www.przewoznik.zmpd.pl czerwiec/lipiec 2013 numer 3 (30)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Polityku posiedź sto godzin w tirze 6-14

Podatek od kichania 28

Kierowca potrzebny od zaraz 38

POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ZYSK

RENAULT TRUCKS DELIVER

NOWA GAMA
RENAULT TRUCKS

renault-trucks.pl

Renault Trucks SAS z kapitałem 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon
Zdjęcia udostępnione przez: © Renault Trucks- 05/2013.

RENAULT TRUCKS

OGRANICZENIA
RUCHU DROGOWEGO 2013

zamów już dziś!

16,00 zł
cena brutto do 10 szt.

13,00 zł
cena brutto powyżej 10 szt.

FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Nazwa firmy: _____

Adres firmy: _____

Nr członkowski: _____ NIP: _____ Ilość (szt.): _____

Adres do wysyłki: _____

Nr telefonu: _____ E-mail: _____

Sposób wysyłki: UPS ☐ Poczta polska ☐ Podpis: _____

* Zamówienia prosimy wysyłać na adres e-mail: **ograniczenia@zmpd.pl**
lub faxem na numer: 022 536 10 66. Dodatkowe informacje: tel. 022 536 10 24

Wschód to strategiczny kierunek

Czy branża transportu drogowego może liczyć na przychylność Pana Ministra i aktywne uczestnictwo Polski w wielostronnych rozmowach nt. regulacji międzynarodowego transportu drogowego?
Z. Rynasiewicz: Branża transportu drogowego to tysiące miejsc pracy i ważna gałąź polskiej gospodarki. W pracy posła i przewodniczącego sejmowej komisji infrastruktury zwracałem szczególną uwagę na kondycję i warunki funkcjonowania tej branży. Również teraz będę angażował się w jej rozwój.

Jaką rolę, według Pana, odgrywają polscy przewoźnicy w przewozach na wschód?
Wschód jest strategicznym kierunkiem dla polskich przewoźników. Ważne jest, aby kontrakty wypracowane przez przewoźników mogły być realizowane, dlatego będę szczególnie pilnował kwestii zezwoleń i spraw administracyjnych czyniących kierunek wschodni bardziej dostępnym, a transport drogowy w tym regionie bardziej płynnym i przewidywalnym.
Czy ministerstwo zajmie się likwidacją kolejek na granicy wschodniej?
W ramach przysługujących mi uprawnień oraz w obrębie podległych mi instytucji i instrumentów będę starał się, aby uciążliwości na granicy wschodniej były jak najmniejsze. Zadając mi to pytanie mają Państwo jednak świadomość, że kwestie organizacji pracy na przejściach granicznych nie należą do MTBiGM.

Rozmawiał Robert Przybylski
Zbigniew Rynasiewicz, od 19 czerwca sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Kolejki na wschodniej granicy Europy 10

Można zadać sobie pytanie, czy usytuowanie tylu przejść na granicy z Ukrainą w związku z Euro 2012 wpłynie na zlikwidowanie kolejek do odprawy na wschodnich granicach w sytuacji, gdy większość towarów przewożona jest do Rosji.

Paliwo tanie jak gaz 68

Stosując LPG można uzyskać do 30zł oszczędności na 100 km. W ciężarówkach Euro 4 montowane są zbiorniki o pojemności 140-250 l, które przy spalaniu 10-12 l gazu na 100 km wystarczą nawet na 2 tys. km.

Czy Euro 6 to dobry interes? 70

Do zakupu pojazdów Euro 6 nie zachęcają nawet producenci, chociaż np. Scania już sprzedała w Europie ponad 2 tys. samochodów Euro 6. Koncern informuje, że ciężarówki Euro 6 są o 8-9 tys. euro droższe od Euro 5. Różnica cen pomiędzy Euro 5 i Euro 6 jest zbyt duża, aby pojazd się spłacił.

Galicja zaczynała po lewej 78

Rozporządzenie z czerwca 1922 roku:„(...) w całym obrębie Krakowa obowiązane są wszystkie dorożki bez wyjątku jeździć lewą stroną ulic. Nadjeżdżającemu pojazdowi należy również na lewą stronę ustępować. Wymijać należy na prawo(...)”.

Czterdziestolatek 80

Samochód był wręcz uwielbiany, ale jego plusy nie były w stanie przesłonić minusów. Słynne odpalanie kijem od miotły było najmniejszym z problemów. Karoseria korodowała w ekspresowym tempie, a silnik cierpiał na ciągłe wycieki, do tego problemy z ładowaniem i ogrzewaniem.

IRU po zmianie 24

Unia reguluje przede wszystkim poziom emisji spalin ciężarówek. To działanie chroni europejskich producentów taboru przed azjatycką konkurencją, ale jest kosztowne dla przewoźników. Poza tym polityka transportowa UE jest mało skuteczna, bowiem jest tworzona przez polityków głównie metodami administracyjnymi, a nie ekonomicznymi.

Weekend w tirze. Niech posiedzą siedem dni...	6
Nie odpuszczę sprawy	8
Kolejki na wschodniej granicy Europy	10
Tupanie nogą, czyli jak się likwiduje kolejki na granicy	14
Budowy nowej perspektywy	16
Fotomorgana	18
IRU po zmianie	24
Podatek od kichania	28
U ministra prawie jednym głosem	30
Nowa wersja aplikacji TIR-EPD. Szkolenia IRU w Polsce	32
ZOD. Debata na poziomie	34
Kierowca potrzebny od zaraz	38
Trzy ważne spotkania w ZMPD	40
ViaTOLL. Odroczone płatności	42
Retro. Dekada konwencji	44
Żeby pracownik nie działał na szkodę firmy?	50
Opłaty drogowe. Jak to zrobią w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii	54
Opłaty drogowe. Jak to się robi w Austrii	56
Jaka spółka, taka odpowiedzialność	60
Polskie drogi i polskie naciski	64
Paliwo tanie jak gaz	68
Czy Euro 6 to dobry interes?	70
Pasje. Star jak żywy	76
Galicja zaczynała po lewej	78
Czterdziestolatek	80

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, Józefa Miozga, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Euzebiusz Gawrysiuk, Jarosław Jakoniuk, Sławomir Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Robert Przybylski, Grzegorz Rogiński, Tadeusz Wilk
Współpracują:
Magdalena Gieras, Ewa Pęzińska, Joanna Popiołek, Klaudyna Sołtysińska, Kacper Jeneralski, Jerzy Kociszewski, Jerzy Kwaśniewski, Tomasz Małyszko, Krzysztof Matuszewski

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: db PRINT POLSKA sp. z o.o.

Prawa autorskie zastrzeżone. Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów nadesłanych tekstów. Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum dwumiesięcznika „Przewoźnik”. Przedruki za zgodą redakcji. Redakcja nie odpowiada za treść artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

temat numeru

Weekend w tirze
Niech posiedzą siedem dni...

Klaudiusz Madeja
fot. Grzegorz Rogiński

Nieprzypadkowo akcję określono jako „happening edukacyjny". W zamyśle decydenci mieli w praktyce się przekonać, jak wygląda „życie" w kabinie ciągnika siodłowego. Od północy z 24 na 25 maja pod halą Torwar w Warszawie stało 11 takich pojazdów, które czekały na polityków...

ZMPD zaprosiło ich, aby poznali smak życia kierowcy dalekobieżnego, dla którego kabina ciężarówki jest „drugim domem". Ba, spędza w niej często więcej czasu niż w swoim domu rodzinnym. A jedną z przyczyn są ogromne kolejki na naszej granicy wschodniej. Zamiast jechać, kierowcy stoją i czekają. Odbywa się to niestety w fatalnych warunkach.

Zwierzęta przekraczają wschodnią granicę w lepszych warunkach niż ludzie - nie muszą czekać, mają zagwarantowane jedzenie i picie – mówili kierowcy, którzy przyjechali na Torwar ciągnikami siodłowymi. Narzekali na brak zaplecza socjalnego na przejściach granicznych: nie ma toalet, wodę wozimy w swoich butelkach, ale tak się przecież człowiek porządnie nie umyje. Posiłki przygotowujemy w polowych warunkach, ale najgorsze jest to ciągłe podjeżdżanie, nie można spokojnie się przespać, bo stracisz miejsce w kolejce, inni cię wyprzedzą – dzielą się wrażeniami z kolejek kierowcy. Zresztą te ogromne sznury ciężarówek dają się też we znaki miejscowym. Utrudniają ruch, blokują wjazdy do ich posesji, zostawiają czasem śmieci lub plamy po oleju. To z pewnością nie jest przyjemny widok z okna, sznur ciągników z naczepami i koczujących kierowców.

Tym razem role się odwróciły, bo zawodowi kierowcy nocowali w wygodnych przyczepach kempingowych. To oni byli VIP-ami, spędzającymi wygodnie weekend na wypoczynku. Taki nocleg bez psychicznego obciążenia, bez stresu, że zaraz trzeba kawałek podjechać i pilnować swojego miejsca w kolejce – mówił rano jeden z szoferów. Tym razem swoje kabiny zostawili posłom. Miała to być swego rodzaju zamiana miejsc. Zwykle bywa odwrotnie – politycy grillują i odpoczywają, a kierowcy nocują w ciężarówkach, czekając na odprawę graniczną.

Niestety zaproszenie na całą dobę przyjął tylko jeden parlamentarzysta – Paweł Sajak – poseł Ruchu Palikota. Przybył punktualnie z własnym śpiworem i zaopatrzeniem. Postanowił połączyć tę „misję" z pożytecznym, czyli nauką. Jest studentem logistyki i czas wykorzystał m.in. na przygotowanie się do egzaminów. Chętnie też rozmawiał z zawodowymi kierowcami, uczestnikami akcji.

Kierowcy podkreślali, że politycy i urzędnicy przywykli do informacji o wielokilometrowych kolejkach ciężarówek. Bo to już przecież trwa od tylu lat, ten problem przekraczania granicy i nic się nie zmienia – ubolewał jeden z nich. Czas najwyższy, aby ktoś się za to poważnie zabrał – wtórowali mu inni podczas śniadania, po nocy spędzonej pod Torwarem w wygodnych przyczepach kempingowych.

Szkoda, że oprócz posła Sajaka żaden z zaproszonych polityków nie zdecydował się choćby na krótką drzemkę w jednym z podstawionych pojazdów. A przecież mieli blisko, nikt ich nie „ciągnął" na któreś z przejść granicznych. Nawet z czystej ciekawości, jak wygląda taki mały „dom na kółkach", jak się śpi na kanapie samochodu ciężarowego. Dodajmy, że zaproszenia do udziału w happeningu otrzymało od ZMPD ponad 300 polityków – członków Sejmowych Komisji Infrastruktury, Gospodarki, Spraw Zagranicznych, Spraw Wewnętrznych, Finansów Publicznych, Komisji ds. Unii Europejskiej, a także wszyscy polscy europosłowie oraz członkowie Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej. Ponadto zaproszenia do udziału wysłano wszystkim ministrom powiązanym z transportem i zarządzaniem granicami państwa.

Przed południem na Torwar przybył na krótko poseł SLD Grzegorz Napieralski. Zapoznał się z przyczynami akcji i porozmawiał z jej uczestnikami. Zaznaczyliśmy więc panu posłowi "małą obecność" na długiej liście zaproszonych polityków.

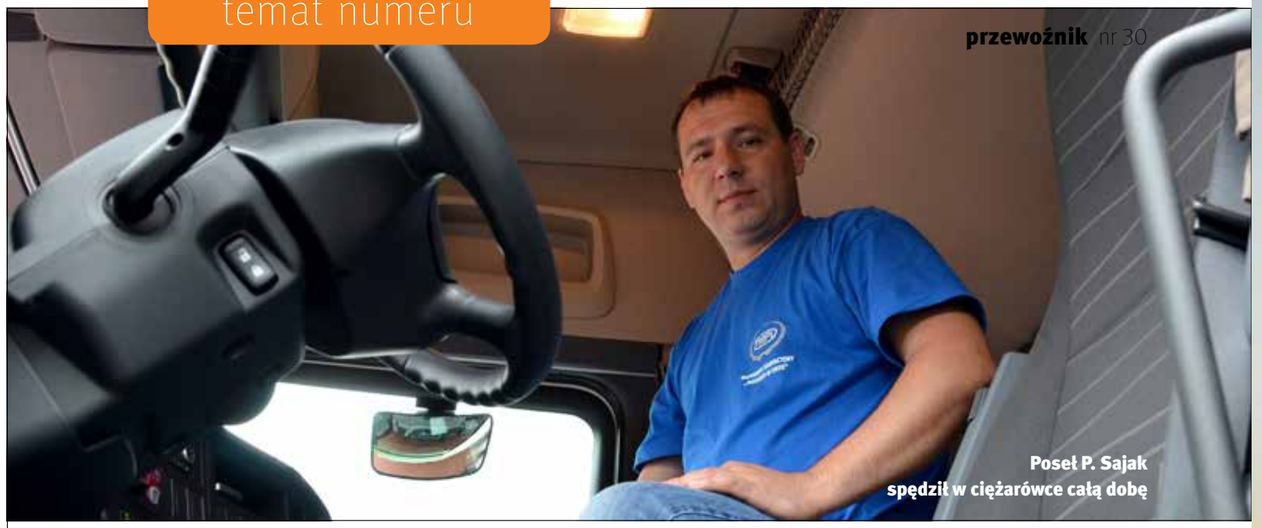
Później przyjechała Małgorzata Marcinkiewicz, także z Ruchu Palikota. Jak się okazało w długiej rozmowie, z racji osobistych doświadczeń dobrze zorientowana w kłopotach kierowców na granicach. Stąd więc wzięła się opinia pani poseł, że granica nie może być tamą, ale - zgodnie z nazwą - przejściem granicznym. Przyjechał również poseł Andrzej Rozenek, rzecznik prasowy klubu poselskiego Ruchu Palikota. Na placu przed Torwarem pojawił się także Andrzej Malinowski, prezydent organizacji Pracodawcy RP.

Happening ZMPD zyskał duże zainteresowanie mediów, jeszcze przed rozpoczęciem akcji. Natomiast w sam weekend pierwszy dziennikarz pojawił się już o godz. 4 w nocy w sobotę. Rano, o godz. 7.15, prezes ZMPD Jan Buczek był gościem "Sygnałów Dnia" w programie I Polskiego Radia, gdzie wyjaśniał przesłanie happeningu, bowiem przeciętny obywatel nie odczuwa bezpośrednio na co dzień skutków kolejek na granicy wschodniej. Także w czasie trwania akcji pod halę Torwar podjeżdżały ekipy telewizyjne i radiowe. Byli m.in. dziennikarze Telewizji Polskiej, Polsatu News i TVN, a także Polskiego Radia i Radia Vox FM. Za ich pośrednictwem biorący udział w akcji tłumaczyli, dlaczego długie wyczekiwanie na granicy jest tak uciążliwe, zarówno dla kierowców, jak i przewoźników oraz usłyszeli ważne pytanie: dlaczego politycy nie potrafią tego zmienić?

Podczas niedawnego Forum Transportu Drogowego o kolejkach mówił m.in. wicepremier, minister gospodarki Janusz Piechociński: - Nie zapominam o swoich korzeniach, wszak transport i logistyka to od lat przedmiot mojej działalności i zainteresowania. Sytuacja na wschodniej granicy jest także wstydem dla rządzących. Ustawa deregulacyjna wprowadza obowiązek odprawienia towaru celnego, fitosanitarnego i skarbowego w ciągu 24 godzin. Moim zdaniem realnym celem jest, aby oczekiwanie na jakimkolwiek drogowym przejściu granicznym nie przekraczało pięciu godzin.

Samą akcję można uznać za udaną, choć konkretne jej efekty poznamy dopiero, gdy rzeczywiście coś się zacznie zmieniać.

ZMPD serdecznie dziękuje kierowcom z firm przewozowych, które wzięły udział w happeningu. Przy Torwarze dyżurowali doświadczeni kierowcy: Tomasz Towalski i Jarosław Paczkowski (firma Artex), Sławomir Sobieraj (Trans Service), Marcin Trzos i Marian Wołos (PT Stępień), Mieczysław Pytel (Tramex), Paweł Danielewski (Stanwex II) oraz Jan Leśkiewicz i Rafał Łojszczyk.



Poseł P. Sajak spędził w ciężarówce całą dobę

Nie odpuszczę sprawy

z Pawłem Sajakiem
rozmawia Klaudiusz Madeja

Panie Pośle, dlaczego Pan wziął udział w akcji „Weekend w tirze”?

Sam od dziecka marzyłem, aby być kierowcą samochodu ciężarowego. Zresztą mam uprawnienia do kierowania takimi pojazdami. Z wielką radością przyjąłem zaproszenie do udziału w tym happeningu. Szkoda, że byłem jedynym parlamentarzystą, który zdecydował się na nocleg w kabinie ciągnika siodłowego.

I jak było?

Moim ostatnim miejscem pracy przed Sejmem był magazyn, gdzie przyjeżdżało ciężarówkami dużo kierowców. Często rozmawialiśmy o uciążliwości ich pracy, kolejkach, utrudnieniach, domach rodzinnych, tęsknocie i wszystkim, co ich trapiło. Dlatego mogę powiedzieć, że na Torwarze „byłem w swoim żywiole”. Zresztą miałem okazję długo sobie porozmawiać z tymi kierowcami, którzy przyjechali ciągnikami pod halę Torwaru.

Przypomniałem sobie, jak się kiedyś pracowało. Bo przecież od początku lat 90. nic się nie zmieniło. Wielu polityków, których mamy teraz w Sejmie, jest tam już od bardzo dawna. Przez 20 lat są zawodowymi parlamentarzystami. Są oderwani od rzeczywistości, nie wiedzą, jak się ludziom żyje. Także kierowcom.

A ja przecież tylko stałem w miejscu, nie musiałem co jakiś czas podjeżdżać, kawałek po kawałku, jak to ma miejsce w kolejce do przejścia granicznego. Mogłem się położyć i spokojnie przespać noc. To nie to samo. Wiem, że oni przeżywają ten stres. Po takim staniu w korku, kierowca musi później przejechać kilkaset kilometrów, aby zarobić na życie.

Jednak mimo uciążliwości spędzenia nocy na kanapie samochodu ciężarowego, wspominam miło spędzony tam czas.

Przyszedłby Pan jeszcze raz?

Jeśli tylko by mnie ci ludzie znowu zaprosili, na pewno będę. Przy okazji, dziękuję za zaproszenie na akcję. Byłem nie po to, by się pokazać, lecz dlatego, że rozumiem ich problemy, przewoźników i kierowców. Jak wspomniałem wcześniej, prawo jest teorią, bo tworzą je zawodowi posłowie od 20 lat, którzy nie wiedzą, o co dokładnie chodzi.

W takim razie, jakie będą Pana działania jako posła, po tym, co Pan usłyszał i zobaczył podczas naszej akcji?

Tak się dobrze składa, że jestem sekretarzem w zespole parlamentarnym do spraw służb mundurowych. Mamy spotkania także ze Strażą Graniczną. Tutaj widzę również miejsce do zmian. Kierowcy mi mówili: w kolejce jestem tylko „numerkiem”. Wchodzę do jakiegoś biura na granicy i słyszę: „Pan nie do mnie, proszę czekać”. Opowiadali mi, jak na trzy okienka czynne jest tylko jedno. Na granicy trwa swego rodzaju „strajk włoski” służb granicznych, które walczą o przywileje takie, jakie mają inne służby mundurowe. Niestety, ten czas już się skończył, gdy państwo stać było na przywileje. Teraz liczy się praca, efektywność.

Poza tym, to także sprawa wizerunkowa. Przecież wschodnia granica jest jednocześnie granicą Unii. Mam kilka przygotowanych pytań i wniosków do odpowiednich urzędów. Na pewno nie odpuszczam sprawy kierowców!

Posłowie Ruchu Palikota zapowiedzieli blokadę wschodniej granicy Polski, jeśli rząd w ciągu trzech miesięcy nie podejmie działań zmierzających do uproszczenia postępowania służb celnych i przygranicznych.

Poseł Marek Poznański poinformował na konferencji prasowej w Sejmie, że wystosował w tej sprawie list otwarty do premiera Donalda Tuska. W liście polityk pyta premiera m.in., jak rząd zamierza rozwiązać problem wielogodzinnych i wielokilometrowych kolejek przygranicznych spowodowanych "zawiłą procedurą odprawy", co w rezultacie wpływa na efektywność eksportu i importu w tym regionie.

przewoźnik nr 30
temat numeru

Kolejki na wschodniej granicy Europy

W trzech ostatnich latach ponad 800 milionów złotych przeznaczono na modernizację przejść granicznych z Ukrainą, Białorusią i Rosją. Rozważano budowę pięciu nowych obiektów – ostatecznie powstaną dwa.

Ryszard Gałczyński

W styczniu 2010 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę dotyczącą programu rozwoju infrastruktury na granicy polsko-ukraińskiej w latach 2010-2013. Na modernizację i budowę nowych przejść granicznych rząd zaplanował 371 mln zł.

Bogate plany

Taki zakres inwestycji bezpośrednio wiązał się z przygotowaniami do Mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012 i dostosowania infrastruktury do wzmożonego ruchu turystycznego. W ramach tego planu miały powstać dwa nowe przejścia: Dołhobyczów - Uhrynów (województwo lubelskie) oraz Budomierz - Hruszew (województwo podkarpackie). Modernizacja objęła zaś istniejące obiekty: Zosin - Ustiług, Dorohusk - Jagodzin, Korczowa - Krakowiec.

Przejście w Budomierzu ma być największym na wschodniej granicy, sześnaście pasów – po osiem na wjazd i wyjazd. Koszt inwestycji to 145, 7 mln zł. Z kolei obiekt w Dołhobyczowie ma być najnowocześniejszy – po sześć pasów w obie strony, elektroniczny system sterujący ruchem pojazdów i nadzorujący proces kontroli. Zostanie wybudowany za 122 mln zł.

Kosztem 19 mln zł został unowocześniony terminal odpraw w Korczowej pod Przemyślem, a 60 mln zł kosztowała przebudowa przejścia w Medyce.

Wielkie inwestycje zostały również poczynione na granicy z Federacją Rosyjską. Ponad 120 mln zł kosztowała budowa przejścia w Grzechotkach, zaś 60 mln zł pochłonie rozbudowa przejścia w Gołdapi. Największą jednakże inwestycję tego rodzaju będzie realizował wojewoda podlaski. Modernizacja lokalnego przejścia Połowce - Pieszczatka na granicy z Białorusią będzie kosztować 178 mln zł. Po zakończeniu budowy w 2015 r. uzyska ono status międzynarodowego. Będzie wyposażone w 16 pasów ruchu.

Na tym odcinku granicy wschodniej zmodernizowano również przejścia w Bobrownikach i Kuźnicy Białostockiej. Pieniądze na realizację tych inwestycji pochodzą z budżetów wojewodów i środków Unii Europejskiej (m.in. z Funduszu Granic Zewnętrznych).

Wszystkie te przedsięwzięcia, oprócz budowy przejścia w Połowcach, były prowadzone w ramach przygotowań do Euro 2012. Do rozpoczęcia mistrzostw udało się zakończyć jedynie modernizację przejść już istniejących. Warunkowo od 5 czerwca do 4 lipca 2012 r. otwarto dla samochodów osobowych i autobusów przejście w Dołhobyczowie. Zarówno to, jak i przejście w Budomierzu ma według planów zostać oddane do użytku w roku 2013. Należy przy tym zaznaczyć, że przejścia te nie były gotowe na czas z powodu opóźnień po stronie ukraińskiej. Jak się okazało już w trakcie trwania ogólnoeuropejskiej imprezy, ich brak nie spowodował żadnych utrudnień w swobodnym i szybkim podróżowaniu kibiców pomiędzy Polską a Ukrainą – organizatorami mistrzostw. Można nawet stwierdzić, że braku tych nowych przejść w ogóle nie zauważono.

Weryfikacja realizacji programu rozwoju wschodniej granicy i poniesionych w związku z tym nakładów miała nastąpić cztery miesiące po zakończeniu tej sympatycznej imprezy.

Długie kolejki

O tym, jakie są realne potrzeby związane z przepustowością naszej wschodniej granicy można się przekonać w obliczu zwiększenia wymiany handlowej z Rosją. Symptomem tego ożywienia są wydłużające się kolejki samochodów ciężarowych czekających na przejazd. Ciągnące się kilometrami sznury ciężarówek stały się już stałym elementem krajobrazu wschodniej Polski, a po doniesieniach mediów informujących skwapliwie o ich długości - można się orientować, ile czasu pozostało np. do Bożego Narodzenia lub Wielkanocy.

W połowie grudnia 2012 r. zostały pobite dotychczasowe rekordy, jeżeli chodzi o długość kolejki i czas oczekiwania na odprawę. W Kuźnicy przekroczył on nawet trzy doby i wyniósł 74 godziny – a kolejka zaczynała się 40 km przed granicą. To była sytuacja ekstremalna, niemniej do świąt ustalił się pewien standard obsługi na większości przejść granicznych: średni czas oczekiwania wynosił 40 godzin, a długość kolejki ok. 35 km. Tworzyło to wiele utrudnień dla zwykłych użytkowników tamtejszych dróg, np. kolejka do przejścia w Koroszczynie sięgała Białej Podlaskiej. Nie mówiąc o kierowcach uwięzionych w kabinach swoich ciężarówek, których frustrację potęgowały trudne warunki pogodowe, padający śnieg i śliskie drogi.

Nie inaczej było w kwietniu bieżącego roku w okresie świąt wielkanocnych. W obu wypadkach służby odpowiedzialne za obsługę granic tłumaczyły zaistniałą sytuację wzmożonym ruchem w okresie przedświątecznym, który objawia się tym, że „tirów nadjeżdża więcej niż wynoszą możliwości przepustowe najbardziej obleganych przejść", jak również: „wszystkie możliwości przyśpieszenia odpraw zostały wyczerpane, nic już się nie da zrobić".

Słaba infrastruktura

W opinii Jarosława Jakoniuka, przewoźnika z Białej Podlaskiej i członka Zarządu ZMPD, to co się dzieje na wschodniej granicy wynika przede wszystkim z braków w infrastrukturze. Jego zdaniem funkcjonujące przejścia graniczne zostały bardzo dobrze zmodernizowane. Mając na uwadze, że wschodnia granica Polski jest zewnętrzną granicą Unii Europejskiej, zachowanie określonych procedur kontrolnych jest konieczne i niepodważalne. Natomiast można byłoby doprowadzić do skrócenia czasu kontroli poprzez wspólną odprawę funkcjonariuszy granicznych krajów, tak by samochód zatrzymywany był raz, a nie dwa razy. Przedstawiciele Służby Celnej i Straży Granicznej wielokrotnie spotykali się ze swoimi odpowiednikami z Białorusi i Ukrainy, aby określić warunki i możliwości prowadzenia wspólnych kontroli. Na razie - poza deklaracjami woli - nie podjęto żadnych konkretnych decyzji i nie zrobiono nic.

