www.przewoznik.zmpd.pl grudzień 2012/styczeń 2013 numer 6 (27)

1957 ZMPD

RAZEM OD 55 LAT

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Tańsze OC 6

Polscy przewoźnicy to potęga 14

Rosja. Jak wypełnić CMR 36

TimoCom Transport z przyszłością!

Wesołych Świąt!

**Święta Bożego Narodzenia to cudowny czas
niekończącej się radości i refleksji nad minionymi miesiącami.
W tych wyjątkowych dniach pragniemy życzyć wszystkim osobom związanym z branżą TSL
powodzenia w realizowaniu założonych celów
oraz nowych, fascynujących wyzwań w nadchodzącym 2013 roku!**

www.timocom.pl

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

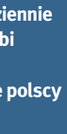
tel. 022 536 10 31, fax 022 536 10 66
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

Jan Buczek, prezes ZMPD

Nic nie zdoła nam tej siły odebrać

Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok to dobra okazja do chwili zastanowienia nad tym, co przeżyliśmy, do snucia ambitnych planów, czas umacniania więzów między ludźmi, okres składania serdecznych życzeń. Korzystając z tej szczególnej chwili składam Koleżankom i Kolegom Przewoźnikom z serca płynące życzenia wszystkiego najlepszego.
Życzę Wam optymizmu i wytrwałości, których potrzeba, aby zmagać się z trudami naszej pracy. Niechaj codziennie powtarzane przez wszystkich słowo kryzys nie osłabi determinacji, z jaką dążycie do osiągania sukcesów zawodowych. Udowodniliśmy przez ostatnie lata, że polscy przewoźnicy potrafią sięgać po nieosiągalne - niechaj nikt i nic nie zdoła nam tej siły odebrać. Życzę, żeby Wasze firmy rozwijały się i utrzymywały silną pozycję na rynku europejskim. Życzę też, aby Wasi pracownicy, zwłaszcza kierowcy, zawsze bezpiecznie wykonywali swoją pracę i szczęśliwie wracali do bazy.
Nie pozwólmy jednocześnie, żeby trudy codzienności odbierały nam radość płynącą z życia rodzinnego. Niech nigdy nie zabraknie Wam czasu dla najbliższych i przyjaciół. Oby ciepło miłości i przyjaźni towarzyszyło Wam każdego dnia i wyznaczało najgłębszy sens Waszego życia.
Życzę Wam zdrowia i siły. Znajdujcie wśród wirów codzienności czas na troskę o siebie, na wypoczynek, na rozwijanie swoich pasji, na przyjemności. Niech Wasze pracowite życie będzie każdego dnia spełnieniem oczekiwań Waszych i Waszych najbliższych.
Wesołych Świąt Bożego Narodzenia i szczęśliwego Nowego Roku!



Polscy przewoźnicy to potęga 14

Opublikowane w październiku dane Eurostat nie pozostawiają wątpliwości: polscy przewoźnicy są w ścisłej czołówce liderów transportu drogowego całego kontynentu i to w sytuacji, gdy ładunków do przewiezienia było mniej.

Tańsze OC 6

Stworzenie Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych przy ZMPD - ten projekt wymaga dużo pracy analitycznej oraz szerokich konsultacji z członkami ZMPD. Byłaby to ubezpieczeniowa spółdzielnia, w której kapitał wpłaciliby zainteresowani.

Retro. Dekada regulacji 46

W europejskich krajach na początku lat 30. drogi były przeciętnie 7-8 razy dłuższe od linii kolejowych. Jednak to kolej była podstawowym środkiem transportu. Nawet w najbardziej zmotoryzowanych Stanach Zjednoczonych pod koniec lat 30. samochody w ruchu międzymiastowym nie przewoziły więcej jak 10 proc. ładunków.

W Bydgoszczy o odpowiedzialności 32

Rosjanie bardzo skrupulatnie sprawdzają, czy wszystkie dane wynikające z ustaleń komisji mieszanej znajdują się w liście przewozowym CMR (z nazwą magazynu, w którym nastąpił załadunek, telefonem, wpisanym imieniem i nazwiskiem oraz czytelnym podpisem - nie parafką). Jeżeli te ustalenia nie są przestrzegane, rosyjskie służby kontrolne żądają zezwolenia Rosja K-3 lub nakładają karę administracyjną.
Jak wypełnić list przewozowy CMR na str. 36

„Anglik" zarejestrowany w Polsce 82

Czy nowe prawo spowoduje masowy napływ do Polski samochodów z kierownicą po prawej stronie? Tego obawiają się nasi urzędnicy. Rejestracji "Anglików" odmawiały także Litwa, Czechy, Ukraina czy Słowacja, a więc państwa o podobnym stopniu zamożności.

Sto lat temu w przepisach 72

Między innemi sprawami, automobilista, tak dobrze amator, jak i zawodowiec, powinien pamiętać, że napoje wyskokowe nic nie pomogą na zimno. Im mniej alkoholu wypitego, tem lepiej, czy to w dzień, czy w nocy, dla powożącego i dla maszyny, powierzonej jego pieczy.

Tańsze OC	6
55 lat minęło...	8
Uczyliśmy się od Polaków	12
Polscy przewoźnicy to potęga	14
Kiedy Rosja prze na zachód...	18
Wyciskanie akcyzy	20
Miało być lepiej, a wyszło jak zwykle	22
Fotomorgana. Piosenki na życzenia	24
Wydarzenia	28
Co kraj to obyczaj	30
W Bydgoszczy o odpowiedzialności	32
Rosja. Jak wypełnić CMR?	36
Na granicy rentowności	38
Wszyscy chcą zmian w systemie viaTOLL	40
Wolę zapłacić niż tracić czas na sąd...	42
Tam, gdzie ład i porządek...	44
Retro. Dekada regulacji	46
Transport w VAT i podatkach dochodowych. Orzecznictwo ETS	52
Polacy jadą przez Niemcy	59
Einfuhrumsatzsteuer VAT przy transporcie przez Niemcy	64
Pasje. Krokodyl smakuje prawie jak kurczak	68
Sto lat temu w przepisach	72
Nowości 2013	74
Silverstone. Jazda na maksa	78
Dakar - ciężarowa lekkość bytu	80
„Anglik" zarejestrowany w Polsce	82

1957 ZMPD 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 kolegium:
Marek Zagórski – redaktor naczelny, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Jarosław Jakoniuk, Sławomir Jeneralski, Robert Przybylski, Tadeusz Wilk
Współpracują: Anna Gawlik, Anna Piotrkiewicz, Bartosz Bernabiuk, Kacper Jeneralski, Roman Jüngling, Jerzy Kociszewski, Tomasz Małyszko, Paweł Mierzejewski
Ogłoszenia i reklamy:
Dorota Pazik
e-mail: dorota.pazik@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 nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik". Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

Tańsze OC

Znaczące podwyżki OC za samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe zmusiły przewoźników do poszukiwania możliwości zmniejszenia składek ubezpieczeń.

Robert Przybylski

Przewoźnicy mają wątpliwości, czy drastyczne podwyżki OC są uzasadnione. Eugeniusz Gawrysiuk z Zespołu ds. analizy wysokich cen ubezpieczeń ZMPD wskazuje, że skoro można uzyskać korzystniejsze stawki OC na drodze negocjacji, cały proces wyznaczania wysokości stawek nie jest prowadzony w oparciu o rachunek ekonomiczny. – Przepisy prawa mówią jasno, że składka ubezpieczeniowa powinna być skalkulowana odpowiednio do ryzyka i na podstawie danych statystycznych – podkreśla Gawrysiuk. Jeżeli można obniżyć stawki, to najważniejsze jest pytanie, jaka droga doprowadzi do tańszych ubezpieczeń.

ZMPD testuje różne pomysły, m.in. kilka lat temu przygotowało wspólnie z ubezpieczycielem program ubezpieczeniowy dla członków Zrzeszenia. Jednak nawet pośrednictwo Zrzeszenia nie spowodowało wzrostu atrakcyjności oferty. - Po kilkumiesięcznym okresie jej funkcjonowania program upadł z powodu wycofania się ubezpieczyciela – przypomina dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka.

Inny pomysł to stworzenie Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych przy ZMPD. Ten projekt wymaga dużo pracy analitycznej oraz szerokich konsultacji z członkami ZMPD. Byłaby to ubezpieczeniowa spółdzielnia, w której kapitał wpłacaliby zainteresowani. Członkowie Zespołu ds. analizy wysokich cen ubezpieczeń ZMPD wstępnie omówili taki projekt oraz największe ryzyka z nim związane.

Ubezpieczenia wzajemne

Zespół rozważał powołanie Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych. Jak zauważył Janusz Łacny, powołanie TUW ZMPD to bardzo kosztowne przedsięwzięcie. Wymaga zebrania ok. 20 mln zł kapitału własnego niezbędnego do zabezpieczenia bieżących oraz przyszłych zobowiązań i to tylko przy sprzedaży polis OC i AC. Ponieważ TUW działa na zasadzie spółdzielni, kapitał musieliby stworzyć przewoźnicy. – Muszą być jednak świadomi ryzyka, na jakie się narażają powołując TUW ZMPD. W razie szkód wyższych od kapitału założycielskiego, udziałowcy TUW muszą pokryć różnicę kolejnym wkładem – ostrzega Łacny. Wylicza, że gdyby z 80 tys. ciężarówek należących do członków ZMPD, przewoźnicy ubezpieczyli w TUW tylko co czwartą, składka wyniosłaby od każdego samochodu tysiąc zł. – Po roku nastąpi rozliczenie działalności towarzystwa i jeżeli wypłaty odszkodowań będą mniejsze od zgromadzonego kapitału, to nie ma o czym mówić. Natomiast jeżeli straty przekroczą zebraną sumę, wówczas członkowie TUW będą musieli pokryć różnicę z własnych kieszeni – podkreśla Łacny. Dodaje, że do zniszczenia TUW wystarczy mała grupa czarnych owiec. – Tak było z TUW przewoźników łotewskich. Tamtejsze towarzystwo przez kilka lat działało sprawnie ku zadowoleniu wszystkich, jednak w pewnym momencie jedna z firm zgłosiła kilka szkód całkowitych i TUW zbankrutowało, przynosząc chyba ponad 4 mln euro strat. Kto to pokryje? Członkowie ZMPD muszą być świadomi takich zagrożeń i ryzyka – podkreśla Janusz Łacny.

Powołany przez Zespół ekspert Jan Bogutyn, były wieloletni prezes firm ubezpieczeniowych Cigna STU i InterRisk, także studził entuzjazm wskazując, że wyniki finansowe TUW nie muszą być dodatnie, a konieczność dopłat na zakończenie okresu rozliczeniowego jest niewykluczona. Bogutyn wskazał, że sprzedaż polis OC jest niedochodowa, co zauważyła nawet Komisja Nadzoru Finansowego w publikowanych kwartalnie sprawozdaniach statystycznych. – Istnieje więc uzasadniona obawa, że zainwestowane pieniądze nie tylko nie zwrócą się, lecz zostaną zużyte na pokrycie roszczeń z tytułu szkód objętych ubezpieczeniem. W przypadku dużych szkód towarzystwa mogą spotkać się z wezwaniem do dopłaty składki po zakończeniu okresu rozrachunkowego – podkreślił Bogutyn. Symptomatyczny jest także brak podobnych towarzystw ubezpieczenia wzajemnego w innych branżach. Bariery wejścia na rynek są tak duże, że żadnej grupie zawodowej i branży, w tym np. szpitalom prywatnym, się to nie udało. – Dlatego kapitał własny TUW powinien zostać zgromadzony przez członków ZMPD, chcących przystąpić do Towarzystwa – uważa Łacny.

> Rowerzysta, który we Francji wjechał w tył ciężarówki i znacznie się poranił, żąda 1,5 mln euro odszkodowania. Sąd nie odrzucił pozwu, więc towarzystwo ubezpieczeniowe musi stworzyć rezerwę w tej wysokości. Nasze ciężarówki jeżdżą po całej Europie, więc i TUW ZMPD może spotkać się z podobnym roszczeniem.

Ile płacić?

Kolejnym pytaniem jest sposób wyliczania składki OC. Na rynku wysokość składki OC za ciągnik siodłowy waha się od 2 tys. do 15 tys. zł, więc nie ma jednolitego standardu. Co więcej koszty likwidacji skutków wypadków komunikacyjnych nieustannie rosną, bo staje się praktyką zasądzanie odszkodowań za straty moralne i fizyczne. – Rowerzysta, który we Francji wjechał w tył ciężarówki i znacznie się poranił, żąda 1,5 mln euro odszkodowania. Sąd nie odrzucił pozwu, więc towarzystwo ubezpieczeniowe musi stworzyć rezerwę w tej wysokości. Nasze ciężarówki jeżdżą po całej Europie, więc i TUW ZMPD może spotkać się z podobnym roszczeniem. Wówczas tylko z powodu tej jednej sprawy członkowie TUW musieliby dopłacić 6 mln zł – wyjaśnia Łacny.

Kosztować będzie także sama administracja. Do prowadzenia Towarzystwa niezbędne będzie wynajęcie fachowców, likwidatorów, którzy są kluczową grupą dla sprawności działania i dochodowości towarzystwa.

Do decyzji członków ZMPD pozostaje, czy TUW będzie otwarty dla przewoźników nie będących członkami ZMPD. – Jaką składkę mieliby płacić? Skoro nie biorą udziału z życiu ZMPD i nie płacą składek członkowskich oraz nie opłacali kapitału początkowego, powinni płacić wyższą składkę OC niż członkowie ZMPD. Jednak wówczas możemy spotkać się z zarzutem UOKiK nierównego traktowania podmiotów, podobnie jak to się stało ze sprzedażą karnetów TIR i urząd zmusi nas do zrównania stawek. Jeżeli mają być one równe, to ja z takiego TUW się wypisuję – zapewnia Łacny.

Na koniec: jeżeli TUW ZMPD np. po roku zbankrutuje, kto będzie likwidował Towarzystwo i jaki pociągnie to za sobą koszt? Łacny podkreśla, że nie jest przeciwny TUW, pragnie jednak zabezpieczyć się przed ryzykiem. Podobnie uważa członek Zespołu Bogusław Zimny. Dlatego ZMPD zamówi niezależną analizę ekonomiczną powołania i funkcjonowania Towarzystwa Ubezpieczeń Wzajemnych przy ZMPD. Planuje także przeprowadzenie wśród członków Zrzeszenia sondażu w formie ankiety w miesięczniku „Przewoźnik” i na stronie internetowej ZMPD, odnośnie ich zainteresowania przystąpieniem do TUW ZMPD z własnym wkładem pieniężnym.

55 lat minęło...

Odznaczeni

Odznaczenia Państwowe za Długoletnią Służbę

ZŁOTY MEDAL
1. Adam Byglewski; 2. Bożenna Chmielewska;
3. Jan Dutkiewicz; 4. Tadeusz Gajownik;
5. Anna Gawlik; 6. Euzebiusz Jasiński;
7. Sławomir Kostjan; 8. Bogdan Pastuszko;
9. Wojciech Sienicki; 10. Zygmunt Sieńko;
11. Józef Stelmachowski; 12. Ewa Suszyńska;
13. Mirosław Szczepankowski; 14. Jerzy Szepietowski;
15. Jan Wardecki; 16. Tadeusz Wilk;
17. Dionizy Woźny; 18. Anna Wrona;
19. Bogusław Zimny

SREBRNY MEDAL
20. Bonifacy Sornat; 21. Beata Skibińska

BRĄZOWY MEDAL
22. Kornelia Lewandowska

Odznaczeni

Odznaka Honorowa „ZASŁUŻONY DLA ZMPD”

DIAMENTOWA ODZNAKA
1. Adam Byglewski; 2. Bożenna Chmielewska
3. Jarosław Jakoniuk; 4. Sławomir Paweł Kostjan
5. Janusz Łacny; 6. Stanisław Sieńko
7. Zygmunt Sieńko; 8. Roman Sierhej
9. Tadeusz Wilk; 10. Dionizy Woźny

ZŁOTA ODZNAKA
11. Tadeusz Jarmuziewicz; 12. Tomasz Połeć
13. Jacek Kapica; 14. Zbigniew Rynasiewicz;
15. Andrzej Adamczyk; 16. Krzysztof Tchórzewski;
17. Stanisław Żmijan; 18. Bogusław Liberadzki;
19. Andrzej Bogdanowicz; 20. Tomasz Michalak;
21. Mirosław Sienkiewicz; 22. Remigiusz Woźniak;
23. Anna Dubielak; 24. Mirosław Karapyta;
25. Tadeusz Łazowski; 26. Kazimierz Błażejczyk;
27. Czesław Chełstowski; 28. Adam Jędrych;
29. Artur Kamiński; 30. Jacek Marczyński;
31. Józefa Miozga; 32. Andrzej Nowrotek;
33. Leszek Pieńkowski; 34. Tomasz Rejek;
35. Józef Stelmachowski; 36. Tomasz Ziaja;
37. Bogusław Zimny

SREBRNA ODZNAKA
38. Tadeusz Brzostek; 39. Tadeusz Gajownik;
40. Euzebiusz Gawrysiuk; 41. Tadeusz Grzelak;
42. Euzebiusz Jasiński; 43. Waldemar Jaszczur;
44. Mirosław Kaczorowski; 45. Kornelia Lewandowska;
46. Zofia Stępnicka; 47. Feliks Sulkowski;
48. Ewa Suszyńska; 49. Kazimierz Syliwoniuk;
50. Jerzy Szepietowski; 51. Romuald Szmyt;
52. Leszek Szydlik; 53. Jan Wardecki;
54. Barbara Zatorska; 55. Wojciech Złotkowski

BRĄZOWA ODZNAKA
56. Ryszard Butkiewicz; 57. Anna Cieniuch;
58. Kazimierz Czaja; 59. Piotr Długołęcki;
60. Zbigniew Dobrzyński; 61. Kazimierz Ducki;
62. Stanisław Felczak; 63. Wojciech Giziński;
64. Jarosław Jurewicz; 65. Tomasz Kalisiak;
66. Bogusław Kamiński; 67. Andrzej Klimek;
68. Piotr Dariusz Kłopotek; 69. Andrzej Kondracki;
70. Andrzej Kopiś; 71. Zdzisław Kowalski;
72. Sylwester Kozłowski; 73. Andrzej Kuca;
74. Stanisław Lecyk; 75. Adam Łukasik;
76. Krzysztof Maliszewski; 77. Jan Oleksiuk;
78. Piotr Ozimek; 79. Anna Panansiuk;
80. Wiesław Panansiuk; 81. Jan Paździorko;
82. Robert Pietrzak; 83. Stefan Przastek;
84. Ryszard Sidorzak; 85. Edward Soboń;
86. Bonifacy Sornat; 87. Przemysław Stefaniuk;
88. Andrzej Szabłowski; 89. Mirosław Szczepankowski;
90. Ewa Śliwa; 91. Sławomir Wasilewski;
92. Michał Wereszczyński; 93. Tadeusz Wiśniewski;
94. Waldemar Wojsz; 95. Zbigniew Zabielski
96. Zdzisław Zagórski; 97. Małgorzata Zdrodowska

Gratulujemy

Uczyliśmy się od Polaków

z Jurijem Suchinem rozmawia Robert Przybylski

W jakim celu w 1971 roku przyjechał pan do Polski?

Z polecenia władz miałem stworzyć przedsiębiorstwo samochodowych przewozów międzynarodowych. W tym czasie odpowiadałem za transport samochodowy na Uralu. Nigdy nie byłem na Zachodzie i nie miałem pojęcia, jak wyglądają przewozy międzynarodowe. W Polsce działał Pekaes i jego szef Juliusz Kowalik podpowiedział mi, jak takie przedsiębiorstwo należy stworzyć.

Ale przecież każdy z tzw. Krajów Demokracji Ludowej miał podobne przedsiębiorstwa, wobec tego dlaczego pan wybrał właśnie Polskę?

Bo polski Pekaes i bułgarski Somat nadawały ton w samochodowych przewozach między KDL a krajami kapitalistycznymi. Uważaliśmy, że Polska to najlepszy wzór. Całą bazę Sovtransavto w Brześciu, 17 ha terenu, hotel na 200 miejsc – to wszystko zbudowałem dzięki konsultacjom z Kowalikiem. Polska była bliżej Zachodu i szybciej od nas nauczyliście się kapitalizmu, a może nie zapomnieliście go tak jak my. Jesteście potęgą; na Zachodzie i u nas wszędzie widać polskie ciężarówki.

Jak te konsultacje z Kowalikiem wyglądały?

Kiedy pierwszy raz przyjechałem do Polski, Kowalik chciał mnie zabrać do muzeum Chopina, ale zanim tam poszliśmy, siedliśmy w restauracji, żeby coś przekąsić. Zagadaliśmy się i nie wiem, kiedy zrobiła się dwudziesta. Nigdy nie pokazał mi muzeum Chopina. Z kolei ja obiecałem mu, że pokażę mu moją firmę, ale też się nie udało. Teraz Kowalik ma 93 lata.

Wtedy było wiele problemów: baza, spedycja, tabor, kierowcy. Kiedy nasze samochody pojechały na Zachód, w tamtejszej prasie pojawiły się artykuły, że za kierownicami siedzą czołgiści i, że chcemy zaatakować Europę. Ech... wspominać się nie chce.

Chociaż Sovtransavto jest wzorowane na Pekaesie, to rozmowy między obu krajami na temat zezwoleń zawsze były trudne.

Polska leży na jednym z naszych głównych szlaków i także wtedy była kluczowym krajem. Pamiętam, że rozmowy zawsze przeciągały się, trwały całą noc i dopiero nad ranem uzgadnialiśmy kompromis. Wówczas Mroczek był ministerm, Kowalik też uczestniczył w tych rozmowach. Gdy jeden z kolegów zarzucił mi, że oszukałem Kowalika, stwierdziłem, że jeszcze się taki nie urodził, który by tego dokonał.

Czy Chiny są szansą na rozwój przewoźników rosyjskich?

Chińczycy nie pozwalają wjeżdżać naszym samochodom w głąb kraju. Budują centra logistyczne, w których towary są przeładowywane na chińskie ciężarówki. W ten sposób wspierają własny przemysł transportowy, ale likwidują tym samym największą zaletę transportu samochodowego, jaką jest przewóz od drzwi do drzwi. IRU naciska na Chińczyków, aby otworzyli swoje drogi także dla zagranicznych przewoźników i nie łamali konwencji celnej. Dyskutujemy z nimi od wielu lat, ale to trudny partner.

Jurij Suchin, honorowy prezes rosyjskiego Stowarzyszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych ASMAP wspomina początki międzynarodowych przewozów drogowych w Rosji.

Łatwiejszy załadunek i do 10% niższe zużycie paliwa.
WSZYSTKIE NOWOŚCI znajdziesz na volvotrucks.pl/fh

NOWE VOLVO FH

VOLVO

Volvo Trucks. Driving Progress

Polscy przewoźnicy to potęga

Na tle Europy polscy przewoźnicy wypadają doskonale: zwiększają przewozy i udziały w malejącym rynku. Jednak wiele firm narzeka na szarą strefę, która nieustannie podcina marże całej branży.

Robert Przybylski

Opublikowane w październiku dane Eurostat nie pozostawiają wątpliwości: polscy przewoźnicy są w ścisłej czołówce liderów transportu drogowego całego kontynentu i to w sytuacji, gdy ładunków do przewiezienia było mniej. W 2011 roku praca przewozowa w Europie zmalała o 1 proc., do 1 730,99 mld tkm. Przewozy krajowe skurczyły się o 0,5 proc. - do 1 165,9 mld tkm, przewozy międzynarodowe miały ponad trzy razy większe spadki. W podziale na kraje największe spadki zanotowano w Grecji (o 19,3 proc.), we Włoszech (18,7), w Finlandii (9) i w Belgii (5,4). Z kolei wzrost przewozów zanotowano na Łotwie (o 14,6 proc.), na Litwie (10,9) i w Bułgarii (9,2.). Spośród czternastu krajów UE, które mogły pochwalić się w 2011 roku wzrostem pracy przewozowej, Polska nie wyróżnia się – powiększyła przewozy o skromne 2,6 proc., gdy np. zachodni sąsiad zwiększył je o 3,4 proc.

W ogólnych statystykach samochodowego transportu w Europie widać, że największą pracę - co zrozumiałe biorąc pod uwagę potencjał ekonomiczny kraju - wykonali przewoźnicy niemieccy: 323,8 mld tkm. Jednak na drugiej pozycji są przewoźnicy polscy (207,7 mld tkm), następnie hiszpańscy (206,8) i francuscy (185,7). O ile na rynkach krajowych trudno o pełną konkurencję, to w przewozach międzynarodowych polscy przewoźnicy od 2007 roku są na pierwszym miejscu. W ubiegłym roku wykonali pracę przewozową 117,9 mld tkm, o 1,8 proc. mniejszą niż w 2010 roku. W przewozach dwustronnych polskie podmioty wykonały pracę przewozową sięgającą 86,3 mld tkm (niemal taki sam poziom jak w 2010 roku) i wyprzedziły firmy hiszpańskie (59,4 mld tkm) oraz niemieckie (51,5). Pomiędzy krajami trzecimi praca przewozowa wykonana przez polskie podmioty sięgnęła w 2011 roku 27,8 mld tkm, drugie miejsce zajęli przewoźnicy czescy z wynikiem 11,9 mld tkm, a trzecie przypadło Słowakom (10,0 mld tkm). W przewozach kabotażowych znów na czele były polskie firmy z wynikiem 3,8 mld tkm, przed Holendrami (2,4) oraz Niemcami (2,0).

W przewozach między krajami trzecimi oraz w kabotażu polskie firmy coraz częściej muszą mierzyć się z nową konkurencją: transportowcami z Rumunii i Bułgarii. W obu tych segmentach polskie podmioty straciły odpowiednio 7,3 proc. oraz 3,1 proc, natomiast rumuńskie zwiększyły o 76,3 proc. oraz o 213,6 proc. Poważnym konkurentem do kabotażu są także Czesi, którzy przewozy kabotażowe zwiększyli o 71,9 proc. Natomiast w przewozach pomiędzy krajami trzecimi wyraźna jest aktywność firm z Litwy (wzrost o 9,7 proc., do 8,9 mld tkm).

Na dalekich dystansach

Dobre wyniki polskich przewoźników tłumaczone są po części charakterem polskiego eksportu, który w znacznej części składa się z towarów rolnych oraz spożywczych. A właśnie płody rolne, żywność, napoje i tytoń stanowią niemal 27 proc. pracy przewozowej europejskiego transportu w 2011 roku. Z kolei w statystykach tonażu dominowały materiały budowlane (kruszywa, cement), których przewozy kwitły w Polsce w ubr. w związku z budową dróg. Jednak w przypadku materiałów budowlanych przewozów dokonywano na małe odległości (ponad 90 proc. tonażu na dystansie nie większym niż 300 km), zaś w przypadku napojów i żywności ten odsetek przekraczał 75 proc.

Z danych Eurostat wynika, że Polscy przewoźnicy zdobywają kontrakty na dalekie przewozy. Na dystansie powyżej dwóch tys. km wykonali 13,6 mld tkm, od tysiąca kilometrów do 1 999 km wynik sięgnął 56,3 mld tkm i w obu segmentach polskie podmioty zajęły pierwsze miejsce. W przewozach na odległości od 500 do 999 km praca polskich firm sięgnęła 45,7 mld tkm i polskie podmioty zajęły trzecie miejsce za niemieckim i hiszpańskimi. Podobna kolejność jest w segmentach jeszcze krótszych przewozów. Tymczasem to właśnie one są bardziej dochodowe. Mimo to dla polskich przewoźników rok 2011 okazał się udany. Według danych GUS sprzedaż usług transportu samochodowego w Polsce w przewozach ładunków wzrosła w stosunku do 2010 roku o 6,1 proc. do 63,5 mld zł. Dynamika przyrostu jednak spada – rok wcześniej sięgała 7,2 proc. Rosła jednak rentowność, bo praca przewozowa powiększyła się tylko o 2,2 proc. Dla porównania praca przewoźników lotniczych wzrosła o 12,5 proc., kolejowych zaś o 10,1 proc. Rynek przewozów kolejowych wart był według Urzędu Trans-

POŚREDNICTWO WIZOWE

WIZY

Oszczędzamy Twój czas

Pośrednictwo w uzyskaniu wiz do:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej

Pośrednictwo w uzyskaniu ubezpieczeń zdrowotnych dla kierowców zawodowych do krajów:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Turcji

Zaświadczenia wizowe do:
* Federacji Rosyjskiej, Republiki Białoruskiej, Kazachstanu, Turcji, Uzbekistanu

Więcej na ***www.uslugi.zmpd.pl***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 22 536 10 05
tel. 22 536 10 52
fax 22 536 10 09
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

PRZEWOZY ŁADUNKÓW W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM W KRAJACH UE [W MLD TKM]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Polska	68,89	85,11	93,01	101,53	120,09	117,92
Niemcy	78,64	82,01	76,99	61,98	60,64	58,81
Hiszpania	67,20	68,26	67,80	60,84	63,87	64,52
Holandia	52,18	47,24	46,15	41,34	42,00	38,76
Czechy	34,29	32,31	35,13	31,47	37,07	39,84
Włochy	38,00	27,00	27,00	22,02	26,53	15,16

Źródło: GUS i Eurostat

PRZEWOZY SAMOCHODOWE W WYBRANYCH KRAJACH UE W MLD TKM

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Polska	128,3	150,9	164,9	180.7	202,3	207,7
Niemcy	330,0	343,4	341,5	307,5	313,1	323,8
Hiszpania	241,8	258,9	243,0	211,9	210,1	206,8
Holandia	83,2	77,9	78,2	72,7	75,8	73,3
Francja	211,4	219,2	206,3	173,6	182,2	185,7
Włochy	187,1	179,4	180,5	167,6	175,8	142,9

Źródło: Eurostat

PRZEWOZY SAMOCHODOWE W WYBRANYCH KRAJACH UE W MLN TON

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Polska	897,4	984,2	1 093,4	1 170,5	1 216,1	1 322,2
Niemcy	2 919,8	3 028,5	3 078,3	2 769,2	2 734,6	2 986,7
Hiszpania	2 387,2	2 408,8	2 120,2	1 710,9	1 566,3	1 466,1
Holandia	615,3	636,2	621,3	616,9	564,8	553,3
Francja	2 181,7	2 258,0	2 203,2	1 939,4	2 015,5	2 090,1
Włochy	1 483,8	1 496,9	1 520,4	1 469,0	1 527,8	1 339,9

Źródło: Eurostat

portu Kolejowego 15,6 mld zł. GUS podaje, że całkowita wartość polskiego rynku transportowego (łącznie dla sektorów publicznego i prywatnego, przewozów rzeczy i osób) sięgała 150,5 mld zł.

Tysiące firm

W 2011 roku udział przewoźników samochodowych w pracy przewozowej całego polskiego transportu sięgnął 68,9 proc. i było to o 1,5 punktu proc. mniej w stosunku do 2010 roku. Jednocześnie powiększył się udział przewozów kolejowych. Także drogowe przewozy liczone w tonach zmniejszyły udział w transporcie ogółem o 0,9 punktu procentowego, do 83,5 proc. W pracy przewozowej udział transportu zarobkowego sięgnął 81,5 procent, reszta przypadła transportowi gospodarczemu, o 1,5 proc. mniej niż w 2010 roku. W branży działa ok. 136 tys. firm, które dysponowały na koniec 2011 roku ponad 460 tys. ciężarówkami. W transporcie krajowym według Ministerstwa Transportu w transporcie towarów liczba wydanych licencji na koniec 2011 roku wzrosła o 5,2 procent, do 64,4 tys. podmiotów. Liczba wypisów wzrosła o 14,9 tys. sztuk, do 196,1 tys. sztuk. Starostowie wydali także 45,1 tys. zaświadczeń na przewóz rzeczy na potrzeby własne (o tysiąc więcej w stosunku do 2010 roku), dla 122,9 tys. samochodów (118,4 tys. w 2010).

Z danych Biura do spraw Transportu Międzynarodowego wynika, że w 2011 roku liczba przedsiębiorców wykonujących przewozy międzynarodowe rzeczy wzrosła o 6,1 procent od 26 418 podmiotów. W tym samym czasie liczba wypisów (czyli liczba samochodów ciężarowych) powiększyła się o 7,6 procent do 147 470. W 2010 roku przyrosty wynosiły (odpowiednio) 4,3 oraz 6,9 procent. W transporcie międzynarodowym przeważają małe, rodzinne firmy. Ponad 41 procent stanowią przedsiębiorstwa mające od dwóch do czterech samochodów, a jeden pojazd ma 26 procent firm. Zaledwie 76 podmiotów (0,3 procent) ma ponad 100 ciężarówek, ale łącznie dysponują one 13,2 tys. pojazdów (8,9 procent całego parku).

Firmy odmładzają park ciężarówek. Samochody z silnikami Euro 3 stanowiły 42,4 procent floty, gdy rok wcześniej 45 procent. Odsetek najstarszych modeli (Euro 2 i niżej) spadł o ponad 5 punktów procentowych, do 19,6 procent. Najnowsze samochody ciężarowe z silnikami Euro 4 i Euro 5 stanowiły 38 procent floty. Modernizacja postępuje także w tym roku. Rejestracje nowych samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 16 ton sięgnęły w pierwszych dziesięciu miesiącach 11,7 tys. sztuk, o 2,3 proc. mniej niż przed rokiem, wynika z informacji Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. To najlepszy dowód, że branża widzi przyszłość i jest w stanie inwestować.

