązań technologicznych i wyposażenia. To ogromny skok do przodu.

Sam wypróbowałem nowego Actrosa, jadąc z towarem do Włoch. To górzysta trasa, na takich właśnie jeździmy. Wynik był bardzo dobry, a choć spodziewam się jeszcze trochę niższego spalania, bo samochody wciąż się docierają, to i tak jest ono już lepsze niż w naszych pozostałych pojazdach innych marek. Taki ekonomiczny ciągnik jest ogromnym wsparciem dla firm transportowych. Zadowoleni są też kierowcy. Swoje poprzednie ciężarówki uważali po prostu za warsztat pracy – o nowym Actrosie mówią, że to willa na kółkach. Kabina – zwłaszcza dla obsady jednoosobowej – stwarza doskonałe warunki do wypoczynku, jest też wyjątkowo ergonomiczna w obsłudze podczas jazdy.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Czas pracy

według zmian w AETR

Sebastian Chwalibogowski

Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) weszła w życie w Polsce na podstawie oświadczenia rządowego z 30 sierpnia 1999 roku, a następnie została sprostowana oświadczeniem Ministra Spraw Zagranicznych z 4 sierpnia 2008 roku i w tej treści pozostaje aktem prawnym regulującym czas prowadzenie pojazdów na obszarze poza Wspólnotą Europejską. Ponadto

zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/06 umowę AETR stosuje się do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego choćby w części poza obszarem Wspólnoty, jak i poza terytorium Szwajcarii i państw będących stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym na całej trasie przewozu. Zasada ta ma zastosowanie zarówno do pojazdów zarejestrowanych na terytorium Wspólnoty, jak i na terytorium państw będących stroną umowy AETR. Zapis ten zobowiązuje więc polskiego kierowcę z polskiej firmy do stosowania postanowień umowy AETR na całej trasie

przewozu, np. z Radomia przez Mińsk do Moskwy, jak i po terytorium Rosji.

Jednak warto wiedzieć, że obowiązująca w Polsce treść umowy AETR nie jest wersją ostateczną i na przestrzeni lat umowa była dostosowywana zarówno do zmian wymuszonych wprowadzeniem tachografów cyfrowych, jak i przystosowaniem jej do zapisów do rozporządzenia 561/06. Dlatego też 20 września 2010 r. Europejska Komisja Gospodarcza ONZ opublikowała ujednoliconą treść umowy AETR w języku angielskim, francuskim i rosyjskim, która znajduje się na stronie [http://www.unece.org/trans/](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#25)

[conventn/legalinst.html#25](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html#25). Jednak do dnia dzisiejszego nie opublikowano zarówno zmian, jak i tekstu ujednoliczonego umowy AETR w języku polskim, co generuje poważne konsekwencje dla polskich przewoźników, jak i kierowców wykonujących przewóz drogowy poza terytorium WE. Osoby te muszą z jednej strony mieć świadomość przestrzegania zapisów AETR, np. w kwestii przerw w prowadzeniu, gdzie istnieje możliwość ich podziału na przerwy o długości co najmniej 15 minut (zgodnie z treścią umowy, jaka obowiązuje w Polsce), jak też wymagań służb kontrolnych poza naszymi granicami, które wymagają stosowania przerw zgodnie z nowym brzmieniem art. 7 ust. 2 umowy AETR, który wskazuje, że „...przerwa (45-minutowa) może być zastąpiona przerwą co najmniej 15-minutową, po której następuje kolejna przerwa co najmniej 30-minutowa” – co jest skutkiem dostosowania umowy AETR do zapisów rozporządzenia 561/06.

Tekst ujednolicony umowy AETR wprowadza też zmiany w innym zakresie, których najważniejsze elementy przedstawia poniższa tabela.

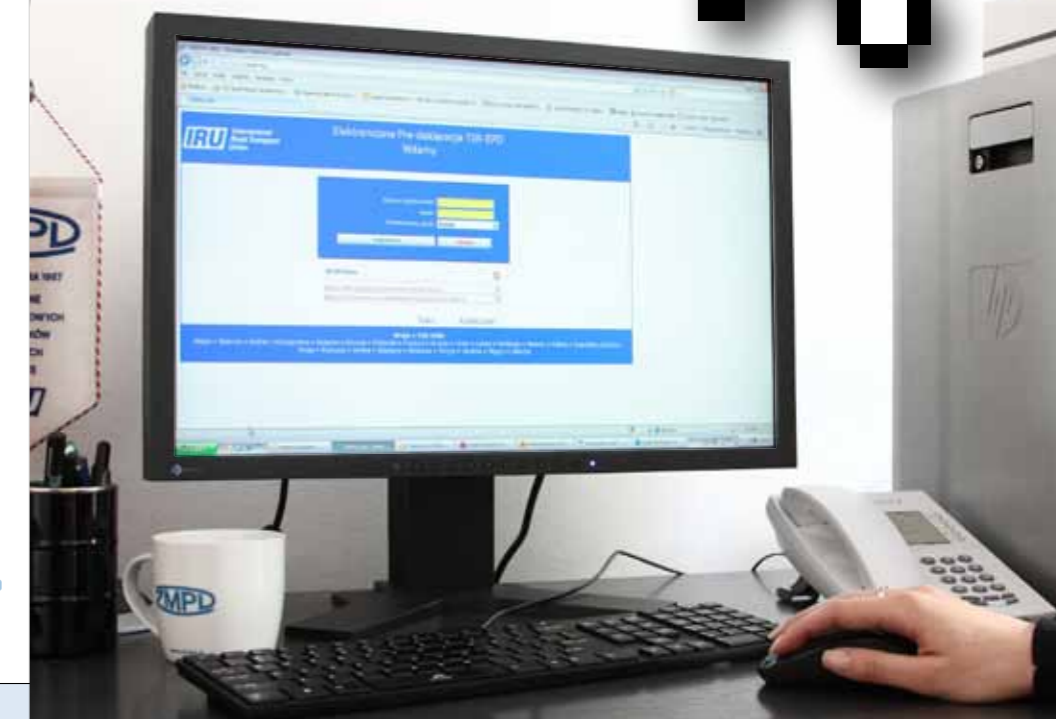
Zaświadczenie wymagane w przewozach podlegających pod umowę AETR można pobrać ze strony ZMPD pod adresem http://zmpd.zmpd.pl/aktualnosc.php?akt_id=2099&search_str=AETR&str_ogl=1&kat_id=2&menu_id=20, na której będzie dostępny też tekst umowy AETR przetłumaczonej na język polski ujednoliconej w dniu 10 września 2010 r. przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ. Należy jednak wskazać, że będzie to nieoficjalne tłumaczenie sporządzone na zlecenie ZMPD i nie będzie wersją obowiązującą, którą może się stać dopiero z chwilą obwieszczenia tych zmian w Dzienniku Urzędowym.

Białoruś i Rosja

Zgłoszenie elektroniczne za darmo

Szczegóły na stronie www.zmpd.pl

O F E R T A Z M P D



	tekst umowy AETR obowiązującej w Polsce	tekst ujednolicony umowy AETR ogłoszony 10 września 2010 r. (wersja angielska, francuska i rosyjska), tożsamy z zapisami 561/06
45-min. przerwa w prowadzeniu	można ją zastąpić przerwami trwającymi co najmniej 15 minut	można ją zastąpić przerwą co najmniej 15-minutową, po której następuje kolejna przerwa co najmniej 30-minutowa – art. 7 ust. 2
dzienny regularny odpoczynek	trwa 11 h lub alternatywnie może być wykorzystany w 2 lub 3 oddzielnych okresach w ciągu 24 h, z których jeden musi trwać przynajmniej 8 h	trwa 11 h lub alternatywnie może być podzielony na dwa okresy, z których pierwszy powinien trwać nieprzerwanie co najmniej 3 h, zaś drugi – nieprzerwanie trwać co najmniej 9 h – art. 1 lit. o i)
odpoczynek dzienny załogi kilkuosobowej	musi trwać przynajmniej 8 h	musi trwać co najmniej 9 h – art. 8 ust. 3, a ponadto przez pierwszą godzinę prowadzenia pojazdu obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostały okres taka obecność jest obowiązkowa – art. 1 lit. v)
tygodniowy skrócony odpoczynek	można skrócić do minimum 36 h, jeśli jest odbierany w normalnej bazie pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, lub do minimum 24 h, jeśli odbierany jest w innym miejscu	można skrócić do nie mniej niż 24 h, jednak w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca może wykorzystać jeden regularny tygodniowy odpoczynek, po którym nastąpi odpoczynek skrócony, trwający co najmniej 24 h – art. 8 ust. 6
zaświadczenie o działalności kierowcy (w tym o "nieprowadzeniu")	zgodnie z załącznikiem do decyzji komisji z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym	zgodnie z wzorem zamieszczonym w suplemencie nr 3 do umowy AETR musi być sporządzony w języku angielskim, a ponadto wschodnie służby kontrolne wymagają dokumentu w wersji rosyjskiej.