Nie można natomiast sprowadzać całej sytuacji do chwilowych utrudnień wynikających ze zwiększenia ruchu w okresie przedświątecznym czy w trakcie weekendu. Należy także wziąć pod uwagę fatalne warunki pracy (o ile pracą to można określić) kierowców czekających na odprawę. Co prawda po dwóch dniach stania w kolejce wjeżdżają wreszcie na przejście graniczne, które rzeczywiście może być naszą wizytówką, ale wcześniej są zmuszeni podstawowe potrzeby fizjologiczne załatwiać na polu pod Białą Podlaską. Nigdzie już w cywilizowanym świecie takie rzeczy się nie zdarzają.

Rządowe dokumenty

Z dokumentów rządowych dotyczących rozwoju wschodnich regionów Polski – chodzi o „Strategię Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 - Spójność Terytorialna i Rozwój Lokalny" - wynika, że władze administracyjne szczebla centralnego rozumieją wagę problemu, jakim jest zachowanie płynności ruchu towarowego na granicy z Białorusią. „Utrzymywanie jak największej przepustowości przejść granicznych jest priorytetem działania Służby Celnej. Szczególne nasilenie ruchu odnotowano w I kwartale 2012 r. - w Oddziale Celnym Drogo-

Co prawda po dwóch dniach stania w kolejce wjeżdżają wreszcie na przejście graniczne, które rzeczywiście może być naszą wizytówką, ale wcześniej są zmuszeni podstawowe potrzeby fizjologiczne załatwiać na polu pod Białą Podlaską. Nigdzie już w cywilizowanym świecie takie rzeczy się nie zdarzają.

wym w Kuźnicy nastąpił wzrost o 19%, a w Oddziale Celnym w Bobrownikach o 34% liczby odprawionych pojazdów ciężarowych w kierunku wywozowym w porównaniu do analogicznego okresu w roku 2011 r.".

Czy obsługa tego zwiększającego się ruchu na przejściach granicznych przebiegała zgodnie z zakładanymi priorytetami? W raporcie czytamy:" Jednocześnie pomimo przeprowadzonej rozbudowy i modernizacji ww. przejść granicznych wskazać należy na niedostosowanie infrastruktury drogowej po stronie białoruskiej do infrastruktury strony polskiej. Przepustowość w przejściach granicznych w Kuźnicy i Bobrownikach jest uzależniona od przepustowości przejścia po stronie RB i w chwili obecnej strona białoruska przy wzmożonym ruchu nie zapewnia systematyczności odbierania wszystkich odprawionych samochodów przez polskie służby celne i graniczne. W związku z powyższym zainicjowano prawne uregulowanie organizacji ruchu pojazdów na drogach wewnętrznych i miejscach postojowych na terminalu wywozowym drogowego przejścia granicznego w Kuźnicy. W celu zapobiegania wystąpieniu zakłóceń w płynności ruchu towarowego i osobowego w drogowych przejściach granicznych prowadzone są działania dotyczące uruchamiania systemu wczesnego ostrzegania o zaistnieniu sytuacji nadzwyczajnej, przesunięcia funkcjonariuszy z innych stanowisk pracy, utrzymywanie stałych kontaktów ze stroną białoruską, prowadzenie serwisu internetowego, uruchamiania tablic świetlnych, informujących o kolejności wyjazdu samochodów z miejsc postojowych w celu wyjazdu za granicę, przekazywania komunikatów ustnych przy wykorzystaniu radia CB".

Działania opisane w raporcie są podejmowane na wszystkich przejściach wschodniej granicy, ale nawet przy maksymalnym zaangażowaniu służb granicznych nie zastąpią one nowych terminali i parkingów. Tego rodzaju inwestycje są konieczne i powinny być planowane z uwzględnieniem powiększającej się systematycznie wymiany handlowej – szczególnie z Federacją Rosyjską.

W innym dokumencie rządowym zatytułowanym „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030" przyjęto założenie, „że do roku 2030 wschodnia granica Polski pozostanie prawdopodobnie częścią zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, co pogarsza szanse rozwojowe Polski Wschodniej, gdzie rozwój społeczny, gospodarczy i przestrzenny będzie częściowo warunkowany zmianami o charakterze politycznym na Białorusi, Ukrainie i w Rosji. Jednocześnie zakładany rozwój współpracy gospodarczej oraz liberalizacja polityki wizowej między Unią Europejską a krajami Europy Wschodniej będą sprzyjały wzrostowi popytu na przewozy przez polską granicę wschodnią, a tym samym rozwojowi infrastruktury tranzytowej na terenie Polski, w szczególności jej wschodniej części, co przy odpowiedniej polityce w zakresie rozbudowy przejść granicznych może łagodzić skutki braku integracji politycznej".

W ocenie rządu, po modernizacji i oddaniu do użytku nowych przejść, granica polsko – ukraińska stanie się najnowocześniejszym odcinkiem zewnętrznej granicy Unii Europejskiej. Dzięki zrealizowaniu tych inwestycji w 2013 r. liczba pasów odpraw dla samochodów osobowych wzrośnie z 44 (obecnie) do 91, a dla samochodów ciężarowych - z 36 do 57. Znacznie przybędzie również miejsc parkingowych dla ciężarówek – z 340 do 1000. Zastosowanie na przejściach najnowocześniejszej aparatury do kontroli granicznej ma dodatkowo wpłynąć na znaczne skrócenie czasu odpraw.

Jedno pytanie

Można zadać sobie pytanie, czy usytuowanie tylu przejść na granicy z Ukrainą w związku z Euro 2012, wpłynie na zlikwidowanie kolejek do odprawy na wschodnich granicach w sytuacji, gdy większość towarów przewożona jest do Rosji?

Komentarze

Jarosław Jakoniuk, członek Zarządu ZMPD

Nawet pobieżna analiza sytuacji, jaka miała miejsce w grudniu na wschodniej granicy Polski, wskazuje na oczywisty fakt: dysponujemy zbyt małą ilością przejść granicznych. Poprawę płynności ruchu ułatwiłaby na pewno wspólna odprawa polsko-białoruska za „jednym zatrzymaniem" samochodu na przejściu takim, jak Koroszczyn, które dysponuje odpowiednią infrastrukturą.
Wprawdzie w tym roku mają być otwarte dwa nowe przejścia na granicy z Ukrainą, ale my mamy problem na kierunku rosyjskim obsługiwanym przez trzy przejścia: Koroszczyn, Bobrowniki i Kuźnicę znajdujące się na granicy z Białorusią. Ilość przewozów do Rosji rośnie z roku na rok - stąd te wielkie kolejki.

Jan Buczek,
prezes ZMPD

Ponieważ mamy do czynienia ze sprzecznymi informacjami na temat jakości odpraw na wschodniej granicy, zaproponowaliśmy Służbie Celnej przeprowadzenie audytu przez niezależną firmę - z inicjatywy i na koszt ZMPD. Szef SC Jacek Kapica poinformował nas, że już podjął podobne działania i kilka przejść granicznych jest w trakcie audytu prowadzonego przez polską jednostkę naukową. Takie badania dadzą nam możliwość precyzyjnego zdiagnozowania przyczyn kolejek na granicy i wprowadzenia działań naprawczych.

eurowag®
payment solution on the road

Opłata drogowa
na Białorusi
– przygotuj się już
teraz z Eurowag!

Od dnia 1 lipca 2013r. na głównych białoruskich ciągach komunikacyjnych zacznie obowiązywać nowy system elektronicznego poboru opłat drogowych „BelToll".

Eurowag jest oficjalnym narzędziem płatniczym służącym płaceniu za opłaty drogowe i dostarczaniu jednostek OBU na Białorusi.

Eurowag zapewni Państwu:
- płynny przejazd przez Białoruś, bez czekania i bez ciągłego doładowywania jednostek pokładowych OBU;
- prostą i szybką rejestrację bez wychodzenia z własnego biura;
- dostarczenie jednostek pokładowych na czas;
- płatności przelewem bankowym w EUR;
- przejrzyste księgowanie.

Przygotuj się na czas i zarezerwuj jednostkę pokładową w Eurowag już teraz!

www.eurowag.com Tel.: (+)48 22 464 82 79

Tupanie nogą,

czyli jak się likwiduje kolejki na granicy

Sławomir Jeneralski

Granica była zapchana od kliku miesięcy. Problemy zaczęły jak zwykle się od kolejek przed świętami Bożego Narodzenia 2012 i nie chciały ustąpić. Zazwyczaj świąteczny szczyt kończył się w styczniu – lutym, teraz trwał do wiosny. Trudno się dziwić, że graniczny koszmar był głównym tematem rozmowy premiera rządu i prezesa ZMPD. Zaraz potem z Kancelarii Premiera poszły pisma do czterech resortów: transportu, finansów, spraw wewnętrznych i spraw zagranicznych.

Odbyło się też spotkanie z udziałem wiceministrów Tadeusza Jarmuziewicza i Jacka Kapicy. ZMPD, chcąc utrzymać dynamikę tych działań, zorganizowało „Weekend w Tirze". I co? I kolejki zniknęły. Od kilku tygodni nie ma problemu z przekraczaniem wschodniej granicy. Po prostu cud!

Niestety cudów nie ma, a przyczyna rozładowania kolejek wcale nie jest łatwa do zdefiniowania. Czy to możliwe, żeby premier, siedząc za biurkiem w Warszawie, regulował przepustowość przejść granicznych?

Poprzednie spotkanie Jana Buczka z Donaldem Tuskiem, nie licząc kontaktów w ramach Komisji Trójstronnej, miało miejsce w 2008 roku, też w związku z kolejkami granicznymi. Wtedy, zimą, strajkowali celnicy, a kierowcy pokutowali w kolejkach. Jeden z nich zmarł. Zaangażowanie się premiera przerwało konflikt i zatory zniknęły. Czyżby i teraz kilka pism i spotkań doprowadziło do unormowania się sytuacji? Jeżeli taka jest prawda, to jest to prawda zaskakująca i ponura.

Strumień towarów płynących na wschód rośnie, a infrastruktura się nie rozwija. Handlowi służy też zwiększenie liczby zezwoleń rosyjskich, którymi dysponują Polacy. Taką informację Jan Buczek przedstawiał Donaldowi Tuskowi 30 kwietnia. Mówił o zbyt małej liczbie przejść, a także o kłopotach z koordynacją działania służb granicznych, polskich i zagranicznych. Przekonywał, że problemy na granicy wymagają działań na dużą skalę. Mówił to, co wynika z doświadczeń środowiska przewoźników i analiz ekonomistów.

Czyżby się mylił? Z pewnością nie. Obecna sytuacja nie jest dowodem na brak problemów z infrastrukturą i współpracą służb. Te problemy były, są i będą. Dzisiejsza sytuacja na przejściach może natomiast świadczyć o zwykłym lenistwie i złej pracy funkcjonariuszy. Jak premier tupnie nogą, robi się zamieszanie, więc, żeby nie ryzykować, funkcjonariusze na przejściach biorą się do roboty. Tak było w 2008 i tak jest teraz. Potem, jak sprawa przyschnie, wszystko wraca do normy. A norma to kolejki.

Trudno zgadnąć, jak długo wschodnia granica będzie wolna od widoku rzeki tirów czekających na odprawy? Nie ma, niestety, wątpliwości, że takie widoki zobaczymy jeszcze nie raz. Pytanie, kto wtedy tupnie nogą.

Kwietniowe spotkanie u premiera: Donald Tusk, Jan Buczek i Tadeusz Wilk.

Tuż przed 30 kwietnia, kiedy premier Donald Tusk przyjął prezesa ZMPD Jana Buczka, kolejki ciężarówek na granicy wschodniej sięgały w niektórych miejscach 40 kilometrów.

czyli Narodowy Elektroniczny System Poboru Opłat na terenie Republiki Białorusi w skrócie

BelToll

Od 1 sierpnia 2013 roku na terenie Republiki Białorusi będzie obowiązywać nowy, Narodowy Elektroniczny System Poboru Opłat drogowych – BelToll. Początkowo obejmie on 815 km dróg i będzie obowiązkowy dla kierowców pojazdów samochodowych zarejestrowanych poza granicami krajów Unii Celnej (Republika Białorusi, Federacja Rosyjska, Kazachstan) o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oraz dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (pojazdy ciężarowe, autobusy).

Od 3 czerwca można się już zarejestrować w systemie poprzez stronę www.beltoll.by lub odwiedzając jedno z Miejsc Obsługi Klienta (MOK). Rejestracja przez stronę internetową skraca czas, tym niemniej, w celu finalizacji procesu rejestracji, konieczna jest wizyta w wybranym MOK (lista adresowa dostępna jest na stronie systemu) w celu podpisania umowy, wniesienia depozytu za urządzenie pokładowe i odbioru OBU. Można wybrać jeden z dwóch rodzajów umowy: umowę przedpłaconą lub umowę typu post-pay, w przypadku której należy zaznaczyć, że płatności będą dokonywane kartami flotowymi. W przypadku umowy z kontem przedpłaconym należy wnieść przedpłatę w gotówce, w rublach białoruskich, zanim pojazd zacznie korzystać z dróg płatnych. Kierowca będzie musiał również kontrolować stan swojego konta i uzupełniać je za każdym razem, gdy urządzenie będzie o tym informować.

Lista dokumentów niezbędnych do podpisania umowy:

- Kopia wpisu do Ewidencji Działalności Gospodarczej firmy albo przedsiębiorcy prywatnego;
- Kopia dowodu osobistego lub paszportu osoby odpowiedzialnej za rejestrację;
- Pełnomocnictwo do podpisania umowy (w przypadku, gdy umowa zawierana jest na rzecz innego podmiotu/osoby przez osobę trzecią);
- Kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu;
- Umowa o rejestracji w systemie BelToll w 2 egzemplarzach (dostępna do pobrania na stronie internetowej www.beltoll.by).

Nadzór i kontrola nad przestrzeganiem zasad użytkowania dróg płatnych będzie sprawowana przez Inspekcję Transportową Ministerstwa Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś. Urzędnicy Inspekcji Transportowej będą podejmować decyzje dotyczące zatrzymywania pojazdów do kontroli, zakładania blokady kół, zatrzymywania i ewakuacji pojazdów na parking strzeżony, a także będą wydawać mandaty w przypadku łamania zasad korzystania z dróg płatnych.

WYKAZ DRÓG PŁATNYCH OD 1.07.2013

Droga	Start poboru opłat od km	Koniec poboru opłat na km	Długość odcinka płatnego w km
M1/E30 Brześć (Kozłowicze) – Mińsk – granica z Federacją Rosyjską (Redźki)	0	609	609
M2 Mińsk – Lotnisko Narodowe Mińsk	15	42	27
M3 Mińsk – Witebsk	9	41	32
M4 Mińsk – Mohylew	16	74	58
M5/E271 Mińsk – Homel (Gomel)	21	65	44
M6/E28 Mińsk – Grodno – granica z Polską (Bruzgi)	12	57	45

Budowy nowej perspektywy

Nadchodzi nowa fala zamówień drogowych na lata 2014 - 2020. Po kontroli NIK przetargi na budowę dróg mają być lepiej przygotowane, zmiany wprowadza zarówno GDDKiA, jak i rząd do Ustawy o Zamówieniach Publicznych.

Robert Przybylski

W drugiej połowie roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma otworzyć przetargi w nowej perspektywie unijnej na lata 2014 - 2020. Chodzi o sprawne rozdzielenie prac, aby inwestycje mogły zacząć się już w 2014 roku i firmy budowlane nie musiały zwalniać ludzi. Dofinansowanie unijne sięga 32,1 mld zł. Tymczasem krytycy Generalnej Dyrekcji oskarżali ją o budowę zbyt kosztownych dróg. Sprawę zbadała Naczelna Izba Kontroli, która w kwietniu przedstawiła rezultaty kontroli inwestycji przeprowadzonych w latach 2008 - 2011.

NIK wskazała, że GDDKiA nie zawsze wywiązywała się z obowiązku nadzoru nad inwestycjami. Izba dopatrzyła się niegospodarności w pięciu z dwudziestu dwóch inwestycji objętych kontrolą GDDKiA. Zbyt późno wypowiedziała umowy wykonawcom mającym opóźnienia z własnej winy, zwlekała z nałożeniem kar za nieterminowe wykonanie inwestycji. W innych przypadkach wykonawca z opóźnieniem otrzymywał dostęp do placu budowy. Dyrekcja przewlekle rozpatrywała roszczenia wykonawców, np. w przypadku odcinka A4 węzeł Rzeszów Zachód/ węzeł Rzeszów Centralny oraz drogi S19 Rzeszów Zachód/ węzeł Świlcza w terminie rozstrzygnięto tylko 2 odwołania na 26 roszczeń. Wyjaśnienie niektórych odwołań zajęło 286 dni.

W podsumowaniu NIK stwierdził, że wynik kontroli jest pozytywny. Dyrekcja przypomina, że wydłużyła w 2008 roku gwarancję na budowane drogi z roku do pięciu lat. Coraz sprawniejszy system kontroli wyłapuje nierzetelnych wykonawców i zmusza ich do poprawek na własny koszt. GDDKiA zliberalizowała zapisy w specyfikacjach przetargowych tak, by mogło do nich przystępować ponad 130, a nie zaledwie 28 firm. Stosowane przez GDDKiA kryterium ceny zostało przez samą branżę uznane za najbardziej obiektywne i właściwe - podkreśla dyrekcja. Tak o tym kryterium już w 2010 roku wypowiedział się Polski Związek Pracodawców Budownictwa. Związek, zrzeszający największe firmy budowlane, w tym Budimex i Strabag, taką opinią podzielił się wówczas z Urzędem Zamówień Publicznych - przypomina. Dyrekcja podkreśla, że jest sprawą wykonawcy rzetelnie określić własne koszty.

Nowy model zarządzania

Na drogi budowane w latach 2008 - 2011 państwo wydało 78,8 mld zł, z czego 18 mld zwróciła do końca 2011 roku Unia Europejska. W latach 2008 - 2011 GDDKiA wybudowała 1 371,6 km dróg. W rezultacie pokontrolnych wniosków oraz działań własnych dyrekcji, GDDKiA wdrożyła nowy model zarządzania projektami. Wśród zmian są: faktoring, cesje wierzytelności, płatność za materiały dostarczone na budowę, płatności zaliczkowe, pokrywanie kosztów ogólnych przy przedłużeniu kontraktu, wcześniejsze płatności za faktury. Rzeczniczka GDDKiA Urszula Nelken dodaje, że w ostatnich postępowaniach przetargowych wpisane zostały także obligatoryjne zaliczki. - Wprowadziliśmy waloryzację cen spójną z danymi GUS, z których wynika, że jest to pomiędzy 0,8 a 1,1 proc. wartości kontraktu. Oprócz porównań do wskaźników GUS analizujemy także doświadczenia niemieckie, na które powołują się polskie firmy - wyjaśnia rzeczniczka. NIK, podobnie jak przedstawiciele wykonawców, wskazał na zbyt sztywną pozycję inżyniera kontraktu, przez co nie jest on rozjemcą w sporach obu stron, lecz przedstawicielem inwestora. Uniemożliwia to sprawne gaszenie nieporozumień pomiędzy inwestorem i wykonawcą. Aby uniknąć nieporozumień GDDKiA stwierdza, że coraz więcej kontraktów będzie realizowanych w modelu „projektuj i buduj", który pozwala wykonawcom na optymalizację nawet gotowych już projektów budowlanych, tak by mogli kosztowne elementy zastępować tańszymi.- Oczywiście w granicach przyjętych parametrów technicznych i jakościowych - informuje rzeczniczka.

Dyrekcja wskazuje, że buduje drogi za średnie europejskie wartości, sprawdza jakość wykonania, wymaga co najmniej 5-letniej gwarancji i 10-procentowego zabezpieczenia wartości umowy. - Wszystkie zmiany mają na celu sprawne wybudowanie bezpiecznych, dobrej jakości dróg, które nie będą wymagały remontu chwilę po oddaniu drogi do użytkowania. GDDKiA będzie konsekwentnie nadzorować jakość realizowanych inwestycji, wykorzystując wszelkie dostępne zasoby i instrumenty formalno-prawne. Wprowadzając np. wydłużone gwarancje na drogi, GDDKA dba o ich jakość w imieniu kierowców, ale też o należyte wykonanie zadań, do jakich wykonawcy zobowiązali się podpisując wielomilionowe umowy.

INWESTYCJE GDDKiA

Rok	2008	2009	2010	2011	2012
Nowe drogi w km	241	246	213	267	716
Wydatki w mld zł	13,6	18,3	20,5	26,4	18,4

Źródło: GDDKiA

- Wykonawca podpisując kontrakt ze zobowiązaniem do wieloletniej gwarancji nie pozwoli sobie na niechlujne czy nierzetelne wykonanie - przypuszcza Nelken.

Istotną sprawą jest też dodatkowa weryfikacja wykonawców przez instytucje finansowe, które zaczęły szczegółowo sprawdzać potencjał finansowo-ekonomiczny wykonawców przed udzieleniem im gwarancji. Do tej pory przy rozstrzyganiu przetargów dyrekcja musiała opierać się na oświadczeniach wykonawcy. - Podwójna weryfikacja sytuacji wykonawcy (przez zamawiającego oraz instytucję finansową) minimalizuje ryzyko finansowego niepowodzenia kontraktu. W Polsce do uzyskania gwarancji wystarczyło dotychczas oświadczenie, że startuje się w przetargu organizowanym przez inwestora publicznego - wyjaśnia rzeczniczka. W ten sposób Krajowa Izba Odwoławcza zweryfikowała już oferty kilku wykonawców, którzy złożyli do KIO odwołania. Branża, która większość przetargów wykonuje poniżej kosztorysów (czasem o połowę niższych!) dopięła swego i zmieni się także Prawo o Zamówieniach Publicznych. Urząd Zamówień Publicznych przygotował pakiet zmian, który przewiduje możliwość odrzucenia oferty o rażąco niskiej cenie. Branża budowlana jednak zarzuca projektowi uznaniowość oceny rażąco niskiej ceny. W myśl zmian zamawiający będzie mógł zbadać wszystkie elementy, jakie składają się na cenę i to wykonawca musi udowodnić, że jest w stanie za podaną cenę zrealizować inwestycję. Nad zmianami dyskutuje Komitet Stały Rady Ministrów i nie wiadomo, kiedy prawo wejdzie w życie. W tym roku GDDKiA odda do użytku 400 km dróg.

fotomorgana

Minister na miarę...

W momencie ukazania się tego wydania Fotomorgany mamy już nowego ministra od transportu. Upoważniamy go więc do nieodpłatnego korzystania z poniższego wzorca osobowego.

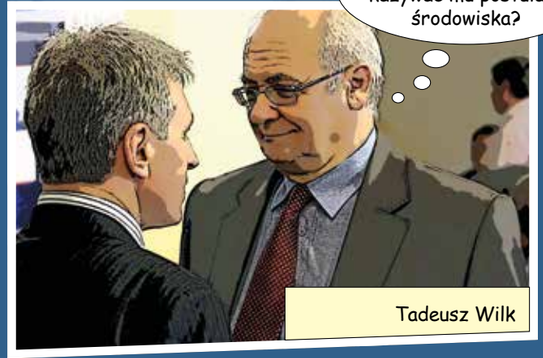
Tadeusz Dobek

Sylwester Kozłowski

Ireneusz Chłopek

Mirosław Siech, Maciej Borowski

Franciszek Rekowski



Tadeusz Wilk

Magdalena Puczkowska

Sylwester Kozłowski, Bogdan Pastuszko

Ryszard Sidorzak

Jan Buczek

Zofia Stępnicka

Andrzej Szabłowski

Zdzisław Bloch, Euzebiusz Gawrysiuk

Euzebiusz Gawrysiuk

Ryszard Błaszczak, Adam Byglewski

Lech Jankowski, Wojciech Sienicki, Kazimierz Błażejczyk

Jerzy Folwaczny

Andrzej Lenkiewicz, Tomasz Rejek

przewoźnik nr 30

wydarzenia

Konferencja IRU w Ammanie

12-13 czerwca

12 i 13 czerwca w Ammanie (Jordania) odbywała się 7. Euroazjatycka Konferencja IRU - Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego. W związku z prowadzonymi przez IRU wraz ze stowarzyszeniami krajowymi z różnych państw działaniami, których celem jest rewitalizacja „Jedwabnego Szlaku" - trasy handlowej łączącej Europę z Azją, za temat przewodni Konferencji przyjęto wymowne hasło: „Transport drogowy siłą napędową regionalnej i międzykontynentalnej wymiany handlowej".
W Konferencji uczestniczyło ponad 400 przedstawicieli polityki i biznesu z 44 krajów, którzy w Deklaracji końcowej podkreślili, że "profesjonalny transport drogowy jest już nie tylko środkiem transportu, ale stał się, w dzisiejszym świecie zglobalizowanej gospodarki, niezbędnym narzędziem produkcji w każdym łańcuchu dostaw i logistyce, siłą napędową gospodarki, synonimem społecznego i środowiskowego postępu na całym świecie".
Konferencji towarzyszyło Spotkanie Ministrów Transportu z państw Bliskiego Wschodu, Europy i Azji. Ministrowie wezwali rządy do zwiększenia regionalnej i międzykontynentalnej wymiany handlowej z udziałem państw arabskich, poprzez wdrożenie instrumentów pomocy.
W Konferencji wzięli udział także przedstawiciele ZMPD.

Statuetka Orła Białego dla ZMPD

7 czerwca

Fundacja Orła Białego po raz czwarty nagrodziła statuetkami Godła Promocyjnego Orła Białego kilkunastu laureatów, wśród których jest też Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Nagrodę w imieniu ZMPD odebrał Zygmunt Sieńko z Rady ZMPD. Uroczysta gala odbyła się 7 czerwca w sali balowej zamku w Rydzynie.
Prezes zarządu Fundacji Orła Białego Jan Ludwiczak w okolicznościowym wystąpieniu podkreślił, że kapituła fundacji Orła Białego wyróżnia statuetkami ludzi wybitnych. Ludzi, którzy wyrastają ponad przeciętność, wyróżniają się spośród innych swoją aktywnością, zaangażowaniem w to, co robią, społecznikowską pasją i nieskazitelną postawą obywatelską. - Wyróżniamy najlepszych. Tych, którzy wyprzedzają swoją epokę, tworzą coś wyjątkowego i niepowtarzalnego, bez względu na czas i okoliczności w jakich przyszło im działać - mówił J. Ludwiczak.
Wykonane z brązu statuetki przedstawiające orła wznoszącego się do lotu, powędrowały między innymi do prezydenta Katowic Piotra Uszoka, prezydenta Gliwic Zygmunta Frankiewicza, za gospodarność otrzymała ją także gmina Tarnowo Podgórne. Laureatami Orła Białego zostali w tym roku także piłkarz Włodzimierz Lubański oraz wybitna lekkoatletka Irena Szewińska.