Wydajność porusza - nas i naszych klientów. Ponieważ wiemy, o co chodzi w branży transportowej, konsekwentnie dążymy do tego, by nasze pojazdy były jeszcze bardziej wydajne. Efektem naszych dążeń jest nowa generacja samochodów ciężarowych spełniających normę Euro 6: MAN TGX, TGS, TGM i TGL. Każdy typoszereg stanowi sam w sobie klasę wydajności - z innowacyjną techniką, która oferuje Ci nowe korzyści, i z usługami, które przynoszą jeszcze większe zyski. Więcej informacji znajdziesz pod adresem: **www.mantruckandbus.pl**

Engineering the Future - since 1758.

MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o. · Al. Katowicka 9, Wolica · 05-830 Nadarzyn · tel. 22 738 69 68 · www.mantruckandbus.pl

Kiedy Rosja prze na zachód...

Ostatnie polsko-rosyjskie ustalenia dotyczące drogowych przewozów międzynarodowych zmieniły rynek. Czy polskie firmy odniosą z porozumienia korzyści podobne do tych, jakie odniosły niemieckie i austriackie, gdy na rynek zachodnioeuropejski weszli polscy przewoźnicy?

Robert Przybylski

Za jednym podpisem rynek przewozów wschód-zachód powiększył się o kilkadziesiąt tysięcy ciężarówek. Kto ten rynek uporządkuje, ten wyciągnie z niego najwięcej korzyści. Czy polskie przedsiębiorstwa mogą wykorzystać rosyjskie firmy transportowe tak, jak spedycje zachodnioeuropejskie wykorzystały polskich przewoźników dwie dekady wcześniej?

Prezes IRU, a także przewoźnik obsługujący kierunek wschodni - Janusz Łacny jest sceptyczny co do takiego rozwoju wydarzeń. Wskazuje, że kraje Grupy Wyszehradzkiej (w tym Polska) zostały zaproszone przez kraje starej Unii oraz EFTA do korzystania ze Wspólnej Procedury Tranzytowej, zanim UE została poszerzona. Dzięki temu polscy przewoźnicy w przewozach do Europy Zachodniej mogli dodatkowo korzystać z dokumentów T1 lub T2, które były gwarantowane głównie przez spedycje niemieckie, holenderskie, austriackie, itp. – Właśnie te duże spedycje spełniły funkcję regulatora rynku. Gdy 20 lat temu moja ciężarówka jechała do Rosji, na pięć spotykanych na drodze zestawów dwa były z Niemiec, dwa z Holandii i jeden z Polski. Potem zachodnie firmy wycofały się, zostały polskie przedsiębiorstwa jako tańsze i tak samo dobre. Jednak w przypadku dzisiejszych kontaktów handlowych z przewoźnikami rosyjskimi, zachodnie spedycje nie potrzebują polskiego pośrednictwa. Na tym rynku zlecenia transportowe rozdzielają: producent towaru oraz importer. W przewozach z krajów trzecich Polski w tym równaniu może nie być – zaznacza Łacny.

Podobnie sprawy widzi prezes Adampolu Adam Byglewski. – Gestia transportowa należy do firm niemieckich, francuskich oraz ich rosyjskich spółek-córek. Nie mamy na spedycje żadnego przełożenia. Póki rosyjski odbiorca wybiera polskiego przewoźnika, który wozi towar trochę taniej i lepiej od lokalnego, dotąd nasze przedsiębiorstwa mają pracę. Jeżeli nasze koszty wzrosną, wypadniemy z rynku – przewiduje Byglewski. – Już teraz na trasie z Terespola do Warszawy jedną trzecią ciężarówek stanowią zestawy z Rosji, drugie 30 proc. z Białorusi, a reszta ma rejestracje polskie, z których część pracuje w przewozach krajowych – wylicza.

Dużą przeszkodą w wykorzystaniu rosyjskich przewoźników przez polskich spedytorów jest także jakość pracy. – Kierowcy jeżdżący na wschód stoją dobę lub dwie na granicy i przyzwyczajeni są do takiego tempa pracy. Tymczasem w naszych przewozach liczą się godziny. Trzy spóźnienia o ponad godzinę powodują, że tracę kontrakt – tłumaczy wiceprezes Delta Trans, Adam Rams. Wojciech Sienicki, dyrektor przewozów drogowych i kolejowych w Kuehne + Nagle, zauważa: - Putin kładzie duży nacisk na rozwój własnego transportu drogowego. Dlatego myślę, że nawet utrudniające rozwój rosyjskich firm bariery administracyjne zostaną zlikwidowane. Ten proces potrwa kilka lat, będzie powolny, bo zmiany dotyczą mentalności i kultury. Niemniej skutki uzgodnień z Soczi już widać – spadły ceny frachtów. Za kilka lat będziemy w trudnej sytuacji, bo Rosjanie mają niższe koszty od nas, a dodatkowo ich rząd ma strategię dla transportu – ocenia Sienicki.

Według przewoźników podobnej strategii transportowej trudno doszukiwać się w działaniach polskiego rządu. Łacny ma żal do resortu transportu. – Mamy swoje 5 minut w Europie, kiedy przewozy są zdominowane przez polskie firmy. Mimo mocnej pozycji polskich firm, w transporcie pieniędzy nie ma. Tymczasem ministerstwo domaga się zabezpieczeń finansowych i baz, narzucając wymagania większe niż w jakimkolwiek innym kraju UE. Według Łacnego to błędna polityka, bo przepisy zostały wymyślone, aby zahamować, a przynajmniej spowolnić ekspansję polskich firm. Ministerstwo nie bierze tego pod uwagę i działa wbrew interesom tej ważnej branży, która zatrudnia setki tysięcy osób. Podobnie ocenia postępowanie rządu poseł PiS i zastępca przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury, Krzysztof Tchórzewski. Zauważa, że w tym samym czasie, gdy Rosja prze na zachód i wspiera wszelkimi metodami swoich przewoźników, polski rząd traktuje przemysł transportu drogowego jak dojną krowę. Poseł wskazuje, że chodzi o przychylność państwa dla branży, która wypracowuje dla kraju dodatnie saldo płatnicze i funkcjonuje, chociaż marże są niepokojąco małe. – Przemysł transportu drogowego w Polsce cierpi na brak kapitału. Ponad 60 proc. taboru jest leasingowana, wobec tego kapitałowo firmy przewozowe są bardzo słabymi przedsiębiorstwami, zatem bardzo czułymi na wszelkie osłabienia rynku i zbyt restrykcyjne regulacje prawne – tłumaczy poseł. Uważa, że państwo jest wrogie lub bezmyślne w swych działaniach, czego przykładem jest sposób wprowadzenia prawa unijnego na grunt polski. Ministerstwo wprowadziło niepotrzebnie wyśrubowane formy zabezpieczenia finansowego. Podobnie rzecz się ma z drakońskimi karami za brak opłaty za przejazd płatną drogą.

Tchórzewski dodaje, że również polska dyplomacja nie wspomaga dostatecznie działalności przedsiębiorców na rynkach zagranicznych. Placówki radców handlowych są mało dynamiczne, a powinny wskazywać możliwości i kierunki ekspansji.

> Putin kładzie duży nacisk na rozwój własnego transportu drogowego. Nawet utrudniające rozwój rosyjskich firm bariery administracyjne zostaną zlikwidowane. Ten proces potrwa kilka lat, będzie powolny, bo zmiany dotyczą mentalności i kultury. Niemniej skutki uzgodnień z Soczi już widać.

reklama

Land und See Speditionsgesellschaft mbH

UWAGA !!! ATRAKCYJNE STAWKI!!!

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

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

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU
Oferujemy bezpłatnie naczepy plandekowe
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany KAŻDY kilometr oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.

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

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
E-Mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
http:// www.dls-Deutschland.de

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

Expresowy wynajem naczep

tel. + 48 46 811 16 82
mob. + 48 693 09 67 96
mob. + 48 693 00 66 01
email: poland.renting@icts-group.eu

ICTS
Driven by Trailers

DEPOT: 96-500 Sochaczew Andrzejów Duranowski 1A

more info: www.icts-group.eu

przewoźnik nr 27

temat numeru

Wyciskanie akcyzy

Robert Przybylski

Niemcy kosztem przewoźników z innych krajów uzyskują dodatkowe przychody z podatku akcyzowego, pobierając go od wwożonego w zbiornikach aut paliwa. Czyżby Niemcy zawiesili działanie Unii Europejskiej i wypisali swój kraj ze wspólnego obszaru celnego UE?

Niemieckie służby mundurowe naliczają podatek akcyzowy od paliwa wwożonego w zbiornikach, które nie są montowane w fabryce. Przy czym definicja fabrycznego zbiornika paliwa według niemieckiej służby celnej jest dosyć kuriozalna – samochód musi mieć dokładnie ten zbiornik, który był zamontowany w fabryce. Absurd działalności niemieckich służb pokazuje m.in. sprawa Juergena Voigta, który ma firmę przewozową Alblas Transport w Rzepinie. Voigt zmienił w ciągniku zbiornik, więc nie był on zainstalowany fabrycznie. Niemieccy celnicy powołując się na ten fakt naliczyli przewoźnikowi podatek akcyzowy od wwożonego do Niemiec paliwa, kuriozalnie interpretując art. 24 ust. 2 dyrektywy 2003/96, uznający za zbiorniki główne jedynie te „zainstalowane przez producenta".

– Czy może być główniejszy zbiornik od jedynego? – zapytuje retorycznie Voigt. – Ciągnik ma tylko jeden zbiornik, więc spełnia wszystkie wymogi merytoryczne wyżej wymienionego artykułu – przekonuje pokrzywdzony.

Podobną historię opisuje Roman Miłkowski. W jego ciężarówce wózek widłowy przedziurawił zbiornik paliwa. Rzecz działa się we Francji i tam, w warsztacie (fabryka Renault odesłała do niego uszkodzoną ciężarówkę) samochód otrzymał nowy zbiornik.

– Był on ocechowany i tej samej pojemności, co przedziurawiony – opisuje Miłkowski. Taka naprawa w autoryzowanej stacji obsługi w niczym nie obniża standardów technicznych samochodu.

– Dane nowego zbiornika przesyłane są z ASO do centralnej bazy danych, w której przechowywany jest opis każdego samochodu – standardową wśród wszystkich producentów ciężarówek procedurę opisuje przedstawiciel Renault Trucks Polska Marcin Majak.

Francuski warsztat nie ograniczył się do przesłania danych do bazy, ale przekazał również kierowcy dokument poświadczający fakt naprawy. – Szef warsztatu dał go na moją prośbę, bo wiedziałem, że Niemcy potrafią się czepiać – wyjaśnia Miłkowski i dodaje, że policja niemiecka kontrolowała samochód i pytała, dlaczego zbiornik jest nieoryginalny. Miłkowski dziwi się, że służby niemieckie nie traktują zbiornika paliwa jak części zamiennej. – Podlega on wymianie, jak każda inna część, bo zużywa się, np. od drgań taśmy przecierają się ściany i pojemniki trzeba wymieniać – tłumaczy.

Dawać pieniądze!

Cała akcja ma podłoże czysto fiskalne, o czym świadczy m.in. przypadek ciągnika należącego do polskiego przedsiębiorcy Krzysztofa Marczaka. Samochód kupiony był z 600-litrowym zbiornikiem i podczas użytkowania otrzymał dodatkowy, o pojemności 280 litrów. Niemiecka policja podczas kontroli wymierzyła 120 euro kary za... Właśnie trudno powiedzieć za co, bo mundurowi wyliczyli wysokość mandatu od pojemności zbiornika fabrycznego, a nie zamontowanego przez użytkownika. Oczywiście zupełnie przypadkowo fabryczny był większy i pozwalał na obliczenie większej kary.

Funkcjonariusze wypisując mandat powołali się na dyrektywę 2003/96, której... sami nie przestrzegali, bo gdyby rzeczywiście trzymali się litery prawa, powinni obliczać wysokość mandatu od zbiornika „nieoryginalnego".

Przewoźnicy i zrzeszenia od dłuższego czasu protestują przeciw często spotykanym w Niemczech praktykom szykanowania obcych przewoźników i nękania ich mandatami i opłatami akcyzowymi za wwożone paliwo. – Skoro mamy wspólny obszar celny, to dlaczego naliczana jest akcyza od paliwa, które przecież nie jest wwożone w celach handlowych? – pyta Krzysztof Marczak.

Nieszczęśliwy przepis

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z 27 października 2003 roku w sprawie restrukturyzacji przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej, której celem jest harmonizacja obciążeń podatkowych przede wszystkim paliw silnikowych i energii elektrycznej, w artykule 24 definiuje pojęcie zbiornika standardowego użytkowego pojazdu silnikowego. Są to „zbiorniki trwale zamontowane przez wytwórcę we wszystkich pojazdach silnikowych tego samego rodzaju jak dany pojazd i których trwałe zamontowanie umożliwia bezpośrednie wykorzystanie paliwa, zarówno w celu napędu, jak i w odpowiednim przypadku funkcjonowania systemów chłodniczych lub innych systemów podczas transportu".

Prawodawca zatem wymienia zbiorniki na paliwo do napędu samochodu, jak i agregatów. Opisuje je jako pojemniki trwale zamontowane i „standardowe". Za „zbiorniki standardowe" uważa się także zbiorniki gazu zaprojektowane dla bezpośredniego wykorzystania gazu jako paliwa. Warunkiem jest montaż zbiornika „przez wytwórcę", czyli najprawdopodobniej chodzi o producenta pojazdu. Niejasne sformułowanie prowadzi do nieszczęśliwych sytuacji.

Przewoźnicy i zrzeszenia od dłuższego czasu protestują przeciw często spotykanym w Niemczech praktykom szykanowania obcych przewoźników i nękania ich mandatami i opłatami akcyzowymi za wwożone paliwo. Skoro mamy wspólny obszar celny, to dlaczego naliczana jest akcyza od paliwa, które przecież nie jest wwożone w celach handlowych?

Z przewoźnika przestępca

Przypadki opisane powyżej nie są odosobnione. Niemieckie służby bardzo rygorystycznie interpretują i stosują ten przepis, problem dotyczy przewoźników ze wszystkich krajów. Niemcy usprawiedliwiają się naciskiem Brukseli. Dodają, że zapłaconą akcyzę można odebrać w kraju, gdzie paliwo było zatankowane.

Jednak ta obrona nie wytrzymuje krytyki, bo celnicy z innych krajów nie stosują podobnie rygorystycznego podejścia. Minister finansów może wydać także dekret niestosowania (Nichtanwedungserlass), jednak dziwnym trafem nie uczynił tego, choć proceder trwa od lat. Voigt podkreśla, że sprawa jest o tyle dotkliwa, że ukarany przedsiębiorca w świetle prawa jest przestępcą, bo popełnił przestępstwo podatkowe, podlegające prawu karnemu. Tymczasem licencja przewoźnika może zostać udzielona wyłącznie osobie, która nie popełniła przestępstw skarbowych. Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć zapewnia, że z tego powodu nie odbierze nikomu licencji.

Podczas posiedzeń polsko-niemieckich komisji ds. transportu strona niemiecka zasłania się brakiem kompetencji do rozwiązania tego problemu wskazując, że za proceder odpowiedzialni są koledzy z Ministerstwa Finansów. Ci uważają, że wszystko jest w porządku, bo formalnościom i literze prawa nie uchybiono. Możliwe, że szybciej zadziała Parlament Europejski. Na skierowanie pod obrady czeka odpowiedni projekt.

reklama

Chcesz, aby wreszcie firma windykacyjna pracowała także dla Ciebie?

GCS Poland - windykacja dla spedycji, logistyki i transportu

TWOJE PIENIĄDZE WRÓCĄ DO CIEBIE, PONIEWAŻ DZIAŁAMY SZYBKO I SKUTECZNIE !

- jeżeli zajmujesz się spedycją, logistyką lub transportem
- masz kontrahentów w kraju i za granicą
- z powodu nierzetelnych klientów Twoja firma ponosi straty
- zastanawiasz się czy Twój klient stał się Twoim dłużnikiem
- nie masz już cierpliwości i szkoda Ci czasu na negocjacje z dłużnikami

TO MASZ JUŻ PIĘĆ POWODÓW, ABY SWOJE SPRAWY POWIERZYĆ SPECJALISTOM PONIEWAŻ:

- wiemy jak działa Twoja branża
- mamy windykatorów w kraju i za granicą
- wiemy jak skutecznie wpłynąć na Twoich dłużników
- nieodpłatnie powiemy Ci jakie działania będą skuteczne, aby odzyskać pieniądze

Dowiedz się więcej! Zadzwoń lub wyślij zapytanie: +48 226429364 biuro@gcs-poland.com

Miało być lepiej, a wyszło jak zwykle

Robert Przybylski

Zapowiada się spora rewolucja podatkowa. Jednak wbrew zapowiedziom rządu, na nowelizacji ustaw skorzystają nie tyle przedsiębiorcy, co budżet.

Sejm w dniu 16 listopada 2012 r. uchwalił ustawę o redukcji niektórych obciążeń administracyjnych w gospodarce. Przepisy mają poprawić płynność finansową przedsiębiorców i zmniejszyć zatory płatnicze. Resort gospodarki (projektodawca) proponuje zniesienie terminu 90 dni w kasowej metodzie rozliczania podatku VAT. W ten sposób mali podatnicy VAT (mający do 1,2 mln euro obrotu), którzy wybrali metodę kasową, mogą płacić VAT dopiero po otrzymaniu należności od faktury. Jeżeli kontrahent za fakturę nie zapłaci, podatnik nie będzie musiał uiścić podatku VAT. Z kolei odbiorca faktury, której nie uregulował, nie będzie miał prawa do rozliczenia swojego VAT.

Ustawa przewiduje także zmiany w kasowych rozliczeniach przeterminowanych faktur w podatkach dochodowych. Ministerstwo chce ograniczyć możliwość wliczania do kosztów uzyskania przychodów wydatków, które nie zostały poniesione. Dlatego też podatnik, który jest dłużnikiem, zobowiązany będzie do dokonania korekty kosztów uzyskania przychodu w przypadku niezapłacenia faktury w ciągu 30 dni od upływu terminu płatności. Gdyby termin płatności był dłuższy niż 60 dni, termin dokonania korekty przypadnie na 90. dzień od dnia zaliczenia kwoty do kosztów uzyskania przychodów. Ministerstwo Gospodarki uważa, że ta zmiana wzmocni pozycję słabszej strony i zniechęci do wydłużania terminów płatności. Gdy zobowiązania zostaną tylko częściowo uregulowane, podatnicy będą mogli zaliczyć do kosztów uzyskania przychodu tylko proporcjonalną część faktury.

Ustawa stwarza także ułatwienia w korzystaniu z ulgi na złe długi w podatku VAT. Podatnik, który rozliczył VAT z niezapłaconej faktury, będzie mógł dokonać korekty podatku należnego po upływie 150 dni od terminy płatności, o 30 dni szybciej niż w obecnie obowiązujących przepisach. Z kolei dłużnik będzie zobowiązany do dokonania korekty podatku naliczonego. Jeśli tego nie dokona, urząd skarbowy będzie mógł nałożyć sankcje skarbowe w wysokości 30 proc. podatku VAT podlegającego korekcie.

Powyższe zmiany oceniane są przez doradców podatkowych pozytywnie. – Są jednak wątpliwości, czy te projekty są rzeczywiście tak rewolucyjne, jeśli chodzi o ułatwienia dla przedsiębiorców, jak ogłasza to resort. – Czy duzi przedsiębiorcy będą chcieli stwarzać sobie problemy z małymi kontrahentami, którzy rozliczają VAT na zasadzie kasowej, a nie memoriałowej? Czy stosowanie metody kasowej nie będzie skutkowało dyskryminacją ze strony dużych kontrahentów? Obecnie także można w ten sposób rozliczać VAT, choć trzeba to zrobić najpóźniej po 90. dniach. Chętnych jest niewielu, chociaż 90 dni na rozliczenie należności to bardzo długi okres – zastanawia się doradca podatkowy Jerzy Martini. Ustawa trafi do Senatu, następnie do prezydenta. Jeżeli prace nad ustawą pójdą zgodnie z planem, wejdzie w życie 1 stycznia 2013 roku. Nowe przepisy wykonawcze zaczną obowiązywać najpóźniej pół roku później, w okresie przejściowym będą obowiązywać dotychczasowe.

Drugi projekt nowelizacji ustawy o VAT przedstawiło Ministerstwo Finansów. Resort finansów szeroko konsultował z przedsiębiorcami zmiany i uwzględnił w projekcie wiele uwag podatników, co wcześniej nie zawsze miało miejsce – wskazuje Martini.

Dodaje jednak, że rząd głośno mówi o likwidacji zatorów płatniczych, a w tym projekcie ustawy MF proponuje przyspieszenie terminu rozliczenia VAT, co niewątpliwie jeszcze zjawisko zatorów spotęguje. Przykładowo, obecnie w przypadku usług budowlanych obowiązek podatkowy powstaje z chwilą otrzymania płatności, lecz nie później niż 30 dni od wykonania robót. Zgodnie z projektem, obowiązek podatkowy powstawałby już z chwilą wystawienia faktury, a więc co do zasady istotnie wcześniej niż obecnie. Jak to wpłynie na płynność przedsiębiorców zwłaszcza z branż, które mają chroniczne problemy z płynnością? – pyta doradca podatkowy. – Mam wrażenie że z jednej strony rząd zapewnia o chęci pomocy, pilnuje jednak przede wszystkim budżetu. Po wejściu w życie projektowanych przepisów będzie możliwe uzyskanie przez fiskusa jednorazowo dodatkowych wpływów z VAT związanych z przyspieszeniem momentu powstania obowiązku podatkowego – przypuszcza Jerzy Martini.

Proponowane przez rząd zmiany w sposobie rozliczania VAT są spore, ale specjaliści nie widzą powodu do ich wprowadzania. – Niezrozumiały jest dla mnie cel wprowadzania tej rewolucji. Wszystkie przyzwyczajenia przedsiębiorców i księgowych pójdą do kosza. Koszty szkoleń, wdrożeń nowych systemów IT będą olbrzymie, a nie widzę powodu całego zamieszania. Przez najbliższe lata po wprowadzeniu tych projektów urzędy skarbowe będą łapać mnóstwo księgowych na błędach, zaś ujdą sprawcy ogromnych afer z wyłudzeniem podatku VAT – przypuszcza Martini.

Nowelizacja zacznie obowiązywać od stycznia 2014 roku.

InterRisk najlepszą instytucją finansową według dziennika „Rzeczpospolita"

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

www.interrisk.pl

InterRisk
VIENNA INSURANCE GROUP

fotomorgana

Piosenki na życzenia

Poseł Stanisław Żmijan, Jan Buczek, minister Tadeusz Jarmuziewicz

Anna Cieniuch, Aleksander Reisch

Artur Kamiński, mec. Jerzy Kwaśniewski

Poseł Krzysztof Tchórzewski, Janusz Łacny

Zofia Stępnicka , Jarosław Jakoniuk, Ludmiła Mikhejkina (Krismar)

Małgorzata Zdrodowska, Piotr Mikiel

Jolanta Misiak (Komisja Infrastruktury), Wojciech Sienicki

Euzebiusz Gawrysiuk, Kazimierz Błażejczyk, Stefan Przastek

Andrzej Szabłowski, poseł Andrzej Kania, Ryszard Sidorzak

Krzysztof Tchórzewski, Andrzej Szabłowski

Tomasz Połeć, Michał Rzemieniewski (GITD)

Jan Buczek, Bogusław Zimny, Adam Byglewski

Agata Matyjasik

wydarzenia

Zawód kierowca. Pomysł pierwsza klasa.

15 października

- Kiedy wiosną tego roku odbywała się konferencja na temat potrzeby odtworzenia klas zawodowych, w tym kształcących przyszłych kierowców, po raz kolejny rodziła się w nas nadzieja – mówi dyrektorka Szkół Rzemieślniczych w Białej Podlaskiej Iwona Kulhawczuk. – Nie przestawaliśmy jednak wierzyć, że kiedyś musi się udać, że przełamiemy złą passę. Teraz po tylu obietnicach ze strony posłów, polityków oraz interpelacjach, pół roku po konferencji – możemy powiedzieć, że mamy w naszym regionie klasę, która wykształci dwudziestu młodych pracowników z tytułem mechanika-kierowcy.

Klasa w bialskiej szkole powstała dzięki zabiegom prezydenta Białej Podlaskiej, Andrzeja Czapskiego, który docenił wagę transportu we wschodnich regionach kraju. Nie byłoby to też możliwe bez zaangażowania Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników i Sławomira Kostjana.

- Minęło 26 lat od czasu, kiedy zawód kierowcy wycofano nie tylko ze szkół, ale także z listy zawodów – mówi Sławomir Kostjan. – Dobrze się stało, że teraz wraca. Wykwalifikowani kierowcy są potrzebni firmom przewozowym i gospodarce, nie możemy przecież bezustannie szukać ich za wschodnią granicą. Musimy ich szkolić tutaj, musimy i chcemy ich zatrudniać. I chcemy ich po prostu nazywać normalnie, zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami – kierowcami. Mam też nadzieję, że podobne klasy powstaną w innych szkołach regionu.

W bialskich planach jest również otwarcie dwuletniej szkoły policealnej, która będzie szkolić techników transportu drogowego z uprawnieniami kierowcy. Niebagatelną rolę w tworzeniu pierwszej po latach klasy dla przyszłych kierowców odegrał Adam Magier, właściciel regionalnej firmy transportowej California Trailer – Transport i Logistyka, który udostępnił szkole sprzęt i poświęcił czas swoich pracowników: - W firmie przewozowej kierowca transportu drogowego jest naprawdę poważany, przecież każdy z nas, przedsiębiorców, powierza mu drogi sprzęt i towar, więc musi być pracownikiem dobrze wykształconym, a nie przypadkowym.

- W zawodzie kierowcy pracuje w Polsce ponad 700 tysięcy osób – mówi Euzebiusz Jasiński, dyrektor Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD. – Wyliczyliśmy, że każdego roku gospodarka polska potrzebuje około 20 tysięcy nowych kierowców z wiedzą i kwalifikacjami poważniejszymi niż kierowcy sprzed lat. Nie możemy bez przerwy ratować się zatrudnianiem obcokrajowców.

- Gratuluję klimatu, jaki stworzono wokół tej inicjatywy – mówi starosta bialski Tadeusz Łazowski. – Polski transport to europejska potęga, my leżymy na transportowej osi wschód – zachód. Dobrze się stało, że nasze rzemiosło rozumie potrzeby rynku i wyprzedza epokę.

- Położenie i transport to szansa dla regionu – dodaje starszy cechu Edward Czapski. – Kształćmy więc tych, którzy są poszukiwaniy przez przedsiębiorców.

Za trzy lata uczniowie bialskiej szkoły zdadzą maturę i z dyplomem technika z kwalifikacjami kierowcy ruszą w drogę.

Spotkanie opłatkowe

10 grudnia

Na 10 grudnia ZMPD zaprosiło swoich przyjaciół i przedstawicieli organizacji oraz instytucji państwowych, którzy na co dzień współpracują ze Zrzeszeniem w sprawach istotnych dla polskich międzynarodowych przewoźników drogowych, na tradycyjne spotkanie opłatkowe. Mimo nawału obowiązków, jak zwykle pod koniec roku, przybyła spora grupa osób. Byli wśród nich m.in. wiceminister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Tadeusz Jarmuziewicz, poseł Andrzej Kania, główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Andrzej Wojciechowski oraz prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski.

Podczas spotkania dokonano uroczystego wręczenia odznak „Zasłużony dla ZMPD". Złote odznaki otrzymali posłowie Andrzej Adamczyk, Krzysztof Tchórzewski i Stanisław Żmijan oraz sekretarz sejmowej Komisji Infrastruktury Jolanta Misiak, a także szef Służby Celnej Jacek Kapica, dyrektor Departamentu Polityki Celnej w Ministerstwie Finansów Tomasz Michalak i naczelnik Wydziału Procedur Gospodarczych i Tranzytu w MF Anna Dubielak. Brązową odznakę otrzymała Anna Cieniuch, delegat ZMPD.

Wiceminister Jarmuziewicz wyróżniony „Konfederatką"

22 listopada

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz został wyróżniony nagrodą Pracodawców RP "Konfederatka - Przyjaciel Pracodawców 2012". Uroczystość wręczenia "Konfederatek" odbyła się 22 listopada w ramach obchodów 23. rocznicy powstania Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej.

W laudacji do nagrody czytamy: "Za inicjowanie i wprowadzanie znaczących, pozytywnych dla polskich przewoźników rozwiązań legislacyjnych. Za osobisty wymierny wkład w działania, które ugruntowały czołową pozycję polskiego transportu drogowego w Unii Europejskiej".

Inicjatorem uhonorowania Tadeusza Jarmuziewicza wyróżnieniem Pracodawców RP było ZMPD. Prezes ZMPD Jan Buczek uczestniczył w uroczystości wręczenia "Konfederatki". Aktu wręczenia statuetki dokonał prezydent Pracodawców RP Andrzej Malinowski.

Więcej na temat Konfederatek na stronie Pracodawców RP.

przewoźnik nr 27
wydarzenia

Co kraj to obyczaj

Mimo upływu całego roku od wejścia w życie unijnego „pakietu drogowego”, w dalszym ciągu istnieją między krajami członkowskimi UE duże różnice w interpretacji tych przepisów.

Anna Gawlik

A do tego odmienne jest podejście służb, które mają egzekwować to prawo. Nic dziwnego, że przedstawiciele ministerstw transportu krajów unijnych, służb kontrolnych, Dyrekcji Generalnej Mobilność i Transport Komisji Europejskiej oraz przedsiębiorców sektora transportu drogowego zgodnie uznali, że w tej sprawie potrzeba lepszej współpracy między państwami UE.

Spotkali się 18 października w Brukseli na seminarium zorganizowanym przez IRU we współpracy z Euro Controle Route - ECR (Europejska Kontrola Drogowa - europejska organizacja współpracy inspekcji transportu drogowego), TISPOL (Europejska Organizacja Policji Ruchu Drogowego) oraz DG MOVE (Dyrekcja Generalna Mobilność i Transport Komisji Europejskiej), które dotyczyło harmonizacji, interpretacji i egzekwowania prawa unijnego w zakresie dotyczącym dostępu do zawodu. Omawiano także zagadnienia związane z Elektronicznym Rejestrem Przedsiębiorców Transportu Drogowego (ERRU), który zgodnie z rozporządzeniem 1071/2009, ustanawiającym wspólne zasady dot. warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, wchodzi w życie 1 stycznia 2013 r. w 27 krajach członkowskich.

Rozporządzenie 1071/2009 określiło wymogi, które muszą być spełnione przez wykonującego zawód przewoźnika drogowego oraz określiło najpoważniejsze naruszenia, które powinny skutkować utratą dobrej reputacji. Seminarium jednak ujawniło różnorodność interpretacji legislacji unijnej oraz różnorodność praktyk dotyczących egzekwowania prawa. Poszczególne kraje członkowskie mają odmienne systemy sankcji stosowanych w przypadku naruszenia legislacji dot. transportu drogowego, a różnice te występują nawet między państwami o zbliżonym poziomie rozwoju ekonomicznego. Dodatkowo sankcje nie zawsze odzwierciedlają powagę danego naruszenia.

Ad Hellemons, dyrektor TISPOL, przyznał, że przepisy unijne dotyczące transportu drogowego są bardzo złożone oraz potwierdził, że harmonizacja praktyk dotyczących egzekwowania tego prawa jest dla jego organizacji najtrudniejsza. Według niego kraje członkowskie muszą wykazać więcej woli politycznej, jeśli chcą osiągnąć właściwy poziom harmonizacji. Podobne jest również stanowisko przedstawiciela ECR, według którego obecne zapisy prawne w legislacji unijnej w małym stopniu przyczyniły się do harmonizacji kontroli w transporcie drogowym. Szkolenie oraz wymiana informacji i skoordynowane kontrole są - jego zdaniem - kluczowym elementem w dążeniu do poprawy harmonizacji egzekwowania unijnej legislacji, bowiem obecna wymiana danych jest na niskim poziomie.

Według Marca Billieta z IRU wszystkie kraje członkowskie powinny tak samo interpretować unijne przepisy, jednakowo interpretować wagi naruszeń, odpowiedzialność kierowcy lub zarządzającego transportem. Właściwe egzekwowanie prawa we wszystkich krajach członkowskich może mieć pozytywny wpływ na rozwój uczciwej konkurencji. Bardzo istotne jest również utworzenie Krajowych Rejestrów Przedsiębiorców Transportu Drogowego oraz połączenie ich ze sobą, jak również zwiększenie współpracy i wymiany danych pomiędzy krajami członkowskimi. Uczestnicy seminarium wymienili informacje na temat krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), które zgodnie z Art. 16 Rozporządzenia 1071/2009, ustanawiającego wspólne zasady dot. warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, powinny zostać ze sobą połączone i być dostępne w całej Wspólnocie do 31 grudnia tego roku, aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego. Niestety, jak wynika z informacji przedstawiciela Dyrekcji Generalnej Mobilność i Transport, tylko 7-8 krajów członkowskich będzie gotowych ze swoimi rejestrami do tego czasu.