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

LUTZ ASSEKURANZ

W poprzednich wydaniach dwumiesięcznika „Przewoźnik” pisaliśmy między innymi o tym, w jakich okolicznościach znajduje zastosowanie Konwencja CMR i na jakie aspekty ubezpieczenia należy w związku z tym zwrócić uwagę. W drugiej części omówiono postanowienia art. 1 Konwencji CMR, a w szczególności takie pojęcia, jak odpłatny charakter, towary, droga, pojazdy, przekraczanie granicy państwowej. Tematem obecnej publikacji będą postanowienia art. 2 Konwencji CMR oraz związane z nim kwestie dotyczące ubezpieczenia.

Artykuł 2 Konwencji CMR zawiera specjalną regulację, a mianowicie szczególny przypadek transportu kombinowanego, który w rozumieniu art. 2 Konwencji CMR występuje wówczas, gdy pojazd wraz z towarem przewożony jest na pewnym odcinku trasy kolejną, drogą morską, wodną śródlądową lub powietrzną bez dokonywania przeladunku przesyłki. Art. 2 CMR zapewnia, że Konwencja CMR obowiązuje także na odcinkach, gdzie pojazd drogowy wraz z towarem transportowany jest kolejną, statkiem lub samolotem. Regulacja ta uwzględnia w szczególności położenie geograficzne tych krajów, które nie są częścią Europy kontynentalnej.

Jeżeli jednak kontenery lub inne towary zostaną przeladowane z pojazdu drogowego na kolej, statek czy samolot, to art. 2 CMR nie ma zastosowania. Charakterystyczne dla wymienionych rodzajów transportu jest właśnie to, że pojazd drogowy wraz z ładunkiem przejmowany jest na inny środek transportu, a więc kolej, statek lub samolot. Często w praktyce na wagon kolejowy lub statek załadowana jest jedynie przyczepa lub naczepa

pa siodłowa (pojazd bez ciągnika). Ale to już wystarcza, by móc zastosować art. 2 Konwencji CMR.

Bezwzględnie obowiązujące postanowienia Konwencji CMR dotyczące odpowiedzialności za zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru nie są identyczne z absolutnie obowiązującymi przepisami międzynarodowych konwencji regulujących transport kolejowy, morski i lotniczy.

Przewoźnik drogowy nie ponosi odpowiedzialności na zasadach określonych w samej Konwencji CMR, jeżeli zostanie udowodnione, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy towaru:

- a) nie zostało spowodowane działaniem lub zaniechaniem ze strony przewoźnika drogowego i
- b) szkody te powstały raczej w wyniku zdarzenia, które mogło mieć miejsce tylko w trakcie i na skutek przewozu innym środkiem transportu niż drogowy i
- c) z tego też powodu szkody te rzeczywiście powstały.

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność pod takimi – i tylko takimi – warunkami tak samo, jak przewoźnik-podwykonawca odpowiadałby na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów odnoszących się do przewozu realizowanego jego środkiem transportu, jeżeli nadawca zawarłby z nim bezpośrednio umowę przewozu danej przesyłki.

Na przykład: jeżeli przewoźnik drogowy udowodni, że uszkodzenie towaru może być następstwem przewozu kolejną pojazdu drogowego wraz z ładunkiem (przykładowo konsekwencją zderzenia, które miało miejsce w trakcie jazdy manewrowej), a odcinek trasy przebyty kolejną podlega obowiązującemu, kolejowemu prawu przewozowemu, to przewoźnik drogowy nie odpowiada zgodnie z

postanowieniami Konwencji CMR, lecz na podstawie przepisów kolejowego prawa przewozowego.

Jeżeli jednak w ramach prawa przewozowego, stosowanego w odniesieniu do środka transportu przewożącego pojazd drogowy wraz z ładunkiem, brak jest bezwzględnie obowiązujących przepisów określających odpowiedzialność, to pozostajemy przy zasadach ustalania odpowiedzialności uregulowanych w Konwencji CMR.

Odnosnie ubezpieczeń, to należy zwrócić tu uwagę na następujące punkty:

Roszczenia przewozowe na podstawie art. 2 Konwencji CMR nie powinny być wyłączone z umowy ubezpieczenia, ponieważ w przeciwnym razie przewozy realizowane w myśl art. 2 CMR nie będą w ogóle objęte ochroną ubezpieczeniową. Ponadto ważne jest, aby również w takich przypadkach ubezpieczone były zarówno roszczenia na podstawie Konwencji CMR, jak i roszczenia powstające w oparciu o przepisy regulujące kwestię odpowiedzialności, stosowane w odniesieniu do środka transportu przewożącego pojazd drogowy wraz z ładunkiem. Jest bardzo wiele krajowych i zagranicznych polis ubezpieczeniowych, w których właśnie te istotne okoliczności wyłączone są spod ochrony ubezpieczeniowej - w firmie Lutz Assekuranz jest całkiem inaczej.

Jeszcze kilka słów na temat przewozów promowych. Jeżeli przewoźnik drogowy na jakimś odcinku trasy przewozu powierza swój pojazd wraz z transportowym ładunkiem jednostce promowej, to należy zwrócić uwagę na pewną osobliwość z zakresu prawa morskiego, a mianowicie na instytucję awarii wspólnej.

Jeżeli na skutek jakiegoś nieszczęśliwego wypadku powstanie dla statku i ładunku (w tym przypadku promu i ładun-

ku, tj. samochodu ciężarowego i znajdujących się na nim towarów) wspólna sytuacja zagrożenia, (np. możliwość wywrócenia się promu do góry dnem, pożar na pokładzie, niezdolność do wykonywania manewrów na skutek uszkodzenia urządzenia sterowego itp.), to w tej sytuacji koszty wszelkich działań podjętych w celu wyratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa, a więc np. koszty holowników, gaszenia pożaru, itd., przenosi się nie tylko na prom, lecz także i na ładunek (ciężarówkę i załadowane na nią towary).

Zaliczki na poczet kosztów awarii wspólnej mogą wynosić 25% i więcej od wartości pojazdu przewoźnika, a więc w przypadku zestawu ciężarowego są to kwoty rzędu kilkudziesięciu tysięcy euro. Środkiem zaradczym w tej sytuacji jest polisa ubezpieczeniowa przeprawy promowej, oferowana przez firmę Lutz Assekuranz, w ramach której ubezpieczyciel wystawia oświadczenie o zobowiązaniu się do uczestnictwa w kosztach awarii wspólnej, dzięki czemu pojazd nie zostanie wzięty w zastaw i na podstawie planu rozliczenia szkody uiszcza przypadająca na przewoźnika udział z tytułu awarii wspólnej.

W następnym wydaniu „Przewoźnika” zespół firmy LUTZ ASSEKURANZ zajmie się artykułem 3 Konwencji CMR, a więc kwestią odpowiedzialności przewoźnika za czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu. Oczywiście przy okazji omówione zostaną te aspekty ubezpieczenia, które wiążą się z tym zagadnieniem.

W razie pytań prosimy o telefon pod +43 1 8175573

reklama



Jeżeli ubezpieczenie OCP to

LUTZ

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)

Biuro 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

Biuro 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. Wyżwolenia 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

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

Interwencje.

Ramię niemieckiej sprawiedliwości

Po dokonaniu kontroli z użyciem „gazrurki” i stwierdzeniu usterek samochod i jego kierowca trafili do aresztu pod specjalnym dozorem. Kierowcy zabrano wszystkie dokumenty, samochód unieruchomiono zdejmując tablice rejestracyjne, a następnie przykuto ciągnik linami stalowymi do znajdującego się przy jezdni bloku betonowego.

Ryszard Gałczyński

Firma WO – KAR krakowskiego przewoźnika Wojciecha Kardasa działa w transporcie ponad 20 lat – od 1994 roku w przewozach międzynarodowych. W tym czasie spotykały go mniej lub bardziej dotkliwe przejawy niechęci ze strony przedstawicieli służb kontrolnych wysoko rozwiniętych krajów Unii Europejskiej. Czarę goryczy prze-lał ostatni przypadek. Nigdy jeszcze nie spotkało go coś tak absurdalnego i upokarzającego podczas wieloletniej praktyki zawodowej. Historia jest tak niesłychana, że pozwalamy sobie przytoczyć ją w całości z listu otwartego skierowanego do prezesa ZMPD.