Zebrania regionalne członków ZMPD

Niedostatek kierowców, kary w systemie viaTOLL, drogie ubezpieczenia, brak bezpiecznych parkingów, kolejki na granicach, ceny paliwa – to sprawy, które omawiali członkowie ZMPD podczas pierwszej tury tegorocznych zebrań regionalnych, które przeprowadzono w kwietniu i w maju w 6 regionach: lubelskim, podkarpackim, małopolskim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim I i świętokrzyskim. Niezależnie od regionu, problemy są te same. W dyskusjach padały propozycje konkretnych rozwiązań. Większość z nich już jest „w toku", jak np. problem kolejek czy szkolenia kierowców.
Zgodnie z przyjętą w tym roku zasadą podczas zebrań odbywały się seminaria na bieżące tematy, prowadzone przez pracowników ZMPD, które zyskały duże uznanie uczestników.

Organizację zebrań wspomagali sponsorzy, czyli: **Mercedes Benz, TimoCom, Lutz Assekuranz, Krismar, Krajowy Rejestr Długów, Continental, RN-Card, Transpass, Renault Trucks Polska, CTC Cracow Truck Center oraz Sobiesław Zasada Automotive.**

Sponsorzy zebrań regionalnych

Elektroniczne opłaty na Węgrzech i Białorusi

1 lipca

1 lipca 2013 roku staje się ważną datą dla międzynarodowych przewoźników drogowych. Dwa kolejne europejskie kraje wprowadzają opłaty drogowe. Węgry (1.07.) i Białoruś (1.08.) zdecydowały się na wprowadzenie elektronicznych opłat, których wysokość zależy od klasy pojazdu i odległości przejechanej przez ten pojazd. Na Białorusi system będzie oparty na technologii mikrofalowej. Objęte nim będą pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 t oraz poniżej 3,5 t, o ile nie są zarejestrowane w państwach Unii Celnej (Białoruś, Rosja, Kazachstan). Rejestracja pojazdów w systemie BelToll jest możliwa od 3 czerwca 2013 i można jej dokonywać poprzez stronę internetową www.beltoll.by oraz w regionalnych Miejscach Obsługi Klienta. System początkowo obejmie 815 km dróg. Natomiast na Węgrzech obowiązującym systemem będzie HU-GO. Ma obowiązywać na 6 513 km dróg i dotyczy pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Stawki brutto to od 42,41 do 130,06 HUF za przejechany kilometr drogi w zależności od rodzaju drogi i klasy pojazdu. Szczegółowe informacje: www.hu-go.hu

Wraca odznaka wzorowego kierowcy

Ustawa o transporcie drogowym przewiduje wprowadzenie odznaki „Wzorowego kierowcy". Projekt rozporządzenia przeszedł etap konsultacji społecznych i jest na etapie uzgodnień międzyresortowych. Konkurs na znak graficzny został rozstrzygnięty w grudniu 2012 roku i wśród piętnastu projektów sześciu autorów, wygrała praca Mariusza Koszuty z Milanówka.
Będzie to trzecia odznaka „Wzorowego kierowcy" w historii polskiego transportu. Pierwszą ministerstwo wprowadziło w 1939 roku, drugą w 1952 roku na podstawie uchwały Prezydium Rządu. W 1963 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę o wprowadzeniu nagród równolegle z nadaniem odznaki. W 1987 roku Rada Ministrów uchwałą skasowała nagrody, a zatem odznaka była honorową. W 2000 roku Rada Ministrów przyjęła uchwałę o zaprzestaniu nadawania odznaki, w związku ze zmianą niektórych ustaw związanych z funkcjonowaniem administracji publicznej.

IRU po zmianie

Prezydent Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU mówi o przyszłości organizacji oraz przewozów drogowych z okazji objęcia 1 czerwca przez Umberto de Pretto stanowiska Sekretarza Generalnego IRU

przewoźnik nr 30

wydarzenia

Janusz Łacny, prezydent IRU i nowy sekretarz generalny Umerto de Pretto

z Januszem Łacnym, prezydentem IRU, rozmawia Robert Przybylski

- **Zgromadzenie Ogólne IRU zaakceptowało 12 kwietnia fakt, że Sekretarz Generalny Martin Marmy, który zarządzał tą organizacją przez 20 lat, odchodzi na emeryturę. Jak IRU zmieniło się w tym czasie?**

Gdy Martin Marmy obejmował stanowisko Sekretarza Generalnego IRU, na organizacji tej ciążyły roszczenia z tytułu nieprawidłowości w funkcjonowaniu administrowanego przez nią systemu TIR w łącznej wysokości 700 mln dolarów. IRU nie dysponowała taką rezerwą finansową, a więc była praktycznie bankrutem. Dziś, dwadzieścia lat później, kapitały własne IRU sięgnęły 760 mln franków szwajcarskich i mam głęboką nadzieję, że przyszła polityka IRU, prowadzona przez Umberto de Pretto, pozostanie na tej ścieżce rozwoju.

- **IRU obraca wielkimi pieniędzmi. Czy te 760 mln franków to zyski organizacji?**

Beneficjentem tych pieniędzy są narodowe stowarzyszenia przewoźników drogowych stowarzyszone w IRU, ale nie są to zyski IRU, lecz kapitały, niezbędne do funkcjonowania systemu TIR. Przypomnijmy, że na IRU spoczywa obowiązek stworzenia i zarządzania łańcuchem gwarancyjnym dla systemu TIR, a więc dla systemu ubezpieczeń należności celnych i podatkowych od towarów w przewozie przez różne obszary celne. Występując w tej roli IRU, we współpracy z największymi towarzystwami ubezpieczeniowymi na świecie, musi zagwarantować spełnienie wymogów wypłacalności zawartych np. w unijnej dyrektywie Solvency II, która określa m.in. kapitał minimalny w branży ubezpieczeniowej. Jeżeli ubezpieczyciele nie są gotowi na pokrycie całości ryzyka, co w przypadku systemu TIR ma miejsce od niemal dwudziestu lat, obowiązek ten musi spełnić IRU. Każdy karnet TIR stanowi gwarancję zapłaty należności celnych i podatkowych do wysokości 60 tys. euro. IRU wystawia każdego roboczego dnia ponad 10 tys. karnetów (ponad 3 mln karnetów rocznie), więc dziennie wydaje dokumenty gwarantujące zapłatę należności w wysokości sześćset milionów euro. Gwarancja ważna jest przez 27 miesięcy. Przy takiej kwocie zobowiązań nie ma na świecie towarzystwa ubezpieczeniowego, które mogłoby podjąć się asekuracji i reasekuracji tak wielkich sum. Nawet największe towarzystwa ubezpieczeniowe, takie jak AXA, Lloyds czy Zurich i tym podobne, udzielają gwarancji tylko do pewnej kwoty. Stąd IRU musi dysponować kapitałem własnym, aby zapewnić funkcjonowanie całego systemu TIR.

- **Zaraz, przecież tylko mała część karnetów jest oprotestowywana przez administracje celne.**

Oczywiście, ale według oceny międzynarodowego grona ekspertów z branży bankowej i ubezpieczeniowej, IRU powinno dysponować kapitałem w wysokości miliarda franków szwajcarskich, nawet gdyby wszystko szło zgodnie z prawem i nie istniałyby już żadne roszczenia ze strony administracji celnych. Ponieważ jednak system TIR jest aktywny w 57 państwach świata i zagrożenie przestępstwami celno-podatkowymi ciągle istnieje, wysokość tego kapitału powinna wynosić aż 1,6 mld franków. To jest wymóg, który w latach 90. zalecił nadzór zewnętrzny IRU, w tym również ówczesny audytor, którym od wielu lat jest jedna z najpoważniejszych firm audytorskich na świecie - PwC. W związku z tym rok po roku IRU buduje ten kapitał i nie może go roztrwonić, bo on pozwala na sprawne funkcjonowanie międzynarodowego transportu drogowego ładunków na coraz większym obszarze geopolitycznym.

- **A co się dzieje w takiej sytuacji, jaka niedawno miała miejsce w jednym z państw starej UE, gdzie kilkadziesiąt karnetów zostało wydanych nieznanym przewoźnikom, a towar trafił do nieznanych odbiorców? Kto w tym wypadku wypłaca organom celnym należności celno-podatkowe?**

Winne temu były wewnętrzne decyzje tej organizacji, a jej poprzedni zarząd uznał swoją odpowiedzialność i ustąpił. Sprawy celne są w toku rozpatrywania przez zainteresowane administracje celne, a po ich zakończeniu mogą pojawić się roszczenia zapłaty należności celno-podatkowych. Jeśli tak się stanie, to w pierwszej kolejności roszczenia finansowe zostaną skierowane do posiadaczy zakwestionowanych karnetów TIR, ale jeśli okaże się, że egzekucja długu celnego jest od nich nieskuteczna, co jest tu bardzo prawdopodobne, to przejdzie ona na stowarzyszenie poręczające. A chodzi o ryzyko związane z niebagatelną, jak na stowarzyszenie wydające rocznie zaledwie ok. 8 tysięcy karnetów, kwotę kilku mln euro, których ta organizacja raczej nie posiada. W ZMPD, które wydaje rocznie kilkadziesiąt razy więcej karnetów, środki ostrożności i rezerwy powinny być wielokrotnie ostrzejsze. Tak czy inaczej problemem tym będzie musiało zająć się IRU.

- **Nie rozumiem, jak dokument finansowy dużej wartości, jakim jest karnet TIR, mógł dostać się w nieznane ręce?**

Wszystko jest kwestią przestrzegania obowiązujących zasad, rzetelności i... szczęścia. Owa organizacja zwiększa ryzyko związane z funkcjonowaniem systemu TIR, bowiem zezwala na stosowanie karnetów przez podmioty niedopuszczone do tego systemu przez władze celne. Uprawniony przewoźnik ma tam prawo przekazać swój karnet wraz z dokumentem przewozowym podwykonawcy, co niewątpliwie zwiększa zagrożenie w łańcuchu gwarancyjnym. Często taka praktyka sprawdza się i nie generuje żadnych kłopotów, ale generalnie rzecz ujmując ma to niewątpliwie wpływ na poziom ryzyka ponoszonego przez stowarzyszenie poręczające. Sytuacja, która zaistniała w owym kraju, unaoczniła, że w stowarzyszeniu poręczającym nigdy nie można mówić o zbyt dużej ostrożności w przekazywaniu karnetów podmiotom, które następnie wykorzystują je w międzynarodowych przewozach drogowych. Dlatego ja jestem zdecydowanie przeciwny wszelkim działaniom zwiększającym ryzyko funkcjonowania systemu TIR, w tym także wydawania karnetów podwykonawcom, którzy nie mają swobodnego dostępu do tego systemu, a więc firmom, nad którymi stowarzyszenie poręczające nie ma żadnej kontroli. Przecież nie ma informacji o tym, kim jest ta-

ki czy inny podwykonawca. Dziękuję Bogu, że w Polsce takich praktyk jeszcze nie ma i system działa prawidłowo. Nie widzę zatem żadnego uzasadnienia dla manipulowania przy nim i niepotrzebnego zwiększania ryzyka jego funkcjonowania.

- **Ta sytuacja nasuwa mi skojarzenie z wyrokiem UOKiK z sierpnia 2012 roku, który nakazywał ZMPD wydawanie karnetów TIR po jednakowej cenie dla członków ZMPD oraz dla podmiotów spoza zrzeszenia.**

Firma dopuszczona do systemu TIR przez administrację celną podlega kontroli zarówno przez organy celne, jak i przez stowarzyszenie poręczające, a więc regularnie sprawdzana jest, czy może być nadal obdarzana zaufaniem. Chodzi o promowanie uczciwych postaw, bo stawką są duże pieniądze i nasze wspólne bezpieczeństwo finansowe. Przeciętny przewoźnik może wykupić jednorazowo nawet kilkadziesiąt karnetów TIR, z których każdy gwarantowany jest na kwotę 60 tys. euro. Jeżeli dokonała tego nieuczciwa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, np. o kapitale 50 tys. zł, to wówczas praktycznie całość gwarancji musi zapewnić ZMPD. Karnet TIR nie jest typowym towarem na sprzedaż, a mimo wszystko UOKiK uważa, że każdemu należy się wszystko za jednakową cenę. A gdyby tak trzeba było pójść do banku z prośbą o wydanie gwarancji na kwotę 60 tys. euro na okres 27 miesięcy, to roześmiano by się nam w nos, gdybyśmy chcieli im zapłacić za to ok. 60 euro, czyli ok. 4 promile gwarantowanej sumy, a takie są właśnie koszty zakupu karnetu TIR dla członków ZMPD. Firmy nienależące do zrzeszenia ponosiły opłatę manipulacyjną w wysokości 60 zł (dwukrotnie wyższą od pobieranej od członków ZMPD), ale nie była to cena zaporowa, a mimo to UOKiK uznał to za działanie niezgodne z zasadą równego traktowania podmiotów gospodarczych.

- **Skoro opłata dla firm spoza zrzeszenia także była niewielka, to może nie stanowią one zagrożenia dla funkcjonowania systemu i stabilności finansowej gwaranta?**

Wyobraźmy sobie, że jest jakaś firma z zagranicy, która nie dostaje karnetów TIR w swoim kraju, bo nie jest dopuszczona do systemu przez władze celne tego kraju, ale ludzie ze ścisłego kierownictwa tej firmy zakładają w Polsce przedsiębiorstwo transportowe (co nie oznacza automatycznego dopuszczenia do systemu TIR przez polskie władze celne) i przychodzą do ZMPD po karnety. Czy mamy im je wydać, czy też nie? A jeżeli tak, to na jakich zasadach? Jak mamy ocenić ryzyko, kto ma je ponosić i, co może najważniejsze, dlaczego mamy się na to ryzyko narażać? Odpowiedź, mówiąca o tym, że dopóki nic złego się nie wydarzyło, to nie ma co mówić o jakimkolwiek zagrożeniu, jest klasycznym niezrozumieniem powagi sytuacji. Popatrzmy na takie porównanie: jadę przez miasto z prędkością 100 km/h i dostaję za to mandat. Dlaczego? Przecież nie doprowadziłem do wypadku, a więc nic złego jeszcze się nie stało. Ale nałożony na mnie mandat jest elementem działania prewencyjnego, bo potencjalnie mogło się coś stać. W mojej opinii UOKiK niedostatecznie uwzględnił konieczność maksymalizacji ochrony i zapewnienia bezpieczeństwa zapłaty państwowych należności celnych, ani na bezpieczeństwo funkcjonowania całego transportu międzynarodowego. Wskazuje jedynie na pozycję monopolistyczną ZMPD. Taką samą pozycję monopolistyczną ma administracja państwowa, bo przecież jest oczywiste, że np. administracja celna jest tylko jedna w danym kraju.

- **Mimo to ZMPD wyrównała opłaty manipulacyjne dla obu typów firm.**

Tak, ja też byłem na posiedzeniu Zarządu ZMPD, który podjął taką decyzję, ale chodziło nam nie tyle o zasadę, ile o minimalizowanie ryzyka działalności ZMPD. Z perspektywy IRU mamy podobne problemy. Np. co zrobić wtedy, gdy minister transportu jednego z państw usuwa ze stanowiska prezesa krajowej organizacji poręczającej systemu TIR i sam staje na jej czele? Jako osoba bez doświadczenia w zarządzaniu systemem TIR mogę za chwilę popełnić błąd i doprowadzić do wielkiego zagrożenia bezpieczeństwa finansowego tego systemu. Dlatego w takich krajach musimy zawieszać działanie stowarzyszenia poręczającego, oczywiście ze stratą dla przewoźników drogowych tego państwa. System TIR jest aktywny w 57 krajach, a wiele innych państw chce go reaktywować (np. Afganistan) lub do niego wejść (np. Chiny, Pakistan, Argentyna, Brazylia). Takie poszerzenie może zdecydowanie zwiększyć odpowiedzialność wobec systemu w obecnych warunkach i w skrajnym przypadku nawet doprowadzić do upadku czegoś, co już działa od wielu dekad. A może należałoby powołać oddzielny łańcuch gwarancyjny, niezależny od dotychczasowego, po to by zapewnić niezmienione warunki funkcjonowania tego, co już istnieje i działa bardzo dobrze?

- **A na starym, europejskim podwórku chyba też nie brakuje pracy. Jak IRU reaguje na dopłaty rządowe dla przewoźników krajowych, które utrudniają konkurencję, jak np. 780 mln euro przeznaczone przez Berlin dla swoich firm?**

IRU ma biuro w Brukseli i lobbuje na rzecz transportu drogowego, ale niestety nie jest w tej kwestii decydentem. Możemy przekonywać do naszych racji, ale to politycy podejmują decyzje. Np. od ponad 25 lat IRU naciska na polityków, aby wprowadzili tzw. „profesjonalny diesel", czyli nisko opodatkowane paliwo dla transportu drogowego. Podobne paliwo ma rolnictwo, rybołówstwo, lotnictwo, mają koleje. Dlaczego nie może być taniego diesla dla ciężarówek? Każdy w rozmowach przytakuje, ale gdy przychodzi do działania, nikt nie kiwnie nawet palcem. Samo występowanie IRU w Brukseli to zbyt mało, aby wykazać się skutecznością. Ostateczne decyzje UE zapadają w postaci rozporządzeń lub dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólnot Europejskich (w tym wypadku zgromadzenia ministrów do spraw transportu z krajów członkowskich). To w tych grupach trzeba pracować, a więc najwięcej działań trzeba podejmować na podwórku krajowym, bo z rządu wychodzą sygnały do właściwych ministrów, komisarzy unijnych, a z partii politycznych instrukcje dla eurodeputowanych.

A jeśli chodzi o niemieckie dopłaty funduszy dla ich firm transportowych, to nasuwa mi się następujące porównanie: żona narzeka do męża, że musi jeździć 10-letnim matizem, podczas gdy ich sąsiadka jeździ nowym mercedesem. Odpowiedź męża wydaje się oczywista: widocznie naszych sąsiadów na to stać, a nas nie; popatrz na inną sąsiadkę – ona jeździ autobusem.

- **No dobrze, a takie działanie, jak np. zmiana liczenia czasu pracy kierowcy, aby mógł rozliczyć 19 godzin pracy w dwa dni? Podobna sytuacja jest z kierowcami autobusów, których czas pracy nie jest dostosowany do okoliczności.**

Przez wiele lat IRU dążyło do usunięcia derogacji i przywrócenia kierowcom autobusów prawa do realizacji długiego odpoczynku po 12 dobowych cyklach jazdy, a nie po 6. Ale podobna sytuacja dotyczy kierowcy ciężarówki, który wyjeżdżając z Polski nie zrealizuje przewozu do Hiszpanii i z powrotem w ciągu sześciu cykli dobowych. Musi pauzować 45 godzin, np. gdzieś we Francji. Przez pierwszych 12 godzin wyśpi się, naje i wypocznie, ale co ma zrobić z resztą czasu, który musi przymusowo spędzić gdzieś w środku niczego, nawet jeśli jest to bardzo piękna okolica? Wszyscy politycy zachowują się w tej sprawie jak ślepi i głusi, nie mają nie tylko rzetelnej wiedzy, ale i wyobraźni, bo skazują zarówno kierowców, jak i przedsiębiorców na wielkie straty czasu i wynikające z tego frustracje. A przecież jeżeli kierowca jedzie z ładunkiem, to nie może zostawić pojazdu bez dozoru, więc jest do niego uwiązany i chciałby to uwiązanie zakończyć jak najszybciej, najlepiej poprzez rozładowanie pojazdu w miejscu docelowym.

- **Chyba nie wszyscy kierowcy stosują się do tych zaleceń. Niektórzy potrafią łamać prawo i zacierać ślady zmieniając pracodawcę. Czy IRU widzi sens stworzenia europejskiej bazy danych o kierowcach?**

Proszę mi powiedzieć, jak można tworzyć bazę danych o tzw. nierzetelnych kierowcach, nie dysponując prawomocnymi wyrokami sądowymi potwierdzającymi ich nierzetelność i jednocześnie nie łamać przepisów o ochronie danych osobowych. Proszę zaproponować choć jedną instytucję lub organizację, która podejmie się zadania tworzenia takiej bazy.

- **Unijna polityka nie zawsze jest realizowana. Od dekad Bruksela wspiera transport kolejowy ładunków, tymczasem jego udział w pracy przewozowej spada, a udział transportu drogowego rośnie. Czy wzrost ten może być zahamowany przez coraz bardziej wyśrubowane normy czystości spalin?**

Gospodarka europejska jest coraz mniej konkurencyjna, co widać po tempie wzrostu gospodarczego państw UE. Narzucanie kosztownych norm przesuwa jedynie emisje poza miasto. Wprowadzenie elektrycznych samochodów, które same w sobie są nieefektywne z powodu ciężkich akumulatorów, spowoduje przede wszystkim wzrost emisji zanieczyszczeń generowanych przez energetykę.

A tak naprawdę, to współczesny transport drogowy jest bardzo efektywny. Np. duży samolot z 350 pasażerami na pokładzie, lecący na trasie przez 12 godzin, przewozi ok. 40 ton „ładunku" (pasażerowie i ich bagaż), a waży aż 240 ton. Gdyby te proporcje przenieść do pojazdów ciężarowych, to 40-tonowy zestaw powinien mieć ładowność 6 ton. Unia tymczasem reguluje przede wszystkim poziom emisji spalin ciężarówek. To działanie chroni europejskich producentów taboru przed azjatycką konkurencją, ale jest kosztowne dla przewoźników. Poza tym polityka transportowa UE jest mało skuteczna, bowiem jest tworzona przez polityków głównie metodami administracyjnymi, a nie ekonomicznymi.

Przewozy kolejowe w Europie nie rosną, bo są nieopłacalne. Dobrze funkcjonują w dużych krajach, takich jak Chiny, Rosja czy USA. W tym ostatnim państwie istnieje dobrze rozwinięta infrastruktura kolejowa, wykorzystywana nie do przewozu pasażerów, lecz chińskiego importu. Towary z Azji przypływają do portów zachodniego wybrzeża USA, a stamtąd koleją transportowane są na wschód na odległość 3-5 tys. km, bo tam jest większość potencjalnych konsumentów dóbr. Na wagonie są kontenery ułożone dwupiętrowo, więc opłacalność przewozów jest dużo wyższa niż np. w Europie. Ale już w Japonii, gdzie infrastruktura kolejowa jest doskonale rozwinięta, kolejowe przewozy ładunków to zaledwie 6% pracy przewozowej wykonywanej na terytorium tego kraju. A wracając do pytania rozpoczynającego naszą rozmowę: zadaniem IRU, jako organizacji o zasięgu światowym, jest kontynuacja drogi, która ma umożliwić sprawne funkcjonowanie przewozów drogowych na jak najszerszym forum międzynarodowym.

Unia reguluje przede wszystkim poziom emisji spalin ciężarówek. To działanie chroni europejskich producentów taboru przed azjatycką konkurencją, ale jest kosztowne dla przewoźników. Poza tym polityka transportowa UE jest mało skuteczna, bowiem jest tworzona przez polityków głównie metodami administracyjnymi, a nie ekonomicznymi.

przewoźnik nr 30
wydarzenia

Podatek od kichania

Rząd powoli wycofuje się z systemu drakońskich kar dla kierowców pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony. Za rok-dwa branża przekona się, jakie będzie nowe podejście polityków.

Robert Przybylski

Rząd wprowadzając system opłat drogowych ViaTOLL postanowił wycisnąć przedsiębiorców transportowych jak cytrynę. Wycelował w najsłabsze ogniwo: kierowców. Łupi ich karami, nie dając w zamian żadnych możliwości obrony. Opamiętanie przyszło dopiero po dwóch latach krzywd i dramatów kierowców oraz protestów branży transportowej.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej rozpoczęło prace nad nowelizacją ustawy o drogach publicznych. Resort podaje, że celem nowelizacji jest „uproszczenie i wprowadzenie bardziej przejrzystych zasad odpowiedzialności użytkowników dróg popełniających naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, a także ograniczenie represyjności obecnie obowiązujących przepisów przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniego zabezpieczenia przychodów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłaty elektronicznej".

Wśród najważniejszych zmian przewidzianych w projekcie są:

- zmiana adresata sankcji administracyjnej: za większość naruszeń, w tym brak uiszczenia opłaty elektronicznej, kara będzie nakładana na właściciela/posiadacza pojazdu. Na kierowcę byłyby nakładane kary tylko w przypadku, gdyby nie przełączył zainstalowanego w pojeździe urządzenia viaBox na tryb z przyczepą;
- wprowadzenie zasady, że za poszczególne naruszenia popełnione w trakcie jednego dnia nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara administracyjna;
- niższe kary dla kierowców oraz właścicieli/posiadaczy samochodów osobowych złączonych z przyczepą o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 tony;
- likwidacja obligatoryjnego rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji w sprawie nałożenia kary.

Środowisko przewoźników wskazywało także na złamanie zasady bezstronności organu rozstrzygającego, mianowicie skargi kierowców na błędne funkcjonowanie viaBox były rozstrzygane przez właściciela systemu, firmę Kapsch. Nie jest ona co prawda stroną postępowania, ale to do niej Inspekcja Transportu Drogowego zwraca się z pytaniem o potwierdzenie działania urządzeń. ITD nie ma technicznych możliwości kontroli funkcjonowania bramek. Mimo to resort nie zauważa problemu i argumentuje, że „na gruncie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego organ prowadzący to postępowanie, czyli GITD, obowiązany jest wyjaśnić wszelkie okoliczności sprawy i zweryfikować między innymi, czy brak uiszczenia opłaty nie wystąpił w wyniku niesprawności systemu viaTOLL". Rzecznik Ministerstwa Transportu Mikołaj Karpiński zapewnia, że „w takim przypadku GITD umarza postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary".

Niekonstytucyjne kary

Prace nad nowelizacją ustawy wymusza podejrzenie niekonstytucyjności jej niektórych zapisów. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie postanowił 17 maja przedstawić Trybunałowi Konstytucyjnemu pytanie prawne o zgodność art. 13 k ustawy o drogach publicznych z art. 2 Konstytucji RP.

Warszawski Wojewódzki Sąd Administracyjny rozpatruje indywidualne skargi kierowców dotyczące nieprawidłowości w pobieraniu myta. Kancelaria Iuridica wniosła przed WSA sprawę kierowcy, na którego ITD nałożyła karę 56 tys. zł za przejazd płatnej drogi bez uiszczenia myta. Kierowca prawidłowo zamontował w ciężarówce transponder viaBox, który został rozpoznany przez bramki, ale z nieznanych przyczyn opłata nie została pobrana z elektronicznego konta, na którym było blisko 200 zł, znacznie więcej niż wynosiły niepobrane opłaty drogowe. Art. 13 k ust. 1 pkt. 1 ustawy o drogach publicznych mówi, że w wypadku nieuiszczenia opłaty wymierza się karę 3 tys. zł. Przepis nie rozróżnia, z czyjej winy nie doszło do pobrania opłaty. Przewiduje jedynie kary dla kierowców, nawet jeżeli wykazali oni należytą staranność i opłacili z góry przejazd po drodze.