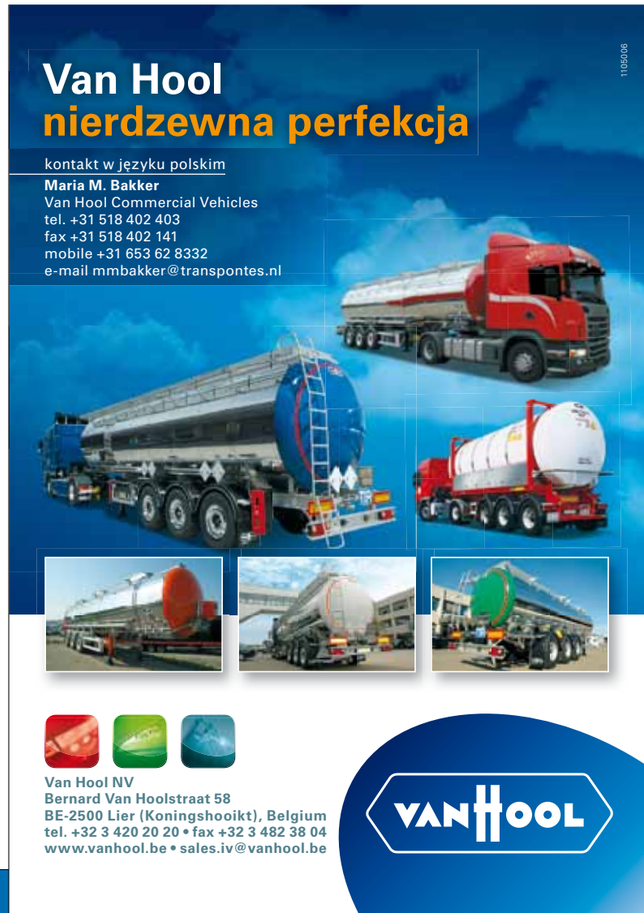
Ponieważ elektroniczny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego jest ściśle związany z kontrolą wymogu „dobrej reputacji”, co jest jednym z warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, zagadnienie to było również przedmiotem dyskusji. Przedstawiciele ministerstw transportu lub innych właściwych władz niektórych krajów członkowskich przedstawili informację dotyczącą postępowania administracyjnego mającego na celu określenie, czy przedsiębiorca w dalszym ciągu spełnia wymogi dobrej reputacji, czy też nie. Potwierdziło się, że postępowania administracyjne, prowadzące do utraty przez przewoźnika dobrej reputacji, różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. Holandia na przykład stosuje „ważenie” wszystkich najpoważniejszych naruszeń określonych w załączniku IV do rozporządzenia 1071/2009. Oznacza to, że 7 najpoważniejszych naruszeń, które są określone w tym załączniku, w Holandii rozbite jest na 21 podgrup i dodatkowo do każdej podgrupy przydzielone są punkty karne w skali 1 do 10. W rezultacie nie wszystkie najpoważniejsze naruszenia mają taki sam wpływ na podejmowanie decyzji o utracie dobrej reputacji.

W przeciwieństwie do postępowania administracyjnego przyjętego w Holandii, Wielka Brytania nie stosuje „ważenia” najpoważniejszych naruszeń określonych w zał. IV do rozporządzenia 1071/2009. Niemniej jednak w swoim postępowaniu administracyjnym związanym z dobrą reputacją kompetentne władze analizują całokształt działalności przedsiębiorcy jako posiadacza licencji. Te władze mogą dać przedsiębiorcy ostrzeżenie, zawiesić licencję, ograniczyć licencję (np. zmniejszyć liczbę pojazdów, którymi może wykonywać przewozy), cofnąć licencję lub w ostateczności zastosować dyskwalifikację, czyli uniemożliwić otrzymanie licencji w przyszłości.

Uczestnicy spotkania zwrócili uwagę na potrzebę wydania przez Komisję Europejską wytycznych dotyczących interpretacji rozporządzeń 1071, 1072 oraz 1073, w szczególności w odniesieniu do załącznika IV (najpoważniejsze naruszenia) oraz postępowania administracyjnego. Przedstawiciel Komisji Europejskiej poinformował, że Komisja omówi z krajami członkowskimi propozycję wydania wspólnych wytycznych dotyczących najpoważniejszych naruszeń, jak również rozdziału odpowiedzialności między kierowcą a zarządzającym transportem.

> Ad Hellemons, dyrektor TISPOL, przyznał, że przepisy unijne dotyczące transportu drogowego są bardzo złożone oraz potwierdził, że harmonizacja praktyk dotyczących egzekwowania tego prawa jest dla jego organizacji najtrudniejsza. Według niego kraje członkowskie muszą wykazać więcej woli politycznej, jeśli chcą osiągnąć właściwy poziom harmonizacji.

reklama



W Bydgoszczy o odpowiedzialności

Ponad 150 osób uczestniczyło w konferencji nt. „Odpowiedzialność przewoźnika, spedytora i innych osób związanych umową przewozu", która odbyła się 26 października w Bydgoszczy. Było to drugie spotkanie zorganizowane przez Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD przy udziale regionalnych stowarzyszeń przewoźników.

Ryszard Gałczyński

Tym razem gospodarzem spotkania było Kujawsko - Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych. Poprowadzili je wspólnie: Dionizy Woźny, prezes KPSPD i Euzebiusz Jasiński, dyrektor COS ZMPD. W programie konferencji znalazły się tematy dotyczące najważniejszych bieżących problemów branży. W spotkaniu uczestniczyli także urzędnicy samorządowi, na których spoczywa obowiązek wystawiania dokumentów wprowadzanych przez nowe przepisy.

W swoim wystąpieniu Piotr Mikiel, zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD przedstawił informację o ustaleniach polsko-rosyjskiej komisji mieszanej, o zmianach przepisów dotyczących przewozów nienormatywnych i o projektowanych zmianach w ustawie o transporcie drogowym.

Najważniejszym wydarzeniem dla branży było podpisanie w sierpniu br. protokołu w Soczi, dotyczącego rynku przewozów dwustronnych Polska – Rosja. P. Mikiel zaprezentował najistotniejsze kwestie zawarte w protokole, począwszy od definicji przewozu.

Przez przewóz dwustronny rozumie się przewóz, gdy załadunek ma miejsce na terytorium kraju rejestracji pojazdu, a wyładunek na terytorium drugiej strony lub na odwrót. Z przewozem tranzytowym mamy do czynienia w przypadku przejazdu tranzytem przez terytorium kraju jednej ze stron bez załadunku czy rozładunku, niezależnie od tego, gdzie załadowano towar i gdzie zaplanowany jest rozładunek. Przewóz do i z krajów trzecich to przewóz, gdy załadunek ma miejsce na terytorium drugiej strony, a rozładunek na terytorium kraju trzeciego lub na odwrót.

Podczas kontroli zezwoleń podstawowym dokumentem potwierdzającym jego zgodność z wykonywanym przewozem stanowi list przewozowy wystawiony na podstawie konwencji CMR. Rodzaj przewozu określa się na podstawie miejsc załadunku i rozładunku towaru, które powinny być potwierdzone odpowiednimi zapisami lub stemplami w liście przewozowym.

Zasady wypełniania listu CMR: wszystkie zapisy i odciski pieczątek i stempli w liście przewozowym powinny być dokładne i czytelne. Pole „podpis i stempel nadawcy' listu przewozowego CMR powinno obowiązkowo posiadać odcisk stempla zawierający istotne dane: nazwa nadawcy, jego adres, numer telefonu i fax (to istotna informacja) oraz nazwisko i podpis odpowiedzialnego przedstawiciela nadawcy. Informacja w polu „podpis i stempel nadawcy", powinna odpowiadać danym zawartym w polu „nadawca, adres i kraj" listu przewozowego CMR. W przypadku wysyłki towaru na zlecenie właściciela (towaru) z terytorium Polski dane zawarte w polu „nadawca, adres i kraj" listu przewozowego CMR powinny zgadzać się z danymi zawartymi w polu „podpis i stempel nadawcy" listu przewozowego CMR. Jeśli te dane się nie zgadzają, to w polu „postanowienia specjalne" listu przewozowego CMR wprowadza się zapis potwierdzony stemplem o tym, że wysyłka towaru (to bardzo ważne!) z terytorium Polski została uzgodniona z właścicielem towaru. Tak wystawiony list przewozowy CMR stanowi, że jest to przewóz dwustronny pomiędzy Polską a Federacją Rosyjską i może być wykonany na podstawie zezwolenia ogólnego, przewidzianego w umowie dwustronnej (dokładna instrukcja na stronie 36 i 37).

Kiedy list przewozowy CMR nie jest wypełniony zgodnie z powyższymi zasadami, przewożony ładunek pochodzi z państwa trzeciego - wtedy wymagane jest posiadanie zezwolenia specjalnego – na kraje trzecie.

Rosjanie bardzo skrupulatnie sprawdzają, czy wszystkie dane wynikające z ustaleń komisji mieszanej znajdują się w liście przewozowym CMR (włącznie z nazwą magazynu, w którym nastąpił załadunek, telefonem, wpisanym imieniem i nazwiskiem oraz czytelnym podpisem - nie może być parafki). Jeżeli te ustalenia nie są przestrzegane, rosyjskie służby kontrolne żądają zezwolenia Rosja K-3 lub nakładają karę administracyjną.

Nowe zasady dla przewozów nienormatywnych

Od 19 października br. obowiązują zmiany przepisów w ustawie prawo o ruchu drogowym dotyczące przewozów pojazdami nienormatywnymi.

Wprowadzono 7 kategorii zezwoleń na taki przewóz. Bardzo ważną zmianą jest zezwolenie kategorii pierwszej, gdzie mówi się o pojazdach, których wymiary oraz rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych i o naciskach osi nieprzekraczających wielkości przewidzianej dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Zezwolenie dla kategorii pierwszej zostało wprowadzone z myślą o drogach dojazdowych do firm, baz i różnych miejsc rozładunku. Dotyczy to dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich, gdzie naciski osi są mniejsze od 11,5 t. Dotychczas tego rodzaju zezwolenia były wydawane tylko wtedy, kiedy przewożony ładunek był niepodzielny. Obecnie nie ma takich ograniczeń, dodatkowo dokumenty są wydawane na przedsiębiorstwo, a nie tylko na konkretny pojazd. O takie zezwolenie może się również ubiegać nadawca towaru. Jest wydawane w jednym egzemplarzu, a ilość wypisów zależy od potrzeb zamawiającego. Dokumenty wydawane są na rok.

Zmiany dotyczą również kar, które są nakładane na podmiot wykonujący przejazd, ale nie tylko. Karany może być również podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem, a więc organizator transportu, nadawca, załadowca, odbiorca lub spedytor - jeżeli okoliczności i dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie określonego naruszenia.

Projekty zmian w ustawie

Piotr Mikiel poddał analizie złożony 22 października w Sejmie projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, który wprowadza do prawodawstwa krajowego przepisy umożliwiające stosowanie ogólnoeuropejskich regulacji zawartych w trzech rozporządzeniach UE – tzw. pakiecie drogowym. W jego opinii takie podstawowe kwestie, jak zabezpieczenie finansowe czy baza transportowa nie zostały w projekcie jednoznacznie i precyzyjnie określone. Ponadto nowelizacja przewiduje, że zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego będzie wydawane przez dwa organy: starostę i Głównego Inspektora Transportu Drogowego. W jego opinii jeden dokument nie powinien być wydawany przez dwa konkurencyjne organy administracji – należy wskazać jeden. W związku z koniecznością dopracowania tych przepisów bardzo wątpliwa jest możliwość ich uchwalenia jeszcze w tym roku.

Zmiana w ustawie o transporcie drogowym ma także dotyczyć Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Istotą projektu jest centralizacja funkcjonowania ITD, która ma polegać na likwidacji 16 wojewódzkich Inspektoratów Transportu

Drogowego, podlegających wojewodom, i przeniesienie ich zadań i kompetencji do 10 delegatur podległych Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego. Przewidywany termin wejścia w życie 10 stycznia wydaje się mało realny.

Nowe przepisy w praktyce

Marcin Mroczkowski z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego przedstawił zasady nakładania kar z tytułu naruszeń wynikających z łamania nowych przepisów dotyczących przewozów nienormatywnych. W zależności od kategorii zezwolenia kary za naruszenia związane z ich brakiem będą wynosić do od 2 do 15 tys. zł. Nie ma dokumentu, który uprawniałby do poruszania się po drogach całego kraju. Zezwolenia pierwszej kategorii – na dojazd – wydaje zarządca drogi. Jeżeli trasa przejazdu będzie prowadzić drogami różnych kategorii, a więc pod różnymi zarządami - będzie potrzebnych kilka zezwoleń. Jego zdaniem, mimo tych mankamentów, nowy system jest o wiele korzystniejszy dla przewoźników. Przede wszystkim dlatego, że dokumenty są wydawane na długi okres, co pozwala na planowanie i swobodniejsze działanie. Na ocenę funkcjonalności tych przepisów trzeba jeszcze poczekać, ponieważ dopiero weszły w życie.

W opinii uczestniczących w konferencji pracowników wojewódzkiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad problemy z wydawaniem zezwoleń według nowych przepisów są spowodowane słabą orientacją przewoźników w nowych regulacjach. Nadsyłane do urzędów wnioski o zezwolenia na przewóz nienormatywny (gotowe blankiety, które należy wypełnić) są niezgodne z obowiązującą tabelą. Przedsiębiorcy mają problemy z ustaleniem kategorii zezwolenia, jakie muszą posiadać. Zgodnie z Kodeksem Postępowania Administracyjnego rozpatrywane są tylko prawidłowo wypełnione wnioski, złe są odsyłane do adresata. Ponadto do wniosku należy dołączyć przewidzianą opłatę. Szczególnie dotyczy to kategorii od IV do VI - przewoźnik musi przesłać opłatę wraz z wnioskiem. Dopóki nie ma opłaty - urząd nie podejmuje czynności administracyjnych.

Martwe prawo

Marek Tarczyński, prezes Zarządu Polskiej Izby Spedycji i Logistyki omówił obowiązki i zakres odpowiedzialności spedytora w świetle obowiązujących obecnie przepisów. Odniósł się również do kontrowersji związanych, z wprowadzeniem przepisów ograniczających dostępność do prowadzenia przedsiębiorstwa spedycyjnego.

Podejmowanie i prowadzenie działalności spedycyjnej podlega zasadom ogólnym. W środowisku spedytorów toczone są burzliwe rozmowy, czy specjalne przepisy dotyczące spedycji powinny zostać wprowadzone, czy korzystniejsze jest zachowanie wolnego, liberalnego podejścia do tego zawodu. Wśród spedytorów przeważa opinia, że należy utrzymać istniejący porządek prawny, tym bardziej że podobne zasady obowiązują w wielu krajach Europy Zachodniej. Wprowadzenie pojęcia pośrednictwa przy przewozie rzeczy, co było przyczyną wielu kontrowersji pomiędzy środowiskiem spedytorów a przewoźników, miało na celu eliminację nieuczciwych przedsiębiorstw spedycyjnych z rynku. Nie został on jednak spełniony. Spedytorzy byli przeciwni takim prawnym uregulowaniom i powszechnie je krytykowali, a jednak w większości - z poszanowania dla prawa - spełnili te wymogi. Natomiast ci, przeciwko którym regulacje były skierowane, mają je sobie za nic, ponieważ to prawo w ogóle nie jest egzekwowane. Nie udało się więc wyeliminować z rynku marginesu „dziwnych powiązań".

Na granicy rentowności

Profesor Zdzisław Kordel z Uniwersytetu Gdańskiego, specjalista ITS, zaprezentował ostatnie badania dotyczące poziomu kosztów i cen usług w transporcie drogowym. Na polskim rynku działa obecnie w transporcie międzynarodowym 26 266 przedsiębiorstw dysponujących flotą około 150 tys. pojazdów. W zależności od wielkości przedsiębiorstwa koszt jednego kilometra kształtuje się w przedziale od 3,38 zł do 3,68 zł/km. Natomiast stawki za usługę w przewozach międzynarodowych kształtują się w przedziale od 3,45 do 3,61 zł/km. Jak z tego wynika, rentowność polskich firm transportowych jest równa zeru. Zdzisław Kordel podkreślał konieczność włączenia służb kontrolnych do walki z zaniżaniem stawek frachtowych, czyli niezgodnych z prawem praktyk dumpingowych.

Kosztowne zaniechania

Waldemar Adamec, ekspert ds. BHP z Centralnego Instytutu Pracy przedstawił uwagi związane z prowadzeniem ewidencji czasu pracy kierowców w przedsiębiorstwach transportowych w świetle praktyki kontrolnej Państwowej Inspekcji Pracy.

Podstawowa zasada ewidencjonowania czasu pracy kierowcy została zdefiniowana w Kodeksie Pracy. To jest dokument, który ma służyć wyliczeniu świadczeń pieniężnych dla kierowcy. Jeżeli ewidencja czasu pracy prowadzona w firmie transportowej ten wymóg spełnia – to znaczy, że jest prowadzona prawidłowo.

Waldemar Adamec odniósł się również do obowiązujących od tego roku przepisów dopuszczających uproszczoną formę ewidencji czasu pracy. Polega ona na tym, że nie ewidencjonujemy godzin pracy w systemie zadaniowym i nie musimy tego robić, jeżeli wprowadzimy ryczałty za nadgodziny lub pory nocne. Jak stwierdził: „Komisja Europejska skłania się do tego, aby ewidencjonowanie czasu pracy kierowców dotyczyło nie tylko pracowników, ale wszystkich kierujących pojazdami."

Z jego praktyki kontrolnej wynika, że często pomijane są dyżury przy rozliczaniu czasu pracy kierowców. Nawet jeżeli został on wykorzystany na prowadzenie pojazdu, pracodawca powinien za dyżur zapłacić. W kwietniu tego roku zapadł wyrok Sądu Najwyższego nakazujący wypłacenie 50% rekompensaty za czas dyżuru. Do tej pory przepisy o czasie pracy kierowców nie przewidywały rekompensowania czasu wolnych dyżurów.

Zdaniem Euzebiusza Jasińskiego, dyrektora Centralnego Ośrodka Szkoleń ZMPD, duże zainteresowanie konferencjami wynika przede wszystkim z potrzeby rzetelnej wiedzy. Tematykę każdego spotkania tworzy się w oparciu o problemy najczęściej zgłaszane do Departamentu Transportu ZMPD. Propagowanie wiedzy i dobrych praktyk ma być naczelnym celem tego rodzaju spotkań. Uczestnictwo w konferencji jest bezpłatne.

- Organizowanie spotkań tematycznych jest konieczne, przede wszystkim dlatego, że dajemy naszym kolegom oręż do ręki, aby nie płacili „frycowego" - dodaje Dionizy Woźny, prezes KPSPD. - Frycowe płaci się z niewiedzy. Znajduje po raz kolejny potwierdzenie stara prawda, że najcenniejszym towarem jest informacja. Jeśli chcemy utrzymywać czołową rolę polskiego transportu drogowego, musimy być do tego dobrze przygotowani.

SPONSOR GENERALNY

DAF A PACCAR COMPANY

PARTNERZY

LUTZ · ICTS Driven by Trailers · EGO sim travel sim card · E100 · KRAJOWY REJESTR DŁUGÓW www.krd.pl · GreenChem · DCT.GDANSK.SA Deepwater Container Terminal Gdansk · Land und See SPEDITION · POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

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

Rosja
Jak wypełnić CMR?

Tomasz Małyszko

O zasadach wypełniania listów przewozowych CMR zaczęto szczególnie głośno mówić, gdy w sierpniu 2012 roku w Soczi Polsko-Rosyjska Komisja Mieszana ds. międzynarodowych przewozów drogowych uzgodniła zasady kwalifikacji rodzaju przewozu i uznawania, w jakich przypadkach może być wykorzystywane zezwolenie ogólne (dwustronne), a w jakich zezwolenie do/z krajów trzecich. Przyjęto, że podstawowym dokumentem potwierdzającym zgodność zezwolenia z rodzajem wykonywanego przewozu będzie list przewozowy CMR. Podstawą tej weryfikacji są zapisy w polach listu przewozowego dotyczących nadawcy, nadania ładunku, a także w polu dotyczącym postanowień specjalnych. Przed tymi uzgodnieniami pojawiało się wiele zastrzeżeń do działań służb kontrolnych w zakresie możliwości realizacji przewozu ładunku, który był załadowany w Polsce, a nadawcą była firma np. z Unii Europejskiej. Obecnie ten problem wydaje się być rozwiązany, ale należy mieć na uwadze, że konieczne jest za każdym razem, gdy podejmuje się ładunek do Rosji, dokładne analizowanie poprawności zapisów w listach przewozowych. Zasady wypełniania listów przewozowych można znaleźć w instrukcjach wysłanych przez ministerstwa transportu Polski i Rosji do służb kontrolnych.

Wszystkie zapisy, odciski pieczątek i stempli musza być dokładne i czytelne. Pole <<podpis i stempel nadawcy>> powinno zawierać odcisk stempla z nazwą nadawcy, jego adresem, numerem telefonu i faksu, nazwisko oraz podpis odpowiedzialnego przedstawiciela nadawcy. Generalnie informacja w polu <<podpis i stempel nadawcy>> powinna odpowiadać danym z pola <<nadawca, adres, kraj>>. Jeśli te dane nie są identyczne (tak zdarza się, gdy załadunek jest w Polsce, a nadawcą jest firma np. z UE) wówczas w polu <<postanowienia specjalne>> musi być zapis potwierdzony stemplem firmy wysyłającej towar z Polski o następującej treści: „Wysyłka towaru z terytorium Polski została uzgodniona z właścicielem towaru". W takim przypadku przewóz można wykonywać na zezwoleniu ogólnym. Natomiast brak właściwych zapisów skutkuje bardzo poważnymi sankcjami. 2 maja 2012 roku w Rosji weszły w życie przepisy zaostrzające kary w transporcie drogowym za nieprzedstawienie do kontroli właściwego zezwolenia na przewóz. Niestety zdarza się, że w przypadku niewłaściwego wpisu w liście przewozowym, np. brakuje danych kontaktowych do nadawcy (nr telefonu czy nr faksu) rosyjskie służby kontrolne uznają to za naruszenie przepisów. Kierowca może otrzymać karę w wysokości do 5 tys. rubli, osoba prowadząca firmę do 50 tys. rubli, a firma prowadzona na podstawie prawa handlowego nawet 500 tys. rubli. Są to bardzo poważne kary, które mogą decydować o dalszym bycie tych firm, które nie zadbały o właściwe zapisy w liście przewozowym CMR.

Obok podajemy przykłady, jak właściwie wypełniać listy przewozowe:

A. Przewóz Polska – Rosja, gdy nadawcą jest firma z Polski (konieczne zezwolenie rosyjskie ogólne).

B. Przewóz Niemcy-Rosja, gdy nadawcą jest firma niemiecka (konieczne zezwolenie rosyjskie tzw. kraje trzecie).

C. Przewóz Polska – Rosja, gdy nadawcą towaru jest firma z Niemiec, ale załadunek odbywa się w Polsce (konieczne zezwolenie rosyjskie ogólne).

Należy pamiętać, że dane, które powinny znajdować się w liście przewozowym CMR, są określone przez Konwencję o umowie międzynarodowego przewozu drogowego CMR. Jednak nie ma jednego powszechnie obowiązującego wzoru formularza listu przewozowego, stąd zaprezentowany przykład może różnić się od stosowanych przez niektórych nadawców umiejscowieniem poszczególnych pól.

A. Przewóz: Polska - Rosja

A1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj).
MAGAZYN LOGISTYCZNY BURSZTYN
ul. SŁONECZNA 14
00-500 WARSZAWA
POLSKA
A2 Miejsce i data załadowania (miejscowość, data, kraj).
WARSZAWA, 20.08.2012, POLSKA
A3 Wystawiono w / dnia
WARSZAWA / 20.08.2012
A4 Podpis i stempel nadawcy.

Jan Kowalski
Magazyn Logistyczny Bursztyn
ul. Słoneczna 14
00-500 Warszawa
Tel. +48 22 788 10 00 Fax 788 20 00

B. Przewóz Niemcy - Rosja

B1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
ASFA THE CHEMICAL COMPANY
27330 LUDWIGSHAGEN,
EBERSTRASSE 15, GERMANY
B2 Miejsce i data załadowania (miejscowość, data, kraj)
LUDWIGSHAGEN, 20.08.2012,
GERMANY
B3 Wystawiono w / dnia
LUDWIGSHAGEN / 20.08.2012
B4 Podpis i stempel nadawcy

Hans Müller
ASFA THE CHEMICAL COMPANY
27330 LUDWIGSHAGEN; EBERSTRASSE 15
TEL. +49 10 23400 FAX 10 23410

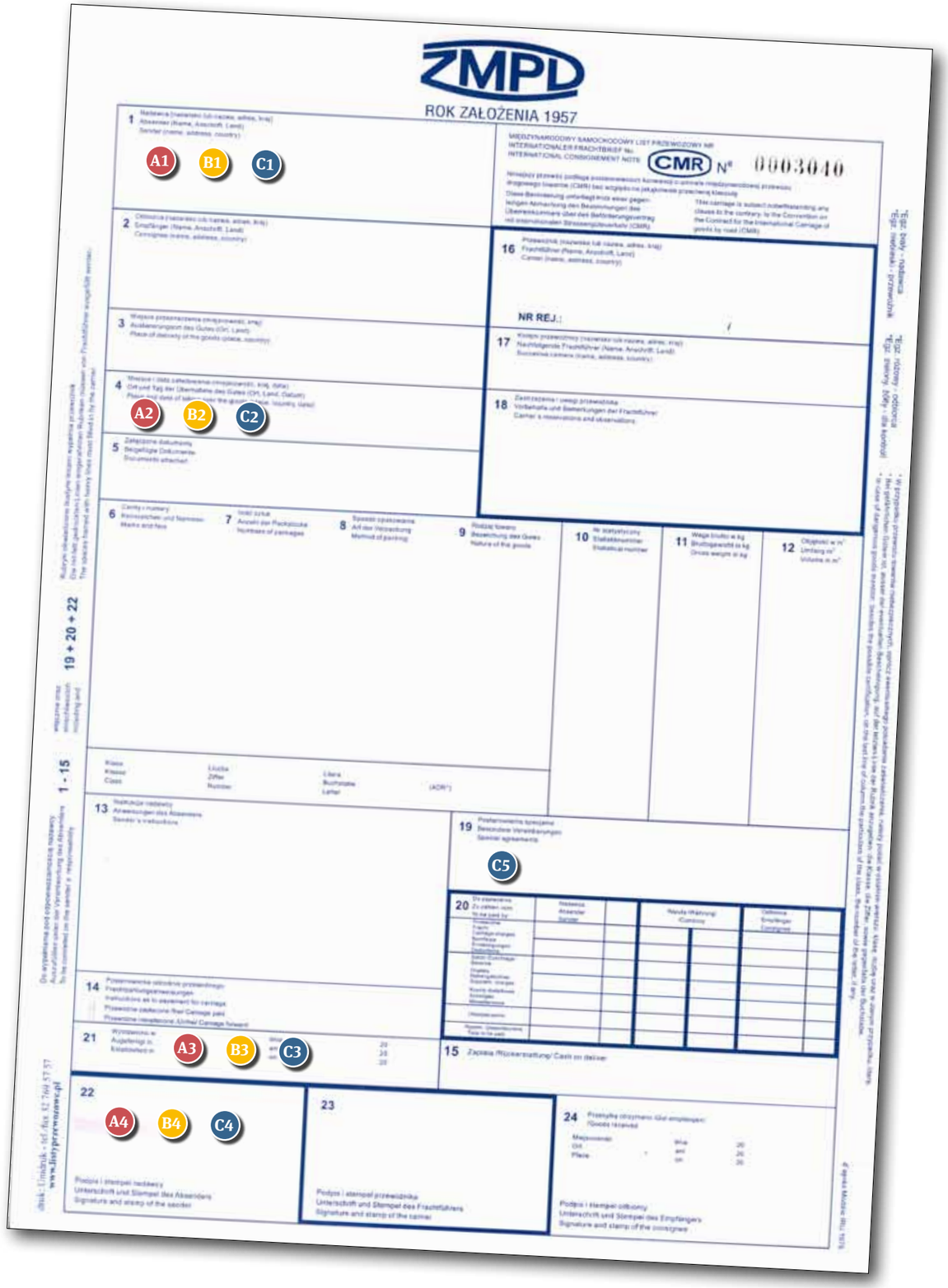
C. Przewóz Polska - Rosja, gdy nadawcą jest firma spoza Polski

C1 Nadawca (nazwisko lub nazwa, adres, kraj)
ASFA THE CHEMICAL COMPANY
27330 LUDWIGSHAGEN,
EBERSTRASSE 15, GERMANY
C2 Miejsce i data załadowania (miejscowość, data, kraj)
WARSZAWA, 20.08.2012, POLSKA
C3 Wystawiono w / dnia
WARSZAWA / 20.08.2012
C4 Podpis i stempel nadawcy

Magazyn Logistyczny Bursztyn
ul. Słoneczna 14
00-500 Warszawa
Tel. +48 22 788 10 00 Fax 788 20 00
Jan Kowalski

C5 Postanowienia specjalne
WYSYŁKA TOWARU Z TERYTORIUM POLSKI UZGODNIONA Z WŁAŚCICIELEM TOWARU

Magazyn Logistyczny Bursztyn
ul. Słoneczna 14
00-500 Warszawa
Tel. +48 22 788 10 00 Fax 788 20 00



przewoźnik nr 27

Na granicy rentowności

Ryszard Gałczyński

Polski transport międzynarodowy zajmuje drugie miejsce po niemieckim, biorąc pod uwagę ilość przewożonych towarów. Co oznacza, że praktycznie od 2004 r., pomimo nienajlepszej w pewnych okresach koniunktury, z pozycji kraju peryferyjnego dobiliśmy do czołówki europejskich potęg. Ta wysoka pozycja w europejskim rankingu nie znajduje odzwierciedlenia w nastrojach przedsiębiorców transportu międzynarodowego, którzy coraz bardziej pesymistycznie patrzą w przyszłość. Nasuwa się zatem pytanie: jaka jest kondycja polskiego transportu międzynarodowego i jakim wyzwaniom musi sprostać, aby tę pozycję zachować?

Interesujące refleksje na ten temat znalazły się w wystąpieniu profesora Zbigniewa Kordela na konferencji w Bydgoszczy, poświęconej odpowiedzialności spedytora i przewoźnika.

W jego opinii prawda o tym, że polski transport drogowy jest największy w Europie, nie może przesłaniać faktu – że jest to potęga ilościowa, a nie jakościowa. O wiele słabsza efektywność tej gałęzi gospodarki w porównaniu z krajami Europy Zachodniej przekłada się na niższe zarobki i niską rentowność polskich przedsiębiorstw, co z kolei nie daje gwarancji stabilnej i trwałej perspektywy rozwoju w najbliższych latach. Poza tym należy się spodziewać coraz ostrzejszych przepisów dotyczących funkcjonowania transportu drogowego w Polsce.

Jego zdaniem wprowadzenie przepisów wykonawczych do obowiązujących od 24 grudnia 2011 r. rozporządzeń UE może spowodować duże ograniczenia w dostępności do zawodu przewoźnika. Wiąże się to z dwiema nieuregulowanymi jeszcze kwestiami: zabezpieczeniem finansowym i bazą eksploatacyjną.

W Polsce udokumentowaną zdolność finansową muszą wykazywać jednostki kapitałowe, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne. Jednak żaden podmiot gospodarczy poza transportem nie musi wykazywać, że ma jakiekolwiek finanse czy zobowiązania. Interesujące jest zatem, jak poradzi sobie MTBiGM z 80% przedsiębiorstw transportowych będących osobami fizycznymi lub spółkami jawnym, nie łamiąc zasady swobodnego dostępu do rynku.

Po wprowadzeniu przepisu o konieczności posiadania przez każdego przedsiębiorcę własnej bazy eksploatacyjnej może się okazać, że 80% firm nie spełnia tego warunku i nie powinna prowadzić działalności gospodarczej.

Na rynek transportu drogowego w Polsce mają wpływ dwie strefy oddziaływania: regulacyjna i realna. Regulacyjną tworzy administracja państwowa, zaś realną - przedsiębiorcy transportowi. W praktyce okazuje się, że sfera regulacji jest znacznie silniejsza od realnej. Słabość oddziaływania tej ostatniej jest szczególnie widoczna, gdy np. weźmie się pod uwagę przepisy ochronne dla branży. Dzieje się tak mimo działania w Polsce dużej liczby stowarzyszeń i innych organizacji skupiających przewoźników. Jest to sytuacja niekorzystna, ponieważ rynek przewozów wysoko się sprofesjonalizował. Wprowadzanie coraz wyższych standardów w przedsiębiorstwach wymaga również zmiany przez przedsiębiorców nawyków i zachowań.