„W dniu 20.01.2012 roku mój samochód marki Volvo (rocznik 2008, Euro 5), wykonujący transport chłodniczy na trasie z Polski do Szwajcarii, oczekując po niemieckiej odprawie celnej na wjazd na terytorium Szwajcarii na przejściu w Basel został poddany kontroli technicznej przez niemiecką policję. Wykazała, że w ciągniku pęknięta jest jedna tarcza hamulcowa. Nakazano odczepić naczepę od ciągnika (pozostawiając ją załadowaną wyrobami spożywczymi bez dozoru) i skierowano go do „autoryzowanego” serwisu VOLVO oddalonego o 30 km, gdzie poddano go szczegółowej kontroli technicznej. W pierwszej kolejności sprawdzono układ hamulcowy, spodziewając się pewnie wykazania usterek, a tu okazało się, że przyrządy pomiarowe pokazały, że układ jest sprawny. Wobec czego ściągnięto wszystkie koła i po gruntownej kontroli stwierdzono, że należy wy-

mienić jedną pękniętą tarczę hamulcową i wymienić klocki hamulcowe na tylnej osi, ponieważ są za cienkie (stwierdzono grubość 7mm).

Nadmieniam, że układy pokładowe nie sygnalizowały konieczności wymiany klocków, a na dodatek wcześniejszy test układu hamulcowego potwierdził jego sprawność. Następnym krokiem w szukaniu usterek dokonanym przez specjalistów z „autoryzowanego” serwisu VOLVO było sprawdzenie luzu na siodło sprzęgu. Dokonali tego za pomocą profesjonalnego sprzętu w postaci „gazrurki”, autorytatywnie stwierdzając, że luz jest. Po dokonaniu takiej kontroli i stwierdzeniu tyłu usterek samochod i jego kierowca trafili do aresztu pod specjalnym dozorem. Kierowcy zabrano wszystkie dokumenty (samochodu, naczepy i przewożonego towaru), a samochód unieruchomiono, odcinając mu tablice rejestracyjne. Takie działania pracowników „autoryzowanego” serwisu samochodów marki VOLVO pod nazwą Auto & Truckcenter Issler OHG w miejscowości Rheinfelden w ich mniemaniu były za mało niemieckie, wobec czego nakazano kierowcy wyjechać poza teren serwisu, ustawić się przy pasie drogowym, a następnie przykuto ciągnik linami stalowymi do znajdującego się tam bloku betonowego. Kierowca w ten sposób został pozbawiony możliwości dostępu do urzędów sanitarnych oraz zakupu żywności. Po kilku godzinach otrzymaliśmy informację, że naprawa zostanie dokonana, jeżeli wyrazimy zgodę na wymianę obu tarcz hamulcowych na osi przedniej, wymianę wszystkich klocków hamulcowych oraz skasowanie luzu na siodło.

Przedstawiono nam rachunek proforma na kwotę 3 611,01 euro (netto) i w rozmowie telefonicznej nakazano zapłacić go przed dokonaniem naprawy. Po sprawdzeniu cen w niemieckich sklepach okazało się, że koszt części niezbędnych do naprawy wynosi 580 euro (dwie tarcze + dwa komplety klocków hamulcowych), wobec czego postanowiliśmy wysłać własny serwis do naprawy samochodu i niestety dopiero po interwencji wynajętej niemieckiej kancelarii prawnej zezwolono nam na naprawę samochodu.

Za to, że nie skorzystaliśmy z takiej dobrej oferty usług tego serwisu, zostaliśmy wynagrodzeni w postaci rachunku na kwotę 480 euro. Myślę, że jest to opłata za korzystanie z lin i bloku betonowego, do którego został przykuty nasz ciągnik.”

Rozważania na temat powodów, dla których służby kontrolne jednego z najbardziej rozwiniętych krajów Unii Europejskiej tak postępują, w żaden sposób nie usprawiedliwiają wynaturzonych - jak to celnie ujął w swoim liście otwartym Wojciech Kardas – praktyk. „Aresztowanie” ciężarówki i przykucie jej do betonowego słupa nie ma nic wspólnego z przestrzeganiem i szanowaniem prawa; o obyczaju nie wspominając. Gdyby nawet przyjąć tezę, że działania policji w tym rejonie Niemiec noszą znamiona cichej współpracy służb z serwisami naprawczymi, to sposób „zdobywania” klientów nie przytrafia się nawet w krajach, dla których Niemcy są niedościgłym wzorem. Można w związku z tym zaryzykować stwierdzenie, że w tym kraju europejskie standardy pracy policji i obyczaje bardzo się obniżyły.

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



Interwencje.

Przypadki przewoźnika...

Kierowca stał przy tym samochodzie cały dzień, a kiedy zmarł - poszedł do najbliższych zabudowań. W tym czasie złodzieje zerwali kłódki i zaczęli okradać ładunek. Następnego dnia rano powiadomiłem służby celne i weterynaryjne. Weterynarz spytał, czy towar jest zaplombowany, a kiedy dowiedział się, że plomby zostały zerwane przez złodziei, odmówił przyjazdu.

Ryszard Galczyński

Jedna z moich ciężarówek przewoziła ładunek wędlin do Petersburga - zaczyna swoją opowieść przedsiębiorca z Mazowsza. Kierowca zadzwonił do mnie informując o wypadku - z Litwy - w niedzielę, szóste-go listopada, o godzinie 5 rano. Dojechałem do niego wieczorem. Było zimno, dwa stopnie poniżej zera. Kierowca stał przy tym samochodzie cały dzień, a kiedy zmarł - poszedł do najbliższych zabudowań. W tym czasie złodzieje obcięli kłódki i zaczęli okradać ładunek. Kiedy się tam pojawiłem, wynosili towar. Na mój widok uciekli do lasu. Następnego dnia rano powiadomiłem służby celne i weterynaryjne. Celnicy byli przystępni, ale weterynarz spytał, czy towar jest zaplombowany, a kiedy dowiedział się, że plomby zostały zerwane przez złodziei, odmówił przyjazdu. Teraz wiem, że trzeba się było koniecznie upierać, żeby do tego wypadku przyjechał lekarz weterynarii. Wtedy być może cała ta historia nie trwałaby tak długo...

Towar przeładowaliśmy na inny samochód, który pojechał na granicę rosyjską. Przeładunek opłaciłem z własnych pieniędzy; ponadto musiałem zorganizować ludzi, folię, wózek. Biegania wokół tego trwała pół dnia. Następnie samochód ze starymi dokumentami pojechał w dalszą drogę. Łotyże go odprawili. Ponieważ nie dokonano adnotacji o wypadku, rosyjskie służby weterynaryjne nie wpuściły transportu do Federacji Rosyjskiej. Ciężarówka utknęła w strefie niczyjej, ponieważ Łotyże stwierdzili, że towar wcześniej został już odprawiony i opuścił terytorium UE. Przepychanki na granicy trwały tydzień. Zażądano ode mnie oświadczenia od eksportera, że przyjmie ten towar z powrotem, a także stosownego pozwolenia od powiatowego lekarza weterynarii właściwego dla zakładu produkcyjnego, z którego pochodziły wędliny. Nie muszę chyba wyjaśniać, że niełatwo było uzyskać takie dokumenty.

W końcu jednak otrzymałem w ręku pozwolenia - kontynuuję przewoźnik - przełożone na język rosyjski przez tłumacza

przysięgłego. Okazało się, że wysłanie dokumentów e-mail'em nie satysfakcjonuje służb granicznych, wobec czego musiałem dostarczyć oryginały. Dodatkowo zobowiązano mnie do uiszczenia służbom lotewskim opłaty w wysokości 1 200 euro za przeklasyfikowanie przewozu. Na tym jednak moja mięsna epopeja się nie zakończyła. W Polsce dowiedziałem się, że lekarz weterynarii postanowił przeznaczyć cały ładunek - 20 ton wędlin (szynki, kielbasy, boczku) do utylizacji, oczywiście na mój koszt. Zahartowany w boju, postanowiłem się nie poddawać. Walczyłem tydzień; uzyskałem warunkowe zezwolenie na przechowanie towaru w magazynie producenta - do czasu wydania ostatecznej decyzji przez lekarza weterynarii. Przedtem jednak ładunek ponownie musiał przejść przez Izbę Celną, a w dodatku celnicy nie bardzo wiedzieli, w jaki sposób go odprawić. Po pięciu dniach wreszcie znaleźli sposób. Czas płynął, weterynarzowi podjęcie decyzji zajęło 12 dni. W związku z tym na niektórych wędliny upłynął termin przydatności do spożycia.

Doczekaliśmy bowiem 8 grudnia. Oczywiście ta część towaru nadawała się już tylko do wyrzucenia. Na moje szczęście druga część - pozostałe 13 ton - miała dłuższy termin ważności - do 25 stycznia. Po trudnych negocjacjach z lekarzem otrzymałem zezwolenie na przewiezienie tej partii do Rosji. Należało jeszcze przepakować część towaru do nowych kartonów, bo stare w trakcie wszystkich tych zajęć uległy uszkodzeniu. Moje straty związane z utratą części ładunku wynosiły już około 4 tysięcy euro, nie licząc oczywiście tysięcy przejechanych kilometrów, niezliczonej ilości godzin pertraktacji, ton dokumentów. W tym miejscu chciałbym podkreślić, że pracownicy zakładów mięsnych wykazali zrozumienie i pomoc, dzięki czemu cała ta sprawa znalazła szczęśliwy finał. Z początku bowiem nic nie zapowiadało racjonalnego rozwiązania. Po wielu wymianach korespondencji z ubezpieczycielem, ekspertem, kompletowaniu dokumentacji udało się zminimalizować straty i w końcu uzyskać odszkodowanie.