Kierowcy są karani także w sytuacji, gdy pracodawca nie opłacił myta. Kierowcy nie mają możliwości sprawdzenia, czy na koncie użytkownika znajdują się wystarczające fundusze do zapłacenia opłaty drogowej.

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że zapytanie zostało skierowane do TK zbyt późno. – Pora, aby rozpocząć dyskusję, czy w tym wypadku zamiast zapytania nie należałoby sprawdzić, czy nie został złamany artykuł 231 Kodeksu Karnego. Przewoźnicy starają się zapewnić jak najlepszą jakość usług, ale nasza praca jest hamowana w taki sposób – uważa.

Po trzy tysiące

Praktyką GITD było wymierzenie kar za brak opłaty, uzależnionych od liczby bramownic na przejechanym odcinku. Za każdą funkcjonariusze naliczali 3 tys. zł, więc kary za jeden przejazd sięgały nawet kilkudziesięciu tys. zł.

W postępowaniu 4 czerwca WSA orzekł, że prawo nie przewiduje wielokrotnego nakładania kar za jeden przejazd danym odcinkiem drogi. Wysokość kar nie może zależeć od liczby bramownic znajdujących się na drodze.

Tego typu spraw jest na tyle dużo, że wpływy z tytułu kar sięgają 20 mln zł. Po skierowaniu pytania do Trybunału Konstytucyjnego, WSA zawiesił inne postępowania prowadzone ze skargi tego samego kierowcy do czasu rozstrzygnięcia zagadnienia przez trybunał.

Elektroniczny system poboru opłat drogowych viaTOLL działa w Polsce od lipca 2011 roku. Opłaty uiszczają wszystkie pojazdy oraz zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a więc także samochody osobowe ciągnące przyczepy (w dowodzie rejestracyjnym pozycja F2/F3).

Myto pobierane jest na 2 190 km dróg, a do 2018 roku viaTOLL zostanie rozszerzony na ok. 7 tys. km dróg i autostrad.

Trzech posłów na ratunek

Widząc brak postępu prac w celu podjęcia konkretnych kroków, zmieniających sposób działania w Polsce elektronicznego poboru opłat za korzystanie z dróg, przewodniczący obradom poseł Zbigniew Rynasiewicz (od niedawna wiceminister) zaproponował utworzenie zespołu ds. viaTOLL w składzie: Stanisław Żmijan, Jerzy Szmit i Jerzy Polaczek. Pierwszy z parlamentarzystów ma kierować pracami tej grupy.

Przewodniczący poselskiego zespołu ds. viaTOLL Stanisław Żmijan:

- Zobowiązaliśmy przedstawicieli resortu, aby strony usiadły ze sobą i zaproponowały rozwiązania obecne panującej sytuacji. Zwłaszcza takie, które nie wymagają procedury legislacyjnej i ustawodawczej, aby je jak najszybciej wprowadzić.

Jednocześnie jestem w stałym kontakcie z przewoźnikami, ostatnio byłem na spotkaniu w Siemiatyczach. Słucham ich uważnie, bo to przecież nie my, posłowie, mamy tu grać pierwsze skrzypce. Czekamy na propozycje zmian, które postaramy się przeprowadzić szybką ścieżką legislacyjną, bez konsultacji międzyresortowych.

K. Madeja

reklama

U ministra prawie jednym głosem

Klaudiusz Madeja

W maju w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odbyło się kolejne spotkanie w sprawie trudnej sytuacji na naszej wschodniej granicy.

Rozmowa była kontynuacją wcześniejszych działań ZMPD, w tym spotkania z premierem Donaldem Tuskiem, których celem jest znalezienie rozwiązania trudnej sytuacji na wschodniej granicy oraz poprawa warunków, w jakich kierowcy czekają na odprawę w bardzo długich kolejkach.

Wiceminister MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz zaprosił do siebie szefa Służby Celnej Jacka Kapicę, prezesa ZMPD Jana Buczka oraz dyrektora Departamentu Transportu ZMPD Tadeusza Wilka. W spotkaniu uczestniczył również dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MTBiGM Andrzej Bogdanowicz.

Jacek Kapica zauważył, że rok w rok przybywa pojazdów przekraczających granicę. - Transport drogowy rośnie w tempie kilkunastu procent rocznie, zaś kolejki pozostają na podobnym poziomie. Oznacza to, że my ze swojej strony zwiększyliśmy w ostatnich latach tempo naszej pracy – zauważył Kapica. Szef celników tłumaczył, że jeśli nawet zwiększyłby obsadę przejść granicznych, nie zmieni to ich przepustowości, bo brakuje dodatkowych pasów ruchu, gdzie mogliby prowadzić odprawę.

Uczestnicy spotkania zgodnie zauważyli, że rozbudowa infrastruktury wymaga czasu i długiej drogi formalnej. Dobrym przykładem jest parking w Dorohusku, którego budowa ciągnie się od kilku lat, a w 2014 r., gdy zostanie oddany do użytku, przybędzie zaledwie 40 dodatkowych miejsc postojowych. To kropla w morzu potrzeb, ponieważ potrzeba tam co najmniej kilkuset takich stanowisk.

Prezes Buczek przypomniał, że przewoźnicy już od lat zwracają uwagę na małą przepustowość naszych przejść granicznych. - To jest przecież jednocześnie granica Unii. Powinniśmy więc zwrócić się o pomoc w tej sprawie do Komisji Europejskiej – powiedział. Dodał, że ZMPD jest gotowe w każdej chwili włączyć się w rozmowy na szczeblu międzynarodowym w tej sprawie. Bo przecież oczekiwanie przed granicą w godziwych warunkach to jedno, a odpowiednia ich przepustowość to drugie.

Szef SC J. Kapica zaproponował, aby w obecnej sytuacji skoncentrować się na dużych przejściach granicznych. - Musimy szybko przystąpić do tworzenia planu na lata 2014 – 2018. Konieczna jest koordynacja wszystkich służb, które muszą uczestniczyć w procesie rozbudowy infrastruktury. Chodzi m.in. o władze lokalne, zarządców dróg i resort finansów. Oczywiście konieczne są również rozmowy z naszymi sąsiadami, bo tylko wtedy rozbudowa lub budowa nowych przejść ma sens. Po tamtej stronie także niezbędna jest odpowiednia infrastruktura.

Skoro proces powstawania infrastruktury potrwa jeszcze kilka lat, należy się skoncentrować na tym, aby możliwie jak najbardziej poprawić to, co mamy teraz. Dyrektor Tadeusz Wilk pytał, czy jest możliwość, aby puste ciężarówki mogły przekraczać granicę na przejściach, które są przeznaczone dla pojazdów do 7,5 tony masy całkowitej. Gdy na dużych przejściach panuje tłok, pas dla pustych pojazdów w praktyce nie działa.

Minister Jarmuziewicz zapewnił, że podległe mu służby sprawdzą, jakiej klasy drogi do nich prowadzą. - Aby puścić tamtędy duże pojazdy, trzeba sprawdzić, czy mogą do tych przejść dojechać, nie łamiąc przepisów i nie niszcząc dróg – zauważył.

Ważne jest też odpowiednio wczesne przygotowanie wszystkich dokumentów przez kierowców, aby nie robić tego dopiero po wjechaniu na terminal – mówili jednym głosem Jacek Kapica i Jan Buczek. Szef Służby Celnej poinformował też, że na przejściach w Kuźnicy Białostockiej i Bobrownikach trwa audyt zewnętrzny Instytutu Logistyki i Magazynowania. - Obserwują pracę naszych celników, analizują cały proces odprawy, aby znaleźć ewentualne niedociągnięcia, które od razu możemy wyeliminować – wyjaśnił Jacek Kapica.

Z kolei Jan Buczek poinformował, że ZMPD prowadzi rozmowy z niezależną firmą audytorską w sprawie przeprowadzenia audytu, którego celem byłoby opisanie przyczyn powstawania kolejek i wypracowanie sposobów ich usunięcia. ZMPD zwróci się do narodowych stowarzyszeń w państwach graniczących z Polską o podjęcie próby podobnego działania. Jacek Kapica poinformował, że chętnie skorzysta z tych opracowań.

- Kolejne już spotkanie pokazało, że wiele jeszcze jest do zrobienia, aby poprawić sytuację. Oczywiście nie jesteśmy zadowoleni ze stanu obecnego, niemniej widzimy postęp w rozmowach. To efekt naszych wcześniejszych działań. Widać, że ze wszystkich stron jest wola możliwie szybkiego rozwiązania palącego problemu, jakim są ogromne kolejki na wschodniej granicy, która przecież jest jednocześnie granicą całej Unii – powiedział Jan Buczek.

Ecotaxe przesunięty na jesień

Opóźnia się termin wprowadzenia przez Francję nowego podatku w formie opłaty drogowej – Ecotaxe. Zamiast w lipcu, nowych opłat możemy się spodziewać najwcześniej 1 października 2013 r. Obowiązywać będą one samochody ciężarowe o masie powyżej 3,5 t, poruszające się po drogach krajowych i trasach szybkiego ruchu. Podatek będzie pobierany równolegle do działającego dziś systemu opłat za autostrady o nazwie TIS PL.

Czy Ecotaxe zwiększy koszty polskich przewoźników?

To zależy. Francja ma najlepiej rozwiniętą w Europie sieć dróg równoległych do autostrad, a drogi te do tej pory były bezpłatne. Wraz z wprowadzeniem Ecotaxe zakończy się więc możliwość darmowego tranzytu przez ten kraj. Opłaty Ecotaxe będą stanowić tym większe obciążenie, im bardziej dana firma starała się w przeszłości omijać płatne drogi. Szacujemy, że spośród polskich przewoźników podróżujących do Francji z płatnego systemu TIS PL regularnie korzystało ok. 75% firm, podczas gdy pozostałe 25% szukało tańszych objazdów. Dla większości podatek Ecotaxe będzie więc stanowić minimalne obciążenie, bo i tak poruszają się po autostradach

W jaki sposób będzie można rozliczać opłaty?

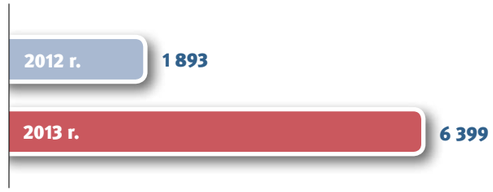
Najwygodniejszą metodą rozliczania opłat będzie nabycie specjalnych urządzeń pokładowych i zamontowanie ich w pojeździe. Ich dystrybucją zajmują się m.in. operatorzy kart paliwowych. Należy poszukiwać takich, które obsługiwać będą jednocześnie system TIS PL i Ecotaxe. Jedno urządzenie i jedna faktura. Przykładem jest DKV Box, który daje dostęp do rabatów: w systemie Ecotaxe do 10%, a w TIS PL do 13%. Dzieje się tak, ponieważ DKV jest pełnoprawnym operatorem opłat drogowych we Francji, a tym samym może przenosić na klientów pełną wysokość rabatów.

Na jakie dodatkowe korzyści mogą liczyć firmy rozliczające Ecotaxe z DKV?

Ciekawą funkcją online dla systemu Ecotaxe jest serwis DKV do planowania trasy wraz z kalkulacją opłat drogowych. Uwzględnia ona wszystkie systemy opłat drogowych działające na terenie Europy. Po wprowadzeniu miejsca rozpoczęcia i zakończenia planowanej trasy, przewoźnik otrzymuje informację o trzech alternatywnych możliwościach przebiegu trasy, a także o kosztach opłat drogowych, odległościach oraz przewidywanym czasie trwania jazdy.

Nowa wersja aplikacji TIR-EPD. Szkolenia IRU w Polsce

LICZBA PRE-DEKLARACJI EPD WYSŁANYCH PRZEZ POLSKICH UŻYTKOWNIKÓW OD KWIETNIA 2012 R. DO KWIETNIA 2013 R.



Ewa Pęzińska

Od połowy kwietnia 2013 r. IRU udostępniła nową wersję aplikacji TIR-EPD. Jest ona łatwiejsza w użyciu, zawiera nowe funkcjonalności, a stosowanie jej można zawrzeć w 4 krokach: Zaloguj się – Wypełnij – Wyślij - Otrzymany numer przedstaw funkcjonariuszowi celnemu.

Tym wszystkim, którzy z tej aplikacji jeszcze nie korzystają, przypominamy, że Unia Europejska obowiązek elektronicznego przesyłania danych do władz celnych wprowadziła już w 2009 r. Na terenie Unii Celnej Rosja – Białoruś - Kazachstan obowiązuje od czerwca 2012 r.

Za pomocą tej aplikacji, stworzonej przez IRU w Genewie, możliwe jest bezpłatne przesyłanie wymaganych danych, dzięki czemu obniżane są koszty transportu i skraca się czas obsługi w granicznych urzędach celnych. Natomiast władze celne mają czas na wcześniejsze przeprowadzenie analizy ryzyka, co skutkuje zwiększonym bezpieczeństwem przewozu i skutecznym nadzorem.

Aplikacja funkcjonuje już w 24 krajach, w kolejnych 11 trwają prace z administracjami celnymi nad rozpoczęciem jej stosowania. Oznacza to, że wkrótce możliwe będzie przesyłanie elektronicznej pre-deklaracji do większości krajów, stosujących procedurę TIR. Aplikacja dostępna jest w 24 językach, w tym również w języku polskim, a na stronie internetowej ZMPD dostępny jest podręcznik użytkownika.

Ponadto ZMPD prowadzi dla użytkowników aplikacji TIR-EPD szkolenia, mające na celu przybliżenie obsługi programu i zachęcenie do korzystania z tej wygodnej elektronicznej opcji.

Wszystkim zainteresowanym skorzystaniem z aplikacji polecamy odwiedzenie portalu ZMPD, skąd można pobrać formularz zgłoszeniowy. W ten sposób można uzyskać login i hasło dostępu do aplikacji TIR-EPD oraz instrukcję użytkowania aplikacji.

Systematycznie przybywa polskich przewoźników samodzielnie wysyłających pre-deklaracje i obecnie Polska jest już na drugim miejscu. W okresie styczeń - kwiecień 2013 roku najwięcej pre-deklaracji wysłali Rosjanie (28%), Polacy (15%), Białorusini (13%), Turcy (11%) i Ukraińcy (11%). Z tego względu IRU zdecydowała się przeprowadzić w Polsce cykl szkoleń, poświęconych nowej wersji aplikacji.

W dniach 22-24 maja Aleksandra Zaronina z IRU przeprowadziła trzy szkolenia w formie warsztatów. Uczestnicy z Białej Podlaskiej, Siedlec i Warszawy wzięli udział w praktycznych ćwiczeniach, polegających na samodzielnej pracy pod okiem fachowca.

Dynamika wysyłanych przez polskich przewoźników pre-deklaracji na przestrzeni ostatniego roku sięga ponad 300%.

Z wyliczeń IRU wynika, że oszczędności, jakie mogą uzyskać polscy przewoźnicy w skali miesiąca dzięki samodzielnemu wysyłaniu pre-deklaracji, mogą sięgać poziomu nawet 200 000 USD. Jest to więc chyba wystarczająca zachęta do korzystania z programu TIR-EPD...

Centrum logistyczne. Zamierzenia inwestycyjne firmy „TRANZIT - S”

TRANZIT spółka z o. o.

„TRANZIT” spółka z o.o. jest firmą transportowo-spedycyjną zlokalizowaną w Smoleńsku (Rosja) przy ul. Ławoczkina 105. Posiada doświadczenie w działalności związanej z transportem na terenie Rosji, Europy i krajów WNP sięgające kilkunastu lat.

Na terenie bazy firmy „TRANZIT”, położonej w odległości 10 km od trasy E-30, działalność prowadzi Zadnieprowski Oddział Smoleńskiego Urzędu Celnego. Firma „TRANZIT” prowadzi skład celny z agencjami celnymi, gdzie świadczony jest kompleks usług celnych. Przestronne magazyny składu celnego, powierzchnie magazynowe klasy B+, komory chłodnicze i plac postojowy z zapleczem socjalnym dla kierowcow są w stanie przyjąć i obsłużyć w ciągu doby 250 pojazdów ciężarowych.

Od 1 lipca 2012 r. na terenie firmy „TRANZIT” funkcjonuje biuro Przedstawiciela ZMPD, którego pomoc skierowana jest do polskich przewoźników drogowych – członków ZMPD.

Wychodząc naprzeciw potrzebom wynikającym z postępującego rozwoju eksportu i usług transportowych firma „TRANZIT” zaprojektowała nowe centrum logistyczne zlokalizowane bezpośrednio przy trasie E-30 w okolicy Smoleńska w kierunku na Moskwę. Potrzeba budowy centrum logistycznego na miarę XXI wieku z jego współczesną infrastrukturą wynika z stałego wzrostu eksportu na rynek rosyjski i rosnącego udziału transportu samochodowego w dostawie towarów.

W projektowanym centrum logistycznym na powierzchni 18 ha przewidziane są magazyny klasy A+ o powierzchni 20 000 m² i parking na 400 samochodów ciężarowych z zapleczem administracyjno-socjalnym, gdzie prowadzona będzie następująca działalność:

- kompleksowa obsługa celna z zastosowaniem wszystkich współczesnych technologii, deklarowanie towarów w formie elektronicznej, wcześniejsze deklarowanie (towar jest jeszcze w drodze), przyjęcie na magazyn czasowego składowania, wysyłka towarów dopuszczonych do obrotu według wskazań właściciela towaru,
- kompleksowe usługi w sferze magazynowej, tj. przechowywanie, sortowanie, pakowanie, przepakowywanie, metkowanie, formowanie partii towarów do wysyłki i inne,
- usługi transportowe w przewozach międzynarodowych i krajowych, w tym również usługi przewozu towarów celnych, a także ładunków niebezpiecznych (ADR),
- serwis ciężarowego taboru samochodowego - oficjalny przedstawiciel firmy MAN,
- pomoc prawna dla polskich eksporterów przy zebraniu koniecznej ilości i rodzaju dokumentów niezbędnych do zarejestrowania firmy w Federacji Rosyjskiej (przedstawicielstwo, filia, spółka z o.o., itp.).

Zamierzenia inwestycyjne firmy „Tranzit” wychodzą naprzeciw potrzebom rosnącego przewozu transportem samochodowym, jak również rozwiązywania problemów mających na celu daleko posunięte usprawnienie dostawy towaru do odbiorcy.

ZOD.
Debata na poziomie

6 czerwca odbyło się Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Do Jachranki nad Zalewem Zegrzyńskim przyjechały 173 osoby, czyli 80 proc. wszystkich delegatów. Przewodniczącym zebrania delegaci wybrali Dionizego Woźnego.

Klaudiusz Madeja
fot. Grzegorz Rogiński

Poza sprawami organizacyjnymi Zrzeszenia sporo czasu poświęcono na dyskusję o najważniejszych problemach przewoźników drogowych, dotyczących m. in. funkcjonowania przejść granicznych, ubezpieczeń, opłat drogowych, działalności firm spedycyjnych oraz weryfikacji kierowców.

Prezes ZMPD Jan Buczek przedstawił najważniejsze dla organizacji wydarzenia minionego roku, wspomniał o jubileuszu 55-lecia i osiągnięciu po raz pierwszy w historii Zrzeszenia liczby 5 tysięcy członków.

- W tym gronie jest 21 stowarzyszeń. Dołącza do nas coraz więcej osób, nie tylko ze względu na karnety TIR – mówił J. Buczek.

Dodał przy tym, że zadania z zakresu TIR niemal od 10 lat są oceniane przez IRU - Międzynarodową Unię Transportu Drogowego - jako wzorowe. W minionym roku liczba wydanych przez ZMPD karnetów przekroczyła 300 tys. sztuk.

- Oznacza to - poinformował J. Buczek - ogromną skalę finansową działania ZMPD w ramach realizacji przepisów Konwencji TIR. W ciągu roku dajemy gwarancje na przeszło 18 miliardów euro. Na taką skalę żaden bank komercyjny nie udziela gwarancji.

Prezes mówił też o tych działaniach ZMPD, które dotyczą zezwoleń EKMT, braku wykwalifikowanych kierowców oraz o kolejkach na naszej wschodniej granicy. Poinformował, że ZMPD nosi się z zamiarem zlecenia audytu, który powinien wskazać konkretne przyczyny zatorów, bo tylko to pozwoli tę sytuację naprawić.

- Liczymy na to, że zewnętrzna firma swoimi badaniami wspomoże argumenty, jakie od dawna kierujemy do władz.

O prowadzonych od ponad roku przez ZMPD bezpłatnych szkoleniach dla członków, które już zyskały duże uznanie, przypomniał przewodniczący Rady ZMPD Aleksander Reisch. Podobną pozytywną opinię na ten temat wyraził później w dyskusji Tomasz Rejek, który uznał szkolenia za świetny przykład nowych działań ZMPD.

Podczas dyskusji Andrzej Nowrotek zaproponował przekształcenie Rady ZMPD w radę regionów, składającą się z przewodniczących regionów. Celem takiego rozwiązania miałoby być zbliżenie członków do Zrzeszenia.

- Powinniśmy stworzyć w ZMPD elektroniczną listę kierowców – rzucił pomysł Gerard Kaczmarczyk. Mówił o tym w kontekście kłopotów, jakie właściciele firm miewają z kierowcami. Zwrócił też uwagę na kłopoty w razie wypadku lub kradzieży na terenie Unii Celnej. - W 2012 roku mieliśmy 12 takich przypadków. Cokolwiek się stanie i tak zawsze musimy potem płacić wysokie kwoty, od których dodatkowo naliczają nam odsetki.

Z kolei Sławomir Kostjan zaproponował, aby – w związku z długimi kolejkami na granicy - podjąć działania zmierzające do wyłączenia stref granicznych z przepisów o czasie pracy kierowców: - Dlaczego nie mamy być prekursorami w tej sprawie?

Jarosław Jakoniuk z Zarządu ZMPD przedstawił działania zmierzające do zaangażowania się Zrzeszenia w sprzedaż i obrót paliwami na Wschodzie. Pojawiły się przy tym wątpliwości, dlaczego bierze się pod uwagę tylko Rosję, a zapomina o UE.

Wiceprezes ZMPD Janusz Łacny przedstawił stan prac nad ewentualnym powołaniem towarzystwa ubezpieczeń wzajemnych, mogącym być odpowiedzią na wysokie stawki proponowane obecnie przez ubezpieczycieli. Jest to temat niebagatelny, zważywszy że kapitał zakładowy takiego przedsięwzięcia musiałby wynosić między 20 a 60 mln zł.

W odpowiedzi na pojawiające się narzekania na spedytorów Tomasz Rejek zaproponował zorganizowanie spotkania z Polską Izbą Spedycji i Logistyki w celu poprawienia współpracy oraz wyeliminowania z rynku nieuczciwych firm.

W dyskusji pojawiło się mnóstwo poważnych kwestii, mających wpływ na funkcjonowanie firm przewozowych. Zwracano uwagę na kłopoty, ale i proponowano wiele nowych rozwiązań. W pewnym momencie pojawiła się co prawda próba odejścia od merytorycznej dyskusji. Dwaj przedstawiciele z Ostrołęki próbowali skupić uwagę zebranych na krytyce Zarządu, jednak delegaci zignorowali animozje i personalne ataki, bo powrócili do spraw ich zdaniem najistotniejszych. Apelowali, aby na szerokim forum mówić o ważnych sprawach, dotyczących całej branży.

Na zakończenie prezes Jan Buczek przypomniał, że Zrzeszenie cieszy się coraz większym uznaniem, czego wyrazem są m.in. przyznane ostatnio nagrody: "Konfederatka" - przez Pracodawców RP oraz medal "Pro Masovia" od Marszałka Województwa Mazowieckiego i statuetka Godła Promocyjnego Orła Białego.

- ZMPD to nasze wspólne dobro i powinniśmy je szanować - zaapelował na zakończenie.

Wojciech Sienicki, przewodniczący Komisji Rewizyjnej ZMPD

Chciałbym wierzyć, że było to spotkanie przełomowe, jeśli chodzi o sposób prowadzenia dyskusji na Zgromadzeniach, a także tej wewnętrznej, prowadzonej w Zrzeszeniu. Mam tu przede wszystkim na myśli stosunkowo wysoki poziom merytoryczny debaty i sporo interesujących wniosków, jakie zostały złożone, na szczęście dyskusje personalne i pokrzykiwania, że „wszystko jest źle" zeszły na margines spotkania. Spory dotyczą coraz bardziej konkretnych pomysłów na załatwienie najbardziej dotkliwych problemów przewoźników. Mimo że uważam, iż dokonania ZMPD pod rządami obecnych władz (mam tu na myśli zarówno Zarząd, jak i Radę Zrzeszenia) zasługują na wysoką ocenę, to jednak wyniki głosowań nad zatwierdzeniem sprawozdań i absolutorium dla poszczególnych osób i władz świadczą o istnieniu wciąż dużej przestrzeni dla dalszej poprawy ich funkcjonowania. Szczególnie Zarząd powinien jeszcze efektywniej pracować nad tym, żeby przekonać członków do prowadzonej przez siebie polityki. Zbliżają się wybory i osobiście pragnąłbym, aby wygrali nie ci kandydaci do władz, którzy oplują innych w sposób najbardziej finezyjny - tylko ci, którzy zaproponują najlepsze rozwiązania dla naszego Zrzeszenia i całej branży. Ponownie odżył pomysł o zmianie charakteru Rady Zrzeszenia, jako ciała, w którym zasiadają przewodniczący regionalnych struktur ZMPD. Przedstawiłem go po raz pierwszy w 1992 r. Ja również myślę, że tak zdefiniowana reprezentacja środowiska mogłaby stanowić Radę ZMPD, wnosząc nowe akcenty do działalności Zrzeszenia; niemniej należy pamiętać, że wiąże się to głębokimi zmianami w Statucie Zrzeszenia. Nie można tego zrobić bez przeprowadzenia żmudnej procedury konsultacyjnej, a następnie przyjęcia wypracowanych w Komisji Statutowej zmian przez kwalifikowaną większość Zgromadzenia Ogólnego. Dzięki prowadzonym konsekwentnie od wielu lat reformom Statutu o kierunkach rozwoju ZMPD swoimi głosami decydują demokratycznie Delegaci, stanowiący elitę naszego środowiska.

Adam Byglewski, wiceprezes ZMPD

Uważam, że przebieg ostatniego Zgromadzenia Ogólnego był konstruktywny i kulturalny; przyniósł interesujące wnioski. Natomiast na pewno jeszcze w dalszym ciągu brakuje uwag i zastrzeżeń - przekazywanych tonem spokojnym i zrównoważonym, jak na ostatnim ZOD - które mogą spowodować, że Zarząd będzie pracował jeszcze lepiej, na czym nam bardzo zależy.