Zbigniew Kordel wymienia trzy zasady, których przestrzeganie jest bardzo pomocne w prowadzeniu firmy.

Po pierwsze: w działalności przedsiębiorstw powinno się stosować metody (nowoczesne lub stare i uznane) analizy ekonomicznej działalności. Szczególnie analizy wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, które kiedyś były prowadzone, a obecnie nie. Z badań, które prowadzi wspólnie z ITS wynika, że ok. 20% przewozów w Polsce to przejazdy „na pusto". Podkreśla, że ten wskaźnik nie ma żadnego związku z liczbą i jakością dróg, a tylko z planowaniem w przedsiębiorstwie: jak zorganizować przewóz, żeby zminimalizować puste przebiegi.

Druga zasada dotyczy samodoskonalenia zawodowego, jak chociażby aktywne uczestnictwo w konferencjach branżowych, monitorowanie zmian w prawie pod kątem ich wpływu na przedsiębiorstwo.

Po trzecie: większe otwarcie przedsiębiorców na współpracę z placówkami naukowo-badawczymi, takimi jak np. ITS. Chodzi tu przede wszystkim o uczestnictwo w projektach dotyczących badania ryku. Aby kreować politykę transportową, trzeba dysponować wiarygodnymi danymi, a bez wsparcia ze strony przewoźników niemożliwe jest ich uzyskanie.

Według badań ITS opinia przewoźników o sytuacji gospodarczej nie jest dobra. Należy się z nią bardzo liczyć, ponieważ transport jest najwrażliwszym barometrem koniunktury.

W Polsce jest 180 tys. przedsiębiorstw transportu drogowego. Z tego w transporcie międzynarodowym działa 26 266 - z tendencją wzrostową. Według danych GITD dysponują flotą około 160 tys. pojazdów. Struktura taborowa polskiego transportu jest taka sama jak w krajach UE – 80% to przedsiębiorstwa od 1 do 4 pojazdów. Zbliżona do przedsiębiorstw z UE jest również struktura kosztów funkcjonowania firm. Jedyna większa różnica dotyczy paliwa - w polskich przedsiębiorstwach stanowi ono 45% całkowitych kosztów, natomiast w UE wynosi 38%. Tę różnicę tłumaczy się starszym (bardziej paliwożernym) taborem eksploatowanym w naszych firmach.

W zależności od wielkości przedsiębiorstwa koszt jednego kilometra kształtuje się w przedziale od 3,38 zł do3,68 zł/km. Natomiast stawki za usługę w przewozach międzynarodowych wynoszą od 3,45 do 3,61 zł/km. Porównanie wydatków i dochodów pokazuje, że rentowność polskich firm transportowych jest bliska zeru.

Badania ankietowe dotyczące poziomu kosztów i wysokości stawek frachtowych ITS prowadzi wspólnie z ZMPD. Jeżeli pojawiłby się pomysł wprowadzenia cen minimalnych, to obie instytucje dysponują solidnym badaniem rynku, które może stanowić podstawę do wyliczenia ich wysokości.

Warto w tym miejscu nadmienić, że już od długiego czasu we Wspólnocie trwa dyskusja, czy nie należałoby powrócić do rozwiązań z lat poprzednich - sprzed roku 1990, kiedy wszystkie kraje starej UE miały precyzyjnie wyliczone taryfy w transporcie drogowym – minimalne i maksymalne. Obecnie wielu przewoźników w naszym kraju jeździ po cenach niższych niż średni koszt całkowity w swoim przedsiębiorstwie. To z punktu widzenia prawa jest przestępstwem, dotyczy warunków konkurencji na rynku europejskim. Za dumping grozi cofnięcie licencji. Co prawda do przeciwdziałania takim praktykom jest powołana ITD - ale na razie tego nie robi. Można odnieść wrażenie, że jeżeli w przeciągu ostatnich 5 lat nikomu z tego powodu nie cofnięto licencji, to znaczy, że wszyscy jeżdżą prawidłowo.

Rentowność polskich przedsiębiorstw transportowych w 2011r. była bliska 0 – według badań ITS. Lepiej radzą sobie przedsiębiorstwa, które uzupełniają dochód o wpływy z dodatkowej działalności, np. z usług spedycyjnych, magazynowania czy serwisowania. Za bardzo dobry można uznać poziom rentowności + 1,5% - jeżeli branża zdoła go w tym roku osiągnąć.

> Prawda o tym, że polski transport drogowy jest największy w Europie, nie może przesłaniać faktu – że jest to potęga ilościowa, a nie jakościowa. O wiele słabsza efektywność tej gałęzi gospodarki w porównaniu z krajami Europy Zachodniej przekłada się na niższe zarobki i niską rentowność polskich przedsiębiorstw.

Polski transport międzynarodowy zajmuje drugie miejsce po niemieckim, biorąc pod uwagę ilość przewożonych towarów. Ta pozycja w rankingu nie znajduje odzwierciedlenia w nastrojach przedsiębiorców.

UBEZPIECZENIA FINANSOWE

Płać za usługę,
a nie przed usługą

GWARANCJA UBEZPIECZENIOWA E-MYTO

PZU oferuje korzystną formę zabezpieczenia – Gwarancję Ubezpieczeniową E-myto. Dzięki niej kierowcy korzystający z płatnych dróg mają możliwość odroczonej zapłaty za przejazd.

Umów się z Agentem
801 102 102 pzu.pl

PZU

Wszyscy chcą zmian w systemie viaTOLL

Na zwołanym 8 listopada posiedzeniu Forum Transportu Drogowego omawiano propozycje zmian w elektronicznym systemie poboru opłat drogowych. Rezultat prac Forum przedstawiono na spotkaniu z urzędnikami GDDKiA, GITD oraz reprezentantami firmy Kapsch.

Ryszard Gałczyński

Projekt opracowany przez ZMPD obejmuje cztery grupy zagadnień, w obrębie których konieczne są zmiany systemowe.

Pierwsza propozycja to umożliwienie uzupełnienia zaległej opłaty elektronicznej poprzez obowiązkowy zjazd z drogi płatnej po wyczerpaniu środków i możliwość uzupełnienia opłaty:

- Kierowca, który zjechałby niezwłocznie z drogi płatnej nie ponosiłby odpowiedzialności za nieuiszczenie opłaty drogowej, jeżeli dokonałby również niezwłocznego uzupełnienia nieuiszczonej kwoty opłaty elektronicznej. Niezwłoczny zjazd z drogi płatnej oznaczałby opuszczenie drogi pierwszym dostępnym zjazdem po bramownicy, na której kierowca uzyskał z viaBox sygnał o wyczerpanym rachunku umowy.

Kolejny postulat to możliwość zwolnienia z odpowiedzialności przez niezwłoczne dobrowolne uiszczenie zaległej opłaty:

- ZMPD postuluje wprowadzenie możliwości uniknięcia odpowiedzialności karno-administracyjnej (kary pieniężnej) poprzez uiszczenie zaległej opłaty elektronicznej w terminie 10 dni od dnia przejazdu drogą krajową, o ile wcześniej powołane do tego służby nie zawiadomią kierowcy o wszczęciu postępowania w przedmiocie naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty.

Członkowie Forum proponują także zmiany w zakresie kar administracyjnych. I tak za przejazd po drodze krajowej bez uiszczenia opłaty (lub bez uiszczenia jej w pełnej wysokości) ustawa przewiduje odpowiedzialność w postaci kar pieniężnych. Tak sformułowana norma prawna nie daje podstaw do rozszerzającej wykładni, prowadzącej aktualnie w praktyce do nakładania najwyższej kary pieniężnej (3 000 zł) za każde zdjęcie pojazdu, który nie uiścił wymaganej opłaty.

Rozwiązaniem odpowiadającym technologii wdrożonego systemu poboru opłat oraz spełniającym fundamentalną zasadę proporcjonalności kary do zarzuconego czynu jest wprowadzenie kary o wysokości zależnej od kwoty nieuiszczonej opłaty za przejazd całym odcinkiem drogi krajowej, na którym stwierdzono naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej.

Kolejny projekt dotyczy ograniczenia liczby dokumentów w procedurze rejestracji w systemie viaTOLL. Mógłby brzmieć: obowiązek legitymowania się dokumentami wykazującymi wszystkie dane dotyczące przedsiębiorcy nie ma uzasadnienia praktycznego i jest zbytecznym utrudnieniem zawarcia umowy na uiszczanie opłaty elektronicznej. Jedynym dokumentem, którego przedstawienie powinno być wymagane, jest dowód osobisty osoby rejestrującej pojazd oraz dowód rejestracyjny rejestrowanego pojazdu.

ZMPD postuluje także, aby dane pojazdów zawartych w systemie viaTOLL były pobierane poprzez interface z urzędowej rejestracji CEPiK. W ten sposób rejestracja nowych pojazdów w systemie viaTOLL przebiegałaby szybciej, a dane zawarte w systemie byłyby wiarygodne dla organów prowadzących postępowania w sprawie kontroli obowiązku uiszczania opłat elektronicznych.

Postulowano zwiększenia liczby punktów, w których możliwe byłoby uiszczenie opłaty i zakup urządzenia pokładowego. Zwrócono też uwagę na słabe oznakowanie dróg płatnych.

Najwięcej zastrzeżeń budzą procedury nakładania kar administracyjnych przez ITD. Decyzje przychodzące z GITD po roku od zdarzenia uniemożliwiają odwołanie się od nich, a ukaranie użytkownika kwotą w wysokości 3 000 zł lub jej wielokrotnością może nastąpić w każdej chwili, nawet pomimo wystarczających środków finansowych na jego koncie w viaTOLL.

Debata zakończyła się przyjęciem zmian zawartych w projekcie ZMPD, który uzyskał akceptację FTD do przedstawienia go administracji jako postulatu środowiska.

Spotkanie pn. „W sprawie indywidualnych uwag i przypadków zgłaszanych w ramach funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat" zwołała na ten sam dzień (8 listopada) GDDKiA. Magdalena Jaworska, zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zadeklarowała wyposażenie sytemu operacyjnego dla viaTOLL w filtr, którego nie ma w żadnym innym systemie. Ma on wyeliminować większość zgłaszanych przez użytkowników systemu błędów dotyczących braku połączeń z pojedynczymi bramownicami. Wdrożenie tego skomplikowanego programu informatycznego to kwestia kilku tygodni.

W spotkaniu uczestniczył wiceminister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Tadeusz Jarmuziewicz, który potraktował je jako konsultacje społeczne na temat działania elektronicznego poboru opłat (po roku od jego uruchomienia). Jak można się było spodziewać, starły się dwie racje: urzędników i użytkowników. Według Tadeusza Jarmuziewicza, przy milionie transakcji dziennie, jakie za pośrednictwem systemu są zawierane, odsetek spraw spornych jest do przyjęcia. Nie można zatem jednoznacznie stwierdzać, że system źle działa. Wiceminister dodał: Odnoszę wrażenie, że niektóre elementy prawnej i technicznej konstrukcji, jaką jest SEPO, nie wytrzymały próby czasu. Stąd to spotkanie.

Odmienne odczucia co do funkcjonowania systemu ujawnili przedstawiciele branży transportowej. Podkreślili nieproporcjonalność kar. Nigdzie na świecie nie nakłada się kar w wysokości 3 000 zł za przejazd pod jedną bramką. Kara jest niewspółmierna do wykroczenia. Przytoczono przykład przedsiębiorcy, który otrzymał 2 000 wezwań do zapłaty po 1 500 zł, bo przez cały rok pięcioma samochodami uiszczał zaniżone opłaty. Dodatkowe straty przedsiębiorstw wynikają również z konieczności zatrudnienia pracownika, który zajmuje się wyłącznie korespondencją z GITD.

Jan Buczek: Dzisiejsze spotkanie odbywa się o wiele za późno, jednak dobrze się stało, że w ogóle do niego doszło. Punktem wyjścia w dzisiejszej dyskusji jest relacja pomiędzy użytkownikami systemu (klientami) a operatorem. Obecnie podpisujemy umowę, która nie daje nam żadnych praw, co więcej - ponosimy wszelkie konsekwencje błędów pojawiających się w systemie. Należy go uprościć.

Podczas spotkania przewoźnicy podkreślali problem słabego oznakowania dróg płatnych i konieczności wprowadzenia czytelnych informacji o możliwości zjazdu z drogi płatnej. Domagają się możliwości uzupełnienia konta tak, aby drogi płatne nie stanowiły pułapki dla kierowców i przedsiębiorców. Proponowano również zwiększenie liczby punktów obsługujących system. W podsumowaniu spotkania obie strony doszły do wspólnego wniosku, że po roku obecności systemu viaTOLL na polskich drogach konieczne są gruntowne zmiany. Dotyczyć powinny zarówno przepisów prawnych, jak i warunków technicznych funkcjonowania elektronicznego systemu opłat drogowych. Zgodnie z deklaracją urzędników GDDKiA prace nad zmianami rozpoczęły się w listopadzie.

FTD: prezes ZMPD Jan Buczek i mec. Jerzy Kwaśniewski

Posiedzenie Forum Transportu Drogowego

Spotkanie zwołane przez GDDKiA

Wolę zapłacić niż tracić czas na sąd...

Odwoływanie się od decyzji administracyjnych dotyczących nałożonych kar finansowych wiąże się z długotrwałym procesem sądowym. Stres i dodatkowe koszty związane z dochodzeniem swoich praw sprawiają, że niektórzy przedsiębiorcy już na starcie rezygnują ze słusznych roszczeń.

Ryszard Gałczyński

W opinii Zygmunta Sieńki, prezesa Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych „Dolny Śląsk" z Wrocławia, przy którym działa Biuro Pomocy Przewoźnikom, kalkulacja „wolę zapłacić kilka tysięcy i nie tracić czasu na sąd" nie jest przypadkiem odosobnionym. Rozumie

> W dokumencie „Informacja o wynikach kontroli ochrony dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy", przygotowanym przez lubelską delegaturę NIK, można przeczytać: „Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie organizację i prowadzenie przez WITD kontroli ważeniowych z uwagi na brak ich ciągłości i ograniczoną wiarygodność pomiarów".

przedsiębiorców, ponieważ koszty emocjonalne są zbyt duże, nie są warte stresu przy dochodzeniu swoich praw. Wydaje się, że przy siermiędze procesów odwoławczych trwających po kilkanaście miesięcy administracja liczy właśnie na taką postawę.

Jednakże duża grupa zdeterminowanych przedsiębiorców podejmuje walkę. I okazuje się, że z coraz większą skutecznością dokonuje rozstrzygnięć na swoją korzyść. Wrocławskie Centrum Prawa Transportowego – Biuro Pomocy Przewoźnikom stwierdza, że ponad 80% spraw przechodzących przez ich ręce znajduje finał satysfakcjonujący dla przedsiębiorcy.

Ważenie pojazdów

Sprawy, co do których istnieje najwyższe prawdopodobieństwo wygranej, dotyczą naruszeń z tytułu przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej (dmc), czyli ważenia pojazdów. System, według którego pracuje ITD, został zakwestionowany przez Najwyższą Izbę Kontroli. W dokumencie z 26 marca br. pt. „Informacja o wynikach kontroli ochrony dróg przed niszczeniem przez przeciążone pojazdy", przygotowanym przez lubelską delegaturę NIK, można przeczytać: „Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie organizację i prowadzenie przez WITD kontroli ważeniowych z uwagi na brak ich ciągłości i ograniczoną wiarygodność pomiarów". Chodzi o to, że ITD nie może wyznaczyć rzeczywistej masy całkowitej (rmc), aby stwierdzić przekroczenie dmc – na podstawie pomiarów, które dotychczas przeprowadzają. W wypadku drewna i ładunków sypkich, jeżeli nawet stwierdzi się przeciążenie na osiach, a nie zostanie stwierdzone przekroczenie dmc – nie nakłada się kary. Jeżeli się nie da tego zmierzyć, to – jak się wydaje - nie można nakładać kar. Jednakże toczy się obecnie wiele spraw, w których zostało stwierdzone przez ITD przekroczenie dmc przy użyciu wag typu SAW 10C - wymienionych z nazwy w raporcie NIK.

„Główny Inspektor, będący zgodnie z art. 51 ust. 6 ustawy o transporcie drogowym organem wyższego stopnia (odwoławczym) w stosunku do decyzji wydawanych przez wojewódzkich inspektorów, utrzymywał w mocy wydane przez nich decyzje o nałożeniu kar pieniężnych za przekroczenie masy całkowitej pojazdów, pomimo że wydawano je w oparciu o pomiary dokonane za pomocą urządzeń do tego nieprzystosowanych.

Dotyczyło to wag typu LP 600, o których Główny Urząd Miar wypowiedział się, że nie powinny być stosowane do wyznaczania masy całkowitej pojazdów.

Stanowisko GUM dotyczące wag LP 600 Główny Inspektor uzyskał w marcu 2010 r.

Z instrukcji użytkowania i świadectwa homologacji wag SAW 10C (drugi typ wag przenośnych wykorzystywanych przez WITD) wynika, że również te wagi nie zapewniają możliwości prowadzenia prawidłowych pomiarów masy całkowitej pojazdów.

Z wyjaśnień GUM, pozyskanych w kwietniu 2011 r. na podstawie art. 29 ustawy o NIK, wynika, że wagi SAW 10C nie powinny być stosowane do wyznaczania masy całkowitej pojazdu, a wynik takiego ważenia (poprzez sumowanie nacisków na osie) może być traktowany wyłącznie jako orientacyjny, wymagający sprawdzenia na innych urządzeniach. Ze świadectwa homologacji typu WE dopuszczającego wagi SAW 10C na rynek europejski wynika, że urządzenia te przeznaczone są wyłącznie do pomiaru nacisku kół i pojedynczych osi. W świadectwie nie podano, że za pomocą tych urządzeń można wyznaczać masę całkowitą pojazdów, które obecnie w większości przypadków posiadają cztery lub więcej osi. Tym samym rzetelność pomiarów dokonywanych przy użyciu wag SAW 10C może być kwestionowana.

Instrukcja ważenia SAW nie przewiduje w ogóle ważenia pojazdów o liczbie osi większej niż cztery. Czyli wszystkie ciągniki siodłowe z naczepami, które są zazwyczaj pięcioosiowe, nie powinny być na tych urządzeniach ważone. Natomiast pojazdy czteroosiowe, dla poprawności pomiaru, powinny być ważone na czterech parach urządzeń - czyli na ośmiu wagach. Inspektorzy przeprowadzają taką kontrolę na dwóch. W instrukcji wagi dokładnie jest wyjaśnione i pokazane, jak należy to prawidłowo robić (łącznie z rysunkami).

Z części spraw GITD już się wycofał, natomiast w uzasadnieniach do decyzji utrzymanych w mocy napisał, że raport NIK nie jest dla nich wykładnią prawa. Dlatego w sprawach, które uzyskały nowy bieg, orzekać będą sądy.

Opłaty drogowe

Drugą grupą powszechnie toczonych spraw spornych są te związane z elektronicznym systemem opłat drogowych. Przede wszystkim wynikają z nienotowania (nieewidencjonowania) przejazdu przez bramownice.

Często zdarzało się, że po przejechaniu pod czterema bramownicami na jednym odcinku drogi pod pierwszą pojawiał się jeden sygnał dźwiękowy, pod drugą także, pod trzecią brak sygnału i pod czwartą znowu pojedynczy sygnał. Kilka miesięcy później przychodziło wezwanie do wskazania kierującego pojazdem pod tą bramownicą, na której nie uzyskano połączenia pomiędzy urządzeniem viaBox a bramownicą. Stanowisko viaTOLL przy próbie wyjaśnienia sprawy przez przedsiębiorcę było zawsze jedno: system działa znakomicie, a wszelkie błędy wynikają z nieprawidłowej eksploatacji urządzenia pokładowego. W opinii Biura Pomocy Przewoźnikom frustrację i niezadowolenie użytkowników systemu potęgował brak jednolitej procedury postępowania przez funkcjonariuszy ITD w związku z nakładaniem kar czy prowadzenia postępowania wyjaśniającego. Niektórzy inspektorzy jeszcze teraz nakładają karę w wysokości 3 000 zł za każdą bramkę! Inni karzą tą kwotą za przejazd całego odcinka, np. Wrocław- Katowice... i kolejnymi trzema tysiącami za powrót. Po składanych w Biurze dokumentach widać wyraźnie, że inspektorzy nie bardzo wiedzą, jak do tych spraw podchodzić. Do najbardziej szokujących należą przypadki, kiedy każą kierowcy podpisywać oświadczenie, że się zrzeka postępowania wyjaśniającego. Inni z kolei piszą protokoły i wszczynają postępowanie wyjaśniające.

Zdaniem Zygmunta Sieńki większość spraw wynikających z nieodnotowywania przejazdu pod bramownicą jest rozstrzygana na korzyść kierowców. W jego opinii system jest coraz sprawniejszy.

Czas pracy

Trzecia kategoria spraw dotyczy kontroli czasu pracy kierowców. Z informacji Biura Pomocy Przewoźnikom wynika, że znacznie zmniejszyła się liczba odwołań od decyzji administracyjnych. W jego opinii jest to spowodowane raczej zmianą priorytetów w ITD niż poprawą ewidencjonowania czasu pracy kierowców. Kontrole prowadzone pod tym kątem dotyczą wyłącznie przedsiębiorstw. Najczęstsze zastrzeżenia co do praktyki kontrolnej inspektorów dotyczą przede wszystkim nierespektowania wpisów na tarczkach tachografu i przesadny rygoryzm, jeśli chodzi o 20- czy 30-minutowe przekroczenia, nawet jeżeli mieszczą się one w rozliczeniu tygodniowym. Zdaniem Zygmunta Sieńki warto się zastanowić nad uelastycznieniem tych zasad, to znaczy pozostawieniem 30-, 40-minutowego marginesu. Podczas kontroli w przedsiębiorstwie za takie naruszenia nakładane są kary.

reklama

Tam, gdzie ład i porządek...

Tomasz Małyszko

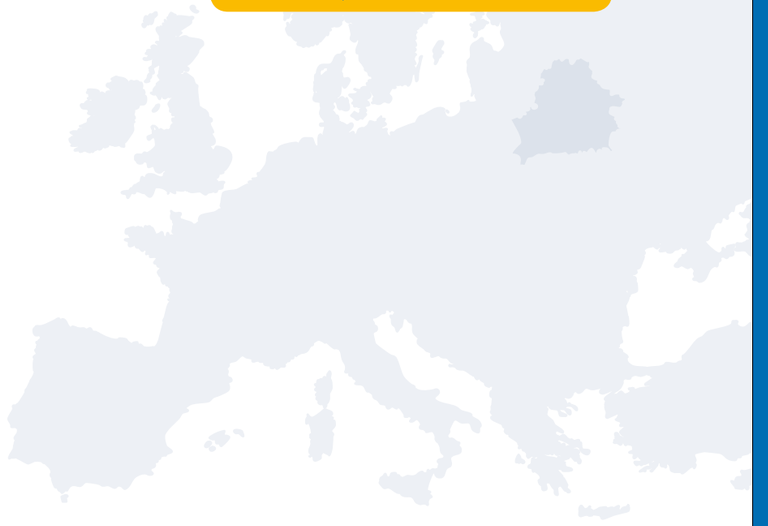
- No dawaj, bieri!- krzyknęła kobieta otulona ciemnymi i wytartymi ze starości ubraniami, przekonując do siebie uczciwym i szczerym uśmiechem. W ręce trzymała czarną foliową torbę przypominającą worek ze śmieciami, z której wystawało kilka dużych opakowań białoruskich papierosów.

Zachęcała: Tolka dziesiac dolarow, ty Polak, u tiebie nie budiet prowierki. Janek spojrzał przed swoją ciężarówkę, do granicy jeszcze w kolejce jakieś 600 m, czyli około sześć godzin czekania. Zaczął powoli przypominać sobie poprzednie przejazdy przez granicę. To już szósty raz na Białorusi. Od czterech lat jest kierowcą zawodowym, natomiast na wschód zaczął jeździć niedawno. Dobrze pamiętał, że poprzednio w czasie wyjazdu z Białorusi były kontrole celne i przeprowadzane przez wojskowych, którzy sprawdzają, czy granicę przekraczają osoby do tego uprawnione. Przypuszczał, że i tym razem będzie podobnie. Postanowił, że papierosy schowa pod leżankę i za osłoną skrzynki z bezpiecznikami. – Tam jest trochę miejsca, a po odkręceniu wkrętów łatwo będzie je włożyć, nie będą zaglądać.

Tak zwykle zaczyna się dramat firm przewozowych, które tracą pojazdy w wyniku zgodnych z prawem wyroków sądów białoruskich. Sądy często stwierdzały, że pojazd, w którym znaleziono ukryte towary akcyzowe, był narzędziem przestępstwa. Zgodnie z prawem białoruskim (podobnie jest na Litwie) narzędzie przestępstwa ulega przepadkowi na rzecz skarbu państwa. Cała procedura trwa bardzo krótko, już w ciągu miesiąca przewoźnik może otrzymać zawiadomienie o przepadku mienia. Nawet jeśli pojazd jest w leasingu i przewoźnik nie jest formalnie właścicielem pojazdu, może on podlegać konfiskacie. Po utracie pojazdu firma nadal zobowiązana jest do jego spłaty.

Przy przewozach do Białorusi trzeba pamiętać o wielu wymogach, które należy spełnić. Konieczne jest zezwolenie drogowe. Zgodnie z umową między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Białoruś o międzynarodowych przewozach drogowych z 20 maja 1992 r. obowiązują dwa rodzaje zezwoleń: ogólne i kraje trzecie. Zapisy z umowy bilateralnej mówią, że na zezwoleniu ogólnym można wykonywać przewozy z Polski do Białorusi i z powrotem. Na tym samym rodzaju zezwolenia można wykonywać przewozy tranzytowe przez Białoruś, a także, jeśli naturalna droga tranzytu przebiega przez Polskę, można przewozić ładunki z/do kraju trzeciego. Zezwolenia kraje trzecie służą do przewozów między Białorusią i państwami innymi niż Polska. Małe samochody ciężarowe, które spełniają dwa warunki - nieprzekroczone 6 t dmc i nieprzekroczona ładowność 3,5 t - w relacjach bilateralnych są zwolnione z wymogu posiadania zezwoleń. Powyższa umowa międzynarodowa obliguje państwa, które ją podpisały, do wyznaczenia przedstawicieli rządów, którzy uzgadniają liczbę wymienianych zezwoleń i ustalają wymogi dla przewozów międzynarodowych. Zwykle Komisja Mieszana zbiera się przynajmniej raz w roku i ustala przede wszystkim pulę zezwoleń. Niestety pod koniec każdego roku brakuje zezwoleń białoruskich. Dlaczego? Strona białoruska uważa, że wymiana 140 tys. zezwoleń ogólnych i 7 tys. zezwoleń na kraje trzecie między ministerstwami transportu Polski i Białorusi jest wystarczająca. Białoruscy przewoźnicy ze względu na liczbę swojego taboru i potencjał przewozowy więcej zezwoleń nie potrzebują. Dlatego proponują polskim przewoźnikom zezwolenia tranzytowe, płatne na granicy. Białoruś jest także w systemie EKMT. W przypadku przewozów multilateralnych do i z Białorusi można korzystać z zezwoleń CEMT.

Oprócz odpowiedniego zezwolenia konieczna jest wiza dla kierowcy. Jeśli jest obywatelem polskim, musi mieć odpowiednią wizę wjazdową dla kierowcy zawodowego. Może to być wiza docelowa lub tranzytowa. Można ją uzyskać w konsulacie Białorusi albo za pośrednictwem sekcji wizowej w ZMPD. W pojeździe również powinna znajdować się zielona karta obejmująca swym zakresem Białoruś.



Na Białorusi nie obowiązują szczegółowe zakazy ruchu w określone dni, np. soboty, niedziele czy też w święta publiczne. Natomiast pojawiają się wiosną i latem. Wiosną ograniczenia ruchu związane są z dopuszczalnymi naciskami osi, na niektórych drogach do 8, a nawet do 6 t nacisku osi pojedynczej. Jest to związane z ochroną dróg, które zgodnie z białoruskimi doświadczeniami w marcu i kwietniu są najbardziej narażone na niszczenie ze względu na roztopy. Władze białoruskie tradycyjnie zmieniają terminy wejścia w życie i zakończenia obowiązywania tych ograniczeń. Autostrada z Brześcia przez Mińsk do Moskwy nie podlega pod te ograniczenia. Kolejnym problemem są letnie temperaturowe ograniczenia ruchu dla pojazdów ciężarowych. Ruch pojazdów o nacisku osi pojedynczej powyżej 6 t wstrzymuje się od maja do końca sierpnia w godzinach od 11.00 do 21.00, gdy temperatura powietrza przekracza 27 st. C.

Niektórzy przewoźnicy zapominają, że przy wjeździe do Białorusi pojazdem z ładunkiem obowiązkowo należy dokonać predeklaracji celnej. Przewoźnicy poprzez ZMPD mogą korzystać z aplikacji TIR-EPD i dokonywać zgłoszeń za darmo. Natomiast ci, którzy jeszcze nie korzystają z tej aplikacji, muszą liczyć się z tym, że na granicy kierowca będzie skierowany do agencji celnej, gdzie w zależności od zróżnicowania asortymentu ładunku na pojeździe będzie musiał zapłacić nawet kilkadziesiąt euro.

Jeśli chodzi o opłaty, to należy przygotować się na wydatki za korzystanie z infrastruktury. Autostrada z Brześcia do Moskwy ma cztery miejsca poboru opłat. Płaci się w zależności od klasy pojazdu, tj. w zależności od wysokości pojazdu oraz od liczby osi od 3 do 15 euro na każdej bramce. Prawdopodobnie od lipca 2013 roku Białoruś dołączy do państw, w których wdrożono elektroniczny system poboru opłat drogowych. System ten ma być podobny do funkcjonującego w Polsce.

Trzeba też pamiętać o dokumentacji prawa użytkowania pojazdu. Uzgodnienia Komisji Mieszanej mówią, że jeżeli przewoźnik nie jest właścicielem pojazdu, to w pojeździe powinna znajdować się kopia umowy lub wyciąg z umowy potwierdzony pieczęcią przedsiębiorcy-użytkownika lub użytkownik powinien być wymieniony w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

Trzeba również mieć na uwadze, że w przypadku naruszenia przepisów lub uczestniczenia w wypadku drogowym białoruskie służby mogą bardzo długo przetrzymywać pojazdy, zasłaniając się postępowaniem sądowym czy administracyjnym. Przedłużające się ekspertyzy i badania rzeczoznawców mają znaczący wpływ na bieżące i przyszłe koszty przedsiębiorstwa. Łamanie przepisów, w tym szczególnie celnych, na Białorusi nie popłaca. Firmy z „czarnej listy" są objęte specjalnym nadzorem i może zdarzyć się, że taka firma będzie musiała ponieść koszty związane z konwojem i dodatkowymi opłatami.

Pojazdy, które wjeżdżają do Białorusi, objęte są procedurą odprawy czasowej. Przekroczenie określonego dla tej procedury terminu i nieopuszczenie obszaru celnego powoduje, że urząd celny naliczy kary za spóźnienie i wprowadzenie pojazdu do obrotu na terenie Białorusi. Jeśli nastąpi przekroczenie terminu związane np. z naprawą pojazdu, należy pilnie zgłosić to władzom celnym, które mają nadzór nad pojazdami i ładunkami przewożonymi pod zabezpieczeniem celnym. Nie wolno również dokonać sprzedaży pojazdu po wypadku drogowym bez wiedzy urzędu celnego. Spełnienie tych podstawowych wymogów może uchronić przewoźnika przed poważnymi problemami.

Ci przewoźnicy, którzy przewożą do Białorusi lub przez Białoruś alkohol, albo niektóre produkty z Rosji zawierające alkohol, muszą przed wjazdem do Białorusi zorganizować specjalny konwój policyjny. Niezastosowanie się do powyższego również grozi wysokimi sankcjami, łącznie z konfiskatą pojazdu.

Białoruś najprawdopodobniej pozostanie jeszcze bardzo długo w kręgu zainteresowań polskich przewoźników. Perspektywy rozwoju dla Białorusi są umiarkowane, ale dla państw wschodniej Europy i Azji są zróżnicowane, a według niektórych ekspertów nawet obiecujące. Zapotrzebowanie na przewozy do i przez Białoruś stale rośnie. Podejmując się przewozu w tym kierunku trzeba pamiętać o obowiązujących tam zasadach i o stosowaniu dobrych praktyk, które pomogą uniknąć problemów i pozwolą utrzymać koszty firmy na poziomie niższym od średnich. Informacje o warunkach wykonywania przewozów do Białorusi można znaleźć na portalu internetowym i w newsletterach członkowskich ZMPD.

przewoźnik nr 27

retro

Dekada regulacji

Wielki Kryzys zmusił państwa oraz społeczeństwa do zmiany przyzwyczajeń. Klienci masowo przechodzili od kolei do tańszej komunikacji samochodowej. Ucieczka nadawców ładunków, grożąca bankructwem kolei, oraz bezpardonowa, rujnująca walka wśród przewoźników samochodowych zmusiły rządy do zaprowadzenia ładu. W latach 30. we wszystkich krajach pojawiło się prawo regulujące zasady konkurencji między gałęziami transportu, jak i w obrębie przewozów samochodowych.