Cała sprawa zakończyła się z początkiem kwietnia, czyli po pięciu miesiącach od chwili wypadku. Inny aspekt tej sprawy związany jest z ubezpieczeniem pojazdów. Kiedyś zawierając umowę ubezpieczenia autocasco i OC na ciągnik i naczepę, namówiony przez brokera poszerzyłem je o opcję asystancje dla ciężarówek. Samochód po wypadku trzeba było podnieść za pomocą specjalistycznego sprzętu. Znalazszy w dowodzie rejestracyjnym wizytówkę ubezpieczyciela z warszawskim numerem telefonu - zadzwoniłem. W ciągu pół godziny odpowiedzieli, informując, że za 2 godziny pojawi się pomoc drogowa. Było już ciemno, więc umówiłem się na następną dzień rano. Przyjechały dwa dźwigi i dwa holowniki, które zaprowadziły mój samochód we wskazane miejsce. Ta usługa - w ramach polisy była bezpłatna. Okazało się, że do wartości 3 000 euro ubezpieczyciel pokrywa koszt napraw i holowania. Wobec tego te czynności nie kosztowały mnie nic. Mój zestaw został odholowany przez litewską firmę

do ich bazy. Zrobiono to profesjonalnie, niczego nie uszkodzono. Z Litwy ściągnąłem ciągnik i naczepę swoimi samochodami. Polisa okazała się bardzo przydatna.

Na początku sytuacja wyglądała paskudnie: samochód - złom, naczepa - złom, cały towar do utylizacji. Wstępnie straty szacowałem na ok. 400 tys. zł: towar - 40 tys. euro (160 tys. zł), naczepa 120 tys., ciągnik, 100 tys. zł. Skończyło się tak, że towar w większości został uratowany, a za pozostałe straty otrzymałem odszkodowanie.

Jaki z tego morał? Trzeba z żelazną konsekwencją dochodzić swoich praw. Można się było poddać i zgodnie z sugestią weterynarza zutylizować cały towar. Wtedy jednak nie otrzymałbym odszkodowania za stracony ładunek, ponieważ ekspert powołany przez ubezpieczyciela orzekł, że towar nie uległ uszkodzeniu. Poza tym oszczędziłbym sobie czasu i zachołu, gdybym konsekwentnie domagał się przyjazdu litewskich służb weterynaryjnych na miejsce wypadku.

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

Jaki leasing lepszy?

Leasing ma kilka odmian. Jedną z popularniejszych to leasing operacyjny, inna - finansowy. O ich specyfice, a więc o ostatecznym wyborze, decydują ważne detale.

Roman Kowalik

Leasing można uznać za specyficzny rodzaj finansowania działalności gospodarczej, oferujący znaczne możliwości bez konieczności dysponowania odpowiadającym tym możliwościom kapitałem. Z racji swej popularności i wagi w obrocie gospodarczym z umowy nienazwanej funkcjonującej na rynku stał się umową nazwaną określoną w art. 709/1 kodeksu cywilnego. Zgodnie z treścią tego przepisu do obowiązków finansującego należy nabycie określonej rzeczy od określonego zbywcy i oddanie drugiej stronie do korzystania lub do korzystania i pobierania pożytków przez czas oznaczony. Obowiązkiem korzystającego jest

nia umowy jest dopuszczalne. Nie jest ono istotnym elementem tej umowy, ale może stanowić element dodatkowy.

Tymczasem praktyka obrotu podąża w innym kierunku. Oprócz możliwości korzystania z przedmiotu leasingu, możliwość nabycia na własność stanowi istotną przesłankę zawierania umów tego typu. Leasing ma wiele odmian. Jedną z nich to leasing operacyjny, druga - finansowy. Ten pierwszy, podstawowy i tradycyjnie ukształtowany, w którym czas trwania umowy jest zbliżony do okresu przewidywalnej ekonomicznej przydatności rzeczy. W tym przypadku nabycie przedmiotu leasingu może być w wielu przypadkach pozbawione ekonomicznego znaczenia. W praktyce z leasingu operacyjnego /bieżącego/ wyodrębniły się umowy, w których równie ważnym

sowego do umów sprzedaży i kredytu. Podobieństwa są również zauważalne w przypadku konsekwencji podatkowych. W leasingu operacyjnym koszty związane z leasingiem są kosztami podatkowymi i podlegają bieżącemu rozliczeniu. Inaczej jest w leasingu finansowym, gdzie nie można kosztów traktować w ten sposób.

Przedmiot leasingu finansowego jest zaliczany do składników majątkowych korzystającego na równi ze składnikami stanowiącymi jego własność. Konsekwencją powyższego jest rozliczanie amortyzacji wartości przedmiotu leasingu przez korzystającego. Oznacza to jednocześnie brak możliwości zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu odpowiedniej części opłat leasingowych. Różnice w podejściu prawa podatkowego do leasingu operacyjnego i finansowego znajdują również wyraz w przepisach o VAT. Ten pierwszy traktowany jest jako świadczenie usług, a drugi (poza sytuacją, gdy dotyczy wartości niematerialnych i prawnych) - jako dostawa towarów.

Jaki zatem leasing wybrać? Decyzja tylko z pozoru jest łatwa i jednoznaczna. Za operacyjnym przemawiają możliwości bieżącego rozliczenia i bezpośrednie korzyści podatkowe. Dokonując jednak szczegółowej kalkulacji warto - oprócz podliczenia liczb - uwzględnić ważny fakt. W przypadku sporu sądowego dotyczącego np. rozliczenia lub wydania przedmiotu leasingu, podnoszony będzie przez finansującego istotny argument: wpłacane raty będzie on traktował jedynie jako opłaty za bieżące korzystanie. Wiąże się to z utratą pieniędzy, które w intencji korzystającego były wpłacane również na poczet wartości przedmiotu leasingu. ■

Kancelaria Roman Kowalik i Wspólnicy
Sp. Komandytowa
www.prawoipodatki.pl

Decyzja tylko z pozoru jest łatwa. Za leasingiem operacyjnym przemawiają możliwości bieżącego rozliczenia i korzyści podatkowe. Dokonując jednak kalkulacji warto uwzględnić fakt, że w przypadku sporu podnoszony będzie przez finansującego istotny argument: wpłacane raty będzie on traktował jedynie jako opłaty za bieżące korzystanie.

natomiast dokonywanie okresowych płatności wynagrodzenia, którego suma jest równa co najmniej wynagrodzeniu poniesionemu przez finansującego w związku z nabyciem. Korzystający jest w zamian uprawniony do używania albo używania i pobierania pożytków. Z racji uregulowań kodeksowych leasing to umowa, której podstawowym celem jest korzystanie z rzeczy, a nabycie po zakończeniu trwa-

elementem, jak możliwość korzystania było umożliwienie nabycia przedmiotu leasingu na własność.

Cechą odróżniającą obie odmiany jest w leasingu finansowym (zwanym też kapitałowym) z zasady krótszy niż w leasingu operacyjnym okres umowy. Jest on również krótszy od czasu ekonomicznej przydatności rzeczy. Wiodące są podobieństwa leasingu operacyjnego do umowy najmu, a finan-

Jak zdobyć ładunki z pierwszej ręki?



TimoCom

Są różne sposoby. Można polegać na znajomościach albo sprycie. To czasem działa. W oparciu o te tradycyjne metody zbudowano niejedno imperium. Nowocześni przedsiębiorcy jednak wykorzystują w tym celu sprawdzone narzędzia, które otwierają im dostęp do szerokiej puli ładunków z innych krajów. Do takich narzędzi należy giełda transportowa TC Truck&Cargo®, charakteryzująca się dziesiątkami tysięcy zagranicznych użytkowników. Działająca już 15 lat produkt firmy TimoCom bierze czynny udział w budowaniu przewagi konkurencyjnej niejednego przedsiębiorstwa.

300 000 ofert każdego dnia – to może skusić każdego uczestnika łańcucha dostaw. I kusi wielu. Z TC Truck&Cargo® korzysta obecnie 85 000 użytkowników z 44 krajów Europy. Podstawową zaletą oprogramowania TimoCom są bezpośrednie oferty ładunków zamieszczane przez sprawdzone międzynarodowe firmy. Stawki za fracht przy ofertach pochodzących bezpośrednio od zagranicznych zleceniodawców są wyższe, a terminy płatności krótsze. Przewoźni-

cy poszukujący ofert w wiodącej w Europie giełdzie transportowej, jaką jest TC Truck&Cargo®, uzyskują lepsze wyniki finansowe, bazując na lepiej płatnych zleceniach, bo nieprzechodzących przez wielu pośredników.