To, czego oczekujemy od naszego Zarządu i naszej organizacji, to otwierania oczu decydentom, politykom na najbardziej palące problemy dotykające środowisko. W obecnej chwili jest to między innymi udowadnianie im, że infrastruktura graniczna „nie jest z gumy" i po prostu wymaga rozbudowy. A sytuacja jest zła i będzie jeszcze gorsza, ponieważ Białoruś, Rosja

i Kazachstan to rynek, który będzie potrzebował wielokrotnie więcej towarów niż do tej pory. Część ich już nas omija, przez Słowację i Ukrainę. Austriacy budują szeroki tor z Wiednia do Federacji Rosyjskiej. Porty i elastyczność krajów nadbałtyckich również odgrywa dużą rolę. Tutaj nikt na nas nie będzie czekał, świat bez nas da sobie radę. Natomiast my bez świata ....

Nie możemy oczekiwać od urzędów celnych, że usprawnią swoje działanie na skutek naszej krytycznej i roszczeniowej postawy. Wykrzykując, że są niedobrzy, niezaradni, leniwi, źle zorganizowani, niczego w gruncie rzeczy nie uzyskamy. Możemy wspólnie pracować; dawać do dyspozycji Izb Celnych nasze systemy zarządzania flotą, które im pomogą zrozumieć, co można jeszcze usprawnić. Gdzie zrobić coś, aby nasi kierowcy po tygodniu czy dwóch, będąc we Francji, nie byli karani za nieprzestrzeganie konwencji o czasie pracy (AETR). Francuscy funkcjonariusze (inni zresztą również) nie rozumieją, co to znaczy „stać w kolejce na granicy" – uważają, że czas oczekiwania był również czasem pracy i z tej interpretacji prawa wynikają dla nas poważne problemy. Może więc stworzyć place buforowe. Myślimy, że na taką małą infrastrukturę, która pomogłaby nam „grzeczniej i kulturalniej" (to znaczy w godziwych warunkach) czekać na odprawę, powinniśmy się zdobyć szybko i w łatwy sposób. Natomiast wybudowanie nowych przejść granicznych czy modernizacja starych, to inwestycje możliwe do zrealizowania w kilka lat.

Jacek Depczyński, delegat regionu łódzkiego ZMPD

To było bardzo dobre i owocne spotkanie. Po raz pierwszy od dłuższego czasu udało nam się wypracować pewien konsensus, sam przewodniczący zgromadzenia Dionizy Woźny chwalił poziom dyskusji. Oczywiście w takich okolicznościach jak ZOD ścierają się różne interesy, a tym samym odmienne opinie, ale wszyscy odczuwamy potrzebę konsolidacji środowiska, bo to jest jedyna dla nas szansa, żeby narastający kryzys jakoś przetrwać. Myślę, że właśnie w tym kierunku będzie się teraz rozwijać współpraca, zarówno wewnątrz Zrzeszenia, jak również z innymi organizacjami skupiającymi przewoźników.

Waldemar Jaszczur, delegat regionu mazowieckiego III ZMPD

Praktycznie wszystkie uchwały zostały przyjęte przez zgromadzenie. Trudno mi ocenić niefortunną, moim zdaniem, decyzję zgromadzenia o nieudzieleniu absolutorium jednemu z członków Zarządu. Uważam, że Zarząd dobrze reprezentuje i realizuje interesy wszystkich członków i w pełni angażuje się w sprawy, które są do załatwienia. Świadczy o tym dyskusja podczas Zgromadzenia. Wątki, jakie zostały poruszone, dotyczyły najistotniejszych dzisiaj dla naszej branży problemów. Gdyby chociaż część tych spraw udało się załatwić, uczynilibyśmy ogromny krok do przodu.

Przede wszystkim mam na myśli usprawnienie ruchu granicznego. Nieskromnie powiem, że siedleccy przewoźnicy przyczynili się do medialnego nagłośnienia problemu kolejek na wschodniej granicy; z naszego środowiska wyszedł również pomysł skierowania części ruchu na przejście w Sławatyczach.

Branża transportowa ma dzisiaj wiele problemów, jednym z głównych są niewątpliwie ceny ubezpieczeń. To, co się dzieje w dziedzinie ubezpieczeń zakrawa na skandal, jakąś zmowę cenową. W tym kontekście działania na rzecz powołania własnej firmy asekuracyjnej (ubezpieczeń wzajemnych) jest z pewnością dobrym rozwiązaniem. Towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych byłoby milowym krokiem, ponieważ to ono dyktowałoby stawki.

Został złożony bardzo interesujący wniosek dotyczący utworzenia rejestru kierowców popełniających przestępstwa, np. przemytu. W kontekście takich sytuacji widać bardzo słabą pozycję polskiego przewoźnika poza granicami kraju, a konkretnie na wschodzie, gdzie karany jest konfiskatą ciężarówki i wielkimi grzywnami za przestępstwo, z którym nie miał nic wspólnego. Wydaje mi się, że - aby coś się zmieniło - trzeba o tym mówić, a takie zdarzenia należy nagłaśniać w mediach.

Jan Buczek, prezes ZMPD

ZMPD to wyjątkowa organizacja, skupiająca przedsiębiorców, którzy na co dzień ze sobą konkurują, w związku z tym niekiedy bardzo trudno pogodzić ich interesy. To, że dziś nasza organizacja wygląda właśnie tak i że wzbudza powszechny szacunek jest zasługą nie tylko moją, ale też koleżanek i wielu kolegów z organów statutowych, a także oddanych pracy dla branży transportowej naszych pracowników. Liczne pochwały dają satysfakcję i energię do dalszego działania, ale jest jeszcze wiele do zrobienia. Kiedy tylko uporamy się z jakimś problemem, to jakby z przepełnionego worka wypadają następne. Zgromadzenie Ogólne Delegatów daje nam sygnały co do dalszej modyfikacji zasad funkcjonowania organizacji, ale są to trudne decyzje i będą wynikały z dyskusji. Chodzi o to, aby uniknąć niepotrzebnego błędu. Środowisko nasze ma już dość różnych napięć, delegaci zdecydowanie odrzucają wszelkie próby zakłócania rzeczowej i merytorycznej dyskusji. Jest to przejaw dojrzałości i chęci skupiania się na sprawach ważnych.

Poprawia się relacja z przedstawicielami organów władzy państwa, co napawa nadzieją na efektywne działanie i rozwiązanie najbardziej drażliwych tematów. Jak tylko nasz minister wróci z urlopu, natychmiast bierzemy się za kontynuowanie rozwiazywania problemów omawianych na spotkaniu z premierem Donaldem Tuskiem.

Nowym dużym tematem jest zmierzenie się ze sprawą zwrotu VAT z krajów WNP dla polskich przewoźników. Już zlecone są opracowania, które wzmocnią siłę naszych argumentów. Kolejna rzecz, jaka w sposób przełomowy zamknie okres ogromnych napięć dla korzystających z viaTOLL-a, to oferta ZMPD dotycząca łatwego dostępu do możliwości rozliczania się post-factum za korzystanie z płatnych dróg. Niebawem nasi członkowie otrzymają konkretne propozycje.

Do zobaczenia na kolejnym Zgromadzeniu Ogólnym Delegatów ZMPD za rok!

Partner strategiczny

Mercedes-Benz

Partnerzy ZMPD

TimoCom

LUTZ

IQ CARD www.iqcard.at

Sponsorzy

Continental

Transics Beyond Fleet Management

Land und See SPEDITION

transpass An Easytrip company

Ruptela MOBILE SOLUTIONS

LOTOS

B.P.

RN-CARD

E100

DKV

UTA

KARTY PALIWOWE BERLIO "KRISMAR" Sp. z o.o. j.v.

TIMEX SA.

Kierowca potrzebny od zaraz

Czy pieniądze na szkolenie kierowców można znaleźć w Powiatowych Urzędach Pracy? Prezes ZMPD Jan Buczek rozmawiał na ten temat z ministrem pracy i polityki społecznej Władysławem Kosiniakiem-Kamyszem i uzyskał pozytywną odpowiedź. Jeżeli uda się określić rzeczywiste zapotrzebowanie rynku pracy, jeszcze w tym roku mogłyby się rozpocząć szkolenia w tych powiatach, gdzie brak kierowców jest najbardziej odczuwalny.

Sławomir Jeneralski

Ministerstwo deklaruje, że w 2013 może dofinansować poprzez Powiatowe Urzędy Pracy nawet tysiąc szkoleń. Kwota dofinansowania niebagatelna – około dziesięciu tysięcy złotych na wyszkolenie jednego pracownika. Wymaga to jednak współdziałania ze środowiskiem przewoźników. To konkretni przedsiębiorcy muszą zgłosić swoje potrzeby kadrowe, a także zadeklarować, że zatrudnią nowych kierowców w swoich firmach. I tu zaczyna się kłopot.

Problem grożącego branży braku rąk do pracy jest zgłaszany od lat. Trzeba przywrócić kształcenie kierowców w szkołach publicznych - postulują przewoźnicy. Jeżeli nic się nie zmieni, nie będzie miał kto zastąpić odchodzących na emerytury lub „wykruszających się" z zawodu. Wzrasta zatrudnienie cudzoziemców. W najbliższych latach może odejść z zawodu 200 tysięcy kierowców.

Takie opinie słychać ze wszystkich stron Polski. O grożącym transportowi braku kierowców zgodnie mówią nawet ci, którzy w wielu innych kwestiach nie zawsze potrafią się porozumieć. Ten temat jednoczy wszystkich.

ZMPD chcąc przygotować grunt pod porozumienie z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej w sprawie finansowania szkoleń, zaapelowało do swoich członków o zgłaszanie potrzeb. Chodziło o to, żeby wyłonić piętnaście powiatów, gdzie głód rąk do pracy jest największy. Lawiny zgłoszeń nie było ale liczby obrazujące zapotrzebowanie na szkolenie nowych trudno zbagatelizować. W ciągu dwóch tygodni przyjmowania deklaracji przewoźnicy zadeklarowali chęć zatrudnienia około 800 osób. Dołączając ogólną symulację potrzeb, która dotarła z województwa opolskiego, mamy zdefiniowane potrzeby na poziomie ponad tysiąca kierowców. Być może na podstawie wcześniejszych narzekań można się było spodziewać większego zapotrzebowania, ale która inna branża jest dziś gotowa zatrudnić tysiąc ludzi „na pniu".

Szacunki dotyczące zapotrzebowanie na nowych kierowców są o wiele wyższe od zgłoszonych potrzeb i niełatwo zdefiniować, z czego wynika różnica. Może środowisko przewoźników przesadza strasząc narastającym brakiem rąk do pracy? Jednak liczby nie kłamią. Kierowcy wyszkoleni w PKS i wojsku osiągają wiek emerytalny, a obecny system szkoleń nie ułatwia młodym startu zawodowego. Postulaty środowiska są od lat dalej idące. Komercyjne kursy nie są rozwiązaniem dla branży. Potrzebny jest powrót do porządnego szkolnictwa zawodowego, które kiedyś mogło istnieć, a dzisiaj z trudnych do zrozumienia przyczyn nie może.

Inicjatywa finansowania szkoleń poprzez Powiatowe Urzędy Pracy wydawała się wyjściem awaryjnym na trudne czasy. Dlaczego, wobec tego, zapotrzebowanie nie dorównuje wcześniejszym symulacjom? Powodem jest zapewne odczuwalne w całej gospodarce spowolnienie gospodarcze, które nawet jeżeli nie oznacza mniejszej liczby zamówień na przewozy, z pewnością tworzy barierę psychologiczną i budzi obawę przed składaniem deklaracji w sprawie wzrostu zatrudnienia.

Na tym etapie nie stanowi to żadnej przeszkody dla wspólnych działań ZMPD i MPiPS. Tysiąc kierowców to deklarowane przez ministra możliwości na ten rok. Wyszkolenie tysiąca kierowców to wymierny, żeby nie powiedzieć - znakomity efekt. Zwłaszcza, że trafią oni tam, gdzie najbardziej są potrzebni, do firm, które na nich czekają. Kiedyś kryzys minie, a polski transport odzyska dawną dynamikę. Wtedy zapotrzebowanie branży na ludzi wzrośnie, a wdrożony już system dofinansowania szkoleń okaże się „jak znalazł".

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

Trzy ważne spotkania w ZMPD

W ostatnim czasie odbyły się dwa posiedzenia Forum Transportu Drogowego oraz „Okrągły stół”, zorganizowany przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasza Połecia.

Klaudiusz Madeja

Forum Transportu Drogowego - 25 kwietnia

W tym spotkaniu uczestniczyli m.in. wicepremier, minister gospodarki Janusz Piechociński; sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz; Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć oraz zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Magdalena Jaworska.

Jednak nie chodziło o kurtuazyjną wymianę zdań, wręcz przeciwnie, uczestnicy żywo dyskutowali o bieżących problemach trapiących przewoźników, przede wszystkim o funkcjonowaniu systemu viaTOLL oraz działaniach ITD. Uczestnicy punktowali „wyjaśnienia” przedstawicieli administracji, że w polskim elektronicznym systemie poboru opłat drogowych „mamy tylko znikomy procent błędów”. - To jest palący problem, a dla przewoźników lub kierowców, którym wymierzono wysokie kary pieniężne, oznacza często finansową katastrofę, a nie jakiś „znikomy procent” – grzmieli.

Przypomniano przy okazji spotkanie z 8 listopada 2012 r., zorganizowane przez GDDKiA. Tam również sporo dyskutowano na ten temat. Dyrektor Jarosław Waszkiewicz z MTBiGM tłumaczył: - W obecnym stanie prawnym nie ma możliwości zmiany interpretacji, jaka została wydana we wrześniu 2011 r. Konieczne są zmiany przepisów dotyczących karania za jazdę bez opłat. Dodał też, że, jego zdaniem, problem nie jest wcale taki wielki, ponieważ większość bramownic ma tylko podstawowy charakter, a tych kontrolnych, rejestrujących pojazdy nie jest aż tak dużo...

To wywołało duże poruszenie na sali. Przewoźnicy postulowali, aby dać im kilkudniowy termin na uregulowanie zaległości powstałych w systemie viaTOLL. – Przecież jesteśmy zarejestrowani i jeśli braknie nam środków na koncie lub wystąpi błąd w systemie, powinniśmy mieć czas, przynajmniej kilka dni, na uzupełnienie debetu – postulowali. Przy okazji wyszła sprawa zamykania niektórych dróg krajowych dla pojazdów ciężarowych oraz włączania w sieć płatnych tras szlaków niespełniających podstawowych standardów.

Wystąpienie Janusza Piechocińskiego spotkało się z bardzo przychylnym przyjęciem. Zwracając się do zebranych powiedział m.in. o zamyśle wprowadzenia na granicy nieprzekraczalnego terminu wszelkich odpraw (celnych, weterynaryjnych, fitosanitarnych) do 24 godzin. - Zdyscyplinowałoby to wszystkie służby - podkreślił. Wicepremier przyznał, że obecne kolejki na wschodniej granicy kładą się cieniem na naszej administracji, ale stawiają nas również w niekorzystnym świetle, jako członka UE.

J. Piechociński zapowiedział także działania zmierzające do rozwoju kształcenia w Polsce kierowców i mechaników samochodowych. - To bardzo potrzebne zawody, na które jest duże zapotrzebowanie. Musimy jednocześnie zadbać, aby ci absolwenci znaleźli pracę w kraju, a nie szukali jej za granicą.

Zapowiedział także rychłe zorganizowanie w swoim resorcie konferencji pod hasłem „Transport a gospodarka”. Odnosząc się bezpośrednio do przewoźników drogowych, zaprosił ich do uczestniczenia w jego zagranicznych misjach służbowych. - Uczestnictwo w misjach gospodarczych może wytyczyć nowe szlaki naszym, już i tak bardzo prężnie działającym firmom transportowym – zauważył.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć przedstawił wszystkie działania podległej mu instytucji, których, co podkreślił, w ostatnich latach bardzo przybyło. Wyjaśnił jednocześnie, że podległa mu służba nie zajmuje się jedynie fotoradarami, jak to ostatnio widać w mediach. Zaś na dowód tego przedstawił m.in. ubiegłoroczne zestawienie dotyczące kontroli drogowych: sprawdzono 195 766 pojazdów, nałożono 8 660 kar administracyjnych, wystawiono 26 437 mandatów z tytułu przepisów o ruchu drogowym, 34 616 mandatów z ustawy o transporcie drogowym, zatrzymano 15 430 dowodów rejestracyjnych.

Ministrowi Połeciowi postawiono wiele pytań i zarzutów dotyczących niewłaściwych działań inspektorów i oddziałów ITD. Wymieniono m.in. nakładanie przy jednej kontroli po kilka mandatów oraz wszczynanie „z automatu” postępowania wobec firmy, gdy karany jest kierowca na trasie. Dużo mówiono także o nadużywaniu przewozów na potrzeby własne oraz nagminnym przeładowywaniu pojazdów o dmc do 3,5 t.

Podczas Forum został również przedstawiony aktualny stan negocjacji, dotyczących zezwoleń EKMT. Jednak, jak wyraźnie zaznaczono, będą one dotyczyły tylko 2013 r. Co dalej, okaże się późną jesienią. To też ważny problem, w który powinny się zaangażować nasze władze – zakończono ten wątek.

Waldemar Wierzbicki, dyrektor Biura ds. Transportu Drogowego, mówił o nowych, bardziej przejrzystych drukach dla przewoźników.

Sekretarzowi stanu w resorcie transportu Tadeuszowi Jarmuziewiczowi przekazano postulaty dotyczące uruchomienia i zmodernizowania naszych drogowych przejść granicznych na wschodzie kraju. Prezes Buczek wspomniał o wysokich kosztach, jakie ponoszą przewoźnicy, gdy ich pojazdy tracą czas w gigantycznych kolejkach. Zwrócono także uwagę na sprawę czasu pracy kierowcy, który biegnie, choć kierowca jedynie wlecze się w kolejce do odprawy granicznej.

Forum Transportu Drogowego - 27 maja

27 maja br. odbyło się kolejne posiedzenie Forum Transportu Drogowego. Głównym celem tego spotkania było przygotowanie zagadnień, jakie przedstawiciele naszej branży chcieli omówić z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego Tomaszem Połeciem. Dyskusja miała ożywiony charakter, bowiem postulatów i pytań jest sporo. W efekcie sporządzono roboczy dokument, który przedstawiono T. Połeciowi oraz jego współpracownikom.

Środowisko przewoźników oczekuje:

- zmiany linii orzeczniczej (realizacji celów i misji, a nie maksymalizacji wpływów z tytułu nakładania kar);
- ujednolicenia interpretacji prawa na szczeblu Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego oraz wojewódzkich ITD;
- działania w zakresie kontroli podmiotów wykonujących czynności w procesie transportowym (spedytora, załadowcy, nadawcy);
- objęcia skutecznym egzekwowaniem przepisów w zakresie podejmowania przez przedsiębiorców przewozów bez licencji na potrzeby własne pojazdami o dmc 3,5 tony, których rzeczywista masa pojazdów przekracza 3,5 tony;
- wprowadzenia zmian w instrukcji GITD, dotyczących uproszczenia postępowania w przypadku braku naruszeń, oraz uzupełniania protokołów kontroli o oświadczenie kierowcy (w przypadku wykrycia naruszenia) w celu wyeliminowania wielokrotnego karania za to samo naruszenie kilku podmiotów (kierowcy, osoby zarządzającej transportem, przedsiębiorcy);
- zmiany praktyki orzeczniczej przy nakładaniu grzywny w celu wyeliminowania nakładania kary grzywny za kilka naruszeń z osobna;
- doprowadzenia do zgodnej z prawem praktyki orzeczniczej nakładania kary za przejazd po drodze, a nie za przejazd pod bramownicą;
- doprowadzenia do współdziałania innych służb kontrolnych w celu uwzględniania naruszeń Rozporządzenia 561, wynikających z przekraczania granicy Unii Europejskiej;
- przedstawienia stanu realizacji zobowiązania dotyczącego wprowadzenia elektronicznej kontroli zezwoleń;
- wprowadzenia 24-godzinnych dyżurów punktu działalności interwencyjnej dla przewoźników w GITD (także w dni świąteczne);
- zawarcia w Instrukcji GITD zasad dotyczących odstąpienia od kontroli nacisków osi w przypadku, kiedy rzeczywista masa całkowita nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu.

„Okrągły stół” - 27 maja

Od samego początku obrad tzw. okrągłego stołu dyskusja dotyczyła wymienionych powyżej problemów. Nie marnowano czasu na kurtuazję. Uczestnicy podawali konkretne przykłady, ich zdaniem, złej pracy inspektorów ITD.

Minister Połeć nie unikał trudnych tematów. - Czarne owce trafiają się wszędzie, nie mogę tego wykluczyć, że takowe są również u nas. Proszę nas informować o takich przypadkach. Przynajmniej niektóre z nich jesteśmy w stanie sprawdzić. Przykładowo, jeśli kontrola pojazdu trwała 3 godziny, możemy zapytać tych inspektorów, czym było to uzasadnione. Tłumaczył jednocześnie, że 200 tys. kontroli rocznie to bardzo duża liczba i nie jest w stanie wszystkiego sprawdzić. Stąd też wynika kolejna propozycja szefa ITD, aby przewoźnicy częściej szukali kontaktu z wojewódzkimi inspektorami na swoim terenie. Zapewnił jednocześnie, że wyda im odpowiednie polecenie służbowe, aby uaktywnili swoje kontakty z przewoźnikami.

T. Połeć kolejny raz tłumaczył także, że ITD jedynie kontroluje stosowanie się kierowców do wymogów systemu viaTOLL, w oparciu o akty prawne i wytyczne, jakie otrzymuje od swoich zwierzchników. – W wielu przypadkach ITD podziela uwagi i postulaty użytkowników systemu, lecz nie od nas zależy zmiana tych regulacji – podkreślał.

Innym problemem zgłaszanym przez przewoźników jest nierówna konkurencja w transporcie, na którą składają się przewozy na potrzeby własne, które faktycznie mają charakter komercyjny, oraz nagminne przeładowywanie pojazdów dostawczych o dmc do 3,5 t. Główny inspektor poinformował, że w Brukseli są przygotowywane nowe rozporządzenia dotyczące transportu drogowego, lecz nie ma w nich mowy o pojazdach poniżej tej granicy dmc. Dzisiaj ITD niewiele może wobec zrobić w takich przypadkach. Zaś maksymalna wysokość mandatu za przeładowany pojazd poniżej 3,5 t dmc wynosi 500 zł. To znacznie mniej niż kary nakładane na przewoźników.

3 godziny „okrągłego stołu” minęły niepostrzeżenie, a zagadnień nadal było i jest sporo do wyjaśnienia. Stąd propozycja T. Połecia: - Widzę, że tych spraw jest dużo. Dlatego powinniśmy się spotykać raz w miesiącu, aby omówić konkretne problemy. Takie cykliczne zebrania pozwolą powrócić do czasu, gdy atmosfera między nami była dobra. Kolejne spotkanie zapowiedziano na drugą połowę czerwca. Jednocześnie Główny Inspektor zadeklarował, że na to najbliższe zaprosi wszystkich inspektorów wojewódzkich.

Warto dodać, że w tym spotkaniu nie uczestniczył nikt z MTBiGM. Byli jedynie przewoźnicy, przedstawiciele OZPTD z Bolesławem Milewskim oraz oczywiście gospodarze z prezesem Janem Buczkiem. To właśnie on zadeklarował, że ZMPD zawsze jest gotowe gościć wszystkich, którzy chcą się przyczynić do poprawy funkcjonowania transportu drogowego.

przewoźnik nr 30

viaTOLL
Odroczone płatności

Co robić, gdy zabraknie środków na koncie viaTOLL? Czym jest gwarancja ubezpieczeniowa dla systemu viaTOLL? O tym rozmawiamy z Andrzejem Lenkiewiczem – dyrektorem Sekcji Serwisowej ZMPD.

- **Zaczyna być coraz głośniej o nowym rozwiązaniu - gwarancjach ubezpieczeniowych dla systemu viaTOLL. Co to takiego?**

Jest to szczególne rozwiązanie dla klientów systemu viaTOLL, tworzone przez firmę Risk Partner Sp. z o.o. oraz Grupę Uniqa. Gwarancja ubezpieczeniowa viaTOLL to zobowiązanie firmy Uniqa do zapłaty należności pieniężnej przysługującej Skarbowi Państwa - Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad w stosunku do użytkownika pojazdu z tytułu korzystania z płatnych dróg krajowych lub ich odcinków zarządzanych przez GDDKiA, w przypadku gdyby użytkownik odmówił wniesienia całości lub części wymaganych należności. Formą zabezpieczenia ma być roczna gwarancja ubezpieczeniowa, zgodna z wymogami GDDKiA.

- **Jakie korzyści przyniesie taka współpraca użytkownikom?**

Rozpoczęcie współpracy pomiędzy Uniqa TU S.A., Risk Partner i ZMPD pozwoli na wprowadzenie ciekawego rozwiązania na rynku, rozpoczęcie masowej sprzedaży gwarancji ubezpieczeniowych oraz wyeliminowanie tzw. negatywnej selekcji ryzyka ubezpieczeniowego. To też wpłynie na cenę, podkreślam, niewygórowaną.

- **Czy te gwarancje będą działać tak samo jak gwarancje bankowe?**

Nie do końca. Nasze rozwiązanie jest dostępne dla szerszego grona odbiorców. Staramy się, aby każdy wniosek załatwić jak najszybciej przy minimum formalności. To wyróżnia ten produkt. Szczególnie, że gwarancje bankowe nie są tak łatwo dostępne.

- **Jakie formalności należy spełnić, aby wykupić taką gwarancję?**

Właściciel firmy lub osoba przez niego upoważniona wypełnia jednostronicowy formularz, w którym wpisuje podstawowe dane firmy, którą reprezentuje: nazwę, adres, NIP oraz liczbę pojazdów, na które będzie zawarta gwarancja. Jeżeli liczba pojazdów jest większa niż 5, do wniosku należy dołączyć standardowe w takich sytuacjach dokumenty, np. kopię zaświadczenia decyzji o nadaniu numeru REGON, bilans przedsiębiorstwa za ostatnie dwa lata oraz zaświadczenia z ZUS i urzędu skarbowego. Procedury te są bardzo uproszczone w porównaniu z gwarancjami udzielanymi przez banki.

- **Kto będzie mógł skorzystać z takiego rozwiązania?**

Gwarancje ubezpieczeniowe viaTOLL są produktem adresowanym wyłącznie do mających siedzibę w Polsce podmiotów prowadzących działalność gospodarczą - osób fizycznych, prawnych oraz jednostek nieposiadających osobowości prawnej. To propozycja dla klientów viaTOLL, którzy do tej pory korzystają z systemu płatności pre-paid, dla nowych klientów wchodzących do systemu viaTOLL oraz dla klientów, którzy korzystają już z systemu odroczonych płatności u innego operatora lub zabezpieczają umowę na system gwarancją bankową.