Robert Przybylski, Rzeczpospolita

W europejskich krajach na początku lat 30. drogi były przeciętnie 7-8 razy dłuższe od linii kolejowych. Jednak to kolej była podstawowym środkiem transportu. Nawet w najbardziej zmotoryzowanych Stanach Zjednoczonych pod koniec lat 30. samochody w ruchu międzymiastowym nie przewoziły więcej jak 10 proc. ładunków. Mimo to dyrekcje kolei były zaniepokojone wyraźnym wzrostem udziałów konkurencji.

Gdy uderzył kryzys, sytuacja przedsiębiorstw kolejowych stała się trudna. W Niemczech, najbardziej uprzemysłowionym kraju Europy, koleje niemieckie przewiozły w 1932 roku 307,6 mln ton i wykonały pracę przewozową sięgającą 44,8 mld tkm, gdy w 1929 roku te liczby wynosiły odpowiednio: 531,4 mln ton i 77 mld tkm. Tymczasem przewozy samochodowe nie zanotowały spadku, a wręcz przeciwnie: w 1929 roku wykonały pracę przewozową 3,1 mld tkm, zaś 3 lata później 3,5 mld tkm.

31 maja 1932 roku niemieckie przedsiębiorstwa przewozu rzeczy miały 492 ciężarówki i 227 przyczep 4- i 4,5-tonowych; 1484 ciężarówki i 758 przyczep 4,5do 5-tonowych oraz 2356 ciężarówek i 1187 przyczep ponad 5-tonowych. Ładowność całego taboru przewoźników na wynajem stanowiła 0,5 proc. ładowności wagonów RB. Natomiast przychody odpowiadały blisko 2 proc. przychodów kolei (40 mln RM do 200,5 mld RM).

Podobnie działo się w Wielkiej Brytanii. W 1929 roku koleje zanotowały przychody z przewozów towarów sięgające 103,5 mln funtów, zaś w 1932 roku tylko 78,2 mln. Równocześnie rosła liczba ciężarówek: z 345 tys. w 1930 roku do 370 tys. (w tym 100 tys. w ruchu dalekobieżnym) 2 lata później.

Rządy, które były właścicielami kolei lub doceniały ich znaczenie dla systemu transportowego kraju, zaniepokoiły się dwucyfrowymi spadkami przychodów i potencjalnymi stratami finansowymi. Tym bardziej że koleje należały do kluczowych inwestycji kapitałowych. Np. w Wielkiej Brytanii w 1930 roku majątek kolei miał wartość ok. 1,2 mld funtów, zaś wartość taboru samochodowego przewoźników dochodziła do 20 mln funtów (0,02 mld). Do tego w latach 1925-1930 Londyn wy-

W latach 30. transport samochodowy obsługiwał nawet tak duże porty jak Hamburg. Samochody spełniały jednak rolę pomocniczą wobec kolei.

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

Budowlane Scanie były wykorzystywane do wielu celów, w tym jako ciągniki balastowe. Silniki Scanii były wielopaliwowe: zadowalały się lekkim i ciężkim paliwem, łatwo można było przerobic je także na gaz generatorowy.

Na zamówienie browarów i rafinerii w USA powstawały całe floty pojazdów o opływowych nadwoziach. Na zdjęciu Dodge z 1938 roku.

Niemcy wspierali transport samochodowy, obniżając podatki od środków transportu oraz od paliwa. Także przepisy ograniczające długość maksymalną nie były restrykcyjne. Na zdjęciu 6,5-tonowy Mercedes L6500.

20-miejscowy autobus Isuzu M

W Niemczech rząd popierał rozwój transportu drogowego, widząc w tym korzyści dla wojska. W latach 30. niemieckie zestawy były większe niż skandynawskie.

Skonstruowanie 150-konnego diesla umożliwiło Mercedesowi od 1934 roku budowę 8,5-tonowych podwozi, a rok później nawet 10-tonowych. Na zdjęciu L10 000 z 1937 roku.

dał na drogi ok. 60 mln funtów (czyli 0,06 mld). Jednak przed zbyt restrykcyjnymi regulacjami powstrzymywało znaczenie transportu drogowego dla rynku pracy. Przy obsłudze samochodów oraz w przedsiębiorstwach transportowych pracowało milion osób. Pod względem zatrudnienia był to najważniejszy przemysł brytyjski. Koleje zatrudniały 600 tys. ludzi.

Licencje i koncesje

Powstrzymanie konkurencji samochodowej miały przynieść ograniczenia w dostępie do wykonywania usług przewozów drogowych. W Wielkiej Brytanii pojawiła się w 1930 roku ustawa o ruchu drogowym (Road Traffic Act), która regulowała sprawy licencji na przewozy pasażerskie. Licencje na przewozy rzeczy wprowadziła ustawa o przewozach drogowych i kolejowych (Road and Rail Traffic Act) z 1933 roku. Licencje typu A obowiązywały przewoźników publicznych, licencje B otrzymywały podmioty na potrzeby własne i w pewnych okolicznościach świadczący usługi publiczne, zaś C - firmy zajmujące się przewozami tylko na potrzeby własne.

W Niemczech pierwsza ofensywa Reichsbahn przeciw samochodom miała miejsce już w 1925 roku. Rząd ograniczył długości tras samochodowych. W październiku 1931 roku weszło w życie prawo nakazujące uzyskanie licencji na świadczenie przewozów na dystansie powyżej 50 km oraz wymagające stosowania minimalnych taryf, wzorowanych na kolejowych. System taryf nazwany RTF (od Reichskraftwagentarif) był kopią DEGT (Deutscher Eisenbahn-Guetertarif). Ceny usług zależały od typu towaru, masy, objętości i odległości. Ten system, co prawda w nieco zmodyfikowanej formie, funkcjonował w Niemczech przez kolejne 60 lat.

Wprowadzenie nowego prawa doprowadziło wielu przewoźników do bankructwa, ponieważ odebrało im możliwość elastycznego działania. Klienci nie chcieli płacić wyższych taryf, tym bardziej że jednocześnie koleje wprowadziły stawki specjalne, niższe od samochodowych. Rząd Hitlera złagodził nieco ograniczenia dla przewoźników samochodowych. W sierpniu 1936 roku ukazała się ustawa o transporcie drogowym, która po raz pierwszy uznawała dalekodystansowe przewozy samochodowe za odrębną gałąź przemysłu transportowego.

Wraz z poprawą gospodarczą szybko rosły przewozy samochodowe. Ich praca przewozowa wyniosła 8,6 mld tkm, to jest o 150 proc. więcej w stosunku do 1932 roku, gdy praca kolei powiększyła się w tym czasie o 100 proc. Przewoźnicy samochodowi należeli do małych podmiotów. Zaledwie 2,5 proc. z 8 179 zarejestrowanych w 1938 roku w Niemczech przewoźników miało więcej niż 4 samochody. Przykładem dużego przedsiębiorcy może być Thomas Dachser, który pod koniec 1938 roku miał 7 ciężarówek i 11 przyczep. W tym czasie przewoźnicy mający jedną ciężarówkę stanowili trzy czwarte firm przewozów dalekodystansowych. Dachser, który rozpoczął działalność w 1932 roku, w latach 1936-39 zwiększył przychody 3-krotnie, zyskując ponad 6-procentową marżę.

Kłopoty z dochodowością mieli przewoźnicy działający w USA. Przedsiębiorcy konkurowali stawkami i przypadki bankructw zdarzały się niepokojąco często. Nie istniały żadne ograniczenia w wejściu do zawodu, nie było kontroli fachowości właścicieli, kwalifikacji kierowców oraz inspekcji stanu technicznego taboru.

Rząd Roosvelta próbował w 1933 roku narzucić wszystkim przemysłom zasady dobrych praktyk, które ograniczyłyby konkurencję i poddały rynek kontroli administracji państwowej. Połączone 1 października 1933 roku American Highway Freight Association oraz Federated Truck Associations of America stworzyły American Trucking Associations i przygotowały zestaw wymagań. Jednak trybunał uznał pomysł za niekonstytucyjny i dopiero w 1935 roku weszła w życie ustawa o transporcie samochodowym, która nakładała na przewoźników rzeczy obowiązek uzyskania licencji przewozowej na określone linie, łączące ośrodki przemysłowe. Już działający przewoźnicy otrzymali licencje, natomiast nowi w większości nie. Restrykcyjne prawo zmuszło do wykupowania już istniejących przedsiebiorstw, które miały prawo do obsługiwania danej linii. Licencje wydawała Interstate Commerce Commission. Nowa ustawa ujednoliciła stawki i ułatwiła funkcjonowanie wiekszości z 78 tys. przewoźników, którzy zarejestrowali się w komisji.

Lekkie i powolne ciężarówki

Licencje nie były jedyną metodą administracyjnego ograniczenia przewozów samochodowych. Skutecznym sposobem stało się limitowanie mas, długości i prędkości. Władze w Niemczech ograniczyły dopuszczalną masę całkowitą 2-osiowej ciężarówki do 10,8 ton (za wyjątkiem pojazdów specjalnych, jak cysterny i wywrotki, których dmc mogło sięgać 11,8 tony); 3-osiowe samochody mogły ważyć do 16 ton. Nacisk na oś nie mógł przekraczać 7,5 tony i 8 ton w samochodach specjalnych. Dla 3-osiowych pojazdów limit wynosił 5 ton na oś. Masa całkowita zestawu mogła dochodzić do 16 ton, przy czym obciążenie osi przyczepy nie mogło przekraczać 5,5 tony, gdy były dwie - 10 ton i gdy trzy - 15 ton. Do ruchu dopuszczono tylko ciężarówki ogumione w pneumatyki, jedynie naczepy mogły mieć tzw. pustaki, czyli masywy wydrążone, które wykazywały się większą elastycznością od masywów pełnych. Szerokość ciężarówek o dmc do 9,5 tony mogła dojść do 2,25 m, dla cięższych do 2,35 m.

1 stycznia 1933 roku we Francji weszło prawo ograniczające dopuszczalną masę zestawu drogowego do 16 ton, gdy ówcześnie używane najcięższe ciągniki siodłowe z naczepą zabierały 10-12 ton przy dmc 18-20 ton. Ustawa miała ochronić koleje przed konkurencją przewoźników drogowych. Francuscy konsumenci drogo zapłacili ze tę politykę, bo koszty transportu w przypadku płodów rolnych i artykułów spożywczych stanowiły 43 proc. ceny, w przypadku materiałów budowlanych nawet 60 proc. Drożyzna nie sprzyjała rozruszaniu kulejącej francuskiej gospodarki.

Innym sposobem likwidacji drogowej konkurencji było narzucenie limitu prędkości 45 km/h w przypadku solowej ciężarówki o dmc pow. 3,5 tony, 35 km/h - gdyby ciągnęła przyczepę i 25 km/h gdyby ciągnęła przyczepę bez hamulców.

W Belgii samochody o dmc od 3,5 do 5 ton miały prędkość ograniczoną do 30 km/h. Dla ciężarówek o dmc od 5 do 8 ton prędkość nie mogła przekraczać

przewoźnik nr 27

retro

We Francji jednym z mechanizmów zniechęcających do korzystania z przewozów samochodowych były wysokie podatki od paliwa. Przewoźnicy zainteresowali się paliwem zastępczym, korzystając m.in. z wytwornic czadu z węgla. Na zdjęciu Berliet GDMGC.

Samochody ciężarowe zdobyły najmocniejsza pozycję w dystrybucji, skąd wyparły całkowicie pojazdy konne. Przykładem jest ciężarówka z 1934 roku rozwożaca napoje.

25 km/h, zaś najcięższe, od 8 do 11 ton, nie mogły jechać szybciej niż 15 km/h.

Najmniej regulacji było w Holandii, która nie narzucała limitów wymiarów ciężarówek, a licencje obowiązywały jedynie przewoźników pasażerskich. Podobnie było w krajach nordyckich.

Podatkiem w przewoźnika

Rosnący ruch ciężarówek wymagał rozbudowy dróg, a zatem wprowadzenie podatków. Już na początku lat 30. opodatkowanie przewoźników samochodowych zapewniało państwom spore przychody. Np. w Niemczech od zestawu, który rocznie przejeżdżał 40 tys. km, właściciel płacił w 1932 roku 6 400 RM rocznie, a więc równowartość limuzyny Mercedes Typ Stuttgrat 260. W Belgii przedsiębiorcy płacili podatek od tzw. koni podatkowych (CV), obliczonych na podstawie liczby cylindrów. Do tego uiszczali podatek przy zakupie samochodu, jako procent od jego wartości. Właściciele ciężarówek o dmc powyżej dwóch ton dodatkowo płacili daninę od ich masy całkowitej. W trosce o jakość dróg większe opłaty obciążały właścicieli ciężarówek ogumionych w pustaki. Takie auta płaciły podatek o 20 proc. większy od wozów ogumionych w pneumatyki. W przypadku pełnych masywów podatek był o 100 proc. większy, a dla kół stalowych o 150 proc.

W okresie niestabilnej gospodarki i spadających wpływów budżetowych rządy chętnie podnosiły podatki od paliw i w niektórych państwach liczba podatków sięgała ośmiu. Wielka Brytania w 1921 roku zakończyła pobieranie podatku od paliwa, a w 1928 roku powróciła do tej daniny, dokładając 4 pensy do ceny galona. W 1930 roku już było 6, a dwa lata później 8 pensów. W Niemczech podatek od 100 kg benzyny wynosił 6 RM i w 1930 roku wzrósł do 10 RM, aby rok później sięgać 17 RM. W Austrii w 1931 roku rząd wprowadził 13-groszowy podatek od litra benzyny, a pół roku później podniósł go do 30 groszy.

We Francji z tytułu podatków przewoźnicy zostawili w kasie państwa 783,8 mln franków szwajcarskich, w Niemczech 634,5 mln i w Wielkiej Brytanii 979,4 mln. W małej Szwajcarii było to 60,6 mln. Na koniec 1931 roku we Francji było 437,9 tys. ciężarówek i autobusów, w Niemczech (na 1 lipca 1932) 153,7 tys., w Wielkiej Brytanii 415,6 tys., zaś w Szwajcarii 29,4 tys.

W USA rząd federalny obciążył paliwo 2-3 centami podatku, z których zbierał rocznie do pół miliarda dolarów. Drugie tyle uzyskiwał z innych podatków obciążających przewoźników. Już w 1931 roku właściciele ciężarówek zapłacili łącznie 1 022 000 000 dol., czyli ok. 10 proc. wszystkich podatków. Ich daniny niemal pokryły kwartalne wydatki rządu federalnego!

Niezależnie do kraju podatki zmotoryzowanych przewyższały wydatki na drogi. Np. we Francji w 1932 roku urzędy skarbowe zebrały od zmotoryzowanych 6,5 mld franków, zaś rząd wydał na drogi 3,5 mld. W Wielkiej Brytanii z 70 mln funtów, na drogi poszło 60 mln, natomiast w Austrii z 65 mln szylingów wydano na drogi 50 mln.

Niektóre rządy nawet nie kryły, że opodatkowaniem samochodów chcą wspomóc koleje. We Włoszech autobusowe linie turystyczne płaciły 10-procentowy podatek od przychodów „dla wyrównania szans konkurencji z kolejami". W 1930 roku rząd włoski przekazał kolejom państwowym 150 mln lirów subsydiów, a pasażerskim operatorom autobusowym wypłacił subsydia w wysokości 11,4 mln lirów, z tym, że pobrał od nich podatki (w tym w cenie paliwa) w wysokości 22,1 mln lirów.

Fiskalizm jeszcze wyraźniej był widoczny po przeliczeniu obciążeń na poszczególne firmy i porównaniu z daninami kolei. Np. przewoźnik Dubuisson z Saint-Quentin, którego każda z 7-tonowych ciężarówek przejeżdżała rocznie 57 200 km i zapewniała przychód 191,4 tys. franków, wyliczył, że podatki zabierały 19,9 proc. przychodów, gdy w przypadku kolei obciążenia sięgały przeciętnie 6,7 proc. a maksymalnie 10 proc. obrotów. Jednak nawet pazerność fiskusa nie odstraszała przedsiębiorców, bo np. we Francji zwrot inwestycji w ciężarówkę wynosił zaledwie pół roku, gdy w koleje kilkanaście lat.

Terminal pasażerski w porcie Los Angeles w 1937 roku. Do nabrzeża wiedzie nie tylko kolejowy tor, ale również droga przeznaczona dla ciężarowek i autobusów.

Zatem pomimo licznych barier, zarówno administracyjnych jak i fiskalnych, przewozy samochodowe rozwijały się i to nawet w krajach znanych z bardzo restrykcyjnej polityki względem transportu drogowego, jak np. Francja. Według danych francuskich udział kolei w krajowych przewozach wzrósł do 70 proc. pod koniec lat 20., po czym zaczął szybko spadać w okresie kryzysu i w 1940 roku sięgał ok. 55 proc.

Związkowcy i opony

W latach 30. pojawiły się także techniczne nowinki, które ukształtowały transport w kolejnych dekadach. Były to silniki wysokoprężne i opony superbalonowe.

Nad dieslami pracowało wiele firm, jednak w Europie największymi producentami zostały MAN oraz Mercedes-Benz. Liczne patenty miały także Junkers oraz właściciel Magirusa, firma Klockner, Humbolt, Deutz. Te dwie ostatnie chętnie sprzedawały patenty i wśród nabywców były firmy m.in. z Hiszpanii, Francji i Japonii. Licencje sprzedawał również instytut badawczy Ricardo, którego rozwiązanie zastosował Berliet, wiodący francuski producent ciężarówek. Z kolei w USA Mack kupił licencję od Henschla, zaś Cummins i General Motors przygotowały własne konstrukcje. W 1938 roku było ok. pół tysiąca ciężarówek z silnikami GMC, natomiast autobusów z takimi silnikami ok. 200. Liczby są niewielkie, bo tania benzyna nie zachęcała do oszczędności, a produkowane w niewielkich liczbach diesle były bardzo kosztowne.

Drugą nowością, tym razem bardzo istotną dla kierowców, bo wyraźnie zwiększającą komfort ich pracy, były opony balonowe. Pierwsza ciężarówka z pneumatycznymi oponami Goodyeara pojawiła się w 1916 roku, jednak mimo zalet nowe ogumienie powoli wypierało masywy i pneumatyki wysokociśnieniowe. W Wielkiej Brytanii dopiero po wojnie transport cywilny przestawił się na balony. W USA ten proces przebiegał nieco szybciej i dobrze ilustruje go statystyka produkcji opon Goodyera, który w 1925 roku wyprodukował 323,5 tys. masywów, zaś w 1934 roku jedynie 28,8 tys. Jednocześnie rosła produkcja opon balonowych dla ciężarówek: ze 189,3 tys. w 1925 roku do 958,6 tys. 9 lat później.

Reklamę opon balonowych zapewnili operatorzy autobusowi, którzy brali udział w testach tego produktu na przełomie lat 20. i 30. Jeden z nich, z Watertown (NY), który zawzięcie konkurował z tramwajami, ku swemu zaskoczeniu odkrył, że ogumione w balony autobusy jeździły przed czasem rozkładowym, choć kierowcy nie rozpędzali autobusów do większych szybkości. Jedynie na gorszych odcinkach dróg nie zwalniali. Autobusy także nie rozsypywały się na nierównych drogach, więc przewoźnik zaoszczędził na wymianie taboru.

Argument oszczędzania taboru zachęcił przewoźników rzeczy do inwestycji w opony balonowe i w 1935 roku 65 proc. nowych ciężarówek w USA było wyposażonych w takie gumy.

Jedynie w USA związki zawodowe zmonopolizowały podaż kierowców ciężarówek, co stało się do końca lat 30. i nie było dobrowolne. Np. należąca do mieszkających w Burlington w Północnej Karolinie braci Barnwell firma Associated Transport początkowo nie uznawała związków. Nie palili się do wstępowania do nich także kierowcy. Jednak wszyscy zostali „zmiękczeni": „nieznani sprawcy" wybijali kamieniami szyby w ciężarówkach i bili kierowców na postojach. Napady skończyły się, gdy AT uznała związki zawodowe i wszyscy kierowcy firmy przystąpili do nich. Ponieważ wysokość stawek regulowało państwo, administracja wzięła pod uwagę wyższe koszty działalności wynikające z uzwiązkowienia. Ten model działania przetrwał do końca lat 70.

poradnik

Transport

Anna Piotrkiewicz

Prowadzenie transportu i spedycji wymaga stałego śledzenia zmian w ustawodawstwie oraz w orzecznictwie, w tym szczególnie w zakresie stosowania prawa podatkowego i bilansowego. W ostatnim czasie mamy urodzaj projektów zmian w obowiązujących przepisach podatkowych oraz orzecznictwa krajowego i unijnego, które dotyczy także działalności transportowej i spedycyjnej. Poniżej przedstawię Państwu projektowane zmiany w przepisach ustawowych i wykonawczych w zakresie zmian podatkowych, podróży służbowych oraz wskażę aktualne orzecznictwo, o którym warto wiedzieć.

I. Zmiany ustawowe wynikające z projektów złożonych w Sejmie.

1. Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej – druk sejmowy nr 809.

Proponuje się zmiany w podatku od towarów i usług polegające na przedłużeniu, do 31 grudnia 2013 r., okresu obowiązywania:

- 1) odliczenia podatku naliczonego, stanowiącego 60 % kwoty podatku określonej w fakturze lub kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca (nie więcej jednak niż 6 000 zł), w przypadku nabycia samochodów osobowych i niektórych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Utrzymane zostanie prawo do pełnego odliczenia podatku naliczonego przy nabyciu pojazdów, o których mowa w art. 3 ust. 2 zmienianej ustawy z 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 247, poz. 1652, z późn. zm.);
- 2) braku możliwości obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego przy nabyciu przez podatnika paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych objętych ograniczonym prawem do odliczenia podatku naliczonego;
- 3) niestosowania art. 8 ust. 2 ustawy o VAT, w przypadku wykorzystywania przez podatnika na cele niezwiązane z prowadzeniem przedsiębiorstwa samochodów osobowych i innych pojazdów samochodowych objętych ograniczonym prawem do odliczenia podatku naliczonego.

w VAT i podatkach dochodowych. Orzecznictwo ETS

2. Projekt ustawy o redukcji niektórych obciążeń administracyjnych w gospodarce – druk sejmowy nr 833 – zmiany w ustawie o VAT w zakresie tzw. złych długów – art. 89a, 89b ustawy o VAT

Podatnik może skorygować podstawę opodatkowania oraz podatek należny z tytułu dostawy towarów lub świadczenia usług na terytorium kraju w przypadku wierzytelności, których nieściągalność została uprawdopodobniona.

Korekta dotyczy również podstawy opodatkowania i kwoty podatku przypadającej na część kwoty wierzytelności, której nieściągalność została uprawdopodobniona.

Nieściągalność wierzytelności uważa się za uprawdopodobnioną w przypadku, gdy wierzytelność nie została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie w ciągu 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze.

Wierzyciel i dłużnik na dzień poprzedzający dzień złożenia deklaracji podatkowej, w której dokonuje się korekty, są podatnikami zarejestrowanymi jako podatnicy VAT czynni oraz dłużnik nie jest w trakcie postępowania upadłościowego lub w trakcie likwidacji.

Korekta może nastąpić w rozliczeniu za okres, w którym nieściągalność wierzytelności uznaje się za uprawdopodobnioną pod warunkiem, że do dnia złożenia przez wierzyciela deklaracji podatkowej za ten okres wierzytelność nie została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie

Gdy po złożeniu deklaracji podatkowej, w której dokonano korekty, należność została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie wierzyciel obowiązany jest do zwiększenia podstawy opodatkowania oraz kwoty podatku należnego w rozliczeniu za okres, w którym należność została uregulowana lub zbyta. W przypadku częściowego uregulowania należności, podstawę opodatkowania, kwotę podatku należnego zwiększa się w odniesieniu do tej części.

Wierzyciel obowiązany jest wraz z deklaracją podatkową, w której dokonuje korekty podstawy opodatkowania oraz kwoty podatku należnego, zawiadomić o tej korekcie właściwy dla niego urząd skarbowy wraz z podaniem kwot korekty podstawy opodatkowania dłużnika.

W przypadku nieuregulowania należności wynikającej z faktury dokumentującej dostawę towarów lub świadczenie usług na terytorium kraju w terminie 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze, dłużnik jest obowiązany do korekty odliczonej kwoty podatku wynikającej z tej faktury, w rozliczeniu za okres, w którym upłynął 150. dzień od dnia upływu terminu płatności określonego w umowie lub na fakturze.

Przepisu tego nie stosuje się, jeśli dłużnik uregulował należność najpóźniej w ostatnim dniu okresu rozliczeniowego, w którym upłynął 150. dzień od dnia upływu terminu płatności tej należności .

W przypadku częściowego uregulowania należności w terminie 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze, korekta dotyczy podatku naliczonego przypadającego na nieuregulowaną część należności.

W przypadku stwierdzenia, że dłużnik naruszył określony obowiązek korekty, naczelnik urzędu skarbowego lub organ kontroli skarbowej ustala dodatkowe zobowiązanie podatkowe w wysokości 30 % kwoty podatku wynikającego z nieuregulowanych faktur, który nie został skorygowany.

W stosunku do osób fizycznych, które za ten sam czyn ponoszą odpowiedzialność za wykroczenie skarbowe, albo za przestępstwo skarbowe, dodatkowego zobowiązania podatkowego nie ustala się.

3. Projekt ustawy o redukcji niektórych obciążeń administracyjnych w gospodarce – druk sejmowy nr 833 – zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych - CIT (art. 15b) i ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych - PIT (art. 24d)

W przypadku zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów kwoty wynikającej z faktury (rachunku) lub jeżeli nie istniał obowiązek wystawienia faktury (rachunku) z umowy albo innego dokumentu i nieuregulowania tej kwoty w terminie 30 dni od daty upływu terminu płatności, podatnik jest zobowiązany do zmniejszenia kosztów uzyskania przychodów o kwotę wynikającą z tych dokumentów.

Jeżeli termin płatności jest dłuższy niż 60 dni, zmniejszenia kosztów uzyskania przychodów o kwotę wynikającą z dokumentów, o których mowa w ust. l, dokonuje się z upływem 90 dni od dnia zaliczenia tej kwoty do kosztów uzyskania przychodów, o ile nie została ona uregulowana w tym terminie.

Zmniejszenia dokonuje się w miesiącu, w którym upływa ten termin.

Jeżeli po dokonaniu zmniejszenia zobowiązanie zostanie uregulowane, podatnik w miesiącu, w którym uregulował zobowiązanie, zwiększa koszty uzyskania przychodów o kwotę dokonanego zmniejszenia.

Jeżeli w miesiącu, w którym podatnik ma obowiązek dokonać zmniejszenia, podatnik nie ponosi kosztów uzyskania przychodów

lub poniesione koszty są niższe od kwoty zmniejszenia, wówczas ma obowiązek zwiększyć przychody o kwotę, o którą nie zostały zmniejszone koszty uzyskania przychodów.

4. Zmiany w leasingu – druk sejmowy nr 833 - projekt ustawy o redukcji niektórych obciążeń administracyjnych w gospodarce

W przypadku zmiany strony umowy dokonanej w trakcie trwania podstawowego okresu umowy, jeżeli nie dochodzi do zmiany innych postanowień umowy, a jedynie zmiany strony i wstąpienia jej w prawa i obowiązki dotychczasowego korzystającego lub finansującego, zasady podatkowego rozliczania takiej umowy powinny odbywać się tak, jakby się nic nie zmieniło.

Gdyby oprócz zmiany strony umowy nastąpiły jeszcze inne zmiany, wówczas umowa taka powinna być oceniana – dla celów podatkowych – jako nowa umowa.

W celu umożliwienia zawierania umów leasingu w odniesieniu do środków trwałych lub wartości niematerialnych i prawnych, które były już przedmiotem leasingu, proponuje się wprowadzenie regulacji określającej, że w przypadku ponownego leasingu suma ustalonych przez strony opłat musi odpowiadać co najmniej wartości rynkowej przedmiotu umowy.

Bazy informacji o projektach ustaw i rozporządzeń są dostępne pod adresami: *www.legislacja.rcl.gov.pl* i *www.sejm.gov.pl/Sejm.nsf/proces.xsp*

5. Koszty uzyskania przychodów – prawa autorskie w 2013 r.

Ustawą z dnia 24 października 2012 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych wprowadzone zostało ograniczenie stosowania 50 % kosztów uzyskania przychodów z tytułu uzyskania przychodów m.in. z praw autorskich oraz praw pokrewnych przez artystów wykonawców, w rozumieniu odrębnych przepisów lub rozporządzania przez nich tymi prawami.

Limit 42 764 zł będzie dotyczyć łącznych dochodów, do których mają zastosowanie 50-proc. koszty uzyskania przychodów w roku podatkowym, zarówno w ramach stosunku pracy, jak i umów cywilnoprawnych.

Uzyskujący przychody z tytułu praw autorskich będzie mógł w ramach kosztów uzyskania przychodów uwzględnić maksymalnie kwotę 42 764 zł, co oznacza, że 50-proc. koszty uzyskania przychodów nie będą miały zastosowania do przychodów (po odliczeniu składek na ubezpieczenie społeczne) w wysokości przekraczającej kwotę 85 528 zł. Podatnik nadal będzie miał prawo do odliczenia kosztów uzyskania przychodów faktycznie poniesionych, odpowiednio udokumentowanych.

6. Zaliczki na PIT i CIT za grudzień 2012 r.

Zgodnie z obowiązującymi w 2012 r. ustawami o podatkach dochodowych od osób prawnych, podatnicy są obowiązani wpłacać na rachunek urzędu skarbowego zaliczki miesięczne w wysokości różnicy pomiędzy podatkiem należnym od dochodu osiągniętego od początku roku podatkowego, a sumą zaliczek należnych za poprzednie miesiące.

Zaliczki miesięczne podatnik wpłaca w terminie do 20. dnia każdego miesiąca za miesiąc poprzedni. Zaliczkę za ostatni miesiąc roku podatkowego podatnik wpłaca w terminie do 20. dnia pierwszego miesiąca następnego roku podatkowego. Podatnik nie wpłaca zaliczki za ostatni miesiąc, jeżeli przed upływem terminu do jej wpłaty złoży zeznanie i dokona zapłaty podatku.

7. Zmiany w podatku VAT od 2013 r.

Projektowane zmiany w podatku VAT zawarte są druku sejmowym nr 805. W projekcie rządowym o tym numerze druku sejmowego zgłoszone zostały propozycje zmian w ustawie, wynikające przede wszystkim z konieczności wdrożenia postanowień Dyrektywy Rady 2010/45/UE z 13 lipca 2010 r., zmieniającej dyrektywę 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej w odniesieniu do przepisów dotyczących fakturowania. Zgodnie z tym projektem podstawowe zmiany w podatku VAT obejmują:

- nowe zasady kursu walutowego dla transakcji wycenianych w walucie obcej
- ograniczenie samofakturowania przy nabyciu towaru
- nową formułę importu usług
- nowe formy i rodzaje faktur, likwidację niektórych rodzajów faktur, terminy wystawiania faktur
- określenie terminu rozliczania faktur korygujących zgodnie z wyrokiem ETS
- określanie terminu wystawienia i otrzymania faktury
- termin odliczenia podatku naliczonego
- moment obowiązku podatkowego w dacie wydania towaru, wykonania usługi, przyjęcia zaliczki
- nową formułę ustalania podstawy opodatkowania, jako kwotę obejmująca wszystkie płatności związane z dokonaną transakcją, nowe wyłączenia z podstawy opodatkowania
- nowe warunki dokumentowania eksportu.

Prace nad tym projektem trwają w Sejmie, ustawa ma wejść w życie 1 stycznia 2013 r. Jednakże w trakcie prac sejmowych w projekcie dokonano istotnych zmian co do zakresu zmian, jak i terminu ich wejścia w życie. W związku z tym omówienie dokonanych zmian, które wejdą w życie 1 stycznia 2013 r., zostanie zamieszczone w następnym numerze Przewoźnika.

II. Orzecznictwo NSA, SN, ETS

1. II FSK 2351/10 - Wyrok NSA z 1.06.2012 r. - ubezpieczenia kierowców w transporcie międzynarodowym

Czy składka roczna na ubezpieczenie kierowców wykonujących zagraniczne podróże służbowe, ustalana od jednej osoby, stanowi przychód każdego pracownika – kierowcy i czy należy pobierać zaliczki na podatek dochodowy od osób fizycznych? Umowa ubezpieczenia obejmuje ubezpieczenie w trakcie podróży zagranicznej kosztów leczenia i usługi assistance oraz ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Ochrona ubezpieczeniowa trwa 24 godziny na dobę w krajach Europy

Zgodnie z art. 120 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy w razie wyrządzenia przez pracownika przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych szkody osobie trzeciej, zobowiązany do naprawienia szkody jest wyłącznie pracodawca. Wobec pracodawcy, który naprawił szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, pracownik ponosi odpowiedzialność przewidzianą w Kodeksie pracy. Pracodawcy, który naprawił szkodę wyrządzoną przez pracownika osobie trzeciej, przysługuje roszczenie regresowe do pracownika w zakresie, w jakim pracownik jest odpowiedzialny wobec pracodawcy za szkodę wyrządzoną wskutek zawinionego niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych.