Wszyscy wygrywają

Oferty z pierwszej ręki znacząco wpływają na zyski firm transportowych. Przewoźnik, który kontaktuje się bezpośrednio ze zleceniodawcami z wielu państw ma szansę zaistnienia na arenie międzynarodowej, co często skutkuje nawiązaniem stałej współpracy i korzystnymi zleceniami. To doskonała okazja do rozwoju przedsiębiorstwa.

TimoCom od 15 lat tworzy układ, w którym wszyscy uczestnicy łańcucha dostaw wygrywają. Przewoźnicy mają dostęp do intratnych ofert, a firmy zlecające przewóz towarów do sprawdzonych usługodawców z całej Europy. Powstaje międzynarodowa sfera interakcji. Polscy przewoźnicy coraz płynniej poruszają się po tym obszarze, prężnie budując swoje imperia.

O TimoCom: Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH została założona w 1997 r.

i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat od startu TimoCom rozwinął się w średniej wielkości przedsiębiorstwo. Razem z dużą grupą międzynarodowych pracowników TimoCom oferuje dwie europejskie platformy: TC Truck&Cargo®, będącą liderem na rynku giełd ofert transportowych, oraz TC eBid®, platformę online do przetargów transportowych. W giełdzie ofert transportowych TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty ładunków, jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga załadowcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi.

Kontakt dla prasy:

Klaudia Grzybowska
Manager Marketing
TimoCom Soft- und Hardware GmbH
ul. Motylewska 24
64-920 Piła
+48 67 352 14 89
+48 67 352 14 88
kgrzybowska@timocom.com
www.timocom.com

Za mało mandatów

Nie ustalono, czy kierowcy zaczęli się bardziej pilnować, czy może policja stała się mniej skuteczna. Zdaniem rządu polscy kierowcy dostali w pierwszym kwartale tego roku za mało mandatów. Minister finansów Jacek Rostowski zaplanował, że w tym roku do budżetu z tytułu mandatów wpłynę 1,2 mld złotych, tymczasem w pierwszym kwartale wpłynęło zaledwie 4,4 miliona. Nie wydaje się, żeby Polacy zaczęli nagle bezpieczniej jeździć. Wpływy do budżetu mogą jednak wzrosnąć, ponieważ już wkrótce na naszych drogach pojawi się 300 nowych fotoradarów.

**Astra zostaje w Polsce**

Jeszcze przez długi czas zakłady Opla w Gliwicach będą produkowały model Astra. General Motors, koncern do którego należy Opel, postanowił, że nowa, piąta już generacja Astry będzie produkowana w Polsce oraz w

Wielkiej Brytanii. Gliwice produkują obecnie Astrę IV, kolejna generacja ma pojawić się w sprzedaży w 2015 roku. Oznacza to, że ten model będzie produkowany w naszym kraju przynajmniej do końca dekady.

**Samochód bez kierowcy**

Stan California zezwolił samochodowi Google na poruszanie się po drogach. Autonomiczny pojazd sterowany komputerem będzie mógł jeździć po drogach publicznych pod warunkiem, że nad jego pracą będą czuwały dwie osoby, które przejmą nad nim kontrolę, jeśli coś pójdzie nie tak. To pierwszy krok do wprowadzenia aut, które nie będą potrzebowały kierowcy. Samochód Google wyposażony jest w zestaw kamer i radarów. Jego komputerowy mózg analizuje sytuację na drodze i przewiduje zagrożenia. Docelowo autonomiczne samochody mają poprawić bezpieczeństwo na drogach i rozładować korki.

Mali piraci

Nowe pokolenie kierowców będzie popełniać te same błędy za kierownicą przez nieodpowiednie wychowanie. Firma Continental przeprowadziła badania, z których wynika, że rodzice za kierownicą dają zły przykład swoim dzieciom. Jak zbadano, 75% kierowców wścieka się za kierownicą w towarzystwie swoich dzieci, 54% krzyczy, 41% prowadzi kłótnie z pasażerami, a 21% rozmawia przez telefon trzymając go w dłoni. Odpowiedzi na pytania udzielały same dzieci. Co ciekawe, młodzi pasażerowie mimo wszystko są zadowoleni ze stylu jazdy swoich rodziców. Nie zmienia to faktu, że wychowujemy małych piratów drogowych.

**Dinozaur motoryzacji odchodzi**

Zakończono produkcję Łady 2107, czyli w prostej linii potomka słynnej Żiguli. 2107 produkowana była od 1982 roku w zakładach AutoVAZ. Samochód ten bazował na fiatach 124 i 125, był więc niemalże bliźniakiem polskiego Fiata 125p. Łada była rekordzistką pod wzglę-



dem popularności, w ilości wyprodukowanych egzemplarzy ustępuje tylko Volkswagenowi Garbusowi i Fordowi T.

Koniec płyty CD

Deski rozdzielcze samochodów są przeładowane przyrządami, trzeba więc ograniczyć ich liczbę, na przykład rezygnując z odtwarzacza CD. Takiego zdania jest Michael Arbaugh, szef działu projektującego wnętrza Fordów. Jego zdaniem płyta CD

jest w odwrocie i można ją spokojnie zastąpić odtwarzaczem MP3. Swoje słowa poparł przykładem komputerów przenośnych, które coraz częściej nie mają napędu CD. Kiedy Fordy zostaną pozbawione tego urządzenia, na razie nie wiadomo.

Pożegnanie legendy

W wieku 89 lat zmarł wybitny konstruktor sportowych samochodów Amerykanin Carroll Shelby. Spod jego ręki wyszły takie auta, jak słynna "Cobra" czy Mustang Shelby GT350 i GT500. Carroll Shelby współtworzył też Forda GT40 i Dodgea Viperę oraz niezliczoną liczbę innych sportowych samochodów. Karierę zaczynał jako kierowca wyścigowy, ale ze względów zdrowotnych porzucił ściganie na rzecz budowy samochodów. W 1996 roku Shelby otrzymał nowe serce, które bez wątpliwości pompowało czystą benzynę.

**Nieudany powrót De Tomaso**

Nie spełnił się sen byłego szefa Fiata Gianmario Rosignolo. Włoch postanowił nie tak dawno temu przywrócić do życia markę De

Tomaso, znaną między innymi z produkcji legendarnej Pantery. Z powodu braku funduszy i po nieudanych poszukiwaniach inwestora

De Tomaso zostało poddane procesowi likwidacji. Na ubiegłorocznym salonie samochodowym w Genewie zaprezentowano prototypo-

wego SUVa. Mówiło się też, że lada moment pojawi się nowa Panthera. Na tym niestety koniec.



Pasje.

Mieć boeinga Stearmana



z Piotrem Rutkowskim, prezesem firmy Targor – Truck i Targor – Flight Club rozmawia Ryszard Gałczyński

■ **Kiedy uzyskał Pan licencję pilota?**

W 2008 roku.

■ **Czy to była konsekwencja wcześniejszych zainteresowań i fascynacji; czy przypadku?**

Samodzielne latanie od dawna było moim marzeniem. Myślałem już od dawna, żeby zasiąść za sterami samolotu. Kiedyś przejeżdżając w pobliżu lotniska w Przasnyszu zatrzymałem się i poznałem bardzo ciekawych ludzi, którzy okazali się instruktorami. Dowiedziałem się, kiedy zacznie się najbliższe szkolenie, zapisałem się i rozpocząłem właśnie tam kurs na licencję pilota turystycznego. W ten sposób zaczęła się moja lotnicza przygoda.

■ **Kiedyś niebo było zarezerwowane prawie wyłącznie dla samolotów wojskowych, a dopuszczenie do nauki latania łączyło się z bardzo wysokimi wymaganiami, np. zdrowotnymi. Czy coś w tej mierze się zmieniło?**

Przed transformacją ustrojową, w czasach PRL-u, możliwości zrealizowania takiej pasji były bardzo ograniczone. Do zajęcia miejsca za sterami dochodziło się najczęściej poprzez naukę i szkolenia w woj-

skowej szkole lotniczej. Tam wymagania zdrowotne były rzeczywiście bardzo wyśrubowane. Wiązało się to przede wszystkim z faktem, że przygotowanie wojskowe miało bardzo szeroki zakres, przygotowywało bowiem zarówno do latania na transportowym samolocie An-2, jak i na Migu – 21, który był maszyną wymagającą od pilota bardzo dużej sprawności. W tamtych czasach popularne były aerokluby, które posiadały sekcje modelarskie, umożliwiały także zdobycie licencji szybowcowej. Natomiast dostęp do samolotów był bardzo trudny. Po 1989 roku udostępniono szkolenia lotnicze szerokiemu gronu zainteresowanych. A jeśli chodzi o kwestie zdrowotne: w dalszym ciągu przechodzi się badania obejmujące funkcjonowanie układu krążenia, serca, słuchu, wzroku, układu oddechowego. Każdy przeciętny, zdrowy człowiek takim badaniom z pewnością sprosta.