- **Jakie korzyści będą mieli z tego przedsiębiorcy?**

Najistotniejszą zaletą tego rozwiązania jest bezpieczeństwo finansowe. Nasz produkt pozwala uniknąć kar nakładanych przez Generalną Inspekcję Transportu Drogowego za nieopłacenie przejazdu. Dodatkowo z użytkownikiem rozliczane będą tylko faktycznie przejechane kilometry. Oprócz tego kierowcy nie będą musieli się zatrzymywać w punktach obsługi, co pozwoli skrócić przejazd.

- **Jaka jest szansa uzyskania takiej gwarancji?**

Wystarczy z złożyć wniosek ubezpieczeniowy w firmie Risk Partner lub u terenowego jej przedstawiciela.

- **Jaki jest koszt wykupienia gwarancji ubezpieczeniowej?**

Składka ubezpieczeniowa zależy od liczby pojazdów zadeklarowanych do gwarancji. Do 5 pojazdów składka wynosi ok. 400 zł.

- **Wspominał Pan, że gwarancja jest udzielana na 12 miesięcy. Co się stanie, gdy gwarancja wygaśnie?**

Po około 10 miesiącach doradcy klienta firmy Risk Partner będą się kontaktować z klientami celem przedłużenia umowy gwarancyjnej.

Korzyści z korzystania z odroczonej płatności viaTOLL

- **bezpieczeństwo finansowe,**
- **poczucie spokoju,**
- **możliwość jazdy bez limitów kilometrów,**
- **możliwość funkcjonowania bez zabezpieczeń finansowych,**
- **możliwość funkcjonowania bez zamrażania środków,**
- **oszczędność czasu,**
- **kompleksowość rozwiązania,**
- **minimum formalności,**
- **dostępność,**
- **odroczenie płatności nawet do 45 dni,**
- **atrakcyjna cena.**

Przerwana pasja
Wspomnienie o Stanisławie Dzięgielewskim

Śp. Stanisław Dzięgielewski (ur. 17.11.1953 r.) prawie od urodzenia miał pasję – uprawiał sport. Jego uwagę pochłaniała lekkoatletyka. Biegać zaczął w wieku kilkunastu lat. Jeszcze w szkole brał udział w wielu zawodach, ale tak na poważnie wziął się „ze sportem za bary", gdy zaczął biegać maratony. Ten dystans był dla niego - tak twierdził. Był bardzo silny i wymagający wobec siebie. Maraton to dystans dla twardzieli. On miał w maratonie wyniki. Startując w maratonach w latach 80. uzyskał wynik 2 godz. 29 minut.

Rodzina

W 1978 r. Staszek założył rodzinę. W 1979 r. postanowił wyjechać do Niemiec do pracy, aby rodzinie zapewnić byt choć trochę lepszy niż norma tamtych lat: kolejki do sklepów, kartki. Było ciężko, rozstanie z rodziną, ciężka fizyczna praca. On wytrzymał, ale gdy ogłoszono stan wojenny wrócił z obawy o los najbliższych.

Kontakty z Niemiec przydały się później, gdy zaczął przywozić z Niemiec, zakupioną tam ciężarówką, brakujące w Polsce wyroby czekoladowe.

Przedsiębiorca

Zamówień na czekoladę w 2. połowie lat 80. było dużo i wtedy Staszek założył pierwszą firmę handlowo-przewozową, w której był równocześnie kierowcą 7,5-tonowej ciężarówki. Zaopatrywał w czekoladę sklepy w Ostrołęce, później w Wyszkowie. Po kilku latach firma posiadała 7 zestawów: ciągnik siodłowy - naczepa. Staszek zatrudniał 7 kierowców, praca pochłaniała go bez reszty. Był prekursorem w transporcie międzynarodowym w Wyszkowie, dokąd przeprowadził się w 1990 r.

Kolarstwo

Po wypadku w 1982 r. Staszek wybrał nową dyscyplinę - rower. Początkowo były krótsze dystanse, ale po kilku latach jego dystans treningowy wynosił ok. 100 km dziennie. Z młodymi kolarzami z okolic Wyszkowa trenował kilka lat. W 2010 roku podczas treningu uległ poważnemu wypadkowi i przeszedł skomplikowaną operację biodra. Wydawało się wtedy, że utrata sprawności nie pozwoli mu wrócić na kolarskie szlaki. Nic podobnego. Już w następnym roku startował w wyścigach mastersów. W rodzinnym przedsiębiorstwie transportowym, które od 2008 r. zaczęło mieć lepszą passę, był menedżerem, kierowcą i – nadal - trenował kolarstwo.

Mówił, że lubi się zmęczyć.

Marzył o zdobyciu mistrzostwa Polski w swojej kategorii masters. Nie liczył na żadne profity, po prostu... chciał stanąć na podium.

Nie zdążył. 26 maja 2013 r. pod Łodzią podczas wyścigu kolarskiego kariera sportowca została tragicznego przerwana. Zginął na miejscu. Śmiertelny wypadek spowodował przerwanie wyścigu.

Dla rodziny i przyjaciół śp. Staszek zawsze pozostanie mistrzem, prawdziwym MISTRZEM NIEPOKONANYM i to nie tylko w sporcie... Był prekursorem i MISTRZEM – PRZEWOŹNIKIEM w transporcie międzynarodowym. Przez wiele lat był członkiem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

przewoźnik nr 30

retro

Dekada konwencji

W latach 50. powstały podstawowe dla transportu międzynarodowego konwencje oraz organizacje, które wyznaczają ramy funkcjonowania branży do czasów obecnych.

Robert Przybylski

Słońce łagodnie przeświecało przez chmury 9 stycznia 1952 roku. Przez francusko-szwajcarską granicę w Ferney-Voltaire wjeżdżał do Szwajcarii furgon Renault, zaś w drugą stronę przejeżdżała ciężarówka szwajcarskiego przewoźnika. Samochody wyróżniały się niebieskimi tablicami z białymi literami „TIR” i był to pierwszy przypadek użycia karnetu TIR w transporcie samochodowym. Skromna uroczystość, jaką był inauguracyjny przejazd dwóch samochodów, stanowiła ukoronowanie wielu lat pracy administracji celnych kilku krajów, przede wszystkim francuskiej, oraz paru wizjonerów z międzynarodowych organizacji, w tym EKG ONZ oraz IRU, czyli Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego.

Do niebywałego rozkwitu drogowego transportu międzynarodowego doszło dopiero po drugiej wojnie światowej. Politycy i działacze gospodarczy odeszli od autarkii, czyli samowystarczalności gospodarczej i poparli ideę międzynarodowej współpracy. Jej niezbędną składową był międzynarodowy transport i to w wykonaniu nie tylko żeglugi oraz kolei, ale i samochodów ciężarowych oraz autobusów. Właściciele szwedzkich przedsiębiorstw autobusowych jako pierwsi natrafili na bariery przewozów wycieczek. Szwedzkie przedsiębiorstwa autobusowe zaczęły tuż po wojnie wozić wycieczki na południe Europy. Szwedzcy operatorzy poszukiwali kontaktu z towarowymi przewoźnikami holenderskimi, którzy mieli duże doświadczenie w przekraczaniu granic państw kontynentalnej Europy. W taki sposób w Kopenhadze w 1947 roku narodził się Board for Coach and Truck Transport (BITAC), którego prezesem został dr F. Ernst Spat (Holender). Biuro BITAC powstało w Genewie, a sekretarzem generalnym został Szwed płk Carl Petersen.

W tym samym czasie inne organizacje zrzeszające przedsiębiorstwa transportu drogowego z Francji, Belgii i Holandii postanowiły powołać międzynarodową organizację podobną do kolejowego UIC. W lutym 1948 roku w Brukseli osiągnięto porozumienie i przyjęto wniosek, aby wspólnie stworzyć International Road Union, czyli Międzynarodową Unię Transportu Drogowego. Celem IRU była reprezentacja branży na forum międzynarodowym, a w szczególności przed Europejską Komisją Gospodarczą ONZ i jej Komitetem Transportu Lądowego. Umowę powołującą IRU podpisali 23 marca 1948 roku w Genewie przedstawiciele narodowych zrzeszeń z Belgii, Danii, Francji, Holandii, Norwegii, Szwajcarii i Szwecji. Prezesem został dr F. Ernst Spat, wiceprezesami Per Eriksson (Szwecja), R. Simon (Francja), A. Verheeke (Belgia), stanowisko skarbnika powierzono M. Pictet (Szwajcaria), sekretarzem generalnym wybrano płk. C. Petersena, zastąpionego w 1952 roku przez D. Droin’a (Francja). W biurze IRU pracował także syn autora powieści o przygodach Arsene’a Lupin - Claude Leblanc.

Już 16 lutego 1949 roku IRU uzyskała status pozarządowej organizacji konsultacyjnej, nadany przez EKG ONZ, a przychylność polityków wobec nowej organizacji wynikała m.in. z docenienia wagi transportu drogowego.

Ambicje przewoźników drogowych z lat 50. sięgały wysoko.

Zanim nastały kontenery i palety, wszystkie czynności ładowania i rozładunku wykonywano ręcznie.

Przewozy samochodowe miały przede wszystkim lokalny charakter, podobnie jak lokalni byli dostawcy. Na zdjęciu Berliet z połowy lat 50.

Prawnicy z Komitetu Transportu Lądowego (Inland Transport Committee) ONZ już wcześniej pracowali nad prawem regulującym międzynarodowy transport drogowy. Przygotowali Porozumienia o wolnym przewozie drogowym (Road Freedom Agreements), które składały się z trzech części: Umowy tranzytowej, Umowy o wolnym przepływie niebędącym tranzytem i Umowy o ułatwieniu przewozów pasażerów.

Zostały one podpisane w grudniu 1947 roku w oddzielnych turach. Umowę tranzytową podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry i Włochy.

Umowę o wolnym przepływie niebędącym tranzytem podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy.

Umowę o ułatwieniu przewozów pasażerów podpisały: Austria, Belgia, Czechosłowacja, Dania, Francja, Holandia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Wielka Brytania i Włochy. Porozumienia były pomyślane jako tymczasowe, ważne do 1949 roku.

Brakowało jednak ramowej umowy dotyczącej przewozu rzeczy, gdyż skomplikowana materia regulacji prawnych, celnych i technicznych wymagała współdziałania przemysłu, a powstanie IRU właśnie umożliwiało sprawne prowadzenie konsultacji.

W stosunku do międzynarodowych przewozów pasażerskich panowała powszechna zgoda, że konieczne są ułatwienia w ich organizacji. Przewozy rozumiano jako transport tych samych osób tym samym pojazdem, a podróż zaczynała się i kończyła w tym samym miejscu.

W 1948 roku 14 krajów zgodziło się na swobodne wykonywanie międzynarodowych przewozów pasażerskich. Oznaczało to, że do ich wykonywania nie było konieczne pozwolenie administracyjne lub było wydawane automatycznie. Warunkiem było spełnienie przez kraj wzajemności oraz podporządkowanie się prawu i regułom technicznym oraz administracyjnym danego kraju.

Tymczasowa konwencja

Po kolejnych kilku miesiącach wytężonej pracy - 16 czerwca 1949 roku - były gotowe dwie konwencje: o pojazdach użytkowych oraz o przewozie rzeczy drogami. Nowe przepisy uprościły przewozy międzynarodowe. Ciężarówki z towarem (i autobusy z pasażerami) mogły wjeżdżać do obcego kraju nie płacąc cła. Kierowca wypełniał tryptyk i karnet CPD (Carnet de passage en douane) – taki sam od 1913 roku wypełniali kierowcy podróżujący przez europejskie granice samochodami osobowymi. Z kolei tranzyt towaru ułatwił karnet TIR, który był odpowiednikiem karnetu CPD. Zamiast sprawdzać towar na granicach, celnicy kontrolowali go podczas załadunku i u celu.

Wielu celników oraz przedstawicieli ministerstw finansów i policji było sceptycznych co do możliwości uszczelnienia takiego systemu. Obawiali się, że zamiast ułatwić transport, zachęci przemytników do działania na wielką skalę. Dlatego administracje celne nie przejawiały entuzjazmu wobec nowego rozwiązania. Przeważyła jednak opinia Francuzów, że stary system jest nieprzydatny w powojennych warunkach, należy poszukać nowych rozwiązań i dać im szansę wykazać swoją przydatność.

System zaczął działać prowizorycznie w 1949 roku i w kolejnych dziesięciu latach dowiódł swej sprawności. Pierwszy przewóz rzeczy samochodami pod osłoną karnetu TIR odbył się 9 stycznia 1952 roku. Do końca roku IRU rozprowadziło jeszcze 3 tys. karnetów TIR. Z czasem okazało się, że nie nastąpiła fala kontrabandy, a celnicy są w stanie skutecznie kontrolować należności dla skarbu państwa. W 1960 roku przewoźnicy wykorzystali 100 tys. karnetów! Już dwa lata wcześniej Komisja Transportu Lądowego EKG ONZ przygotowała konwencję TIR, która weszła w życie 1959 roku.

Rok 1949 przyniósł poza tymczasową Konwencją celną, dotyczącą przewozów samochodami ciężarowymi towarów w ruchu międzynarodowym, powstanie Konwencji o ruchu drogowym oraz Protokołu o znakach drogowych.

Mrówcza praca organizacyjna odbywała się także na poziomie mikro, w bardzo specjalistycznych branżach, jak np. przeprowadzkowej. W zniszczonej wojną Europie między kilkoma krajami nastąpiło nieformalne porozumienie, ułatwiające przekraczanie granic ciężarówkom z mieniem przesiedleńczym. W 1950 roku powstała federacja firm przeprowadzkowych: Federation Internationale des Demenageurs Internationaux, której zadaniem było ułatwienie pracy, znalezienie zagranicznych agentów.

Węgiel, stal i transport

Przełom lat 1950/1951 przyniósł na politycznej mapie Europy rewolucyjne zmiany. Powstała Europejska Wspólnota Węgla i Stali, której traktat przedstawiciele sześciu krajów podpisali 18 kwietnia 1951 roku. Stworzenie EWWiS spowodowało odrzucenie planów powołania w Europie ciała na wzór północnoamerykańskiej Interstate Commerce Commission, która całościowo nadzorowała w USA transport.

W 1951 roku belgijski minister Paul-Henri Spaak zaproponował integrację branży transportowej do traktatu wspólnotowego i harmonizację stawek przewozowych. Za namową francuskiego ministra transportu Andre Morice'a w 1953 roku ministrowie transportu krajów wspólnoty oraz Austrii i Szwajcarii powołali organizację Ministrów Transportu do koordynacji polityki transportowej. To działanie wiodło do podpisania przez 17 krajów protokołu Konferencji Europejskich Ministrów Transportu (EKMT) w Brukseli 17 października 1953 roku. IRU także brała udział w pracach EKMT. Ponieważ ministrowie spierali się, na jakim poziomie harmonizować stawki i nikt do tego zagadnienia nie miał serca, ta ówcześnie niewielka grupa grała drugie skrzypce w tworzeniu europejskiej polityki transportowej, bo w Europie powszechnie uznanym forum współpracy była EKG ONZ. To właśnie EKG ONZ przygotowała zawarte w 1950 roku europejskie porozumienie dotyczące mas i wielkości pojazdów dopuszczonych do ruchu po niektórych drogach. Europejskie państwa podjęły także deklarację budowy podstawowych arterii drogowych, które docelowo miały liczyć 54 tys. km w 20 krajach.

EKG ONZ we współpracy z IRU w 1954 roku przygotowała Konwencję dotyczącą ułatwień celnych dla przewozów pasażerskich oraz Generalne porozumienie dotyczące ekonomicznych regulacji w międzynarodowych przewozach drogowych. W kolejnym roku państwa przyjęły Porozumienie w sprawie znaków drogowych i prac drogowych. W 1955 roku na żądanie EKG ONZ, IRU powołała specjalizowane stowarzyszenie Transfrigoroute Europe, aby ułatwić transport towarów łatwo psujących się.

IRU wraz z International Chamber of Commerce (Międzynarodową Izbą Handlową), International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) oraz Insurance Union przygotowały raport wstępny nazwany Raportem BAGGE, który stanowił bazę dla stworzenia Konwencji ONZ dotyczącej drogowego przewozu rzeczy (CMR), która datowana jest na 19 maja 1956 roku. Przystąpiło do niej 10 państw (Austria, Belgia, Dania,

Szwedzi bardzo szybko dopuścili do użytkowania dużych zestawów, bo chcieli zapewnić krajowi szybki rozwój ekonomiczny.

Turystyka w znacznym stopniu przyczyniła się do wprowadzenia ułatwień w zarobkowych przewozach samochodowych.

W Europie wraz z dłuższymi trasami w pojazdach pojawiały się sypialne kabiny.

Przejazd takiego zestawu przez granice był nie lada wyzwaniem dla administracji celnej, która musiała zminimalizować ryzyko przemytu.

Pięć lat po wojnie ten DAF T50 był poważnym zestawem, używanym także do przewozów międzynarodowych.

Francja, Holandia, Jugosławia, Luksemburg, Niemcy Zachodnie, Polska i Włochy). Konwencja weszła w życie dopiero w 1961 roku. Opóźnienie wzięło się ze sporu nadawców i przewoźników, którzy spierali się o sposób naliczania i wysokość odszkodowania za straty powstałe w transporcie. Także w 1956 roku pojawiły się: Konwencja celna o czasowym wwozie pojazdów użytkowych, Konwencja celna o obrocie kontenerowym, Konwencja o opodatkowaniu samochodów używanych do międzynarodowych przewozów pasażerskich, Konwencja o opodatkowaniu samochodów używanych do międzynarodowych przewozów towarowych. Ten pakiet legislacyjny stał się kamieniem węgielnym przewozów drogowych.

Bruksela kontroluje transport

W równie szybkim tempie toczyły się sprawy w wielkiej polityce. Traktat Rzymski z 25 marca 1957 roku powołał od 1 stycznia Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Był to krok w kierunku wspólnego rynku. Artykuł 74 traktatu mówił o liberalizacji transportu drogowego, natomiast art. 75 wymagał od Rady Ministrów stworzenia wspólnych reguł przewozów międzynarodowych. Natomiast art. 77 przewidywał „koordynację" przez Radę Ministrów.

W tamtym okresie w większości krajów firmy funkcjonowały w systemie taryfowym. Rząd w uzgodnieniu z branżą ustalał taryfy, a zrzeszenia (samorządy branżowe) pilnowały, aby wszyscy uczestnicy rynku przestrzegali stawek. Ten system zapewniał stałe przychody i był wysoce opłacalny dla przedsiębiorców, chociaż wielu wykonawców po cichu jeździło poniżej urzędowych stawek, aby wyprzedzić konkurencję i zdobyć zlecenie. Tak to działało w Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, Holandii. Politycy popierali tego typu kartelowe, monopolizujące rynek porozumienia.

Traktat Rzymski przewidywał wprowadzenie jednolitej polityki transportowej. Propozycje zawierały limity czasu pracy kierowcy, odpowiedzialności przewoźnika, ubezpieczeń, reklamowania, itd. – te aspekty funkcjonowania firm musiały trafić pod kontrolę Brukseli.

Tymczasem IRU uzyskała 2 marca 1959 roku status pozarządowej organizacji konsultacyjnej, nadany przez Radę Europy. Pod koniec 1957 roku IRU miała 37 członków z 16 krajów europejskich i 13 członków stowarzyszonych, w tym spoza Europy (z Australii, Indii, Japonii, Kanady, Libanu i USA). Zgromadzenie Ogólne wybierało zarząd IRU, który dzielił się na 3 sekcje: przewozów towarowych na wynajem, pasażerskich i przewozów własnych. 1 stycznia 1958 roku w Sekcji I IRU działało 13 członków z 13 krajów, w Sekcji II było 16 aktywnych członków z 15 krajów, w Sekcji III funkcjonowało 8 członków z 8 krajów.

Pod koniec dekady lat 50. EKG ONZ przy współpracy IRU przygotowała (w 1957 roku) Europejskie porozumienie o oznaczeniach drogowych i Europejskie porozumienie o przewozie towarów niebezpiecznych (ADR). Rok później kraje zachodniej Europy zaaprobowały Porozumienie dotyczące wzajemnego uznania homologacji samochodowych części i wyposażenia.

Prawo było przygotowane dla rozwoju transportu samochodowego. Za teorią musiała nadążyć praktyka.

DAF KONTRAKTY SERWISOWE
WIĘCEJ NIŻ TYLKO NAPRAWY I PRZEGLĄDY…

DAF MULTISUPPORT
TB TRUCK & TRAILER SERWIS
www.TB.eu
DAF
A PACCAR COMPANY

poradnik

Żeby pracownik nie działał na szkodę firmy?

Magdalena Gieras

Jak wynika z raportu Global Economic Crime Survey, przedstawionego przez firmę doradczą PwC, w 2011 roku aż 39% organizacji w Polsce padło ofiarą przestępstw gospodarczych. Według autorów raportu kradzież aktywów stanowiła najczęstsze przestępstwo (61% wskazań respondentów). Na drugim miejscu znalazły się kolejno: cyberprzestępczość, korupcja i przekupstwo (po 26% wskazań). Zaraz za nimi uplasowały się naruszenia prawa własności intelektualnej (23%) oraz manipulacje księgowe (kolejne 23%).

W tym kontekście każdy, kto jest zaangażowany w prewencję oraz proces wykrywania nadużyć i przestępstw w organizacjach, zada sobie pytanie: Jak sprawić, aby jego organizacja nie przyczyniała się do wzrostu tych statystyk?

Dla wielu kluczem do sukcesu będzie wprowadzenie jeszcze efektywniejszych mechanizmów kontroli. Badanie przestępczości gospodarczej w Polsce w 2011 wskazało, iż systemy raportowania o podejrzanych transakcjach pozwoliły w 19% na wykrycie przestępstwa. W sumie mechanizmy kontroli – tak wewnętrznej, jak i zewnętrznej – stanowiły zdecydowaną większość pośród źródeł wykrywalności przestępstw.

Z całą pewnością są to działania, których nie można przecenić. Świadomość skuteczności stosowanych w organizacji metod controllingu stanowi skuteczny środek prewencyjny. Należy jednak pamiętać, że nadal są to działania skłaniające pracowników do korekty swojego postępowania ze względu na chęć uniknięcia nieprzyjemnych konsekwencji, a nie z powodu identyfikacji z organizacją i zaangażowania w jej rozwój.

Dochodzimy więc do kluczowego dla wielu managerów pytania: dlaczego pracownicy dopuszczają się przestępstw i co zrobić, aby to zmienić?

Chcąc zbudować skuteczny system zapobiegania przestępczości w organizacji nie można zapominać, że podstawowym zasobem organizacji są jej pracownicy, ponieważ to od nich zależy powodzenie firmy. Nie zawsze jednak występuje harmonijne połączenie predyspozycji zatrudnionych z warunkami panującymi w organizacji. Kultura organizacyjna oraz środowisko, w jakim żyje pracownik, przyczyniają się do powstawania zachowań patologicznych.

Motywowanie pracowników do etycznych zachowań jest najważniejszym celem dobrego przywództwa i największym wyzwaniem dla managera. Wszelkie decyzje i zachowania, które demotywują pracowników, są najcięższymi "przestępstwami" szefów. Oto te popełniane najczęściej:

1. Rozkazywanie zamiast formułowania zadań.

- Jeśli tak postępujesz, twój pracownik, słuchając poleceń, prawdopodobnie aż "kipi" od pomysłów, jak ten sam cel można osiągnąć sprawniej, lepiej lub choćby w sposób bardziej odpowiadający jego predyspozycjom. Ty jednak nie dajesz mu takiej szansy. Rozkazywanie szczególnie negatywnie oddziałuje wówczas, gdy pracownik zaczyna "przerastać" szefa (przynajmniej w wąskim zakresie swojej specjalności) i wie, że wydane mu polecenie nie prowadzi do optymalnego rozwiązania problemu.

2. Brak wiary w możliwości pracownika.

- Brak zaufania może przybrać formę nadopiekuńczości, może również przejawiać się w braku pochwał i zachęt lub w pogardliwym traktowaniu i lekceważących odzywkach. Wszystkie te zachowania szefa jednych demotywują, a innych skłaniają do sięgnięcia po „nieformalne” środki działania, pozwalające na zaspokojenie potrzeby osiągnięć.

3. Niesprawiedliwość w przydzielaniu pracy.

- Pracownik nabędzie przekonania, że w tej organizacji nie doczeka się już żadnej perspektywy rozwoju, że już zawsze będzie przeznaczany do "czarnej roboty", gdy w tym czasie inni się będą rozwijać. Zacznie się więc rozglądać albo za nową pracą, albo za nowymi możliwościami wewnątrz organizacji – nie zawsze etycznymi.

4. Zarażanie... „nieetycznością”.

- Pamiętaj, że brak transparentności przełożonego powoduje, iż wszelkie bodźce motywujące do fair play stają się nieskuteczne. Jeżeli pracownicy zaobserwują u ciebie taką postawę, nie pomogą żadne przemowy, ani nawet systemy zachęt.

Poniższej znajdują się przykłady zachowań zaliczanych do najpoważniejszych „demotywatorów etycznych”. Często do takich zachowań dochodzi przypadkiem, niechcący, a nawet w imię dobra. Warto jednak zastanowić się, jeśli zdarza ci się:

- Składać pracownikom obietnice i ich nie dotrzymywać.
- Odkładać w nieskończoność załatwienie spraw zespołu i różnych pilnych problemów.
- Nie być konsekwentnym - zarówno przy przydzielaniu zadań, ich rozwiązywaniu, jak i kontrolowaniu ich wykonania.
- Starać się o osiągnięcie pozorów efektywności, a nie o rzeczywistą skuteczność.
- Podejmować decyzje w sprawach, na których się nie znasz.
- Nie przyznawać się do popełnionych błędów.
- Nie panować nad swoimi nastrojami - np. raz wpadasz w gniew, a zaraz potem śmiejesz się i opowiadasz dowcipy.
- Załatwiać sprawy prywatne w czasie pracy.
- Nie bronić podwładnych przed krytyką swojego szefa i innych menedżerów.
- Wywoływać kłótnie między pracownikami.
- "Wspinać się po plecach" podwładnych na wyższe szczeble kariery zawodowej.
- Niejasno dzielić zadania i kompetencje między pracowników, tak, że nie wiedzą jaki zakres prac rzeczywiście do nich należy.
- Nie podawać pełnej informacji, a niektóre wiadomości zostawiać sobie.

Należy pamiętać, że najbardziej znaczącym elementem każdej organizacji są ludzie tworzący grupy i zespoły – ich potrzeby, umiejętności, zdolności do działania, predyspozycje możliwości i wzajemne relacje. Praca zespołowa może przebiegać na bardzo wielu poziomach i wymiarach.