Pracownik w przypadku posiadania polisy wykupionej przez pracodawcę jest beneficjentem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, nie odpowiada bowiem materialnie przed pracodawcą. Składka ponoszona przez pracodawcę jest przychodem pracownika podlegającym opodatkowaniu PIT i obciążeniu ZUS.

Sprawy pokrywania kosztów związanych z chorobą lub śmiercią pracownika w trakcie podróży służbowej zagranicznej reguluje rozporządzenie 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.

§ 12. 1. W razie choroby powstałej podczas podróży pracownikowi przysługuje zwrot udokumentowanych kosztów leczenia za granicą oraz leków.

2. Nie podlegają zwrotowi koszty leków, których nabycie za granicą nie było konieczne, koszty zabiegów chirurgii plastycznej i zabiegów kosmetycznych oraz nabycia protez ortopedycznych, dentystycznych, zakupu okularów.

3. Zwrot kosztów, o których mowa w ust. 1, następuje ze środków pracodawcy.

4. W razie zgonu pracownika za granicą pracodawca pokrywa koszt transportu zwłok do kraju.

W myśl tych przepisów, to pracodawca powinien ubezpieczyć swoje ryzyko związane z nieprzewidzianymi zdarzeniami i być beneficjentem uprawnień z polisy.

2. Wyrok Sądu Najwyższego z 1 kwietnia 2011 r. II PK 234/10 odnoszący się do wypłaty ryczałtu za nocleg dla kierowcy wykonującego przewóz pojazdem wyposażonym w łóżko do spania.

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.).

W ocenie Sądu Najwyższego jedno nie ulega wątpliwości - zwykła kabina samochodu ciężarowego 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 noclegu. 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 .

3. Rozliczanie podatku VAT w przypadku kradzieży towaru, gdy nie wykryto sprawcy, rozstrzyga wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z 4 października 2012 r., sprawa C 550/11 - Kradzież towaru - Prawo do odliczenia – Korekta VAT.

Zgodnie z nim artykuł 185 ust. 2 Dyrektywy Rady 2006/112/WE z 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie w stosowaniu krajowych przepisów podatkowych, które wymagają - w razie stwierdzenia niedoboru towarów podlegających opodatkowaniu podatkiem VAT - korekty odliczenia tego podatku dokonanego w chwili nabycia owych towarów, w sytuacji, gdy podatnik padł ofiarą kradzieży, a jej sprawca nie został wykryty. Kradzież powoduje „niedobór" towaru, co uniemożliwia jego dalsze użytkowanie w celach związanych z dalszymi transakcjami opodatkowanymi.

Wyrok ten nie został jeszcze opublikowany. Z chwilą opublikowania może powodować zmianę podejścia organów podatkowych do konieczności dokonywania korekt VAT w przypadku kradzieży składników majątku przedsiębiorców, gdy sprawca nie został wykryty.

reklama

Arkadiusz Enkot, Grupa GOBI

Nowy Actros to najlepszy i najpiękniejszy model tej ciężarówki, jaki dotychczas powstał.

Z punktu widzenia kierowcy jazda nowym Actrosem jest w najwyższym stopniu komfortowa. Miejsce pracy zostało zaprojektowane wzorowo: wszystkie schowki, przełączniki i włączniki dodatkowych funkcji są umieszczone dokładnie tam, gdzie powinny być. To samo dotyczy również deski rozdzielczej, która jest ergonomiczna i wygodna w użytkowaniu. Bardzo pomocne i przydatne rozwiązanie stanowi system EcoDriving, dzięki któremu kierowca ma szansę nauczyć się dobrej komunikacji z pojazdem, tak aby ta współpraca przebiegała ekonomicznie i spokojnie. W dzisiejszej rzeczywistości niezwykle istotna jest kwestia spalania i eksploatacji samochodu ciężarowego. Nowy Actros spisał się pod tym względem znakomicie. Dlatego też jestem przekonany, że każda firma, która zdecyduje się na zakup tego modelu, będzie z takiego wyboru bardzo zadowolona.

Marka Daimler AG

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Windykacja międzynarodowa GCS GROUP

Na pytania „Przewoźnika" odpowiada Bartosz Staniszewski, dyrektor GCS Poland

Dlaczego windykować z GCS Poland?

Global Collection Service (Poland) Sp. z o.o., działająca pod marką GCS Poland, jest przedstawicielem międzynarodowej grupy GCS.

GCS Group, obecna w ponad 100 krajach świata, w tym wszystkich krajach Europy, specjalizuje się w międzynarodowej windykacji należności. GCS Poland zapewnia możliwość prowadzenia windykacji zagranicznej na terenie kraju dłużnika, w lokalnym języku i w oparciu o lokalne procedury i zwyczaje. Inaczej wygląda windykacja na Ukrainie niż np. w Szwajcarii, czy we Włoszech.

Dlaczego kładziecie nacisk na branżę TSL?

Branża TSL jest bardzo silnym i rozwijającym się sektorem. Jest to również branża bardzo zróżnicowana pod względem wielkości firm. Zwłaszcza średnie i mniejsze firmy potrzebują wsparcia, aby być traktowane przez dłużników na poważnie i z szacunkiem. Mamy pracowników wywodzących się z tej branży, którzy znają jej specyfikę. To oni zwrócili naszą uwagę na ten szczególny aspekt. GCS Poland chce w tym procesie uczestniczyć i wspierać polskie przedsiębiorstwa.

Co możecie zrobić dla firm z naszego sektora?

Po pierwsze możemy sprawić, żeby firmy przestały się obawiać prowadzenia windykacji międzynarodowej. Dotyczy to w szczególności małych firm, które nie dysponują niezbędnym doświadczeniem, personelem, czy chociażby znajomością języków obcych lub też obawiających się wysokich cen. GCS Poland zapewnia firmom obsługę windykacyjną w przystępny sposób, bez prawniczego „... tak, ale..."

W odróżnieniu od innych prowadzimy windykację bez opłat wstępnych i pobieramy wynagrodzenie prowizyjne tylko od uzyskanych kwot.

Po drugie, poprzez sieć spółek z GCS Group możemy obsługiwać wszystkie międzynarodowe sprawy, niezależnie od ich lokalizacji. Ponieważ na całym świecie Grupa GCS działa na globalnym systemie informatycznym, wszystkie sprawy są realizowane bardzo szybko.

A czego może się spodziewać nasz dłużnik?

Tu GCS Poland działa w naprawdę wyjątkowy sposób. Działania windykacyjne realizowane są przez nasze siostrzane spółki z grupy GCS. To oznacza, że dłużnik od początku będzie miał do czynienia z lokalnymi specjalistami. Nie występuje tam bariera językowa, kulturowa, czy nieznane regulacje prawne, bo oni windykują lokalnie i mają dużo większą wiedzę o dłużniku. W ten sposób nasz klient staje w jednym rzędzie z innymi lokalnymi wierzycielami, którzy zwykle bardzo szybko rozpoczynają swoją windykację i niestety potrafią z tego powodu szybciej otrzymywać płatności.

Bardzo skuteczne są również wizyty osobiste. Mała firma z Polski będzie inaczej traktowana np. w Słowenii, czy we Włoszech, gdy do biura dłużnika wejdzie profesjonalny windykator. Profesjonalny, to znaczy merytorycznie przygotowany, znający regulacje prawne i postępujący zgodnie z Kodeksem Etyki, a nie „wielki jak niedźwiedź". Ta osoba ma doprowadzić do spłaty długu i naprawić relacje z dłużnikiem, a nie „spalić mosty". Po takiej interwencji nasi klienci od razu zaczynają być inaczej traktowani, bo wizja windykacji staje się bardzo realna. Ta wizja sprawia, że wszystkie kolejne faktury będą płacone wcześniej, gdyż dłużnik już wie, że brak płatności spowoduje natychmiastową i nieuchronną reakcję.

No dobrze, a tak naprawdę to ile to mniej więcej kosztuje?

(Śmiech...) To takie pytanie jak: „A ile kosztuje transport z Warszawy do Rzymu?" Chyba nikt z branży TSL mi nie odpowie, dopóki nie spyta o termin, ilość, gabaryty, ADR, itp.

Podobnie jest u nas. Jeżeli windykacja dotyczy spraw bieżących, zadłużeń liczonych bardziej w tygodniach niż miesiącach, to prowizja będzie na poziomie kilku procent. Oczywiście zależy to również od wartości, bo trudno jest windykować tysiąc euro za 5%, ale za 15% już bez problemu. To naprawdę się bardziej opłaca niż czekanie i przekazywanie sprawy po grubych miesiącach. Wtedy jest drożej i trochę trudniej, ale chętnie podejmujemy się takich spraw, bo to jest przecież nasza praca.

Ciekawy jest też Monitoring Płatności – to usługa kierowana do klientów, którzy mają stałych kontrahentów. Sprawy przekazywane są 14 - 30 dni po terminie płatności – dłużnik kontaktowany jest telefonicznie i najczęściej szybko płaci. Zaletą tej usługi jest nie tylko cena, która sięga zaledwie kilku procent, ale również wiedza, czyli wczesne rozpoznanie, że np. u dłużnika dzieje się coś złego i należy wstrzymać dalszą współpracę.

Global Collection Service (Poland) Sp. z o.o., ul. Marconich 3, 02-954 Warszawa, tel. 22 642-93-64, www.gcs-poland.com

Polacy jadą przez Niemcy

z Robertem Maiwormem – wiceprezesem Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego BAG, rozmawia Anna Wrona

Którzy kierowcy są lepsi, polscy czy niemieccy?

Na takie pytanie trudno mi odpowiedzieć. Mogę natomiast poinformować, że więcej nakładamy kar na niemieckich kierowców. Ale to normalne, bo każdy w swoim kraju zachowuje się bardziej swobodnie niż za granicą. Stąd przekonanie, że w Polsce najwięcej kar nakładanych jest na polskich kierowców.

No to zapytam inaczej: BAG istnieje dłużej niż GITD, a nawet dłużej niż ZMPD, ma więc potężne doświadczenie w kontrolowaniu transportu: jak wypada polski transport na tle unijnej konkurencji?

Rośnie procentowy udział polskich kierowców i przewoźników w transporcie. Wcześniej Holendrzy byli taką dominującą grupą. My widzimy to m.in. po poziomie opłat za korzystanie z naszych niemieckich autostrad. Obecnie Polscy są na drugim miejscu, zaraz po naszych rodzimych firmach transportowych.

Polscy kierowcy skarżą się na dotkliwość kontroli, zwłaszcza w wykonaniu niemieckiej policji...

BAG jest wyspecjalizowane właśnie w kontrolowaniu transportu ciężkiego, stale jest doszkalane w tym kierunku. Policja w każdym landzie działa niezależnie, chociaż są tam stworzone specjalne grupy ds. transportu ciężkiego, też specjalnie szkolone. Ale więcej kontroli wykonują policjanci „do wszystkiego". Może stąd wynika ten problem, o którym pani mówi. My w BAG wiemy, w jakiej sytuacji jakiej wysokości kary pobieramy, z całą stanowczością mogę powiedzieć, że w całym kraju kontrolujemy jednakowo.

Przewoźnicy zgłaszają też problemy dotyczące zbiorników na paliwo, bo niemieckie służby nakładają na nich kary i obciążają akcyzą za paliwo.

Tego pytania się spodziewałem. W tej sprawie trzeba powiedzieć o dwóch kwestiach. Pierwsza dotyczy zasad przewozu towarów niebezpiecznych. Z przepisów ADR wynika, że nie są stosowane, gdy pojemność zbiornika nie przekracza 1 500 litrów. Problem zaczyna się, gdy zbiornik jest większy, bo wtedy stosuje się już przepisy ADR ze wszystkimi formalnymi konsekwencjami. Druga kwestia wynika z przepisów celnych, gdzie jest zapis, że paliwo może być tylko w zbiornikach fabrycznie zamontowanych. Kary nakładane są, gdy paliwo przewożone jest w zbiornikach innych niż standardowo zamontowane przez producenta pojazdu.

Jak bezpiecznie korzystać z giełd transportowych?

Wiele mówi się o fali kradzieży towarów w Europie, o ryzyku korzystania z giełd transportowych, a także o problemie z oceną wiarygodności kontrahentów. Czy proceder wyłudzeń rzeczywiście ułatwiły elektroniczne giełdy transportowe? Czy wirtualni partnerzy są godni zaufania?

TimoCom

Transakcje w branży transportowej zawierane są od początków jej istnienia. Jednak ich zasięg i forma zmieniają się wraz z rozwojem cywilizacji. Umowy, nieliczne niegdyś, finalizowane w większości osobiście, przerodziły się w nieograniczone, podejmowane „wirtualnie" w sieci. Mnogość kontrahentów, których nigdy wcześniej nie widzieliśmy, ich pochodzenie z wielu krajów Europy, to czynniki, które zdeterminowały konieczność wprowadzenia zmian w zarządzaniu przedsiębiorstwem, w szczególności w obszarze sprawdzania potencjalnych kooperantów. Dodatkowo istotny wpływ na tę sytuację miało pojawienie się platform transakcyjnych, za pośrednictwem których realizowane są umowy na transport w różnych relacjach.

Jakość ponad ilość

O tym, czy dana giełda będzie uznana za bezpieczną czy też nie, decyduje w dużej mierze jej administrator, konstruując regulamin użytkowania platformy. Ważne jest określenie procesu weryfikacji każdej nowej firmy, zasad udostępniania programu i sprawdzania użytkowników. Dostawca giełdy musi dołożyć wielu starań, zapewniając odpowiednią infrastrukturę IT oraz wykwalifikowanych pracowników. Nie jest to łatwe, bowiem na szali postawić trzeba czasem zyski swojego przedsiębiorstwa. Oferent giełdy musi często rezygnować z własnych przychodów, aby idea bezpieczeństwa została naprawdę zrealizowana. To długotrwały proces polegający na budowaniu zarówno wewnętrznych procedur, jak i przekonania użytkowników o ważności tego zagadnienia. Poziom bezpieczeństwa budują także sami korzystający z platformy poprzez zrozumienie, akceptację i przestrzeganie nakreślonych zasad zachowania w procesie zawierania transakcji.

TimoCom już od 15 lat oferuje giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, będącą liderem w Europie. Tytuł ten nie jest przypadkowy. To wiele lat pracy, a także kształtowania zasad bezpieczeństwa, to również przemyślana i rozbudowana sieć, która chroni użytkowników przed nieuczciwymi kontrahentami. Każdy przedsiębiorca decydując się na giełdę musi wybrać spośród wielu dostępnych na rynku ofert. Są giełdy tańsze i droższe, lokalne i międzynarodowe. Takie, w których panują restrykcyjne reguły i te, w których dozwolone jest więcej. Jeśli ktoś chce zaoszczędzić i wybiera giełdę, która nie weryfikuje wystarczająco swoich klientów, musi się liczyć z konsekwencjami np. w postaci straty kilkudziesięciu tysięcy euro.

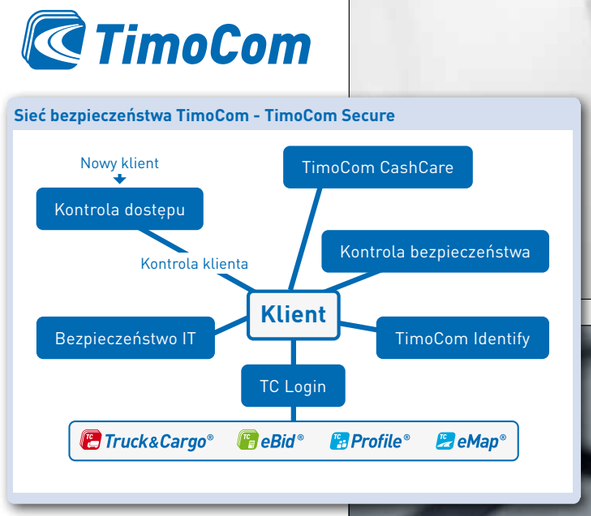
Na początku jest weryfikacja

Przedsiębiorstwa ubiegające się o dostęp do TC Truck&Cargo® muszą spełniać określone warunki. Giełda przeznaczona jest wyłącznie dla firm istniejących w branży co najmniej 6 miesięcy. Sam proces weryfikacji użytkowników jest na tyle szczegółowy, że podejrzane firmy nie mają szans na uzyskanie dostępu do programu. Dzięki temu pod względem bezpieczeństwa TimoCom jest zdecydowanym liderem. Wnikliwej kontroli poddawane są dokumenty firmy, niezbędne do wykonywania danego rodzaju działalności. Zasięga się także informacji w wywiadowniach gospodarczych, rejestrach dłużników czy ogólnodostępnych bazach informacji gospodarczych. Nieoceniona jest również, prowadzona od początku istnienia spółki, wewnętrzna baza danych. Każda nieścisłość jest natychmiast wyłapywana przez Dział Jakości i stawia pod znakiem zapytania obecność danego przedsiębiorstwa w giełdzie.

Sam proces weryfikacji trwa czasem nawet do kilku dni. W TimoCom nie wystarczy bowiem zmienić szyld, czy NIP. Każde przedsiębiorstwo sprawdzane jest dogłębnie pod względem kapitałowo-osobowym. Badana jest także przeszłość przedsiębiorstwa, a wszystko po to, aby maksymalnie ograniczyć ryzyko włączenia niepowołanego kontrahenta. Bezpieczeństwo użytkowników giełdy jest dla TimoCom ważniejsze niż potencjalne przychody z umów z nieuczciwymi partnerami. Poprzez taką politykę firma chroni swoich klientów przed oszustwem i związanym z tym ryzykiem poniesienia strat.

Certyfikat bezpieczeństwa TimoCom?

Mogłoby się wydawać, że włączenie dostępu czy podpisanie umowy kończy proces sprawdzania. Decyzja została podjęta i użytkownik mógłby już czuć się bezkarnie. Ale nie w TimoCom. Tutaj trwa nieustanny proces kontroli, nie tylko firm, ale także poszczególnych jej użytkowników. System wyłapuje wszelkiego rodzaju niezgodności i zachowania użytkowników odbiegające od normy. Dodatkowo, po otrzymaniu jakiegokolwiek zgłoszenia od innego użytkownika giełdy, podejmowane są odpowiednie kroki mające na



celu natychmiastowe wyjaśnienie zaistniałych nieprawidłowości. Niepłacący klienci stanowią zagrożenie dla każdego przedsiębiorstwa. W TimoCom przy ewentualnych problemach z opieszałymi płatnikami do akcji wkracza firmowy adwokat wraz ze swoim zespołem i wspierają klientów w pozasądowym egzekwowaniu wymagalnych roszczeń.

Konkurencyjne giełdy przyznają specjalne certyfikaty, zaświadczenia; same przy tym nakreślając zasady ich przydzielania. Dla TimoCom bezpieczeństwo od zawsze było fundamentalną kwestią! Zarząd spółki uważa, iż im rozleglejszy jest pakiet bezpieczeństwa oferowany przez giełdy, tym trudniej jest „czarnym owcom" robić interesy. Szczegółowy proces weryfikacji nowych użytkowników, jak i stały monitoring klientów również po zawarciu umowy jest już sam w sobie wyznacznikiem wiarygodności danej firmy. Wśród firm sektora TSL panuje przekonanie, że już samo bycie klientem TimoCom jest swego rodzaju certyfikatem i poświadczeniem, że dana firma jest rzetelna. Zbędne jest tym samym wydawanie dodatkowych zaświadczeń. Każda firma, która jest aktywna w giełdzie jest sprawdzona, a co za tym idzie użytkownicy mogą czuć się w dobrych rękach.

Jak unikać oszustw i kradzieży?

TimoCom wraz z czołowym międzynarodowym brokerem ubezpieczeniowym SCHUNCK GROUP podjął wspólną inicjatywę, mającą na celu wyczulenie firm transportowych i spedycyjnych na bezpieczeństwo transakcji.

Na stronie internetowej operatora giełdy znajdują się wskazówki, jak efektywnie ochronić firmę przed oszustwem. Istotna jest kontrola dokumentów, zarówno rejestrowych, jak i dostawczych, a także posiadanego ubezpieczenia (autentyczność polisy można zweryfikować u ubezpieczyciela). TimoCom zwraca także uwagę, iż przy zawieraniu transakcji z partnerem posługującym się wyłącznie numerem komórkowym czy e-mailem z darmowego konta pocztowego konieczne są dodatkowe czynności kontrolne. Zawsze należy też ustalać dane kierowcy i pojazdu wytypowanego do przewozu.

Dodatkowo można zasięgnąć informacji odnośnie wypłacalności i sytuacji finansowej przedsiębiorstw w instytucjach takich jak np. Creditreform. Na stronie internetowej np. www.stat.gov.pl/regon/ istnieje ponadto możliwość skontrolowania, czy podany numer rejestru jest zgodny z daną firmą. Przy najmniejszych wątpliwościach zalecana jest dodatkowa kontrola w giełdzie ofert transportowych (np. w oferowanym przez TimoCom europejskim indeksie firm transportowych TC Profile®) oraz za pomocą innych dostępnych środków.

Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR 6

LUTZ ASSEKURANZ

W dotychczasowych pięciu częściach publikacji eksperci z firmy Lutz Assekuranz zajmowali się artykułami od 1 do 7 Konwencji CMR oraz związanymi z tym aspektami dotyczącymi ubezpieczeń. Tym razem piszemy, jakie znaczenie mają artykuły 8 i 9 tej konwencji.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 Konwencji CMR: „w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika". Istotne jest, aby list przewozowy był należycie podpisany przez nadawcę i przewoźnika, bowiem tylko wtedy zachowuje swą ważność i stanowi niezbity dokument dowodowy, prowadzący do odwrócenia ciężaru dowodu. Oznacza to, że ten, kto kwestionuje prawidłowość wpisów zamieszczonych w liście przewozowym, musi udowodnić ich nieprawidłowość. Jeżeli jedna ze stron umowy przewozu powołuje się na specjalne uzgodnienia, których nie zawarto w liście przewozowym, to cały ciężar dowodu w tej kwestii spoczywa również na niej, tak samo jak w sytuacji, gdy w ogóle nie wystawiono listu przewozowego, co jest dopuszczalne zgodnie z art. 4 Konwencji CMR. Z tego powodu można tylko zalecić wystawianie kompletnie wypełnionego (por. art 6 CMR odnośnie danych obowiązkowych i nieobowiązkowych) i należycie podpisanego listu przewozowego do każdego transportu, aby nie doszło do powstania problemów dowodowych, zwłaszcza w przypadku wystąpienia szkody.

Art. 8 ust. 1 Konwencji CMR przewiduje, że przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić

- dokładność danych listu przewozowego, dotyczących liczby sztuk, jak również ich cech i numerów;
- widoczny stan towaru i jego opakowania.

Wprawdzie art. 9 ust. 1 CMR wyżej wymienionej konwencji nie zawiera żadnych postanowień na temat zastrzeżeń przewoźnika odnośnie art. 8 ust. 1, jednakże można tu zrobić analogię do art. 9 ust. 2 CMR. Przewoźnik może poddać w wątpliwość także i dane, wymienione w art 8 ust. 1, wpisując do listu przewozowego odpowiednie zastrzeżenie, co również skutkuje wtedy odwróceniem ciężaru dowodu w odniesieniu do tych wpisów. List przewozowy, przyjęty bez zastrzeżeń przez przewoźnika i podpisany przez niego oraz przez nadawcę, służy w każdym wypadku jako dowód przyjęcia towaru do przewozu.

Jeżeli jednak nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych wpisanych do listu przewozowego, dotyczących liczby sztuk towaru, ich oznaczeń i numerów, a także widocznego stanu towaru i jego opakowania, to przewoźnik wpisuje do listu przewozowego zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione, mówi art. 8 ust. 2 CMR.

Obowiązek sprawdzenia ładunku

W orzecznictwie sądowym i w literaturze reprezentowany jest przeważnie pogląd, że jest to jedynie powinność, a nie zobowiązanie, przy czym naruszenie wyżej wymienionego obowiązku sankcjonowane jest przez art. 9 ust. 2 CMR, który brzmi: „W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym".

W odniesieniu do art. 8 ust. 1 b CMR pojawia się pytanie: co rozumie się przez „widoczny stan towaru i jego opakowania"? W literaturze reprezentowany jest przeważnie pogląd, że otwarcie opakowania nie należy do sprawdzenia widocznego stanu towaru. To samo dotyczy kontenerów w sytuacji, gdy w liście przewozowym jako ładunek wpisane jest jedynie: „1 kontener", ale nie jest podana jego zawartość. Jeżeli jednak podana jest zawartość kontenera, ale – na przykład ze względu na to, że kontener został zaplombowany, albo że nie ma możliwości sprawdzenia jego zawartości bez dokonania rozładunku – nie można spełnić obowiązku sprawdzenia towaru, wynikającego z art. 8 ust. 1 CMR, to przewoźnik musi wpisać do listu przewozowego odpowiednio uzasadnione (!) zastrzeżenia, aby nie znaleźć się w sytuacji, w której nie będzie mógł tego udowodnić. Ważne jest zatem, aby zastrzeżenie wpisane przez przewoźnika było rzeczywiście uzasadnione, ponieważ w przeciwnym razie będzie nieskuteczne i nie spowoduje odwrócenia ciężaru dowodu.

W żadnym wypadku „rutynowe wpisy"

Adnotacja przewoźnika, sporządzona ręcznie przy przyjęciu towaru do przewozu, o treści „przyjęte z zastrzeżeniem" jest tak samo niewystarczająca jak rutynowo stawiana pieczątka lub jakiś inny, bliżej nie sprecyzowany ślad w liście przewozowym. Decydujące jest wciąż to, ażeby dane zastrzeżenie było rzeczywiście uzasadnione, na przykład poprzez ręcznie sporządzony przez kierowcę dopisek: „nie sprawdzono z braku możliwości kontroli towaru (zaplombowany kontener)" lub „przyjęto bez sprawdzenia z braku możliwości policzenia towaru (wcześniej załadowna naczepa)".

Jeżeli nadawca potwierdzi zastrzeżenie przewoźnika poczynione na liście przewozowym przy przyjęciu towaru, przykładowo w formie adnotacji „zastrzeżenie słuszne", to zgodnie z panującym poglądem nie ma już wówczas możliwości wniesienia przeciwko takiemu zastrzeżeniu dowodu przeciwnego.

Odnośnie danych dotyczących wagi brutto ładunku lub innych danych zamieszczonych w liście przewozowym, informujących o ilości towaru, a ponadto o zawartości sztuk przesyłki, to list przewozowy nie uzyskuje pod tym względem mocy dowodowej, jak w przypadku art. 9 Konwencji CMR. Wynika to mianowicie z faktu, iż nadawca zgodnie z art. 8 ust. 3 CMR może zażądać od przewoźnika, aby ten sprawdził wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru. Nadawca może również zażądać, aby przewoźnik sprawdził zawartość sztuk przesyłki. Przewoźnik ma prawo do uzyskania zwrotu kosztów za takie sprawdzenie. Wyniki przeprowadzonej kontroli należy wpisać do listu przewozowego.

Tylko wtedy, gdy nadawca zażąda od przewoźnika przeprowadzenia odpowiedniej, dodatkowo płatnej kontroli towaru i przewoźnik wpisze wyniki tej kontroli do listu przewozowego, to wpisy te uzyskują moc dowodową stosownie do art. 9 ust. 2 Konwencji CMR, przy czym dopuszczalna jest jednak możliwość wniesienia dowodu przeciwnego.

Z uwagi na to, że w razie wystąpienia szkody, a zwłaszcza w przypadku brakującej ilości towaru, wynikają czasami spory, ważne jest, żeby przewoźnik poinstruował swoich kierowców, aby przy przyjmowaniu towaru do przewozu dokonywali u nadawcy sprawdzenia przesyłki zgodnie z art. 8 ust. 1 Konwencji CMR, a odpowiednie niezgodności wpisywali do listu przewozowego. Tak samo należy zwrócić uwagę na to, żeby kierowca, w przypadku niemożności sprawdzenia towaru, sporządził w liście przewozowym adnotację z odpowiednim uzasadnieniem w rozumieniu art. 8 ust. 2 CMR. Tylko wtedy następuje odwrócenie ciężaru dowodu w rozumieniu art. 9 Konwencji CMR.

Szkolić kierowców!

„Odpowiednikiem" przyjęcia towaru do przewozu oraz kontroli, jaką należy wtedy przeprowadzić, jest w końcowej fazie transportu dostawa przesyłki. Artykuł 30 Konwencji CMR reguluje czynności kontrolne, jakich należy dokonać w momencie dostarczenia towaru. Szerzej napiszemy o tym w jednym z następnych wydań „Przewoźnika".

Podsumowując powyższe rozważania dotyczące poszczególnych regulacji należy stwierdzić, że w każdym przypadku przewoźnik powinien:

1) przy przyjmowaniu przesyłki do przewozu dokładnie ją sprawdzić i zamieścić w liście przewozowym ewentualną adnotację o nieprawidłowości podanych informacji, jak również o niemożności przeprowadzenia kontroli towaru w danej sytuacji,

2) w momencie dostawy również dokładnie sprawdzić towar, w jakiej ilości i w jakim stanie został on dostarczony, oraz uważać na to, aby odbiorca nie wpisał do listu przewozowego żadnych niesłusznych zastrzeżeń, na przykład: gdy brakuje jedynie trzech kartonów, nie napisał w liście przewozowym: „brak trzech palet".

Negatywna szkodowość jest do uniknięcia

Należy unikać sytuacji, w których nadawca lub odbiorca mógłby niesłusznie obwinić przewoźnika winą za brakującą ilość towaru w swoim własnym magazynie, zamieszczając w liście przewozowym w momencie przyjęcia przesyłki niezgodne z prawdą wpisy lub niesłuszne zastrzeżenia i pogorszyć przez to przebieg szkodowości polis ubezpieczeniowych OCP w transporcie. Z łatwością mogą temu zapobiec dobrze przeszkoleni kierowcy, którzy uważnie i ostrożnie postępują w związku z zastrzeżeniami zamieszczanymi w listach przewozowych.

Jeżeli mają Państwo pytania lub chcieliby Państwo opracować koncepcję ubezpieczenia, dostosowaną do potrzeb swojego przedsiębiorstwa, eksperci z firmy Lutz Assekuranz pozostają do Państwa dyspozycji.

www.lutz-assekuranz.at

reklama

Einfuhrumsatzsteuer

VAT przy transporcie przez Niemcy

Roman Jüngling

Einfuhrumsatzsteuer jest niemieckim podatkiem obrotowym od towarów importowanych, który jest pobierany w momencie, w którym towar jest transportowany przez niemiecką granicę z kraju trzeciego, a więc kraju nienależącego do Unii Europejskiej. Polscy importerzy towarów z krajów spoza Unii Europejskiej mogą mieć do czynienia z Einfuhrumsatzsteuer, jeżeli importowany towar po raz pierwszy w Niemczech przekracza granicę Unii Europejskiej zanim trafi do Polski. Może to być przykładowo transport drogowy towarów ze Szwajcarii do Polski, transport lotniczy towarów amerykańskich przez niemieckie lotniska do Polski, albo transport statkiem towarów z Chin przez niemieckie porty do Polski.

Jeżeli polski importer nie ma niemieckiego numeru identyfikacji podatkowej, w momencie przekroczenie granicy niemieckiej urząd celny nałoży na importowany towar Einfuhrumsatzsteuer w wysokości 19 % wartości towaru. Odzyskanie Einfuhrumsatzsteuer w postępowaniu uproszczonym poprzez polskie urzędy jest wykluczone, a jedyną możliwością pozostaje rejestracja we właściwym niemieckim urzędzie skarbowym i niemieckim federalnym centralnym urzędzie skarbowym w Saarlouis. Niemiecka administracja skarbowa wyznaczyła dla polskich przedsiębiorców dwa urzędy skarbowe w Oranienburgu i Chociebużu. Ich właściwość zależy od pierwszej litery firmy polskiego przedsiębiorcy. Według § 1 ust. 1 nr 20 rozporządzenia UStZustV urząd skarbowy w Oranienburgu obsługuje polskich przedsiębiorców z literami od A do M, a urząd skarbowy w Chociebużu z literami od N do Z. Po wskazaniu przedstawiciela do spraw podatkowych na ternie Niemiec urząd skarbowy w Oranienburgu lub Chociebużu przydzieli polskiemu przedsiębiorcy numer podatkowy, a federalny centralny urząd skarbowy w Saarlouis numer identyfikacji podatkowej. Następnie po złożeniu deklaracji podatkowej z podatku VAT w urzędzie skarbowym w Oranienburgu lub Chociebużu i informacji podsumowującej w federalnym centralnym urzędzie skarbowym w Saarlouis polski przedsiębiorca powinien otrzymać zwrot Einfuhrumsatzsteuer. Niemiecka administracja skarbowa traktuje wtedy jednolity transport odrębnie, jako import z kraju trzeciego do Niemiec przez podmiot z niemieckim numerem identyfikacji podatkowej oraz jako dostawę wewnątrzwspólnotową niemieckiego podmiotu do polskiego posiadacza NIP, która w Niemczech jest zwolniona z podatku VAT.