■ **Jak wygląda droga, która prowadzi do zdobycia licencji lotniczej?**

Najłatwiejszym do zdobycia dokumentem uprawniającym do latania jest świadectwo kwalifikacji do pilotowania samolotów ultralekkich, czyli o wadze do 450 kg (135 godzin teorii i 35 praktyki). Kolejny szczebel to tzw. licencja turystyczna PPL

(130 godzin teorii i 45 godzin praktyki). Nauka praktyczna rozpoczyna się lotem zapoznawczym, następnie przechodzi się kolejno do nauki lądowania, startów, robi się kręgi nad lotniskiem. Potem jest czas na zadania związane z lotami nawigacyjnymi, lądowaniami na innych lotniskach niż macierzyste. Odbywa się także loty na tzw. „ślebaka”, kiedy zasłania się adeptowi specjalną maską możliwość kontaktu z zewnętrznym widokiem i posiłkuje się jedynie wskazaniemi przyrządów nawigacyjnych.

■ **Co sprawia, że latanie jest dla Pana czymś ważnym?**

Kluczową rolę odgrywa fascynacja. Możliwość poruszania się „w przestrzeni trójwymiarowej” sprawia, że wszystko to, czego doświadczyliśmy wcześniej przestaje się tak naprawdę liczyć. Wzbiecie się w powietrze przynosi tak niezwykle doznania, że wciąga bezgranicznie.

Oczywiście latanie przynosi poczucie wolności, ale przede wszystkim uczy samodyscypliny. Jest to sport, który nie wybacza błędów i tutaj bardzo istotne jest podejście do samego lotu, kwestia przygotowania, analizy tego, co może nas w powietrzu spotkać. To wszystko musi być bardzo starannie przemyślane.



■ **Czy to znaczy, że do samolotu nie można wejść po prostu po to, żeby cieszyć się niebem?**

Oczywiście można, ale trzeba też zabezpieczyć się i przewidzieć różne niespodzianki, jakie mogą nas spotkać tam na górze. Jeżeli wykonujemy lot w pobliżu lotniska macierzystego, takiego jak nasze w Grądach pod Ostrowią Mazowiecką, gdzie ruch powietrzny jest ograniczony, wtedy oczywiście jest więcej czasu na relaks. Natomiast, jeśli jest to miejsce bardziej ruchliwe, gdzie przelatuje się przez strefy ograniczone dla samolotów, które trzeba omijać – to wtedy trzeba być bardzo skupionym. Ważne są także warunki pogodowe, dlatego przed każdym lotem sprawdzamy komunikaty wyspecjalizowanych służb. Pytamy także o dostępność przestrzeni powietrznej na trasie naszego lotu. Obecnie zdobycie takich informacji nie stanowi żadnego problemu, wystarczy zatelefonować.

■ **Jak często Pan lata?**

Tak często, jak mi czas pozwala, a to znaczy, że dzielę go między życie zawodowe, życie rodzinne i latanie. Jeśli tylko pojawi się taka możliwość, to natychmiast z niej korzystam. Do lotniska mam 20 minut, więc jeśli tylko mogę, wsiadam w samochód i jadę.

■ **O jakiej porze roku lubi Pan latać najbardziej?**

Każda pora roku niesie za sobą określone zagrożenia, doznania i przyjemności. Jesienią należy się szczególnie liczyć z mgłą, która może pojawić się nagle. Można także niespodziewanie natknąć się na ujemne temperatury, które powodują oblodzenie samolotu, a to jest bardzo niebezpieczne. Latem z kolei zdarzają się burze, które trzeba omijać. Ja natomiast szczególnie lubię wiosnę, zwłaszcza godziny przedwieczne. Nasze lotnisko jest pięknie położone i jest tam po prostu cudownie.

■ **Czy ma Pan swoje samoloty?**

Tak, jestem właścicielem ośrodka szkolenia lotniczego, więc muszę posiadać własne samoloty.

■ **Czy to znaczy, że łączy Pan pasję z zarabianiem pieniędzy?**

Z tym zarabianiem jest różnie. Raczej funkcjonuje to tak, że inny biznes musi finansować ten. Tak wygląda sytuacja w tej branży. Natomiast mam ośrodek szkolenia lotniczego, który powstał w 2009 roku w Grądach, na bazie lotniska, którego właścicielem są Lasy Państwowe. Wydzierżawiliśmy cały teren; z asfaltowym pasem o długości ponad 800 metrów. Na nim otworzyliśmy ośrodek szkolenia lotniczego - Targon Flight Club. Dysponujemy obecnie pięcioma samolotami szkoleniowymi: bardzo bezpiecznymi dwumiejscowymi Cesnami 152, a także większymi wersjami – czteroosobowymi Cesnami 172. Są to typowe samoloty używane do szkoleń. Mamy też francuski, bardzo wygodny samolot So-

cata TB – 10. Na nich latamy, szkolimy i bierzemy udział w rajdach, np. w organizowanym raz do roku Rajdzie Krainy Warmii i Mazur, a także w rajdach lotniczych na Litwę.

■ Czy towarzyszy tym rajdom jakieś współzawodnictwo?

Tak, odbywają się zawody w różnych konkurencjach, np. na celność lądowania, jest to dodatkowa frajda dla uczestników. Poza tym uczestniczenie w rajdach stwarza możliwość poznania innego kraju, ludzi, lotnisk – to wszystko połączone z rywalizacją bardzo ludzi ze sobą łączy.

■ Jaki jest los posiadacza samolotu?

Jest to dość skomplikowane, ponieważ przepisy regulujące kwestie posiadania i użytkowania samolotu są bardzo rozbudowane. Musi być on zarejestrowany w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. To się wiąże z tzw. przechodzeniem i nadaniem tzw. klasy samolotu. Raz do roku inspektor ULC przyjeżdża i sprawdza zdolność sprzętu do latania. Trzeba mieć podpisaną umowę z organizacją zarządzającą ciągłością lotów. Samolot jest prostym urządzeniem, ale każdy mechanizm musi być okresowo poddawany kontroli. W związku z tym producenci każdego modelu wydają biuletyny, w których zalecają wymianę elementów danego modelu. Istnieją organizacje, które zbierają tego typu informacje i potem przekazują je użytkownikom samolotów. Generalnie utrzymanie samolotu jest dość kosztowne. Hangarowanie i obsługa serwisowej Cessny 172 pochłania jakieś 3 000 zł miesięcznie. Natomiast godzina lotu to koszt rzędu ok. 500 – 600 zł. Tak więc nie jest to tani środek lokomocji. Ceny kształtują się na wysokim poziomie przede wszystkim w związku z dużymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa.

■ Czy latanie jest w Polsce popularnym hobby?

Myślę, że tak. Na początku 2000 roku obserwowano wręcz geometryczny przyrost prywatnych statków powietrznych. Od kilku lat ta tendencja wyhamowała i ilość lekkich samolotów turystycznych (General Aviation) ustabilizowała się.

Ale obserwujemy niesłabnące zainteresowanie tym sportem.

■ Jak i gdzie się kupuje samolot?

Samolot można kupić w wielu miejscach: w Polsce, Europie Zachodniej, Stanach Zjednoczonych. Istnieją strony internetowe, na których właściciele samolotów ogłaszają chęć sprzedaży. Natomiast absolutnie odradzam kupno samolotu laikowi. Taka osoba powinna poprosić o wsparcie fachowca, przede wszystkim mechanika zawodowo związanego z tą branżą. Zdarza się bowiem, że koszt usunięcia niezauważonych usterek może przewyższyć wartość zakupu.

■ Czy istnieją sklepy z samolotami?

Są miejsca w Polsce, gdzie może Pan sobie pójść i w hangarze lotniczym obejrzeć kilka modeli nowych samolotów oferowanych do sprzedaży przez producentów. Ich ceny kształtują się na poziomie od 55 – 60 tys. euro wzwyż. Mówię tutaj o najłżejszej kategorii ultralight. Natomiast bardzo popularne samoloty Cessna czy Cirrus kosztują około 400-500 tys. dolarów. Takie są mniej więcej dolne pułapy cenowe nowych samolotów.

Jeśli zaś chodzi o używany samolot turystyczny Cessna 152 czy 172 - to przyzwoity egzemplarz, na którym można bezpiecznie latać, kosztuje około 200 tys. zł.

■ Czy wykorzystuje Pan samoloty wyłącznie do szkoleń i rekreacji?

Zdarza się, że wykonuję loty biznesowe, ale w Polsce jest to dosyć trudne ze względu na ograniczoną infrastrukturę. Lotnisk jest po prostu za mało i dojazd z lotniska do kontrahenta zabiera zbyt dużo czasu. Dlatego ja używam samolotów głównie do rekreacji.

■ Gdzie się tankuje samolot?