Chcąc zwiększyć skuteczność działań proetycznych w organizacji, należy stworzyć kulturę organizacyjną, która umożliwi zrozumienie misji i strategii organizacji, identyfikację podstawowego celu organizacji przez jej pracowników, a także integrację wokół środków przyjętych dla realizacji celów firmy oraz zwiększenie zaangażowania pracowników, kulturę, która oferuje porozumienie co do tego, jak i przy pomocy jakich zasobów można i należy działać. Należy zadbać o zapewnienie pracownikom jednolitego sposobu pomiaru i jasnych kryteriów oceny efektów pracy.

Etyczna firma posługuje się jasnym dla wszystkich pracowników językiem. Wyznacza kryteria przyjęcia i odrzucenia. Wyznacza zasady władzy i kryteria statusu, określa, w jaki sposób można osiągnąć i utrzymać autorytet, jak go wykorzystać i jak go okazywać. Informuje o tym, co wolno, a co jest zabronione. Zawiera kryteria nagradzania i karania. Przede wszystkim jednak wie, że procesy organizacyjne dotyczą bezpośrednio działających w niej ludzi, a nieodłączną częścią charakteru jednostki są emocje. Na wybór decyzji danej osoby w określonej chwili mogą mieć wpływ takie czynniki, jak: niepokój, stres, obawy, frustracje, wątpliwości i wiele innych podobnych emocji, które bardzo często rodzą się w odpowiedzi na otoczenie organizacyjne. Ludzie dokonują innego wyboru, kiedy są rozgniewani i zestresowani, a innego, kiedy są spokojni i zrównoważeni. Można lepiej zrozumieć decyzje, gdy się uwzględnia nie tylko rozum, ale i serce. Pominięcie emocji w badaniu procesów decyzyjnych prowadzi do niepełnego poglądu na te procesy.

Artykuł powstał w nawiązaniu do konferencji organizowanej przez ZMPD 8 maja 2013 w Poznaniu pt. „Optymalizacja kosztów w transporcie - sprawdzone strategie zarządzania". Podczas wystąpienia poświęconego kompetencjom psychospołecznym kierowców i managerów w transporcie międzynarodowym, szczególną uwagę uczestników zwrócił aspekt kompetencji kadry zarządzającej niezbędnych do zapobiegania i wykrywania działań przestępczych pracowników skierowanych na szkodę właścicieli przedsiębiorstw. To kierownictwo tworzy, utrzymuje i odpowiada za funkcjonowanie systemu kontroli wewnętrznej, który dba o kulturę organizacyjną. Aby móc czynić to skutecznie, kadra managerska musi posiadać odpowiednie kompetencje. Dlatego też warto - m.in. poprzez szkolenia - rozwijać umiejętności niezbędne do budowania bezpiecznej działalności transportowej.

dr Magdalena Gieras, dyrektor zarządzający Career & Business Consulting Center, Coach ICC, trener, specjalista ds. HRM oraz Business Development, wykładowca, akredytowany konsultant EXTENDED DISC.

http://www.career-business.pl

Odpowiedzialność przewoźnika w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część IX

LUTZ ASSEKURANZ

W umowach uregulowane są prawa i obowiązki stron. Nie inaczej jest w przypadku umowy przewozu w międzynarodowym transporcie drogowym, której reguły w przeważającej części zapisane są w bezwzględnie obowiązującej Konwencji CMR (por. art. 41 CMR),.

Kilka z tych praw (przykładowo):

- art. 6 ust. 1 lit. j – instrukcje nadawcy niezbędne dla załatwienia np. formalności celnych w związku z przewozem towaru,
- art. 6 ust. 2 lit. e – instrukcje nadawcy dotyczące ubezpieczenia przesyłki,
- art. 8 ust. 3 – żądanie nadawcy, aby przewoźnik sprawdził wagę brutto towaru,

oraz obowiązki (przykładowo):

- art. 3 – odpowiedzialność przewoźnika za zatrudnianych „pomocników";
- art. 5 – spełnienie wymogów dotyczących formy listu przewozowego;
- art. 7 ust. 1 – odpowiedzialność nadawcy za np. złe lub nieprawidłowe dane zamieszczane w liście przewozowym;
- art. 10 – odpowiedzialność nadawcy za szkody i koszty powstałe na skutek niewłaściwie opakowanego towaru,
- art. 11 ust. 2 – odpowiedzialność nadawcy za brak, niedostateczność lub nieprawidłowość dokumentów,
- art. 11 ust. 3 – odpowiedzialność przewoźnika za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów (zostały już omówione w ramach niniejszej serii publikacji).

Obecnie przedstawimy artykuły 12 i 13 Konwencji CMR, regulujące różne prawa dotyczące towaru. W tym celu przytaczamy przykład z codziennej praktyki firmy Lutz Assekuranz Makler-Ges.m.b.H.

Pewien mocno zdenerwowany przewoźnik przysłał nam drogą mailową następującą wiadomość (wersja skrócona):

„Jak już wspominaliśmy w naszej dzisiejszej rozmowie telefonicznej, mamy następujący problem: w dniu 23.01.2012 r. otrzymaliśmy za pośrednictwem niemieckiego spedytora A, w Neuss, Niemcy, zlecenia na transport trzech ładunków całopojazdowych złomu miedzianego z Bośni do Niemiec. Miejsce załadunku: firma R, Tuzla, miejsce wyładunku: firma G, Lühnen, Niemcy.

Zleciliśmy transport trzem bośniackim podwykonawcom. Samochody podstawiliśmy pod załadunek w dniu 26.01.2012 r. o godz. 11 w firmie R w Tulzie. Załadunek nastąpił w dniu 26.01.2012 r. Pojazdy stawiły się w urzędzie celnym w Tulzie w piątek 27.01.2012 r.

Pojazdy te nie przeszły odprawy eksportowej w urzędzie celnym, ponieważ nadawca (firma R) odmówił wydania urzędowi celnemu w Tulzie dokumentów dotyczących wywozu towaru z Bośni. We wtorek, 31.01.2012 r., pojazdy musiały opuścić terminal celny w Tulzie, ponieważ dla urzędu celnego nie było już żadnego powodu, dla którego miałyby one blokować miejsca odpraw na płatnym terminalu. Zaparkowaliśmy pojazdy w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu (aby móc szybko zareagować), kierowcy są do dyspozycji na zawołanie. Kierowcy nie otrzymali ani listów przewozowych CMR, ani innych dokumentów, ani też ich kopii, ponieważ wszystko zatrzymała firma R.

W dniu 31.01.2012 r. do kierowców zgłosiły się osoby działające z polecenia firmy R i zażądały wydania towaru, a także przeładowania go na inne (uwaga: podstawione przez firmę R) pojazdy. Poleciliśmy kierowcom, aby do tego nie dopuścili, ponieważ nie otrzymaliśmy od naszego zleceniodawcy (firmy A w Neuss) żadnej instrukcji w tej sprawie.

Pojazdy te znajdują się obecnie w bezpośrednim sąsiedztwie urzędu celnego w Tulzie. W dniu dzisiejszym znów zjawiły się tam osoby działające z polecenia firmy R i zażądały kategorycznie wydania towaru. Prosimy Państwa o pilną informację, jak mamy się zachować w takiej sytuacji, względnie - czy można wydać towar firmie R. Czy też decyzję w tej sprawie może podjąć wyłącznie firma A w Neuss?

Dziękujemy z szybką odpowiedź." (koniec wiadomości)

Przewoźnicy wciąż stykają się z takimi lub podobnymi przypadkami, przy czym łatwo jest skłonić kierowców do wydania towaru pod naciskiem i groźbą użycia siły. Jaka jest sytuacja prawna w takich przypadkach (abstrahując od tego, że w opisanym przypadku należy jak najszybciej zaangażować policję do ochrony tych kierowców)?

Art. 12 ust. 1 CMR stanowi, że nadawca ma prawo rozporządzać towarem, a w szczególności zażądać od przewoźnika wstrzymania przewozu, zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru, albo też wydania go odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym. Zgodnie z ustępem 2 prawo to wygasa z chwilą, kiedy drugi egzemplarz listu przewozowego został wydany odbiorcy lub kiedy ten ostatni skorzystał z prawa przewidzianego w artykule 13, ustęp 1; od tej chwili przewoźnik powinien stosować się do zaleceń odbiorcy. Art. 12 ust. 3 mówi, że prawo do rozporządzenia towarem należy jednak do odbiorcy już od chwili wystawienia listu przewozowego, jeśli nadawca uczynił o tym wzmiankę w liście przewozowym. Ustęp 4 stanowi, że w przypadku, gdy odbiorca, wykonując swoje prawo do rozporządzania, zarządzi wydanie przesyłki innej osobie, ta ostatnia nie może wyznaczyć innych odbiorców, przy czym zgodnie z ustępem 5 wykonanie prawa rozporządzenia towarem podlega następującym warunkom:

- nadawca, albo w przypadku przewidzianym w ustępie 3 niniejszego artykułu - odbiorca, który chce wykonać to prawo, powinien przedstawić pierwszy egzemplarz listu przewozowego, do którego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi, oraz wynagrodzić przewoźnikowi wszelkie koszty i szkody, jakie pociąga za sobą wykonanie tych instrukcji;
- wykonanie tego prawa powinno być możliwe w chwili, kiedy instrukcje dotrą do osoby, która powinna je wykonać i nie powinno przeszkadzać normalnej eksploatacji przedsiębiorstwa przewoźnika, ani przynosić szkody nadawcom lub odbiorcom innych przesyłek;
- instrukcje nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

Ustęp 6 mówi, że jeżeli wskutek postanowień ustępu 5 lit. b) niniejszego artykułu przewoźnik nie może wykonać otrzymanych instrukcji, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym osobę, od której instrukcje te pochodzą. Zgodnie z ustępem 7 przewoźnik, który nie wykona instrukcji wydanych w warunkach przewidzianych w niniejszym artykule lub który zastosuje się do takich instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego, odpowiada wobec osoby uprawnionej za powstałą stąd szkodę.

Art. 13 Konwencji CMR reguluje prawa i obowiązki odbiorcy w następujący sposób:

- Po przybyciu towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, odbiorca ma prawo żądać od przewoźnika wydania, za pokwitowaniem, drugiego egzemplarza listu przewozowego oraz towaru. Jeżeli stwierdzono zaginięcie towaru lub jeżeli towar nie przybył po upływie terminu przewidzianego w artykule 19, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec przewoźnika praw wynikających z umowy przewozu.
- Odbiorca, który korzysta z praw, jakie mu przysługują w myśl ustępu 1 artykułu 13, obowiązany jest zapłacić kwotę należności wynikającą z listu przewozowego. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu zabezpieczenia.

Przekładając powyższe na przedstawiony na wstępie incydent, oznacza to, że zgodnie z art. 12 CMR to nadawca jest w pierwszym rzędzie uprawniony do rozporządzania towarem i do wydawania przewoźnikowi poleceń w tym zakresie. Nadawca jest kontrahentem umownym przewoźnika. Dotyczy to również sytuacji, gdy osoba kupująca jakiś towar powierza przewoźnikowi wykonanie zlecenia: w tym przypadku kupujący (odbiorca) jest także nadawcą. Sprzedawca towaru w tym przypadku nie jest jego nadawcą, lecz jedynie przedsiębiorstwem, występującym w charakterze osoby trzeciej, która dostarcza towar przeznaczony do przewozu i w związku z tym nie jest w myśl prawa transportowego uprawniona do rozporządzania przesyłką i nie może wydawać przewoźnikowi żadnych poleceń. Z tego wynika, że do wydawania poleceń przewoźnikowi uprawniony jest niemiecki zleceniodawca, firma A w Neuss, a bośniackim podwykonawcom polecenia może wydawać tylko przewoźnik.

Niczego tu nie zmieni również list przewozowy CMR, w którym jako nadawcę wpisano nie firmę A w Neus, lecz miejsce załadunku (firmę R w Tuzli). Wprawdzie list przewozowy stanowi dowód na to, że według wpisu nadawcą jest firma R, jednak zgodnie z art. 9 ust. 1 CMR takie domniemanie ustawowe da się podważyć.

W niniejszym przypadku można bez wątpienia przyjąć, że powstała tu przeszkoda w wykonaniu przewozu w myśl art. 14 CMR i z tego powodu przewoźnik, jak również bośniaccy podwykonawcy są uprawnieni do wyładowania towaru zgodnie z art. 16 CMR. Za wszelkie powstałe w związku z tym koszty odpowiedzialność ponosi zleceniodawca, firma A w Neuss.

Taka „dżungla przepisów" dla samego przewoźnika jest bardzo trudna do przebrnięcia, ale od tego są przecież specjaliści z firmy Lutz Assekuranz, którzy w razie powstania szkody chętnie służą swojemu klientowi pomocą i radą.

Praktyczne wskazówki

- **Nadawca jest kontrahentem przewoźnika.**
- **Nadawca ma prawo do rozporządzania przesyłką.**
- **Po spełnieniu warunków, zdefiniowanych w artykule 12 CMR, przysługuje odbiorcy prawo do rozporządzania przesyłką.**
- **Po przybyciu na miejsce przeznaczenia odbiorca może zażądać od przewoźnika wydania towaru.**

reklama

Opłaty drogowe

Jak to zrobią w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii

Joanna Popiołek

28 lutego tego roku w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii weszły w życie przepisy przewidujące wprowadzenie obowiązkowych opłat drogowych dla pojazdów o dmc 12 ton i więcej za rok - w kwietniu 2014 r. Uzasadnieniem dla nowych zasad był fakt, iż większość państw europejskich już pobiera takie opłaty, więc przewoźnicy angielscy zmuszeni są ponosić wysokie koszty przewozu towarów przez te kraje, podczas gdy przejazd po drogach angielskich jest nadal bezpłatny, a wszelkie powstałe z tego tytułu straty czy szkody ponosić musi budżet państwa. Według szacunków, każdego roku realizowanych jest przez zagranicznych przewoźników 1,5 miliona przewozów przez terytorium Wielkiej Brytanii. Uznano, że pozostawienie tej sytuacji bez zmiany jest krzywdzące dla przewoźników krajowych, jak również podatników angielskich.

Zgodnie z założeniami, system obejmie wszystkie drogi w Wielkiej Brytanii i oparty będzie na winietach czasowych. Przewoźnicy obcych państw będą mogli zakupić winiety dzienne, tygodniowe, miesięczne, sześciomiesięczne i roczne. Opłaty będą pobierane z góry, w momencie wjazdu pojazdu na terytorium kraju. Do poboru opłaty będzie wyznaczony operator, który zorganizuje sieć dystrybucyjną, np. poprzez terminale czy stronę internetową. Niestety, na chwilę obecną nie przewiduje się płatności gotówką. Przewoźników angielskich obowiązywać będzie zakup winiet rocznych lub sześciomiesięcznych, dokonywany w momencie zapłaty podatku VED (vehicle excise duty). Warto podkreślić, że o ile system przewiduje opłaty dla wszystkich pojazdów o dmc od 12 ton, to dla przewoźników krajowych rząd przygotowuje pakiet udogodnień finansowych, który sprawi, że nie będą oni ponosili podwójnych kosztów, czyli podatku VED i dodatkowo zakupu winiety.

Angielski system jest zgodny z Dyrektywą 2006/38/ WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r., zmieniającą Dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za używanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

Dla pojazdów obcych państw kontrola realizacji obowiązku zakupu winiety odbywać się będzie poprzez automatyczny system kamer odczytujących numery rejestracyjne pojazdu. Pojazdy wytypowane do kontroli będą zatrzymywane przez służby kontrolne, które posiadać będą uprawnienia do nałożenia kary o natychmiastowej wykonalności w wysokości 200 £. Należy spodziewać się takich kontroli w portach czy na parkingach. Do chwili zapłaty kary służby kontrolne będą uprawnione do wymagania kaucji i zatrzymania pojazdu. Dla przewoźników angielskich kontrola oparta będzie na istniejącym systemie rejestracji dla potrzeb podatku VED (vehicle excise duty). W tym przypadku służby kontrolne nie przewidują problemów, system zakłada bowiem jednorazową zapłatę (za VED i winietę), a na przewoźników angielskich uchylających się od tej wpłaty również nałożona będzie kara 200 £. Warto podkreślić, że bez względu na kraj pochodzenia przewoźnika, dla spraw, które trafią ostatecznie do sądu przewidziano maksymalną grzywnę 5 000 £. Co więcej, kary będą również dotyczyć błędnego wyboru winiety, nieodpowiadającej faktycznym parametrom pojazdu.

> Większość państw europejskich już pobiera opłaty, więc przewoźnicy angielscy zmuszeni są ponosić koszty przewozu towarów przez te kraje. Przejazd po drogach angielskich jest nadal bezpłatny, a wszelkie powstałe straty czy szkody musi ponosić budżet państwa.

Według brytyjskiego resortu transportu, system będzie szczelny i w pełni monitorowany. Na chwilę obecną szacuje się, że obejmie 260 000 pojazdów przewoźników krajowych i 100 000 pojazdów innych państw. Wpływ nowych regulacji na budżet i transport Zjednoczonego Królestwa będzie znaczący, a konsekwencje ewentualnych naruszeń dotkliwe. Resort transportu przewiduje stworzenie ogólnodostępnej strony internetowej z bazą danych zakupionych winiet, co umożliwi każdej zainteresowanej osobie, również kierowcy, szybkie zweryfikowanie, czy pojazd realizuje obowiązek opłaty drogowej.

Do czasu wdrożenia przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii systemu opłat drogowych pozostał mniej niż rok. Przewoźnicy realizujący przewozy do/z Wielkiej Brytanii powinni jednak na bieżąco monitorować sytuację. Pomimo istniejących założeń prawnych wiele kwestii organizacyjnych czy praktycznych nadal wymaga rozstrzygnięcia i należy oczekiwać, że najbliższy rok rozstrzygnięcia te przyniesie.

PLANOWANE STAWKI OPŁAT

Typ pojazdu	Kwota opłaty (dla przewodników innych państw)			Kwota opłaty (dla przewoźników angielskich i innych państw)	
	Dzienna	Tygodniowa	Miesięczna	6-miesięczna	Roczna
A	1,70 £	4,25 £	8,50 £	51 £	85 £
B	2,10 £	5,25 £	10,50 £	63 £	105 £
C	4,80 £	12 £	24 £	144 £	240£
D	7 £	17.50 £	35 £	210 £	350 £
E	10 £	32 £	64 £	384 £	640 £
F	10 £	40,50 £	81 £	486£	810 £
G	10 £	50 £	100 £	600 £	1 000 £

Waga zespołu pojazdów – 2 osie w kg		1 przyczepa	2 przyczepy	3 przyczepy i więcej
Od	Do			
11 999	25 000	A	A	A
25 000	28 000	C	A	A
28 000	31 000	-	D	A
31 000	34 000	-	E	C
34 000	38 000	-	F	E
38 000	44 000	-	-	G

Waga zespołu pojazdów – 3 osie i więcej w kg		1 przyczepa	2 przyczepy	3 przyczepy i więcej
Od	Do			
11 999	28 000	A	A	A
28 000	31 000	C	A	A
31 000	33 000	E	C	A
33 000	34 000	E	D	A
34 000	36 000	E	D	C
36 000	38 000	-	E	D
38 000	44 000	-	G	E

Waga pojazdu w kg		2 osie	3 osie	4 osie i więcej
Od	Do			
11 999	15 000	B	B	B
15 000	2 000	D	B	B
21 000	23 000	-	C	B
23 000	25 000	-	D	C
25 000	27 000	-	D	D
27 000	4 ,000	-	-	E

Opłaty drogowe

Jak to się robi w Austrii

Krzysztof Matuszewski

Niedawno w biurze ZMPD odbyło się spotkanie z przedstawicielami austriackiej administracji drogowej ASFINAG, która odpowiedzialna jest za utrzymanie oraz finansowanie sieci autostrad i dróg ekspresowych, a także za pobieranie opłaty za korzystanie z sieci.

W Austrii płatnych jest ponad 2 175 km dróg. Dla pojazdów poniżej 3,5 tony konieczne jest wykupienie winiety, a pojazdy powyżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej obowiązuje elektroniczny system poboru opłat GO. Opłata elektroniczna pobierana jest za kilometr przejechanej drogi i zależna jest od klasy emisji spalin oraz ilości osi. Dla pojazdu z 4 osiami i powyżej z klasą emisją spalin Euro 4 i Euro 5 opłata wynosi 0,3570 eurocenta, a dla pojazdu z klasą emisji spalin Euro 6 opłata wynosi 0,3129 eurocenta.

W celu przejazdu przez Austrię należy zarejestrować się w systemie GO w trybie post-pay lub pre-pay, a urządzenie należy odebrać w punkcie dystrybucji GO. Jednorazowa opłata manipulacyjna wynosi 5 euro. Należy pamiętać, że możliwa jest jedna umowa na dany numer rejestracyjny (jeden GO-BOX).

W urządzeniu GO- Box zapisane są następujące informacje: numer rejestracyjny pojazdu, liczba osi pojazdu bez przyczepy, forma płatności, stan konta (pre-pay) oraz norma emisji spalin. W systemie centralnym zapisane są dane właściciela firmy oraz jego karty płatniczej. Opłaty można wnosić kartami paliwowymi, kartami kredytowymi oraz gotówką. Według statystyki przewoźnicy najczęściej opłacają myto kartami paliwowymi.

Należy pamiętać o sygnałach akustycznych wydawanych przez urządzenie GO-Box. Jeden sygnał – opłata nastąpiła, dwa sygnały – opłata nastąpiła, ale należy udać się do serwisu GO, cztery sygnały – nastąpiła blokada urządzenia i opłata nie nastąpiła, więc należy udać się do punktu dystrybucji GO. W przypadku braku sygnału - opłata nie nastąpiła.

Zgodnie ze statystykami w systemie GO zarejestrowanych jest 920 000 aktywnych umów, z czego 58% w trybie post-pay, a 42% w trybie pre-pay. Polacy zarejestrowali 85 000 urządzeń GO-BOX (9,3%), co plasuje nas na 3 miejscu, za Niemcami i Austrią.

System GO dąży do interoperacyjności i współpracuje już z systemem GSM w Niemczech w trybie Toll2Go. Coraz więcej użytkowników korzysta z możliwości, jakie daje serwis Toll2Go, czyli wnoszenie opłat drogowych w Austrii i Niemczech za pomocą jednego urządzenia. Warunkiem skorzystania z usługi jest zawarcie umowy z Toll Collect – operatorem opłat drogowych w Niemczech oraz posiadanie poprawnie funkcjonującego urządzenie do pobierania opłat w Niemczech - OBU. Należy zaznaczyć, że opłata jest możliwa tylko metodą post-pay.

Dodatkowo szwajcarskie urządzenie Tripon/ Emotach oraz skandynawski system EasyGo+ również dopuszczone są do użytkowania w Austrii. Rozliczenia następują według osobnych umów.

Rozmowy w biurze ZMPD dotyczyły wymiany doświadczeń, a także planów podjęcia współpracy w zakresie prowadzenia działalności transportowej w obydwu krajach. Główne tematy to oczywiście funkcjonowanie systemów elektronicznego poboru opłat drogowych, kontroli polskich przewoźników, ograniczeń ruchu, stanu dróg oraz bezpieczeństwa na drogach i parkingach. Przedstawicieli ZMPD interesowała również jedna z konkretnych zasad austriackiego systemu GO, czyli możliwość wniesienia opłaty drogowej w ciągu 5 godzin lub po przejechaniu 100 kilometrów. Rozmawiano także o sprawach wynikających z interwencji przekazanych przez członków ZMPD, a dotyczących m.in. dokumentacji normy emisji spalin, doładowywania urządzeń, kontroli na drogach, czy poprawności montażu urządzenia GO- Box.

Należy pamiętać, że urządzenie GO-Box powiązane jest bezpośrednio z konkretnym numerem rejestracyjnym pojazdu i nie może być używane w innych pojazdach. Kierowca odpowiedzialny jest za sprawdzanie, czy numer rejestracyjny zapisany w urządzeniu GO--Box jest zgodny z numerem rejestracyjnym tablic pojazdu. Poza tym kierowca ponosi odpowiedzialność za zapewnienie całkowitej i nieprzerwanej widoczności tablicy rejestracyjnej pojazdu, czyli za usuwanie śniegu, zanieczyszczeń, naprawę uszkodzeń, itd.

W przypadku braku środków pieniężnych na koncie można wybrać opcję dopłacenia brakującej kwoty opłaty drogowej w punkcie sprzedaży GO, pod warunkiem, że zrobi się to do 5 godzin oraz do stu kolejnych kilometrów, licząc od chwili przejechania bramki opłaty drogowej, gdzie nie dokonano prawidłowej opłaty. W przypadku, gdy system przestanie prawidłowo funkcjonować, kierowca pojazdu zobowiązany jest do natychmiastowej wizyty w najbliższym punkcie sprzedaży GO. W każdym punkcie sprzedaży GO można sprawdzić, czy urządzenie prawidłowo funkcjonuje i czy poprawnie naliczono opłaty za ostatnie 30 odcinków drogi płatnej. Poza tym zawsze można skorzystać z konsultacji telefonicznej.

Przedstawiciele ASFINAG poinformowali nas o błędach popełnianych przez przewoźników drogowych. Najczęściej notowane jest źle zamontowane urządzenie – niezgodnie z instrukcją, np. za wycieraczką pojazdu, przed kierownicą, w rogu zabrudzonej szyby, itp. Często również zdarza się brak potwierdzenia normy emisji spalin, co karane jest mandatem w wysokości 110 euro, oraz nieodpowiednio określona liczba osi. W sytuacjach krytycznych następuje blokada urządzenia, co od razu wiąże się z karą w wysokości 220 euro. Powodem tego może być brak zgłoszenia się do serwisu po dwóch sygnałach akustycznych, nieważna karta płatnicza w trybie post--pay, zbyt niski stan konta w trybie pre-pay, czy brak uiszczenia opłaty za przejazd, sygnalizowany przez cztery akustyczne sygnały. Powodem blokady może być również brak dopłaty w punkcie GO w przeciągu 5 godzin lub po przejechaniu 100 kilometrów.

Kontrola opłat drogowych w Austrii przeprowadzana jest przez pracowników, którzy są funkcjonariuszami nadzoru publicznego. Są oni zatrudnieni przez ASFINAG, przeszkoleni przez policyjne ośrodki szkolenia pracowników ochrony i zaprzysiężeni przez okręgowe władze administracyjne. Pracownicy działu obsługi i kontroli posiadają legitymacje służbowe, które są zobowiązani okazać na żądanie. Tak więc, będąc pracownikami ASFINAG, wykonują oni zadania w imieniu okręgowych władz administracyjnych.