Aby uniknąć tej skomplikowanej i długotrwałej procedury polscy przedsiębiorcy, którzy często importują towary spoza Unii Europejskiej przez Niemcy, mogą założyć spółkę lub przedstawicielstwo w Niemczech z niemieckim numerem identyfikacji podatkowej. Wtedy procedura importu towaru do Niemiec oraz dostawy wewnątrzwspólnotowej odbywa się pomiędzy niemiecką spółką córką lub przedstawicielstwem a polskim przedsiębiorcą. Niemiecki podmiot może być zastąpiony przez przedstawiciela fiskalnego, który występuje wtedy jako importer oraz dostawca dostawy wewnątrzwspólnotowej. Przedstawiciel fiskalny jest osobą na terenie Niemiec, która posiada odrębny niemiecki numer identyfikacji podatkowej dla wszystkich swoich zagranicznych klientów. Przedstawiciel fiskalny pod tym numerem rozlicza swoich zagranicznych klientów z niemieckiego podatku dochodowego od towarów importowanych. Przedstawicielem fiskalnym mogą być przedstawiciele zawodów doradztwa podatkowego, a więc przede wszystkim doradcy podatkowi i adwokaci lub spedycje z siedzibą na terenie Niemiec. Deklaracje podatkowe można w Niemczech z reguły składać cztery lata wstecz, a więc do 31 grudnia 2012 roku jeszcze za lata 2008, 2009, 2010 i 2011.

> Jeżeli polski importer nie ma niemieckiego numeru identyfikacji podatkowej, w momencie przekroczenie granicy niemieckiej urząd celny nałoży na importowany towar Einfuhrumsatzsteuer w wysokości 19 % wartości towaru.

dr Roman Jüngling, LL.M. Rechtsanwalt

NOWY DAF XF I NOWY SERWIS DAF W BIAŁEJ PODLASKIEJ

W NOWYM ROKU 2013

Oczywiście dla Ciebie!

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF

TB Lease

www.TB.eu

przewoźnik nr 27

ciekawe

Hybrydy na pokaz

Holendrzy kupują hybrydy tupu "Plug-in" i robią to nie z miłości do środowiska, a ze względu na korzystne przepisy podatkowe. Przez różnego rodzaju ulgi w Holandii znacznie wzrosła sprzedaż takich samochód jak toyoty Prius Plug-in, chevrolet Volt, czy opel Ampera. Ich nabywcy chętnie korzystają z zachęt finansowych przy zakupie "zielonych" aut. Jednak jeżdżą nimi wyłącznie na benzynie, ponieważ nie mają gdzie ich ładować, albo nie mają na to ochoty.

Paryż bez 2CV

Citroen 2CV to niewątpliwie symbol Francji, ale na ulice Paryża wkrótce nie będzie miał wstępu. Tego typu problem może spotkać wiele innych klasycznych samochodów. Władze Paryża planują wprowadzić zakaz wjazdu do miasta samochodów mających więcej niż 17 lat. Osobne ograniczenia wiekowe mają dotyczyć również motocykli. Wszystko w imię walki o ekologię.

Mini rekord

Grupa brytyjskich gimnastyczek pobiła swój własny rekord Guinnessa, który polegał na upchnięciu maksymalnej liczby osób do Mini. Strategia była dobra i przyniosła efekty. Do bicia rekordu wybrano grupkę wygimnastykowanych i zgrabnych pań. Po 18 minutach wewnątrz Mini znalazło się 28 gimnastyczek, czyli o jedną więcej od poprzedniego rekordu. Wyczyn miał miejsce w Londynie podczas zorganizowanego tam dnia bicia rekordów Guinnessa.

Tylko 10 punktów

Trudniej będzie stracić prawo jazdy. Już od 19 stycznia policjant podczas kontroli drogowej będzie mógł wlepić kierowcy maksymalnie 10 punktów karnych. Do tej pory rekordziści nagrywani przez wideorejestratory w nieoznakowanych radiowozach byli w stanie zebrać nawet trzycyfrową liczbę punktów. Teraz będzie to niemożliwe, co z pewnością ucieszy niektórych kierowców, a już martwi policjantów.

Kup Astona

Aston Martin jest na sprzedaż za 800 milionów dolarów. Nie chodzi jednak o żaden unikatowy egzemplarz brytyjskiego supersamochodu (nawet ten agenta 007). Za taką kwotę można mieć na własność całą markę Aston Martin. Niestety kultowy producent samochodów od dłuższego czasu nie zaprezentował żadnego w pełni nowego auta. Nie jest w stanie obecnie konkurować z takimi markami jak Ferrari, czy Lamborghini. Być może dlatego ma zmienić właściciela. Ponoć pierwsi, na razie anonimowi chętni, już się zgłosili.

Pas dla rodzin

Polityka prorodzinna na poznańskich bus pasach. Radni tego miasta chcą wspierać wielodzietne rodziny. Wśród pomysłów na to, jak ułatwić im życie, znalazła się propozycja wpuszczenia rodziców podróżujących z większa liczbą dzieci na buspasy. Chęci radnych zapewne były dobre, ale pomysł spotkał się ze sporą falą krytyki. Jego przeciwnicy twierdzą, że trudno będzie zweryfikować, czy jadący pasem dla autobusów samochód faktycznie należy do wielodzietnej rodziny. Nie wiadomo też, ile dzieci musiałby jechać samochodem, żeby mieć prawo do korzystanie ze specjalnego pasa.

A2 taniej

Po tańszej autostradzie jeździ więcej samochodów. Po pół roku od obniżenia o połowę cen przejazdu autostradą A2 na trasie przybyło samochodów i to znacznie. Mowa o trasie miedzy Koninem a Łodzią. Na tym odcinku obniżono opłatę za przejazd jednego kilometra z 20 gr na 10 gr Od tego czasu liczba samochodów na A2 wzrosła o 1/3. Obniżenie stawek nie wynika jednak z miłości do kierowców, a z przepisów unijnych. Trasa była dotowana z budżetu Unii i zgodnie z zasadami nie może przynosić dochodów. Opłaty mogą jedynie pokrywać koszty jej utrzymania - stąd 50-procentowa obniżka opłat za przejazd.

1, 7 miliarda samochodów na 2035 rok

Za 23 lata liczba samochodów na świecie podwoi się. Tak prognozuje Międzynarodowa Agencja Energetyki (IEA). Duża będzie w tym zasługa Chin gdzie samochody kupowane są na potęgę. W 2000 roku na 1000 mieszkańców kraju środka przypadały 4 samochody, dziesięć lat później było ich już 40. Podobny wzrost liczby samochodów można zaobserwować w Indiach. Prognozy IEA spełnią się, jeśli dotychczasowy wzrost zostanie utrzymany.

Pasje.
Krokodyl smakuje prawie jak kurczak

z **Małgorzatą Zdrodowską** rozmawia **Paweł Mierzejewski**

Zapytam jak męski szowinista. Kobieta zajmuje się transportem? Przecież to faceci jeżdżą tymi swoimi wielkimi ciężarówkami i wożą wszystko, co duże i małe. A tu nagle Pani, dlaczego?

Rzeczywiście, to dziwne i nietypowe – kobieta w transporcie, zwłaszcza w specjalistycznym, jakim jest przewóz pojazdów autotransporterami. Początkowo nic tego nie zapowiadało. Prowadziliśmy z mężem dobrze prosperującą firmę, projektującą i produkującą odzież. Ale mieliśmy przyjaciół, którzy zajmowali się transportem i namówili nas, żebyśmy weszli w tę branżę. I tak się zaczęło. Zajęłam się autotransportem. Pojechałam z kolegą Adamem z firmy Adampol do Francji, do firmy Lohr, wielkiego producenta naczep, żeby kupić pierwszy autotransporter. I naczepy, i firma zrobiły na mnie ogromne wrażenie. Bardzo zaciekawiła mnie ta branża i zaczęliśmy w niej działać. Szło nam tak dobrze, że u jednego ze spedytorów zajęliśmy pierwsze miejsce w rankingu na bezszkodowości przewozów.

Pierwszy raz widzę kobietę, której podobają się naczepy samochodowe. Znam paru mężczyzn, którzy kochają samochody, ale dla nich (dla mnie też) naczepa to naczepa.

Rzeczywiście, podobają mi się, choć nie przesadzajmy z tym zachwytem. Rzecz w tym, że autotransport to bardzo ciekawy rodzaj transportu specjalistycznego. Powiem nawet, że gdybym miała się zajmować się innym rodzajem przewozów, nie wiem, czy bym to robiła. Lubię swoją pracę i lubię działać na rzecz naszej branży.

Transport i ruch tak bardzo weszły Pani w krew, że prywatnie Małgorzata Zdrodowska też lubi się przemieszczać i wyjeżdżać, bo Pani pasją są podróże.

Rzeczywiście, wolne chwile, jeśli już uda się je wygospodarować, staramy się przeznaczać na podróże. Ostatnio, ze względu na kryzys w branży, mniej wyjeżdżamy, ale w poprzednich latach sporo takich wycieczek z mężem i z dziećmi odbyliśmy. Były to dość egzotyczne wyjazdy. Tę pasję zawdzięczam rodzicom, którzy w latach 70. ubiegłego wieku zabierali mnie na swoje turystyczne wyjazdy. Jako trzynastolatka pierwszy raz zobaczyłam Turcję, dziś popularny kierunek wycieczek Polaków, ale wtedy byliśmy tam rzadkością, tak dużą, że celnicy oglądali nas jak jakieś zjawisko. Gdy wyszłam za mąż zrobiliśmy naszym sześcio-, siedmioletnim dzieciom wakacyjną wyprawę po Europie. Pojechaliśmy golfem do Włoch, a wracając oglądaliśmy Szwajcarię, Niemcy, Danię (oczywiście Legoland był głównym celem, szczyt marzeń niejednego dziecka w tamtym okresie), dalej promem do Szwecji i dopiero powrót do Polski. Ze względu na ograniczony budżet mieszkaliśmy w tanich hotelach lub na kempingach. Nie chodziło o luksusy, ale o to, by zobaczyć jak najwięcej. Zresztą dzisiaj moje dzieci, które mają już po 30 lat, bardzo często wspominają tę wyprawę.

Nie dziwię się, dla sześciolatka to olbrzymia wyprawa. Zwłaszcza, że trochę musiała trwać.

Z miesiąc tak sobie wędrowaliśmy. W Polsce nikt wtedy o aqualandach nie myślał, a tam już funkcjonowały i były ogromną atrakcją. Zatrzymywaliśmy się prawie przy każdym, bo wtedy we Włoszech były wielkie upały, a temperatura przekraczała 40 stopni. Dzieciaczki pluskały się w basenach, a my z mężem, w cieniu, w tym skwarze, nie mieliśmy nawet siły rozmawiać. Wyjeżdżaliśmy zwiedzać późnym popołudniem, gdy słońce już tak nie dokuczało. Kiedy któregoś wieczora zwiedzaliśmy Rzym, to mury dosłownie parowały, tak nagrzane było miasto.

Rozumiem, że nie odpowiadają Pani wyprawy ze ściśle określonym harmonogramem, zgodnie z którym o 8 jest śniadanie, o 11 wycieczka do ruin, a o 14.30 pierwsza tura je obiad. Woli Pani być sama gospodarzem takiego wyjazdu?

Tak, my lubimy być wolni. Nie lubimy wyjazdów z dokładnie określonymi godzinami i imprezami. Możemy skorzystać z oferty biura podróży, ale tylko jeśli chodzi o przelot i hotel. Gdy na przykład polecieliśmy na Cypr czy do Hongkongu, korzystaliśmy z lokalnych, hotelowych wycieczek z przewodnikiem. To ma sens. Sami mogliśmy zdecydować, co chcemy zobaczyć. Taki wyjazd nie może być zorganizowany przez biuro od początku do końca, bo ogranicza naszą swobodę wypoczynku. Podobnie było na Bali. Korzystaliśmy z tamtejszego przewodnika, który organizował nam wycieczki, ale według naszych sugestii i naszego planu dnia.

Ma Pani w domu sporo afrykańskich pamiątek. Rozumiem, że to ulubione miejsce turystycznych wypraw.

Tak, wszystkie przywieźliśmy z Afryki Południowej. Zaprosiła nas moja rodzina, która mieszka tam od ponad 20 lat. Mój wujek wiele lat był prezesem Polonii afrykańskiej i gościł u siebie wielu znanych ludzi i polityków z Polski. Z jednej strony miesięczny pobyt w Afryce to dużo, ale z drugiej jest tam tyle wspaniałych miejsc do oglądania, że chce się tam wracać. Pokochaliśmy tamtejszy klimat i styl życia tak bardzo, że mój syn już kilkakrotnie wracał do RPA, by poznawać nowe jego regiony.

Przeżyła Pani tam jakąś niecodzienną albo mrożącą krew w żyłach historię?

O tak, przeżyłam przygodę, która będę pamiętała do końca życia! Zwiedzaliśmy Kruger National Park. Mieliśmy umówionego przewodnika z samochodem. To był taki gazik bez szyb, którym miał przyjechać po nas mężczyzna, ale okazało się, że pan nie mógł, więc przyjechała kobieta. Trochę nas to zaskoczyło, ale pojechaliśmy. Pogoda była piękna (jak zwykle w tym kraju), ale nagle zaczęła się tropikalna burza i ogromna ulewa. Droga, którą jechaliśmy była nieco szersza niż nasz gazik, a że po obu stronach były skarpy, mogliśmy poruszać się tylko do przodu. Cała trasa była pofalowana: najpierw pokonywaliśmy jakieś wzniesienie, zjeżdżaliśmy w dół, pokonywaliśmy mostek nad strumieniem, a potem sytuacja się powtarzała. Pod wpływem deszczu droga zrobiła się mazista, a samochód zaczął się ślizgać i tańczyć. Strumyki dość szybko zamieniły się w rwące rzeki. Dosłownie. Zapadał zmierzch i zrobiło się ciemno. Wiedzieliśmy, że dookoła są dzikie zwierzęta, bo widzieliśmy je z odległości, a nie wiedzieliśmy, jak się zachowają. Pojawił się więc stres i ogromny strach, bo nie mieliśmy ochoty spędzić nocy w otwartym samochodzie wśród tej nieprzewidywalnej, dzikiej zwierzyny. To nie była miła perspektywa. Tym bardziej, że drogą ostro płynęła woda. Wreszcie, gdy ta pani wysiadła z samochodu, by sprawdzić, czy możemy przejechać przez rwącą rzekę (strumyk przemienił się w nią, a mostek był niewidoczny) powiedziałam mężowi, że musi przejąć kierownicę, bo ta pani sobie nie poradzi. Kobieta usiadła na miejscu pasażera, a mój mąż, zawodowy kierowca z dużym doświadczeniem, znalazł miejsce, w którym mógł zawrócić z tej drogi. Kiedy wracaliśmy okazało się, że już szukają nas helikoptery, bo każdy samochód, który wyjeżdżał na wycieczkę, był notowany przy wjeździe. Powrót to był najprzyjemniejszy moment tej eskapady.

A inne części Czarnego Lądu nie pociągają Pani? Ciągle tylko Afryka Południowa?

Zdecydowanie Afryka Południowa, innych regionów tego kontynentu nie znam. Zresztą niewykluczone, że w 2013 roku znowu tam pojedziemy i że uda się zwiedzić jeszcze inny kraj afrykański.

Dodam, że ciekawy był też krótki pobyt w wiosce Zulusów oraz wspólny wyjazd z naszą afrykańską częścią rodziny do kurortu Santa Lucia nad Oceanem Indyjskim. Tam też przeżyliśmy przygo-

dę, dużo milszą niż w Kruger Park. Nocowaliśmy w bungalowie, wewnątrz była kuchnia i korytarz odgrodzony od niej kratą (dla bezpieczeństwa), z którego odchodziły drzwi do pokoi. Pewnego poranka, gdy chcieliśmy przyrządzić śniadanie, okazało się, że z lodówki zniknęła kiełbaska i nie mamy śniadania. Patrzyliśmy na siebie trochę podejrzliwie myśląc, że ktoś dojadał sobie w nocy. Jednak, gdy wyjrzeliśmy na taras wszystko się wyjaśniło. Dookoła było mnóstwo małp, które urządziły sobie wielką ucztę zajadając się naszymi kiełbaskami. Weszły bowiem w nocy przez otwarte drzwi tarasu. Interesujący był też kilkudniowy pobyt w Sun City, gdzie zwiedzaliśmy przepiękny hotel The Palace, w którym bywają najzamożniejsi ludzie świata, do którego nikt z zewnątrz nie może wejść.

- **To jak wam się udało?**

Dzięki operatywności wujka, który był wtedy prezesem Polonii - udało mu się załatwić i wpuszczono nas. Wjechaliśmy na ostatnie piętro tego budynku i zobaczyliśmy przepiękny krajobraz i panoramę okolicy oraz najdroższe pola golfowe. Byliśmy też w ekskluzywnym kompleksie wypoczynkowo-rekreacyjnym z wieloma wspaniałymi basenami i zjeżdżalniami, wśród których jest jedna100-metrowa, niemal pionowa. Zrobiła na mnie przerażające wrażenie. Weszłam na jej szczyt schodami. Bałam się ogromnie, gdy spoglądałam w dół. I choćby ktoś zaproponował mi walizkę z milionem dolarów i kazał zjechać, to nie odważyłabym się. Jednak moje, wówczas 13-letnie, dziecko miało inne odczucie, że jest super i zjechało z tej zjeżdżalni trzy razy, a ja stałam na dole z duszą na ramieniu.

- **Ale świat to nie tylko Afryka. Jakie inne miejsca chętnie Pani odwiedza?**

Równie miło wspominam pobyt w Indonezji, na wyspie Bali. Pojechaliśmy tam z naszymi przyjaciółmi z Warszawy, którzy zabrali w tę podróż swoje 3-miesięczne dzieciątko. Jednym z ciekawszych wspomnień tego pobytu była wycieczka do świątyni małp. Uprzedzono nas, że musimy dziecko przykryć, a jeszcze lepiej schować, bo małpy mogą nas zaatakować i porwać dziecko. Byliśmy zaskoczeni, bo nikomu z nas nic takiego nie przyszło do głowy. Zresztą my także musieliśmy specjalnymi chustami okryć nogi, zdjąć zegarki, biżuterię, okulary i wszelkie błyskotki, bo małpy, które chodziły między ludźmi i wszystko kradły, lubią błyskotki. Momentami były tak niespokojne, zuchwałe i nieprzewidywalne, że zaczęłam się obawiać o nasze bezpieczeństwo. Zupełnie inny nastrój miała wizyta na klifie. Staliśmy na wysokiej skale, a w dole, wśród fal oceanu, delfiny urządzały swój naturalny show. Nikt ich nie tresował. Pojawiały się z przypływem. Piękne i nie do podrobienia w delfinarium.

- **Cóż jeszcze jest na podróżniczej liście marzeń Małgorzaty Zdrodowskiej?**

Paryż. To jedno z moich marzeń. Gdy kupowaliśmy naczepy do firmy byłam w Strasburgu, ale do Paryża nigdy nie udało mi się dojechać. Nie ciągnie mnie natomiast do USA, choć studiuje tam mój syn i mam przyjaciółkę ze studiów, która od 20 lat tam mieszka i mnie zaprasza. Równie obojętne są mi Wyspy Kanaryjskie czy Majorka. Moim wielkim marzeniem jest jeszcze choć raz pojechać do Moskwy (może powodują to wspomnienia z dzieciństwa). Byłam tam, gdy miałam 9 lat. Pamiętam taki wielki dom towarowy o nazwie Dietskij Mir z wielkimi schodami ruchomymi. W Moskwie widziałam je pierwszy raz i jazda nimi była dla mnie najlepszą zabawą.

- **Każdy, kto gdzieś wyjeżdża, przywozi jakieś pamiątki albo choćby zestaw zdjęć z miejsc, które odwiedził. Co dodatkowo obciąża Pani bagaż?**

Zawsze przywoziliśmy różne drobiazgi i pamiątki. Ja bardzo lubię odwiedzać bazary, bo tam można znaleźć bardzo ciekawe rzeczy. I użyteczne, i artystyczne. Na przykład w Durbanie na bazarze zobaczyłam drewniane krzesło, które składało się z dwóch części. Było stare i rzeźbione. Człowiek, który na nim siedział, nie chciał mi go sprzedać. Wtedy do akcji wkroczył mój mąż. Był lepszym negocjatorem i do domu wracałam z krzesłem. Nie ma żadnych poduszek, a siedzi się na nim fantastycznie. W naszych sklepach trudno dostać tak wygodne krzesło. Przywieźliśmy także krzesło współczesne i ciekawą dużą rzeźbę, która przedstawia głowę Murzyna. Mamy też skóry, m.in. zebry, antylop, oczywiście z pozwoleniami i z licencjonowanych galerii z certyfikatem.

- **Kupić takie rzeczy to jedno, ale przewieźć je przez granicę to zupełnie inna sprawa. Miała Pani z tym jakieś problemy?**

Przewóz tych rzeźb był skomplikowany, bo musieliśmy je bardzo dokładnie zabezpieczyć. Natomiast na lotnisku zawsze miałam szczęście i nikt nie stwarzał mi problemów. Gdy wyjechałam wózkiem z wielkimi paczkami liczyłam się z tym, że celnicy każą mi je rozpakować. A oni zapytali tylko, co to jest. Odparłam, że drewniane rzeźby z Afryki i nie było problemu.

- **A jak jest z kuchnią? Na wyjazdach jecie państwo regionalne potrawy, czy wolicie kuchnię europejską i najwyżej fusion? Jadła Pani coś, czego w Polsce nie podają?**

Lubimy próbować narodowe potrawy, ale tylko wyjątkowo korzystamy z kuchni na stolikach czy w przydrożnych szopach. Jest to niebezpieczne ze względu na różnorodność nieznanych chorób i bakterii (bywa, że nieuleczalnych). Na przykład na Bali ostrzegano nas, że jedzenie poza hotelem to duże ryzyko, bo warunki sanitarne ulicznych kuchni-barów są żadne. W Afryce higiena w takich lokalach jest chyba jeszcze gorsza. Chętnie natomiast korzystamy z wieczorów kulinarnych w hotelach. Nie lubię owoców morza, ale na jednej z takich kolacji na Bali skusiłam się na m.in. na homara i inne potrawy przyrządzone z nich. Szczególnie smakowały mi, gdy serwowano je jako grillowane. W Afryce Południowej jadłam np. ślimaki na maśle. Były smaczne. Jadłam je jeszcze raz w Polsce i muszę przyznać, też były pyszne! Nigdy więcej nie wróciłam do tych egzotycznych smaków, ale przynajmniej raz spróbowałam. Mieliśmy też okazję poznać smak mięsa krokodyla.

- **No właśnie, jak smakuje krokodyl?**

Właściwie nie ma w tym mięsie nic szczególnego. Może było troszeczkę słodsze i wydaje mi się, że bardziej przypominało w smaku drób. Zapewne jest to też kwestia przyrządzenia.

Małgorzata Zdrodowska, szefowa firmy Mazdro Bis sp. z o.o. z Białegostoku - jedna z niewielu kobiet w Polsce i w Europie zajmujących się zawodowo transportem.

STO LAT, STO LAT!

Magystral

Niezwykle miło było nam spotkać się z Państwem na uroczystej Gali 55-lecia ZMPD i być Złotym Sponsorem tej imprezy. Dziękujemy za wspaniale spędzony czas, szampańską zabawę do rana, jak również za wszystkie miłe głosy, cenne uwagi i sugestie, a przede wszystkim za możliwość osobistego spotkania i liczny udział w zorganizowanym przez nas konkursie fotograficznym przy zabytkowych samochodach. Zwycięzcami naszego konkursu na najpiękniejsza parę Gali zostali państwo Ewa i Piotr Kossowscy z firmy „Matryk" w Białej Podlaskiej. Serdecznie gratulujemy!

Mamy nadzieję na kolejne owocne spotkania w tak zacnym gronie.

Dziękujemy naszym klientom i partnerom handlowym za owocną współpracę w 2012 roku. Magystral z optymizmem oczekuje nowego roku, który będzie dla nas czasem kolejnych wyzwań i szerszych perspektyw. 2013 jest dla nas rokiem jubileuszowym (pięciolecie), zatem już teraz możemy Państwu uchylić rąbka tajemnicy, iż na ten czas zaplanowaliśmy wiele interesujących spotkań, niespodzianek, a także przewidzieliśmy aktywny rozwój „Europejskiego standardu na Wschodzie".

Jednocześnie, z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia, już teraz pragniemy życzyć Państwu wszelkiej pomyślności, zdrowych i pełnych pokoju świąt w gronie rodzinnym oraz wszelkich sukcesów w Nowym Roku!

reklama

PL 49* > 3,5 t viaTOLL

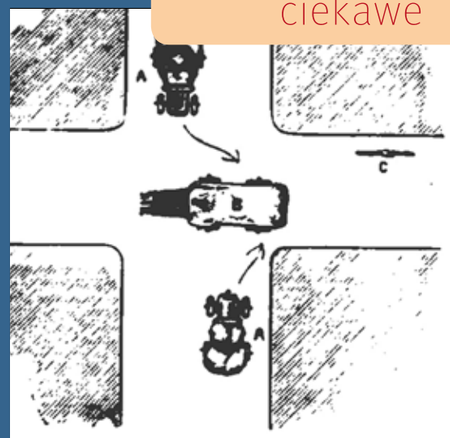
viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH OD 12 STYCZNIA 2013 ROKU

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.



Sto lat temu w przepisach

„Droga jest otwarta dla wszystkich, z tego powodu należy być grzecznym, oględnym i prowadzić zawsze samochód, jak na poważnego człowieka przystało”. To jeden ze zwyczajów drogowych umieszczony w „Sztuce prowadzenia samochodu”- książce wydanej w Warszawie w 1911 roku.

Jerzy Kociszewski

Dzieje automobilizmu polskiego sięgają czasów Polski rozbiorowej. Pierwsze automobile do Warszawy sprowadził około 20 sierpnia 1896 roku Stanisław Grodzki, sukcesor starej warszawskiej firmy „Alfred Grodzki”, która zajmowała się dostarczaniem maszyn i narzędzi rolniczych, nasion zbóż, roślin pastewnych i traw. Pierwsze próbne jazdy zmotoryzowanych powozów Benza odbyły się na firmowym dziedzińcu składu maszyn przy ul. Senatorskiej 33 w Warszawie.

W dniu 25 sierpnia pan Stanisław postanowił wypróbować samochody w ruchu ulicznym. Pierwszy z nich prowadził osobiście, natomiast drugim kierował mechanik. Fakt pojawienia się w Warszawie samochodów wywołał duże zainteresowanie, głównie wśród cyklistów i techników. Samochody jechały spokojnie, nie powodując zbytnich hałasów i nie płosząc koni. Przez kilka pierwszych dni samochody poruszały się po Warszawie „prawem kaduka”. Nie miały żadnych zezwoleń ani numerów rejestracyjnych. Stanisław Grodzki zwrócił więc się do oberpolicmajstra o wydanie stosownych zezwoleń do poruszania się po drogach.

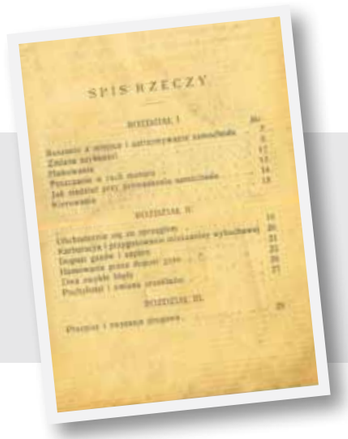
W sobotę, 29 sierpnia, po południu oberpolicmajster pułkownik Gressner osobiście zapoznał się z pojazdami samojezdnymi. Samochód wykonał szereg ewolucji mających wykazać jego zwrotność, szybkość hamowania, zdolność wymijania stojących obiektów, itd. Próba zakończyła się pomyślnie, a werdykt brzmiał: samochody mogą kursować po Warszawie. Należy przypuszczać, że podstawą prawną były przepisy przewidziane dla welocypedów, wydane w tym samym roku.

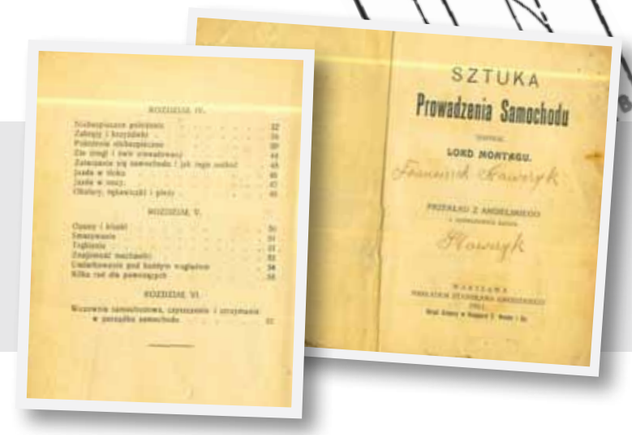
Tak właśnie zostało wydane pierwsze prawo jazdy na ziemiach polskich, którego właścicielem był prekursor polskiej motoryzacji Stanisław Grodzki, człowiek, którego powinniśmy wspominać z szacunkiem, bo przez długie lata odgrywał wielką rolę w rodzącym się polskim automobilizmie. Właśnie od 1896 roku, po otwarciu przed samochodami bramy do Polski, wszystko samo się potoczyło. Niektóre źródła podają, iż pierwsze prawo jazdy zostało wydane w Warszawie Stanisławowi Grodzkiemu w 1897 roku i pozwalało prowadzić samochód peugeot P-9. Jednak zdecydowanie bliższa prawdy jest wersja mówiąca o 1896 roku.

W ślad za pojawieniem się samochodów zaczęły powstawać przepisy dotyczące ruchu drogowego. Pierwszą ustawą dotyczącą ruchu pojazdów był uchwalony przez parlament brytyjski Locomotive Act (przepis czerwonej flagi), który nakazywał, aby 30 metrów przed każdym pojazdem mechanicznym szedł człowiek z czerwoną chorągiewką. Miało to ograniczyć prędkość pojazdów do 6,4 km/godz. Przepis ten zniesiono dopiero w 1895 roku, czyli przed pojawieniem się u nas pierwszego samochodu. Kolejna ustawa Motor Car Act z 1903 roku wprowadziła ograniczenie prędkości do 35 km/godz. i wprowadziła nakaz posiadanie prawa jazdy.

Na ziemiach polskich pierwsze znane mi przepisy dotyczące organizacji ruchu drogowego pochodzą z 9 czerwca 1873 roku i zostały wydane w Galicji. Była to ustawa dla publicznych pojazdów w Krakowie i regulowała ruch pojazdów zaprzęgowych (dorożek). Niektóre publikacje niesłusznie podają, że pierwsze polskie przepisy ruchu drogowego wydano w 1907 roku w Przemyślu i dotyczyły ruchu pieszych. Pierwsze znaki drogowe na ziemiach polskich zostały wprowadzone w 1908 roku i było ich zaledwie pięć.

W 1911 roku nakładem znanego już nam Stanisława Grodzkiego, wydana została w Warszawie „Sztuka prowadzenia samochodu”. Był to przekład z angielskiego książki pod tym samym tytułem, napisanej przez Lorda Montagu. Należy przypuszczać, że jest to pierwsza pozycja w dziejach naszej motoryzacji, w której podjęto próbę opisania sposobów prowadzenia samochodu, techniki kierowania, przepisów i zwyczajów drogowych, wyposażenia samochodu oraz rad dla „powożących” i zasad eksploatacji samochodu.





Na owe czasy nie było na ziemiach polskich przepisów prawa, które regulowałyby zasady poruszania się po drogach pojazdów mechanicznych. Więc to tłumaczenie trzeba traktować jako próbę implementacji angielskich przepisów na polskie drogi. Pierwsze przepisy prawa dotyczące ruchu na drogach publicznych ukazały się dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości.

Zastanawiające są w tej książce podpisy pod rysunkami, brzmiące „samochód powinien trzymać się stale prawej strony drogi”. Przecież w Królestwie Wielkiej Brytanii do dnia dzisiejszego mamy ruch lewostronny, a w naszym kraju zmieniono ruch z lewostronnego na prawostronny dopiero po odzyskaniu niepodległości.

Skąd więc ta zamiana stron? Odpowiedź jest prosta – mówimy o Polsce pod zaborami. W Warszawie obowiązywał ruch prawo stronny, podobnie jak w całym zaborze rosyjskim, w Galicji natomiast jeżdżono po lewej stronie.

Rzeczpospolita pod zaborami nie miała własnego, narodowego prawodawstwa, siłą rzeczy więc uzależniona była od administracji zaborców. Cywilizacyjnie najbardziej rozwinięty był zabór pruski. Dotyczyło to również początków motoryzacji i nowoczesnej komunikacji.

O prawdziwych początkach polskiego prawa o ruchu drogowym, jak i pierwszych polskich licencjach dla automobilistów możemy mówić dopiero po 1918 roku. Pierwsze prawa jazdy w II Rzeczpospolitej wydane zostały niemal wraz z odzyskaniem niepodległości.