Z tym jest problem, bo o ile mamy niewiele lotnisk, to takich, które wyposażone są w stacje do tankowania, jest jeszcze mniej. Rok temu na szczęście zmieniły się przepisy, które umożliwiają sprzedaż paliwa lotniczego bez koncesji, oczywiście w ograniczonej ilości. My właśnie z tej możliwości postanowiliśmy skorzystać i na naszym lotnisku od 1 czerwca sprzedajemy paliwo. A technicz-

nie dystrybutor niczym nie różni się od tych, których używamy do tankowania samochodów. Paliwo jest oczywiście inne, specjalne lotnicze. Choć zdarza się, że niektóre samoloty klasy ultralight są przystosowane do latania na zwykłej benzynie 95.

■ Co jest potrzebne, by otworzyć lotnisko?

Wbrew pozorom nie potrzeba wiele. Aby mogły startować i lądować lekkie samoloty (klasy GA) wystarczy 600 metrów równego, twardego terenu.

■ Jak wygląda stosowanie procedur bezpieczeństwa?

Co 50 wylatanych godzin samolot musi przejść przegląd techniczny. Następnie po 100, potem po 200 godzinach. Przeglądy te dotyczą zarówno najprostszyc czynności, jak wymiana oleju, po bardziej skomplikowane, jak sprawdzanie różnych instrumentów pokładowych, urządzeń osprzętu silnika. Zazwyczaj po ok. 2 000 godzin lotu konieczna jest wymiana silnika. Jeśli chodzi o pilotów, to w zależności od wieku badania okresowe przechodzi się co pół roku (powyżej 40 lat) lub co rok (do 40 lat) – mówimy tutaj o licencji zawodowej CPL, albo liniowej ITPL. Jeżeli chodzi o licencję turystyczną, to piloci poniżej 40 lat przechodzą je co 60 miesięcy; a starsi w przedziale 40 – 49 lat - co 24 miesiące i analogicznie: po pięćdziesiątce – co rok.

■ Rozmawialiśmy o kwestiach związanych z bezpieczeństwem, ale czasami zdarzają się przecież trudne sytuacje podczas lotu ...

Rzeczywiście. Raz wysiadł mi prędkościomierz i to było niebezpieczne. Prędkość jest szczególnie ważna w momencie startu i lądowania. Ja lądowałem wtedy pozbawiony wskaźnika tego przyrządu, próbując dostosować prędkość na wyczucie. Innym razem musiałem przerwać start, bo trawa na pasie startowym była tak wysoka, że samolot nie mógł nabrać wystarczającej prędkości, aby się odebrać od ziemi.

■ Słyszałem, że organizujecie Państwo na swoim lotnisku ciekawe imprezy...

Do ubiegłego roku organizowaliśmy w Grądach pikniki lotnicze. Przylaty-

wali do nas bardzo ciekawi goście. Mogliśmy podziwiać wiele niezwykłych konstrukcji. Był u nas RWD 8 - legendarny międzywojenny samolot polskiej produkcji. Nie zapomnę boeinga Stearmana – przepięknego dwupłatowca, na którym szkolili się amerykańscy piloci myśliwców. W Polsce to na razie jedyny egzemplarz. Moim marzeniem jest posiadanie takiego samolotu. Mieliliśmy także okazję oglądać z bliska samolot Bies, na którym szkolili się polscy piloci po II wojnie światowej. Atrakcją był zawsze pokaz przygotowany przez Marka Szufę. Gościł u nas wielokrotnie i bardzo lubił do nas przylatywać. Za każdym razem dawał niesamowity show. Zginął w ubiegłym roku podczas pokazów w Płocku i głównie przez pamięć o nim zrezygnowaliśmy z organizowania tej imprezy w tym roku. Niewykluczone jednak, że powrócimy do niej, ponieważ cieszyła się dużym zainteresowaniem; przychodziły na nią kilkudziesięcne tłumy.



Od redakcji

Szanowni Państwo, jeśli pragniecie podzielić się z innymi swoimi zainteresowaniami i pasjami - zapraszamy na łamy naszego czasopisma. Dotychczas zaprezentowaliśmy kilka niezwykłych pasji ludzi naszej branży. Jesteśmy przekonani, że w gronie naszych Czytelników hobbystów jest więcej.

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

Prezes siedzi z tyłu

Ten samochód prawdopodobnie wstydzi się, że jest hyundaiem, bo nie ma na masce znaczka tej marki. Za to z całą pewnością nie jest wstyd nim jeździć. Oto limuzyna, którą z okazji Euro 2012 dostał do dyspozycji prezydent UEFA Michel Platini



Kacper Jeneralski

Wydarzenia takiej rangi jak Euro 2012 mają swoich partnerów i sponsorów. Ze strony motoryzacyjnej mistrzostwa obstawione są przez Koreańczyków, a konkretnie marki Hyundai i KIA, które należą do jednego koncernu. Przy okazji prezentacji floty samochodów przeznaczonych do obsługi Euro można było zobaczyć niespotykaną na naszych drogach limuzynę z Korei.

Equus, bo tak nazywa się ten pokazany sedan, jest konkurentem dla takich

aut jak Mercedes klasy S, BMW serii 7, czy Audi A8. Jest pokazem umiejętności Hyundai i flagową limuzyną, która nie jest oferowana w Europie. Prezydent UEFA będzie miał więc do dyspozycji dość oryginalny środek transportu. Equus wyposażony jest w ośmiocylindrowy silnik o mocy 366 KM i pojemności 4,6 litra. Wewnątrz liczy się głównie tylny rząd siedzeń, ponieważ z przodu na miejscu szofera Michel Platini raczej nie usiadzie.

Tylne fotele oferują ponadprzeciętny komfort. Są rozkładane, mają wysuwane podnóżki i, co oczywiste, mnóstwo miejsca na nogi. Ponadto są wyposażone w system masażu z kilkoma progra-

mami pracy. Equus ma na pokładzie schładzany schowek na napoje, półkę na szklanki i rozbudowany system multimedialny z zaawansowanym nagłośnieniem.

Equus nie jest oferowany w Polsce ani w innych krajach Europy i ni trudno się domyślić dlaczego. Klient na naszym kontynencie jeszcze długo nie skojarzy koreańskiej motoryzacji z luksusem. Choć postęp w tej dziedzinie jest zaskakujący. Wprowadzanie do oferty samochodów typu premium byłoby w wykonaniu Hyundai dość ryzykowne, ale patrząc na same liczby - niekoniecznie skazane na porażkę. Limuzyna klasy wyższej kosztu-



je w Polsce minimum 350 tys. złotych. Hyundai Equus w Stanach, gdzie właśnie jest wprowadzany do sprzedaży, kosztuje w przeliczeniu około 150 tys. zł, a więc dwukrotnie mniej. Pytanie, czy informacja o tej cenie automatycznie nie odbiera mu prestiżu?

Na razie oprócz Korei samochód ma być sprzedawany między innymi w Stanach Zjednoczonych i Rosji. Poza wspomnianym V8 o pojemności 4,6 litra, w ofercie są jeszcze ośmiocylin-

drowce o pojemnościach 5,0 i 5,5 litra. Dla oszczędniejszych prezesów Koreańczycy przygotowali V6 o pojemności 3,8 litra, znane na przykład ze sportowego coupe Hyundai, czyli modelu Genesis. Kupujący dość łatwo powinien zapoznać się ze swoim nowym samochodem i to pomimo braku tradycyjnej papierowej instrukcji obsługi. Hyundai dokłada bowiem w gratisie iPada z wgraną na dysk interaktywną instrukcją. Producent zapewnia

też specjalne traktowanie swoim klientom. Sam dostarczy samochód testowy przed zakupem, a po zakupie zajmie się regularnym serwisowaniem, obierając auto ze wskazanego miejsca (raczej nie zrobi tego gratis). Na koniec należy dodać, że w ofercie Hyundai ma również opancerzoną wersję modelu Equus. Takie samochody nie będą jednak obsługiwały Euro 2012. Najwyraźniej UEFA aż tak wielkich kontrowersji nie budzi.

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 95, 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

SPYTAJ SPRZEDAWCĘ O GWARANCJĘ EUROPEJSKĄ

 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0747, 2008 r., 283.000 km 189.900 zł	 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0752, 2008 r., 309.000 km 189.900 zł	 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0748, 2008 r., 304.000 km 189.900 zł	 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0753, 2007 r., 287.000 km 189.900 zł	 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0761, 2008 r., 330.000 km 189.900 zł	 ZŁOTY Mercedes-Benz Actros 1846 LS oferta 113001S0769, 2008 r., 282.000 km 205.000 zł
 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 123001S0192, 2007 r., 525.000 km 154.900 zł	 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 113001S0550, 2008 r., 420.000 km 169.900 zł	 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1844 LS oferta 123001S0198, 2008 r., 441.000 km 194.900 zł	 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1841 LS oferta 123001S0017, 2007 r., 533.000 km 139.900 zł	 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1841 LS oferta 113001S0949, 2007 r., 572.000 km 139.900 zł	 SREBRNY Mercedes-Benz Actros 1841 LS oferta 123001S0016, 2007 r., 569.000 km 139.900 zł

Nocować można nie tylko w kabinie ciężarówki...