Niektóre rady natomiast są nadal aktualne, pomimo upływu stu lat. Już wówczas był problem z jazdą na „podwójnym gazie” i z kulturą na drodze: „Między innemi sprawami, automobilista, tak dobrze amator jak i zawodowiec, powinien pamiętać, że napoje wyskokowe nic nie pomogą na zimno. Im mniej alkoholu wypitego, tem lepiej, czy to w dzień, czy w nocy, dla powożącego i dla maszyny, powierzonej jego pieczy”.

„Na zakończenie powiemy, że cała sztuka prowadzenia samochodu zasadza się na umiejętności całkowitego pod każdym względem panowania nad sobą i nad samochodem. Jest to ideał najwyższy, do jakiego może dojść woźnica samochodowy”. (Informacje i cytaty pochądzą z książki A. Rostockiego i J. Tarczyńskiego „Automobilizm w Warszawie do roku 1939”).

> Między innemi sprawami, automobilista, tak dobrze amator, jak i zawodowiec, powinien pamiętać, że napoje wyskokowe nic nie pomogą na zimno. Im mniej alkoholu wypitego, tem lepiej, czy to w dzień, czy w nocy, dla powożącego i dla maszyny, powierzonej jego pieczy.

Autor jest właścicielem najbogatszej w Polsce kolekcji praw jazdy, znawcą historii automobilizmu. Pełni funkcję wiceprezesa Stowarzyszenia Kierowca.pl.

Nowości 2013

Początek roku w salonach samochodowych to czas premier. Większość nowości producenci zaprezentowali już jesienią na salonie w Paryżu.

Kacper Jeneralski

Skoda Rapid

Z usportowioną dwudrzwiową skodą z lat osiemdziesiątych wspólną ma tylko nazwę. Nowa skoda Rapid to niewielki pięciodrzwiowy samochód z ogromnym bagażnikiem o pojemności 550 litrów. Nowa skoda ma trafić do rodzin, których nie stać na Octavię, a potrzebują czegoś większego od Fabii. Auto z benzynowym silnikiem 1,2 kosztuje 47 950zł. Z okazji rozpoczęcia produkcji Skoda wprowadziła dodatkowy rabat na Rapida wysokości 4 000 zł, bo to właśnie cena ma spowodować, że nowe auto stanie się hitem.

Renault Clio

Pojawiło się wiele opinii mówiących, że to najatrakcyjniejszy samochód paryskiego salonu. Renault wprowadzając czwartą generację Clio zaszalało. Głównym jego atutem jest uroda. Bardzo przebojowy przód auta połączony z szerokim grillem powoduje, że Clio wygląda jak auto klasy premium. Wewnątrz można liczyć na takie atrakcje jak wbudowany w deskę rozdzielczą tablet z podłączeniem do internetu. Nowa renówka debiutowała od razu w trzech wersjach - pięciodrzwiowej, kombi oraz sportowej RS. Z trzydrzwiowego nadwozia francuski producent zrezygnował.

Seat Leon

Nie ma wątpliwości, że hiszpańska marka przechodzi obecnie trudne chwile. Sprzedaż Seatów wyraźnie odstaje od reszty aut z rodziny Volkswagena. Leon może być lekarstwem na te problemy. Nowy kompakt z temperamentem jest ostry i bardziej dopracowany niż poprzednik. Auto jest nieco większe, ma też większy bagażnik. Klamka tylnych drzwi nie jest już ukryta przy oknie, a to dlatego, że Seat po raz pierwszy planuje wprowadzić trzydrzwiową wersję Leona, szykuje się nawet kombi.

Toyota Auris

To mocny gracz na rynku kompaktów i nic nie wskazuje na to, żeby sytuacja miała się zmienić. Nowy Auris jest efektowny i bardziej przebojowy od poprzednika. Co ważne, Toyota postanowiła powrócić do sprzedaży swojego flagowego kompaktu w wersji kombi. Pod maską Auris będzie miał do wyboru dwa silniki diesla, dwa benzynowe i hybrydowy układ napędowy. Akumulatory hybrydowej wersji zostaną umieszczone pod tylną kanapą, a dzięki temu pojemność bagażnika nie zmniejszy się tak drastycznie, jak miało to miejsce w poprzednim hybrydowym Aurisie.

Range Rover

Nie łudźmy się, flagowy okręt Land Rovera dawno przestał już służyć do jazdy w terenie. Nowy Range jest limuzyną z najwyższej półki w lekko "uterenowionym" stylu. Range Rower przeszedł poważną kurację odchudzającą i stracił na wadze aż 420 kilogramów. To rekordowy wynik, który udało się uzyskać dzięki aluminium.

Nadwozie w całości zostało wykonane z lekkich stopów, dzięki czemu Range ma mniejszy apetyt na paliwo. Obowiązkowym wyposażeniem tego auta i znakiem rozpoznawczym jest silnik V8, tu występuje w wersji benzynowej i wysokoprężnej. Brytyjczycy przygotowali też kryzysową wersję auta z silnikiem V6 zapożyczonym z modelu Discovery.

Dacia Logai i Sandero

Kiedy Dacia powracała na rynek wprowadzając Logana, uroda francusko-rumuńskich samochodów nie była na pierwszym planie. Teraz, kiedy okazało się, że pomysł chwycił, można skupić się na detalach. Dwa auta Dacii przeszły facelifting, który - trzeba przyznać - wyszedł im na zdrowie. Główne zmiany objęły przód auta, który stał się nieco bardziej nowoczesny. W obu modelach poprawiono jakość plastików wewnątrz, a do tych akurat można było mieć zastrzeżenia. Auta są teraz lepszej jakości, ale - co najważniejsze - producent nie planuje majstrować przy cennikach, bo niska cena to najważniejszy atut Dacii.

KIA Carens

Poprzednia generacja tego samochodu nie cieszyła się dużym wzięciem w Europie, teraz Koreańczycy postanowili to zmienić. Carens to siedmioosobowy mały van, który ma konkurować z samochodami pokroju chevroleta Orlando czy opla Zafiry. Z poprzednim Carensem auto ma niewiele wspólnego, zniknęły toporne kształty i słabe plastiki. Samochód jest stonowany, ale elegancki. Być może KIA popełniła mały błąd w nazewnictwie, bo do tego auta idealnie pasowałaby nazwa cee'd van.

BMW Concept Tourer

Można odnieść wrażenie, że BMW właśnie skonstruowało vana. Concept Tourer to kompaktowy samochód z napędem na przednią oś. Dostępny będzie miedzy innymi w wersji hybrydowej typu plug-in, a więc takiej, którą można ładować podłączając do gniazdka. Na samym prądzie samochód ma pokonać około 30 km - dalej będzie poruszał się wykorzystując silnik benzynowy i wspomagając się motorem elektrycznym. To na razie prototyp, ale sądząc po jego wyglądzie - bliski produkcji. Być może gotowy samochód w salonach pojawi się już w 2014 roku.

Ford Mondeo

Tu niemal wszyscy są zgodni, ford Mondeo zaczyna wyglądać jak Aston Martin, a przynajmniej wydaje się tak, kiedy patrzymy na auto z przodu. Nowe Mondeo powstało na tej samej platformie co Mazda 6. Styliści nie przeprowadzili rewolucji, samochód zmienił się, ale nie poczyniono drastycznych kroków. Trudne do zaakceptowania będzie dla niektórych to, co znajdzie się wkrótce pod maską tego auta. Jedna z wersji ma wykorzystywać trzycylindrowy silnik o pojemności zaledwie jednego litra, co przy gabarytach tego rodzinnego samochodu jest dość śmiałym krokiem.

McLaren P1

To będzie godny następca kultowego Mclarena F1. Po dwudziestu latach od premiery wspomnianego supersamochodu Brytyjczycy znów chcą stawić czoła najszybszym samochodom od Ferrari i Lamborghini. Producent sprzedaje już wprawdzie model MP4-12C, ale P1 ma być znacznie szybszy i sporo droższy. W Paryżu pokazano tylko prototyp i nie przedstawiono specyfikacji auta, bo prace nad nim dopiero trwają. Jeśli jednak P1 będzie jeździł tak jak wygląda, to zapowiada się ostra walka w segmencie supersamochodów.

Fiat Panda 4x4

Jeśli komuś wydaje się, że mały fiat z napędem na cztery koła jest tylko fanaberią, jest w błędzie. To już trzecia generacja tego samochodu. Zakochani w nim Włosi nie zamierzają rezygnować ze swojego wszędołaza, z którym przez trzydzieści lat zdążyli się mocno związać. Nowa Panda na bezdroża może mieć pod maską silnik benzynowy 0,9 z doładowaniem lub dobrze znanego i popularnego diesla 1,3. Oprócz plastikowych osłon zderzaków i progów zainstalowano w nim również płyty pod podwoziem. Napęd na cztery koła wyposażony jest w system działający podobnie do blokady dyferencjału. W trudnych momentach koło, które traci przyczepność, jest automatycznie hamowane tak, żeby poprzez mechanizm różnicowy moc powędrowała na przeciwległe koło, a samochód nie zagrzebał się np. w piasku.

Honda CR-V

Aż trudno uwierzyć, że to nie facelifting. Japończycy wprowadzają do sprzedaży czwartą generację swojego SUV'a. Nowy CR-V został zbudowany od podstaw, ale stylistycznie nie zmienił się za bardzo. Samochód występuje w wersji z napędem na jedną i dwie osie. W wersji 4x4 układ przeniesienia napędu został poprawiony tak, żeby odłączna tylna oś uruchamiała się sprawniej. Ciekawostką jest nowy silnik diesla. Oprócz sprawdzonej, ale dość drogiej jednostki 2,2 i-DTEC w ofercie pojawi się również wysokoprężny motor 1,6 o mocy 120 KM.

TimoCom Transport z przyszłością!

„Mój TimoCom. Mój atut."

PL-20121116

Wszystkie drogi prowadzą do TimoCom.

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

- codziennie nawet 300.000 ładunków i wolnych pojazdów
- oferty z pierwszej ręki od firm z 44 krajów
- stałe zlecenia transportowe od europejskich załadowców
- 30.000 sprawdzonych usługodawców z całej Europy
- bezpłatny okres testowania

NOWOŚĆ
Największa w Europie giełda powierzchni magazynowych ☺

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

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl

przewoźnik nr 27

ciekawe

SILVERSTONE
jazda na maksa

Jest już ponad 70 modeli samochodów o mocy powyżej 500 koni mechanicznych. Na polskich drogach coraz częściej widać ferrari, Astona Martina, lamborghini czy sportowe modele BMW i mercedesa.

Bartosz Bernabiuk

Zaraz po zakupie, a może jeszcze przed, pojawia się jednak pytanie: gdzie tym jeździć? Ścigać się na lotnisku na ćwierć mili, ganiać się z policją na niby-autostradach pełnych remontów, czy ze łzami w oczach trzymać się dzielnie limitów prędkości?

Zarówno dla tych, których stać na zakup tej klasy samochodów, jak i tych, którzy z zachwytem wsłuchują się w magiczne brzmienie potężnych silników grzmiących nocą na opustoszałych ulicach wielkich miast, mamy ciekawą propozycję: udział w szczególnej, organizowanej tylko kilka razy w roku imprezie na znanym z zawodów Formuły 1 torze Silverstone na północy Londynu.

Na torze stawiamy się o godzinie 8:00. Na początek śniadanko, podział na grupy, wprowadzenie. Każdy otrzymuje karty startowe, identyfikatory i agendę dnia. Bierzemy udział w The Silverstone Challange. Spodziewamy się podzielonego na kilka odcinków toru i jazdy na małych pętlach, kilku minut za kierownicą każdego samochodu, instruktorów patrzących, czy nie jedziemy za szybko. Tymczasem Anglicy zaskakują na każdym kroku. Każda grupa ma swojego opiekuna, a każdy z opiekunów jest utytułowanym kierowcą rajdowym. Na początek rozgrzewka.

Kilkusetkonny renault i jako wstęp trzy pełne okrążenia na prawie sześciokilometrowym, pełnym okrążeniu toru z licencją F1. Poznajemy trasę, ćwiczymy tor hamowania i kąt wejścia w zakręty. Gdzie ścinać, gdzie trzymać się dokładnie łuku, gdzie hamować, a gdzie jechać bez hamulca. Po przejeździe spodziewamy się kolejek do kolejnych samochodów i tym samym przerwy. Tymczasem z renault przesiadamy się prosto do ferrari 360, a samochodów każdej marki jest tyle, że w zasadzie mamy jeden samochód na dwie osoby, więc jeździmy non stop.

Coraz szybciej pokonujemy kolejne trzy okrążenia ferrari Modena. Jest już szybko, tylny napęd, charakterystyczny dźwięk silnika ferrari. Instruktor na naszej karcie wpisuje uwagi i informacje, nad jakimi elementami techniki mamy pracować przy kolejnej konkurencji. Mija może kilkanaście minut i kolejny instruktor zaprasza nas na siedzenie kierowcy w audi TT RS, żebyśmy się oswoili przed czekającymi nas emocjami. Za chwilę jazda prawdziwym potworem - audi R8 V10. Teraz instruktorzy nie mają litości. Już nie ma hamowania wpół drogi, nie ma taryfy ulgowej, kiedy jedziemy po złym łuku, komendy sypią się jak łuski z kałasznikowa, na każdym wyjściu z zakrętu słyszymy „Power!" i ciśniemy, ile fabryka dała. Kiedy głowa mówi „hamować", instruktor krzyczy „gaz"! Jazda do granic możliwości każdego z nas – amatorów. Po siedemdziesięciu kilometrach już się robi niedobrze od przeciążeń, a do przerwy daleko. W kolejce czekają dwa modele nissana, 370Z i GT-R, 3,5 sekundy do setki. Coraz lepiej rozpoznajemy tor, na prostej najlepsi jadą już powyżej 240 km/h. Mamy za sobą prawie 120 km na pełnej pętli. Po, jak nam się wydawało „szybkiej jeździe", czeka wisienka na torcie – co-drive caterham 7. Jeden z czołowych kierowców torowych Wysp Brytyjskich śmiga zwinnym caterhamem, wyprzedzając wszystkich amatorów w znacznie potężniejszych samochodach, jakby byli ustawionym wcześniej slalomem. Uczestnicy kolejno zasiadają w fotelu pasażera. Pierwsze wyjście z zakrętu i czuć przeciążenie jak w samolocie, ręka bez namysłu łapie się konstrukcji pojazdu i już jej nie puszcza do końca jazdy. Tu widać kunszt mistrza i naszą amatorszczyznę.

Jesteśmy tak „wyjeżdżeni", że większość pewnie najchętniej położyłaby się spać, a to dopiero połowa dnia. Po lunchu czeka nas szkolenie z rajdów płaskich i jazda na ręcznym. Nie ma przygotowania i rozkręcenia. Instruktor ledwie się przedstawił i już krzyczy numery kolejnych biegów, wyznacza trasę w takim tempie, że o spokojnej analizie nie ma nawet mowy. Latamy bokiem po szutrach. Małym przerywnikiem jest jazda defenderem (Land Rover) po specjalnej trasie, przechylenia po 40 stopni robią wrażenie, chociaż samochód sam pokonuje wszystkie wzniesienia i nie należy mu przeszkadzać, to właśnie na tej konkurencji kilka osób odpuszcza najbardziej stromy kawałek. Psychika nie pozwala. Instruktor się uśmiecha, ale nie nalega.

Padamy na twarz, a organizator przywozi nas na tor Formuły 3 (Formuła Silverstone). Po krótkim szkoleniu siadamy w bolidach i ruszamy na trasę. Kilka okrążeń rozgrzewki i rusza wyścig z prawdziwego zdarzenia. Perspektywa toru z bolida jest zupełnie inna, prawie szoruje się nosem po trasie. Mamy wrażenie, że ocieramy się o sąsiednie bolidy, walka jest zacięta, a wyprzedzanie trudne. Jazda jednak niesamowita, a wszystkie statystyki naszej jazdy zapisuje komputer. Na koniec jeszcze jazda w ślizgach slalomem specjalnie przygotowanym caterhamem.

Dzień jak co dzień, tyle że pełen genialnych wrażeń i fantastycznej nauki sportowej jazdy. To nie tylko gaz do dechy, ale także umiejętność wykorzystywania specyfiki pojazdów z napędem na tył, na przód, na cztery koła, umiejętność balansowania samochodu hamulcem i gazem do optymalnego wejścia w zakręt. Wiele umiejętności i wspaniała zabawa pod okiem wyśmienitych kierowców i pedagogów. Przygotowanie imprezy mistrzowskie. W drodze powrotnej do hotelu wszyscy zasypiają. Pierwsze komentarze pojawiają się dopiero przy kolacji, kiedy zaczynamy sobie zdawać sprawę z tego, co dzisiaj przeżyliśmy.

Choć w Polsce można próbować swych sił na torze w Kielcach, szutrowym torze Słomczyn, czy jedynym z prawdziwego zdarzenia torze w Poznaniu, to jednak nasz kraj pozostaje wciąż ubogi pod względem motoryzacyjnej infrastruktury.

Już u najbliższych sąsiadów znajdziemy wiele propozycji torów szkoleniowych. W Niemczech na amatorów szybkiej jazdy czeka ADAC pod Berlinem, a także inne tory wyścigowe, łącznie z ponad 20-kilometrową, kultową rundą Nurburgring. Na północy Finowie nauczą nas jazdy po szutrach, a zimą w Norwegii oszalejemy z radości, ślizgając się po zamarzniętych jeziorach. Silverstone to propozycja dla tych, którzy chcą jednego dnia spróbować całej gamy szybkich aut i różnych stylów jazdy. To po prostu motoryzacyjny dzień marzeń. Taki pełen pakiet nie jest tani, ale z pewnością wart każdego funta. Organizacja i opieka perfekcyjna, przyjazna atmosfera i smak kultowego toru Silverstone. Wrażenia gwarantowane.

Dakar
ciężarowa lekkość bytu

Który raz pojedziesz w Dakarze i dlaczego znowu ciężarówką?

To już szósty raz. Przypominam sobie mój pierwszy udział w Dakarze w 2002 roku. Wówczas jechałem samochodem osobowym. To był wielki koszmar i to nie tylko dlatego, że nie miałem doświadczenia. Jechałem słabym autem. Nasz zespół mechaników miał wypadek, po którym straciliśmy ich wsparcie. Nagrodą miał być kolejny start w 2003 roku. Wtedy po raz pierwszy jechałem ciężarówką. Na trasie widziałem auta zakopane po osie. Kiedy inni mieli problemy, my sunęliśmy po piachu, po wydmach. Zwykle udawało się zatrzymać tam, gdzie chcieliśmy. A jak zdarzyło się zakopać, zawsze ktoś pomagał, wyciągał z piachu. Obyło się bez większych problemów. Zresztą miałem szczęście, bo moim partnerem był bardzo doświadczony niemiecki zawodnik - Klaus Bauerle. Świetnie mi się z nim współpracowało. Klaus do dzisiaj jeździ ciężarówkami. Kiedy spotykamy się na wydmach, często się ścigamy. Potem bywa, że mój nauczyciel Klaus przychodzi i mówi: O stary, pięknym tempem jechałeś. To fajne. Od Klausa bardzo wiele się nauczyłem. To była szybka szkoła jazdy ciężarówką i myślę, że teraz tamten czas i tamta nauka procentuje.

Łatwość, z jaką ciężarówka pokonywała kolejne etapy, tak mi się spodobała, że zatęskniłem za kolejnym startem. Potem dwa razy były auta osobowe i przy kolejnej edycji rajdu padła propozycja jazdy ciężarówką. Pomyślałem, że warto jeszcze raz spróbować i sprawdzić, czy rzeczywiście ciężarówką jeździ się w Dakarze inaczej, w moim odczuciu lepiej.

To brzmi jak paradoks. Taka ciężarówka nie dość, że ma przynajmniej trzy osie, to jest dwukrotnie dłuższa i z siedem razy cięższa od auta osobowego.

Fot. Archiwum R-Six Team

z Jarosławem Kazberukiem, kierowcą rajdowym, rozmawia Paweł Mierzejewski

Samochód ciężarowy jest zwykle pięć, sześć razy cięższy. Mój samochód waży siedem i pół tony. Jest to Unimog, czyli ciężarówka mniejsza, ale też i dzięki temu bardzo sprawna. Okazało się, że start w 2012 roku potwierdził moje pierwsze wrażenie - ten pojazd świetnie radzi sobie z trasami Dakaru (teraz rajd odbywa się w Ameryce Południowej). Kiedy pojawiają się przed sobą wydmy, masz wrażenie, że niemożliwe, by te siedem i pół tony pokonało góry (teraz Andy) zasypane piachem i dalej jechało. Zdolności tego samochodu, gdy potrafi się jeździć po wydmach, są imponujące. Mnie taka jazda cały czas cieszy. Poza tym w ciężarówce większość zawodników oglądam z góry. Do kabiny dostaje się mniej kurzu niż w autach osobowych. Dakar to jedna wielka kurzawa. W ciężarówce jest o tyle wygodniej, że wysiadamy mniej ubrudzeni, mniej spoceni, bo używamy systemu do schładzania, który nie jest klimatyzacją sensu stricte, ale obniża temperaturę o osiem stopni, czyli zamiast 50 mamy 42. To niby subtelna różnica, ale wiele daje.

Jazda ciężarówką to luksus i przyjemność? Nie wierzę.

Oczywiście, że nie. Wystarczy, że coś się zepsuje i mamy ze trzy razy więcej roboty w porównaniu z samochodem osobowym. Na przykład koło zapasowe to minimum 200 kilogramów, które trzeba zdjąć, a nowe założyć. Trochę krzepy do tego potrzeba. W takich przypadkach konieczny jest zespół. Mocny zespół, taki jak nasz. A jazda w rajdzie? Po trzecim, czwartym dniu rajdu przestaje się czuć, że prowadzi się ciężarówkę. Początkowo czuje się ciężar wozu, te 7, 10 czy 12 ton. Jednak po pewnym czasie ma się wrażenie, że jedzie się małym autem. Tak jest lekko. Jeśli tysięczny raz założysz kontrę, wprowadzisz pojazd w poślizg, odhamujesz w punkt czy przerzucisz przez kolejną olbrzymią wydmę, zaczynasz się tym bawić i masz wrażenie, że jedziesz małym samochodzikiem, który trzyma się drogi jak przyklejony i w ogóle się nie wywraca.

Jak długo przygotowujesz się do Dakaru?

Kiedy prowadzi się ciężarówkę, bardzo ważne jest przygotowanie fizyczne. Przed startem jedziemy na dwa obozy przygotowawcze. Pierwszy z nich (w tym roku także) mamy w listopadzie, a drugi pod koniec okresu przygotowawczego - w grudniu. Dakar zawsze startuje w styczniu. Szukamy miejsca z hotelem w wysokich górach, na przykład na trzech tysiącach metrów i tam bardzo intensywnie trenujemy, by później łatwiej podołać czyhającym na nas niespodziankom podczas rajdu.

Mój ubiegłoroczny start w Dakarze w porównaniu ze wszystkim innymi był najbardziej bezkolizyjny. Zakopaliśmy się zaledwie dwa razy i tylko raz użyliśmy łopat, a to przecież aż 10 tysięcy kilometrów ścigania. Uważam, że to bardzo duży sukces, biorąc pod uwagę trudy trasy: najpierw piachy pustyni Atacama, a potem bardzo zapiaszczona część peruwiańska i wysokie wydmy. Można uznać, że pod względem jazdy technicznej bardzo dobrze radzę sobie z ciężarówką. Jestem odpowiedzialny za najcięższe etapy, bo taki mamy podział w zespole. W pozostałych etapach, gdzie jest szutrowo, kamieniście, gdzie można jechać dość szybko, jadą chłopaki, czyli któryś z Szustkowskich: senior Robert albo junior Robin.

Kto wchodzi w skład załogi ciężarówki?

Najczęściej jadą trzy osoby. Najlepiej, jeśli w skład załogi wchodzą dwaj kierowcy, którzy znają się na mechanice i nawigacji oraz mechanik-nawigator, czyli osoba, która zna się na sprzęcie. Załogom z aut osobowych ktoś ze stawki może podrzucić jakąś część, w ciężarówkach musimy liczyć tylko sami na siebie.

Jakie części wozicie ze sobą?

Zabieramy ich niewiele, bo przecież jedziemy się ścigać. Bierzemy więc kilka rzeczy, na przykład sprzęgło, paski i generalnie wszytko to, co jest lekkie i niezbędne. Sprzęgło Unimoga nie waży zbyt wiele i w dodatku zespół wymienia je w godzinę, czyli jak na warunki rajdu bardzo szybko.

Czym się różni ten stary Dakar europejsko-afrykański od obecnego, południowoamerykańskiego?

Na pewno Andy są dużo wyższe. Generalnie jednak one się od siebie nie różnią, bo nadal obowiązuje ta sama idea: 10 tysięcy kilometrów w bardzo trudnym terenie pustynnym. Czy to jest Atakama czy Sahara, nie ma znaczenia. Podejrzewam, że gdyby nawet Dakar przenieść w rejon Gobi, też by się sprawdził, a każdy wróciłby stamtąd zadowolony.

Ten nowy Dakar dysponuje bardziej wyszukaną bazą. Na mecie są lepsze warunki sanitarne, dobrze zorganizowany catering i miejsca do odpoczynku (niezależnie, czy trwa trzy czy dziesięć godzin). W Afryce zdarzało się, że nic do nas nie docierało, ponieważ transportowce miały problemy z lądowaniem. Bywało, że przez burzę pustynną nie dostarczono nam jedzenia.

Unimog to nie jest marka, którą często widać na naszych ulicach. Na palcach jednej ręki mogę policzyć spotkania z tym samochodem, a Ty nim jeździsz w rajdach.

Rzeczywiście nie widać go za często, ale jeśli gdzieś się nim pojawiamy, ludzie przychodzą, robią sobie zdjęcia i mówią, że to samochód, który kosi trawę przy drogach, czyści znaki albo bariery przy autostradach. Sam w ten sposób poznaję różne funkcje Unimoga. Wcześniej nie wiedziałem, że to pojazdy, do których montuje się mnóstwo specjalistycznych przystawek. Ja się nim ścigam, a tu przychodzi gość i mówi, że to taki samochodzik, który wierci dziury pod słupy na polu. Z jednej strony śmiać się chce, ale z drugiej to auto znane jest ze swoich bardzo dobrych właściwości terenowych. W rajdzie, gdy są odcinki na wydmach, na wąskich górskich drogach z zakrętami pod tzw. pachę, często doganiamy topowe ciężarówki. Na jednym z odcinków specjalnych wyprzedziliśmy 16 ciężarówek. Na płaskim z nimi przegrywamy; na długich prostych trasach, gdzie jest do pół koła piachu, gdzie nie liczą się umiejętności techniczne kierowcy, mocno tracimy. Tam najważniejsza jest moc, więc przegrywamy. Ale też samochody topowe mają moc dochodzącą do 1 000 koni, a my 420. Niczym więc im nie zaimponujemy. Tam, gdzie liczy się technika jazdy i możliwości terenowe, na przykład na wydmach, podjazdach czy wysokich koleinach, Unimog nadrabia straty z płaskich odcinków.

Jesteś specjalistą od jazdy ciężarówką w rajdach terenowych, a więc czy któraś z obecnych w Polsce marek lub firma spedycyjna czy transportowa zadzwoniła lub napisała: Panie Jarku, Pan wie jak jeździć po mokrym, śliskim, pod górę i z góry, niech pan do nas przyjedzie, urządzimy szkolenie kierowcom, żeby poprawili technikę jazdy w różnych warunkach, bo tak będzie bezpieczniej.

To śmieszne, ale w Polsce po takie szkolenia nikt nigdy nie sięgał. Nikt się do mnie o to nie zwracał. Takie kursy prowadziłem za granicą dla kilku marek. Były to zajęcia na torach, a chodziło o wyprowadzanie samochodu z poślizgu na tzw. matach poślizgowych, itd. U nas ciągle nie chce się wykorzystywać doświadczenia innych kierowców. Brakuje też ośrodków szkoleniowych z prawdziwego zdarzenia.

Dziękuję za rozmowę.

Jarosław Kazberuk, kierowca i pilot rajdowy (także trener judo 3 dan) - jedyny Polak, który zawsze dojeżdża do mety rajdu Dakar, opowiada dlaczego woli ścigać się ciężarówką, a nie samochodem osobowym

„Anglik” zarejestrowany w Polsce

Czy nowe prawo spowoduje masowy napływ do Polski samochodów z kierownicą po prawej stronie? Tego obawiają się nasi urzędnicy. Rejestracji "Anglików" odmawiały także Litwa, Czechy, Ukraina czy Słowacja, a więc państwa o podobnym stopniu zamożności.

Kacper Jeneralski

Ogłoszenia tej treści już niebawem mogą pojawić się w serwisach internetowych. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przygotowało projekt zmian w prawie, umożliwiający legalną rejestrację w Polsce samochodów z kierownicą po prawej stronie. To wynik swego rodzaju przepychanki, która od dłuższego czasu miała miejsce między Unią, a Polską. Już rok temu UE postanowiła pozwać Polskę przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości. Zarzucono nam, że wbrew unijnemu prawu blokujemy swobodny przepływ towarów, którymi w tym przypadku są samochody przystosowane do ruchu lewostronnego. W innych krajach wspólnoty przed zarejestrowaniem "Anglika" nie trzeba przenosić kierownicy na drugą stronę.

Nowe przepisy mają zezwolić na rejestrację tego typu aut w Polsce. Będą jednak pewne ograniczenia. Rejestrować będzie można samochody osobowe oraz auta o szczególnym znaczeniu dla gospodarki. Do tej grupy zalicza się między innymi śmieciarki, samochodowe żurawie czy auta do czyszczenia dróg. Zanim wydział ruchu wyda polski dowód rejestracyjny i tak trzeba będzie przedstawić zaświadczenie o przystosowaniu samochodu do naszych warunków. Jednak wymianie będą podlegały jedynie światła zewnętrzne oraz lusterka wsteczne. Ingerencja w układ kierowniczy przestanie być koniecznością.

Czy nowe prawo spowoduje masowy napływ do Polski samochodów z kierownicą po prawej stronie? Tego obawiają się nasi urzędnicy. Rejestracji "Anglików" odmawiały także Litwa, Czechy, Ukraina czy Słowacja, a więc państwa o podobnym stopniu zamożności. W Niemczech, gdzie nie blokuje się napływu samochodów z kierownicą po przeciwnej stronie, nie odnotowano większego zainteresowania tego typu samochodami. Jednak Polskę i Niemcy dzieli zasobność portfela i motoryzacyjna dojrzałość społeczeństwa.

Bojąc się napływu aut z Wielkiej Brytanii polskie władze argumentowały, że nasza sieć dróg nie jest przystosowana do jazdy tego typu autami, między innymi ze względu na małą ilość dróg dwupasmowych. Ostatecznie jednak musieliśmy się ugiąć przed naciskami. Zamieszanie zaczęło się od sprawy pewnego mieszkańca Kielc, który kilka lat temu poskarżył się władzom Unii, kiedy odmówiono mu rejestracji samochodu sprowadzonego z Wysp.

Obecnie rejestracja auta z Wielkiej Brytanii możliwa jest tylko po "przekładce", czyli kompletnej przeróbce i przystosowaniu go do ruchu prawostronnego. Przeciwnicy takich praktyk zarzucają, że przeróbki robione są po kosztach, że często z chęci zaoszczędzenia paru groszy nie są kompletne lub wykonane byle jak. Taki zabieg łączy się z wymianą deski rozdzielczej, klimatyzacji, przekładni kierowniczej, świateł, elektryki szyb i lusterek, wycieraczek oraz wielu innych podzespołów.

Można spodziewać się, że dyskusja między zwolennikami i przeciwnikami samochodowych zakupów w Wielkiej Brytanii nabierze temperatury. Zwłaszcza, że najprawdopodobniej rewolucja w tej kwestii nastąpi już w ciągu kilku najbliższych miesięcy.

SZKOLENIA

Posiadamy akredytację
Akademii IRU w Genewie

Prowadzimy szkolenia o tematyce transportowej w siedzibie ZMPD lub u klienta:

* kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego CPC (przygotowanie do egzaminu)
* bezpieczeństwo finansowe przewoźnika (CMR)
* podatki VAT w transporcie i spedycji
* mocowania ładunków
* okresowe kierowców
* czasu pracy kierowców i obsługi tachografów
* doradców do spraw bezpieczeństwa (DGSA)
* inne zgodnie z oczekiwaniami zamawiającego

Więcej na ***www.szkolenia.zmpd.pl***

OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

tel. 22 536 10 69, 22 536 10 63, fax 022 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl
www.szkolenia.zmpd.pl

1957 ZMPD RAZEM OD 55 LAT

Euro VI.
To opłaca się już dzisiaj.

Nowy Antos. Stworzony dla dystrybucji.

Już teraz możesz spełnić normę emisji spalin jutra: całkowicie nowo zaprojektowane, standardowo oferowane silniki Euro VI w pojazdach Antos znacznie zmniejszają emisję dwutlenku węgla, tlenków azotu i cząstek stałych. Ponadto, ich wysoka ekonomiczność zapewnia niskie zużycie paliwa. To chroni środowisko i Twój budżet. Przekonaj się o tym u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronach internetowych www.mercedes-benz.com/the-new-antos

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Marka Daimler AG