Proponowanie zawodowym kierowcom, by na urlopie też spali w aucie, nie jest może zbyt trafionym pomysłem. Ale dzięki temu można sporo zwiedzić, zaoszczędzić na noclegach w hotelach, no i nie trzeba się stresować trasą, czasem jazdy, „krokodylami”...

Klaudiusz Madeja

Patrząc na wnętrza tych największych i najdroższych samochodów kempingowych, można odnieść wrażenie, że to luksusowe hotele. I tak po części jest. Czy to dobry pomysł na wakacje? Każdy sam osądzi, ale warto rozważyć taką propozycję.

Mały dom na kółkach

Duże kampery są zwykle budowane na podwoziach znanych producentów pojazdów dostawczych i ciężarowych. Są firmy specjalizujące się w wykonywaniu takich modeli, ale wykorzystują standardowe pojazdy dostawcze takich producentów

jak np. Fiat, Ford, Iveco, Mercedes czy VW. Mamy również do czynienia niemal z małymi autobusami. Takie są bowiem wymiary i wygląd zewnętrzny dużych kamperów. Do znanych producentów zaliczamy m.in. takie marki jak: Bavaria, Carado, Dethleffs, Niessmann+Bischoff czy Westfalia. Jednak na największych polach kempingowych, co prawda rzadko, można spotkać również, często wykonywane na zamówienie indywidualne, zabudowy podwozi ciężarowych. Taki spersonalizowany „dom na kółkach” może kosztować grubo ponad milion złotych, m.in. ze względu na możliwości wyposażenia we wszelkiego rodzaju dodatki. Jako ciekawostkę można dodać, że takie duże, specjalistyczne kampery służą aktorom

podczas kręcenia filmu lub sportowcom uczestniczącym w rajdach.

W dużym kamperze mamy łazienkę z toaletą. Różnice występują w ich wielkości i wyposażeniu. Mogą być wąskie albo bardzo duże, gdzie znajdzie się także miejsce na spore lustro. Wielki bojler z ciepłą wodą, wykorzystywaną też do mycia naczyń, pozwoli nam poczuć się jak w domu. To jedna z zasadniczych różnic w porównaniu z ciężarówką, gdzie łazienki brak. Jedni powiedzą na szczęście, inni, że szkoda...

Także miejsca do spania mają bardzo różny wygląd. W mniejszych kamperach, o których dalej, przypominają nieco te z ciężarówek. Luksusowe modele mają rozkładane tapczany, przypominające domowe sypialnie. Wybieramy nie tylko wy-

miary, ale także rodzaje materaców, obicie z drewna lub tworzywa, a do tego np. nocną lampkę umożliwiającą czytanie do poduszki. Kanapa pokryta skórą również nie jest już rzadkością, choć oczywiście trzeba za nią dodatkowo słono zapłacić. Także pulpity do przygotowywania posiłków pozwalają w tej klasie pojazdów poczuć się niczym we własnej kuchni. Obecnie stosuje się już lekkie butle kompozytowe, zamiast niegdysiejszych stalowych. Do tego wymyślne szafki, wykorzystujące każdy skrawek wolnej przestrzeni. Uzupełnieniem może być np. składany stolik, schowany w przesuwanych drzwiach. Wystawimy go na zewnątrz i usiądziemy przy nim na składanych krzesłach przewożonych w tylnej klapie. Do bardziej

zaawansowanych opcji kamperów należą m.in. elektryczne wspomaganie zamykania tylnej pokrywy i przesuwanych drzwi, klimatyzacja oraz ogrzewanie postojowe z pilotem i zegarem włączającym i wyłączającym. Oczywiście paleta dostępnych kolorów jest ogromna. Opcjonalny, pełny zestaw multimedialny (nawigacja, CD, DVD, tv sat, radio) może kosztować nawet do 5 tys. €.

Niekoniecznie w wersji XL

Kampery mogą także występować jako zaadaptowane odmiany popularnych modeli samochodów dostawczych. Wówczas zyskujemy możliwość łatwiejszego poruszania się. Unikamy także płacenia e-myta. Przypomnijmy, że każdy pojazd lub

zestaw musi je płacić, jeśli całkowita masa przekracza 3,5 t. Przy okazji uwaga praktyczna: czasem zagraniczne służby kontrolne ważą również kampery, więc nie wystarczy po prostu załatwić sobie wpisu w dowodzie rejestracyjnym, że mieścimy się w 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej. Bywa to istotne przy opłatach za korzystanie z dróg oraz może mieć znaczenie dla kierowców bez kategorii C, co chyba wśród naszych czytelników jest rzadkością.

Poza względami finansowymi o wyborze rodzaju kampera powinniśmy zdecydować w oparciu o nasze potrzeby. Mniejsze modele na pewno nie nadają się dla rodziny z dwójką dzieci. Jeśli jednak odpowiada nam mniejszy kamper, możemy rozważyć kupno któregoś ze standardowych



modeli, który w odróżnieniu od tych większych pozwoli również na codzienne użytkowanie. Mają normalne fotele, niewielkie wymiary, mogą też posłużyć przy większych zakupach. Zaś podczas weekendu wyjeżdżamy w ciekawe miejsce, gdzie mamy zapewniony nocleg za darmo i bez obawy, że nie będzie wolnych miejsc. Aby się dobrze w takim „maluchu” czuć, otrzymujemy podnoszony dach, żeby móc się wyprostować, obracane przednie fotele i wysuwany stolik pozwalający na chwilę relaksu. Noc spędzimy na rozkładanej kanapie. Nawet te mniejsze wersje mają coraz bardziej wyszukane wykończenie wnętrza. Oświetlenie typu LED zapewnia mniejszy pobór energii, która jest nam potrzebna choćby do przenośnego odbiornika tv i ewentualnie zestawu do odbioru sygnału satelitarnego. Dobry system audio mamy już w podstawo-

wej wersji. Pod hasłem "dla każdego coś miłego" znajdziemy dogodne dla siebie dodatki. Może to być np. bagażnik rowerowy lub dodatkowy stolik pod przenośny komputer, jeśli ktoś chce w swoim kamperze intensywnie korzystać z tego urządzenia.

Sezon trwa cały rok

Ostatnio na popularności zyskuje zimowy caravanning. Nowoczesne kampery nie tylko ochłodzą latem dzięki klimatyzacji, ale także ogrzeją zimą. Pomaga w tym dostępne opcjonalnie w wybranych modelach ogrzewanie podłogowe. Oczywiście o tej porze roku amatorów takich podróży jest znacznie mniej, a powodem m.in. to, że większość pól kempingowych jest czynna tylko od wiosny do jesieni. Ale podróże zimą mają ponoć swój urok, zwłaszcza po krajach skan-

dynawskich. Poza sezonem letnim wyposażenie wnętrza ma jeszcze większe znaczenie, bo przecież większość czasu spędzamy właśnie w środku.

Każdy nowoczesny kamper ma pełne wyposażenie dobrego samochodu, włączając w to systemy poprawiające bezpieczeństwo podróżowania. Przed wyjazdem na trasę warto sprawdzić, gdzie możemy się takim pojazdem zatrzymać i jednocześnie skorzystać z gniazda wysokiego napięcia, odprowadzić ścieki oraz nabrać świeżej wody. Takie informacje znajdziemy na wielu stronach internetowych zapaleńców tej formy wypoczynku. Dostępne są również aplikacje do najbardziej popularnych marek nawigacji satelitarnych, uwzględniające własnie potrzeby osób korzystających z takich pojazdów.

Cena dobrego, dużego kampera może grubo przekroczyć wydatek

na wysokiej klasy samochód osobowy. Jednak aby zakosztować tej formy wypoczynku, niekoniecznie trzeba ponosić taki spory koszt. Istnieją bowiem wypożyczalnie. Letnie terminy trzeba jednak rezerwować dużo wcześniej. Dobrze jest sprawdzić daną firmę, aby nie dostać złej jakości sprzętu. Takie przypadki niestety się zdarzają. Podobnie rzecz ma się z kupowaniem używanych kamperów, bo ich stan jest bardzo zróżnicowany. Ale o tym wie przecież każdy, kto choć raz kupował jakiegokolwiek pojazd używany...

Dla lubiących styl „życia w drodze”, czyli m.in. kierowców dużych ciężarówek, kamper jest jak znalazł wersją lux ich codziennego miejsca pracy. Dla innych może być swego rodzaju namiastką życia truckera, choć oczywiście trudno porównywać pracę w ciężarówce do podróży kamperem, nawet tym największym...

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

Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

www.zmpd.pl

Ośrodek akredytowany
przez **AKADEMIĘ 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



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