W Austrii płatnych jest ponad 2 175 km dróg. Dla pojazdów poniżej 3,5 tony konieczne jest wykupienie winiety, a pojazdy powyżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej obowiązuje elektroniczny system poboru opłat GO.

Dlaczego dostęp do frachtów z pierwszej ręki jest niezbędny

przewoźnik nr 30

tekst sponsorowany

TimoCom

P.P.H.U. „Aga” Leszek Guderski rozpoczęło swoją działalność w 1991 roku. Niewątpliwie był to trudny czas reform polityczno-gospodarczych, mimo to właścicielowi udało się stworzyć fundamenty dla powstania dużej międzynarodowej firmy transportowej. Ciężka praca, odważne decyzje i zaangażowanie sprawiły, że „Aga” zyskiwała zaufanie coraz większej liczby kontrahentów. W ciągu 20 lat jej tabor powiększył się czterokrotnie, a markę przedsiębiorstwa zaczęto rozpoznawać nie tylko w Polsce, ale również poza jej granicami. Dzisiaj ten przewoźnik jest cenionym partnerem, który pomimo wszelkich turbulencji pojawiających się w branży TSL, stale się rozwija. Co sprawia, że może on nieprzerwanie umacniać swoją pozycję rynkową?

Wykorzystana szansa

„Nie byłoby to możliwe bez TimoCom” – przyznaje Leszek Guderski – „ten program otworzył nam wiele drzwi”. Przed przystąpieniem do giełdy ofert transportowych

TC Truck&Cargo® praca spedytorów opierała się głównie na żmudnym poszukiwaniu kontaktów. Zajmowało to bardzo dużo czasu. Ładunki nie były łatwo dostępne. Ogromną ilość zleceń zdobywało się poprzez tzw. pocztę pantoflową. Zadowoleni kontrahenci polecali sprawdzonych przewoźników kolejnym zleceniodawcom. Stworzone w 1997 roku narzędzie internetowe TC Truck&Cargo® pomogło wielu firmom transportowym zaistnieć na rynku i otworzyć się na świat. „Zainstalowanie oprogramowania w 2002 roku było niezwykle trafną decyzją. Dzięki niemu dostaliśmy możliwości, jakich nikt wcześniej nam nie dał” - mówi właściciel firmy. Program dał rodzimym przedsiębiorcom szansę na poznanie rzetelnych partnerów biznesowych na całym kontynencie, jeszcze na długo przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej.

Frachty z pierwszej ręki

Tak jest do dziś. Użytkownicy programu TC Truck&Cargo® zamieszkują 44 europejskie kraje i ogłaszają na giełdzie tysiące ładunków każdego dnia. To właśnie ta otwartość na całą Europę sprawia, że usługodawcy mogą niezwykle łatwo i skutecznie nawiązywać korzystną współpracę. Korzystną, ponieważ dostęp do ofert z pierwszej ręki oznacza zazwyczaj wyższe stawki i krótsze terminy płatności. „Dzięki TimoCom zwiększam swoje dochody, ponieważ mogę szukać frachtów od bezpośrednich, europejskich zleceniodawców. To one dają nam możliwość rozwoju, nawet w trudnych czasach” – potwierdza Guderski. Oprogramowanie niemieckiego dostawcy stało się zarówno dla właściciela, jak i pracowników, oczywistym wyborem w momencie, gdy zdecydowano, że ich ciężarówki wyruszą na trasy poza Polskę. Od lat można więc spotkać kierowców, wywodzącego się z Ujścia k. Piły przedsiębiorstwa, m.in. w Wielkiej Brytanii, Holandii, Belgii, Niemczech, Ukrainie, Rumunii, Bułgarii, Chorwacji, Serbii, Czechach, Węgrzech i Słowacji. „Aga”, zajmując się drogowym transportem międzynarodowym, wybrała platformy TimoCom, by w prosty sposób odnajdywać partnerów biznesowych w całej Europie.

Bezpieczeństwo na szóstkę

Firma przywiązuje znaczną wagę również do kwestii bezpieczeństwa. Jest ono kolejnym powodem jej wieloletniej obecności wśród klientów TimoCom. Niemiecki dostawca od ponad piętnastu lat buduje swoje doświadczenie w utrzymywaniu wysokiego standardu swoich produktów. Pozwoliły one na stworzenie obszernego pakietu TimoCom Secure, który chroni użytkowników przed tak zwanymi „czarnymi owcami”. Wśród jego filarów warto wymienić dokładną weryfikację użytkowników, nie tylko przed ich włączeniem do giełdy, ale także w trakcie korzystania z niej, oraz serwis TimoCom Identify pomagający potwierdzić tożsamość klienta, co do którego występują wątpliwości. Poza tym dostęp do programu odbywa się w oparciu o osobisty kod zabezpieczający, który uniemożliwia „włamanie” się do systemu przez niepowołane osoby. Dodatkowo bezpieczeństwo transakcji wspierane jest przez dział inkaso, który zajmuje się pozasądowym odzyskiwaniem należności za wykonane usługi transportowe. Warto dodać, iż od lat skuteczność działu wynosi blisko 90%. Firmy oferujące frachty są świadome tego, że w przypadku nieuregulowania zobowiązań w stosunku do swoich podwykonawców mogą spodziewać się interwencji TimoCom. Po wykorzystaniu wszystkich narzędzi windykacyjnych w postaci pisemnych upomnień i telefonicznego wezwania do zapłaty, operator giełdy może zastosować wobec nich blokadę dostępu do programu. Podkreśla to także Leszek Guderski: „Rzetelne zasady i egzekwowanie przez TimoCom wiarygodności pozwalają nam się czuć pewnie w kontaktach z innymi użytkownikami oprogramowania”.

O TimoCom: Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH została założona w 1997r. i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat od startu TimoCom rozwinął się w średniej wielkości przedsiębiorstwo. Razem z dużą grupą międzynarodowych pracowników TimoCom oferuje dwie europejskie platformy: TC Truck&Cargo®, będącą liderem na rynku giełdę ofert transportowych oraz TC eBid®, platformę online do przetargów transportowych.

W giełdzie ofert transportowych TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty ładunków jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga załadowcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi, a usługodawcami transportowymi.

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

Jaka spółka, taka odpowiedzialność

Kryzys gospodarczy doprowadził do upadku wielu przedsiębiorców, którzy wcześniej odnosili sukcesy w branży przewozów międzynarodowych.

Klaudyna Sołtysińska,
Jerzy Kwaśniewski

Zaległości płatnicze kontrahentów, spadające stawki za fracht, ciężar rat leasingowych i kosztów stałych uniemożliwiają planowanie inwestycyjne, a często nawet realizację podstawowych zobowiązań. W przypadku prowadzenia przez osobę fizyczną jednoosobowej działalności gospodarczej na podstawie wpisu do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), niejednokrotnie zagrożony zostaje dorobek całego życia przedsiębiorcy, w tym prywatny majątek niezwiązany z prowadzoną działalnością.

Część przedsiębiorców, którzy znajdują się w krytycznej sytuacji, próbuje zabezpieczyć majątek osobisty poprzez przesunięcia majątkowe na rzecz osób trzecich, często rodziny, albo ukrywając swoje zasoby. Takie działania są najczęściej nieskuteczne i narażają dłużników na odpowiedzialność karną za działania na szkodę wierzycieli.

Warto w tym miejscu podkreślić, że wspólnicy spółki cywilnej również są przedsiębiorcami prowadzącymi działalność na podstawie wpisu do CEIDG i także odpowiadają całym swoim majątkiem za zobowiązania związane z prowadzoną działalnością.

Przy niewielkich przedsięwzięciach o potencjalnie niskim ryzyku, takich jak drobny handel i usługi, prowadzenie działalności gospodarczej w przez osobę fizyczną na podstawie wpisu do CEIDG jest w pełni uzasadnione. W przypadku aktywności na szerszą skalę zobowiązania są wyższe, a właściwszą formą prowadzonej działalności jest spółka prawa handlowego, w szczególności spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, stanowiąca swoisty parasol ochronny nad majątkiem osobistym wspólników. Zgodnie z kodeksem spółek handlowych[1] wyróżnić możemy dwa rodzaje spółek:

a. spółki osobowe: spółka jawna, spółka partnerska, spółka komandytowa i spółka komandytowo-akcyjna,

b. spółki kapitałowe: spółka z ograniczoną odpowiedzialnością oraz spółka akcyjna.

Spółki prawa handlowego różnią się od spółki cywilnej przede wszystkim tym, że stanowią odrębne od swoich wspólników podmioty praw i obowiązków. Odmienności pomiędzy poszczególnymi rodzajami spółek uregulowanymi w kodeksie spółek handlowych wiążą się w głównej mierze z pozycją wspólników w danym typie spółki. W spółkach o charakterze osobowym główną rolę odgrywają wspólnicy oraz ich praca świadczona na rzecz spółki. Co do zasady, to wspólnicy zarządzają spółką i to oni ponoszą z nią subsydiarną odpowiedzialność. Spółki kapitałowe posiadają osobowość prawną, samodzielnie ponoszą odpowiedzialność za swoje zobowiązania, za które wspólnicy nie odpowiadają. Inną cechą spółek kapitałowych jest występowanie w nich udziałów lub akcji, które mogą podlegać swobodnemu obrotowi.[2]

Odpowiedzialność przedsiębiorcy z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej

Niewątpliwymi zaletami działalności jednoosobowej są zarządzanie majątkiem przez jedynego właściciela, proste prowadzenie ksiąg rachunkowych i brak obowiązku wniesienia minimalnego wkładu. Prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą powinni mieć jednak na uwadze, że za zobowiązania ponoszą pełną odpowiedzialność swoim majątkiem osobistym, a w wielu wypadkach także wspólnym majątkiem małżeńskim.

Za zobowiązania zaciągane w ramach prowadzonej działalności w pełni i w jednakowym zakresie odpowiadają także wspólnicy spółki cywilnej. Jest to odpowiedzialność solidarna i osobista. W spółkach osobowych wspólnicy odpowiadają całym majątkiem osobistym, jednakże odpowiedzialność ta jest subsydiarna - uzupełnia odpowiedzialność samej spółki. Szczególnym rozwiązaniem jest spółka komandytowa, gdzie odpowiedzialność części wspólników, zwanych komandytariuszami, jest ograniczona, a pozostali – komplementariusze - odpowiadają subsydiarnie całym swym majątkiem osobistym.

W spółkach kapitałowych kwestia odpowiedzialności przedstawia się zupełnie inaczej. Wynika to z faktu, że spółki kapitałowe tworzą byt prawny odrębny od zawiązujących je wspólników. W spółce z ograniczoną odpowiedzialnością odpowiedzialność wspólników jest całkowicie wyłączona. Wniesienie wkładów stanowi jedyną formę ryzyka gospodarczego związanego z zaangażowaniem finansowym w majątku spółki.[3] Realną odpowiedzialność za zobowiązania spółki z o.o. mogą – pod pewnymi jednak warunkami - ponosić członkowie zarządu.

Odpowiedzialność za zobowiązania spółki z ograniczoną odpowiedzialnością

Odpowiedzialność w spółce z ograniczoną odpowiedzialnością można rozdzielić na odpowiedzialność wspólników spółki oraz odpowiedzialność zarządu spółki. Poza nielicznymi wyjątkami, wynikającymi ze szczegółowych unormowań prawnych, wspólnicy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością nie ponoszą żadnego majątkowego ryzyka jej działalności ponad ryzyko utraty wniesionego do spółki wkładu.

Najdalej idącą i najsurowszą odpowiedzialnością za zobowiązania spółki z o.o. kodeks spółek handlowych obciąża członków zarządu. Wynika to z faktu, że tylko zarząd posiada prawo do składania oświadczeń w imieniu spółki i może zaciągać zobowiązania. W określonych przypadkach wierzyciele mogą żądać zaspokojenia z majątku osobistego osób reprezentujących spółkę z o.o., co więcej, sama spółka może żądać rekompensaty za prowadzenie jej spraw. Członkowie zarządu zobowiązani są bowiem do wykonywania swoich obowiązków i podejmowania czynności z wyższym stopniem staranności wymaganym w związku z zawodowym charakterem ich działalności.

Członek zarządu odpowiada osobiście wobec wierzycieli spółki za jej zobowiązania, gdy egzekucja z majątku spółki, zmierzająca do ich zaspokojenia, okaże się bezskuteczna. Może jednak uchylić się od odpowiedzialności, jeśli wykaże, że we właściwym czasie zgłoszony został wniosek o ogłoszenie upadłości spółki lub wszczęto postępowanie naprawcze albo wykaże, że niezgłoszenie upadłości lub niewszczęcie postępowania naprawczego nastąpiło bez winy członków zarządu czy też, że wierzyciel spółki nie poniósł szkody, mimo braku wniosku o ogłoszenie upadłości i niewszczęcia postępowania naprawczego.

> W przypadku prowadzenia przez osobę fizyczną jednoosobowej działalności gospodarczej na podstawie wpisu do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, zagrożony zostaje czasem dorobek przedsiębiorcy, w tym prywatny majątek niezwiązany z prowadzoną działalnością.

Przekształcenie przedsiębiorcy w spółkę kapitałową

Dotychczas przeniesienie działalności gospodarczej prowadzonej na podstawie wpisu do CEIDG do spółki kapitałowej oznaczało konieczność powołania tej spółki oraz stworzenia odpowiednich mechanizmów wykorzystania przez nią majątku zgromadzonego przez osobę fizyczną. Konieczne było również wypracowanie zasad przeniesienia długoterminowych kontraktów na nowy podmiot. Stopień komplikacji tych działań rodził liczne ryzyka podatkowe, a nawet karne. O ile takie rozwiązanie sprawdzało się w przypadku przedsiębiorców korzystających z odpowiednich usług prawnych i księgowych, a nawet mogło służyć optymalizacji obciążeń podatkowych, to w przypadku przedsiębiorców poszukujących prostych form działalności rozwiązanie takie rodziło poważne ryzyka.

Dla nich odpowiednie rozwiązanie pojawiło się dopiero w 2011 roku, wraz z wprowadzeniem możliwości przekształcenia jednoosobowej działalności gospodarczej w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością ustawą z dnia 25 marca 2011 r. o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców.[4] Wprowadzona procedura prowadzi do przekształcenia działalności osoby fizycznej w jednoosobową spółkę kapitałową. Następuje to z chwilą wpisu spółki do Krajowego Rejestru Sądowego. Sąd rejestrowy niezwłocznie przesyła właściwemu organowi ewidencyjnemu odpis postanowienia o wpisie spółki do KRS, a organ ewidencyjny z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z CEIDG.

Do przekształcenia przedsiębiorcy wymaga się:
1) sporządzenia planu przekształcenia przedsiębiorcy wraz z załącznikami oraz opinią biegłego rewidenta (plan powinien zostać sporządzony w formie aktu notarialnego i zawierać co najmniej ustalenie wartości bilansowej majątku przedsiębiorcy przekształcanego na określony dzień w miesiącu poprzedzającym sporządzenie planu; do planu należy dołączyć: a) projekt oświadczenia o przekształceniu przedsiębiorcy, b) projekt aktu założycielskiego, c) wycenę składników majątku przedsiębiorcy przekształcanego, d) sprawozdanie finansowe sporządzone dla celów przekształcenia na dzień ustalenia wartości bilansowej);
2) złożenia oświadczenia o przekształceniu przedsiębiorcy (powinno zostać sporządzone w formie aktu notarialnego i określać co najmniej: a) typ spółki, w jaki zostaje przekształcony przedsiębiorca, b) wysokość kapitału zakładowego, c) zakres praw przyznanych osobiście przedsiębiorcy przekształcanemu jako wspólnikowi albo akcjonariuszowi spółki przekształconej, jeżeli przyznanie takich praw jest przewidziane, d) nazwiska i imiona członków zarządu spółki przekształconej);
3) powołania członków organów spółki przekształconej;
4) podpisania aktu założycielskiego (np. umowy spółki z ograniczoną odpowiedzialnością);
5) dokonania wpisu spółki przekształconej w KRS i wykreślenia przedsiębiorcy przekształcanego z CEIDG.

Wniosek o wpis przekształcenia do rejestru wnoszą wszyscy członkowie zarządu spółki przekształconej. Ogłoszenia o przekształceniu przedsiębiorcy dokonuje się w Monitorze Sądowym i Gospodarczym na wniosek zarządu spółki przekształconej. Wraz z przekształceniem przedsiębiorcy zmienia się firma (nazwa) przedsiębiorstwa. Spółka przekształcona ma jednak obowiązek podawania w nawiasie starej firmy - z dodaniem wyrazu "dawniej" - przez co najmniej rok od dnia przekształcenia.

Istotą przekształcenia działalności gospodarczej w spółkę, z punktu widzenia odpowiedzialności, jest to, że dotychczasowy przedsiębiorca staje się wspólnikiem spółki i nie odpowiada za jej zobowiązania własnym, osobistym majątkiem. Za wszelkie zobowiązania powstałe przy prowadzeniu działalności gospodarczej przedsiębiorcy przekształcanego odpowiada spółka przekształcona. Z chwilą zmiany formy prowadzonej działalności przedsiębiorca prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą nie uwolni się jednak od długów wobec swoich wierzycieli. Przez okres trzech lat - licząc od dnia wpisu spółki do rejestru - ponosi ze spółką solidarną odpowiedzialność za zobowiązania związane z prowadzoną działalnością gospodarczą zaciągnięte przed dniem przekształcenia. Przedsiębiorca odpowiada obok spółki, osobiście i w sposób nieograniczony. Wierzyciele mogą domagać się spełnienia świadczenia od każdego z dłużników solidarnych z osobna albo jednocześnie od spółki i wspólnika. Wyłączenie odpowiedzialności przedsiębiorcy przekształcanego odnosi się bowiem jedynie do zobowiązań spółki kapitałowej powstałych po dniu przekształcenia.

Zaproponowana przez ustawodawcę konstrukcja przekształcenia daje możliwość kontynuowania rozwiniętej działalności oraz zachowania marki. Spółce przekształconej przysługują wszystkie prawa i obowiązki przedsiębiorcy przekształcanego, w szczególności zezwolenia, koncesje oraz ulgi, które zostały przyznane przedsiębiorcy przed jego przekształceniem, chyba że ustawa lub decyzja o udzieleniu zezwolenia, koncesji albo ulgi stanowi inaczej (do wyjątków należą ulgi podatkowe i niektóre akty administracyjne). Dzięki przejściu praw i obowiązków spółka staje się stroną wszelkich stosunków prawnych dotychczasowego przedsiębiorcy - nie ma konieczności podpisywania z kontrahentami nowych umów. Instytucja przekształcenia przedsiębiorcy w spółkę kapitałową wydaje się zatem być interesującym rozwiązaniem dla przedsiębiorców chcących zmienić formę prawną prowadzonej działalności, by lepiej chronić swój majątek osobisty przed ryzykiem gospodarczym.

Warto jednocześnie pamiętać, że przez okres trzech lat od daty przekształcenia osoba fizyczna, która dokonała przekształcenia swej działalności w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, odpowiada solidarnie ze spółką za zobowiązania powstałe przed przekształceniem. Stąd płynie ważny wniosek, że przekształcenie pozwala na zabezpieczenie swego majątku na przyszłość, nie stanowi jednak drogi ucieczki przed powstałymi wcześniej zobowiązaniami.

Jak uczy doświadczenie, to właśnie zmiany organizacyjne i strukturalne przeprowadzane w dobie kryzysu mogą zaowocować obniżeniem ryzyka rozwoju przedsiębiorstwa, gdy powróci dobra rynkowa koniunktura na usługi branży TSL.

> Istotą przekształcenia działalności gospodarczej w spółkę, z punktu widzenia odpowiedzialności, jest to, że dotychczasowy przedsiębiorca staje się wspólnikiem spółki i nie odpowiada za jej zobowiązania osobistym majątkiem.

Klaudyna Sołtysińska – aplikantka adwokacka, Parchimowicz & Kwaśniewski Spółka Adwokacka
Jerzy Kwaśniewski – adwokat, Parchimowicz & Kwaśniewski Spółka Adwokacka

[1] Ustawa z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2000 r. Nr 94, poz. 1037 z późn. zm.).
[2] M. Koralewski (red.), Prawo spółek - praktyczny komentarz. Czyli jak prowadzić działalność gospodarczą w formie spółki, Warszawa 2012.
[3] J.A. Strzępka (red.), Kodeks spółek handlowych. Komentarz. Tom I. Komentarz do art. 1-300, Warszawa 2005, s.442.
[4] Ustawa z dnia 25 marca 2011 r. o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców (Dz. U. z 2011 r. Nr 106, poz. 622 z późn. zm.).

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

Polskie drogi i polskie naciski

Jest, już mam, właśnie spedytor przesłał mi zlecenie przewozu. Idealnie trafione, dziś rozładunek poprzedniego kursu w Żyrardowie, a jutro będę mógł załadować wolny pojazd w Młochowie.

Tomasz Małyszko

Pusty przebieg będzie minimalny, stawka w miarę, zleceniodawca pewny, a towar to 24 tony na 26 paletach. Potwierdzam zlecenie i wysyłam dane do kierowcy. To niemal wymarzona procedura przy przewozach drogowych. W praktyce schody zaczynają się już wtedy, gdy pojazd jest pod rampą załadunkową, a palety po kolei wjeżdżają na naczepę. W jaki sposób rozmieścić i załadować towar, aby zmieścić się w dopuszczalnych naciskach osi?

Takie pytanie zadają sobie i kierowcy, i przewoźnicy. To trudne zagadnienie, z którym transportowcy borykają się od lat. Załadowcy nie inwestują w wagi osiowe, a drogi dojazdowe do magazynów i operatorów logistycznych to drogi gminne lub powiatowe, rzadkość to drogi wojewódzkie lub krajowe. Pojawiają się wątpliwości. Kierowcy bazując na swoim doświadczeniu uzgadniają z operatorem wózka widłowego, żeby na przód naczepy umieścić 3, 4 lub 5 palet pojedynczo, reszta może być podwójnie w rzędach. Ale co będzie, jeśli towar jest niejednorodny i będą różnice nawet kilkuset kilogramów w wadze poszczególnych palet? Rzadko który załadowca posiada wagę do ważenia palet i stara się te dane dokładnie weryfikować. Wiadomo przecież, że dokumenty i informacje w dokumentacji nie zawsze odwzorowują rzeczywistość. Palety „na oko" wyglądają na takie same, a magazynier twierdzi, że „jeszcze nikt nie miał problemów z tym towarem".

Przepisy ustawy o drogach publicznych i prawa o ruchu drogowym mówią o tym, że dopuszczalny nacisk osi pojedynczej na drogach publicznych wynosi 8 ton – to dotyczy ponad 96 % wszystkich dróg (ich łączna długość w Polsce to ok. 412 tys. km). Drogi krajowe to teoretycznie drogi najwyższej kategorii – przeznaczone dla tranzytu. Łączna ich długość to około 18 tys. km. Co do zasady mogą swobodnie przemieszczać się po nich pojazdy ciężarowe o standardzie europejskim, tj. o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t. Ale takich dróg jest tylko około 30% z całości dróg krajowych. Aby wybrać drogę pod kątem odpowiedniego nacisku osi, trzeba przeanalizować Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej „w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich..." (Dz. U. 2012.1061). Znajdują się tam załączniki, które klasyfikują drogi krajowe i drogi wojewódzkie, po których mogą się poruszać pojazdy ciężarowe o dopuszczalnym nacisku osi pojedynczej 10 t. Ostatni załącznik do tego rozporządzenia na pewno nie jest powodem do chluby dla GDDKiA. Określa on listę dróg krajowych, po których nie mogą poruszać się pojazdy z naciskami osi pojedynczej powyżej 8 t.

Waga w wozie

Każdy samochód ciężarowy poruszający się po drogach nie może przekroczyć dopuszczalnych parametrów przewidzianych przez producenta pojazdu, ale również tych administracyjnych, które zwykle mają niższe wartości, a wynikają one z przepisów, albo o warunkach technicznych pojazdów, albo o drogach publicznych. Na drogach kategorii 8 t lub 10 t nie można przekroczyć tych wartości dla rzeczywistych nacisków osi pojedynczej i nie ma tutaj znaczenia, czy oś jest wyposażona w koła bliźniacze, zawieszenie pneumatyczne, czy też oś jest osią napędową, albo kierowaną. Natomiast parametry osi wielokrotnych nie są tutaj tak restrykcyjnie traktowane. Wynikają one z warunków technicznych pojazdów i tak np. w pewnych przypadkach podwójna oś napędowa przy odległości między osiami 1,3 m i na zawieszeniu pneumatycznym może mieć dopuszczalny nacisk łączny 19 t na każdej drodze publicznej w Polsce. Dlatego dla standardowego zestawu naczepowego 5-osiowego, jeśli przekroczony jest nacisk osi pojedynczej, można szukać rozwiązania problemu i podczepić ciągnik trzyosiowy, którego osie napędowe nie przekroczą dopuszczalnych limitów nacisków. Ale w praktyce koszty eksploatacji takiego pojazdu są większe i ekonomicznie taki zabieg może nie zawsze być uzasadniony.

Sposobem na radzenie sobie z problemem określenia rzeczywistych nacisków osi jest montaż w pojazdach urządzeń ważących, działających poprzez czujniki ciśnienia w pneumatycznych układach zawieszenia lub tensometrach dla standardowych zawieszeń. Koszt takiego urządzenia to około 1000 euro. Oczywiście w takim przypadku w każdej chwili kierowca ma pełną wiedzę o wartości nacisku osi. Producenci reklamując te urządzania piszą, że mają one klasy dokładności porównywalne do klasy wag używanych przez ITD. Jednak należy zauważyć, że wyniki pojawiające się na wyświetlaczu urządzenia zamontowanego w pojeździe nie będą uznawane przez służby kontrolne i będzie potrzebne dodatkowe ważenie.

Coś za coś

Innym rozwiązaniem, choć niepełnym, jest zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego. Firmy nadające lub odbierające ładunki, które są zlokalizowane przy drogach kategorii 11,5 t, to drobny procent, o ile nie promil wszystkich firm w Polsce. Problemy zaczynają się, gdy trzeba wykonać przewóz z miejscowości odległej od głównych dróg tranzytowych pojedyncza oś napędowa i przejazd musi odbywać się po drogach lokalnych. Jeśli w tym przypadku pojazdu nie przekracza wartości 11,5 t, a oś pojedyncza 10 t, to rozwiązaniem problemu jest przekazanie kierowcy wypisu z zezwolenia kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego. Jest to zezwolenie okresowe i można je wykupić u zarządcy drogi na okres do jednego roku, a w imieniu przewoźnika wniosek o zezwolenie może złożyć inny podmiot, np. nadawca lub odbiorca. Zezwolenie takie nie zawiera numerów rejestracyjnych pojazdów. Sprawa wydaje się prosta, gdy jest jedna stała relacja przewozu, ale gdy przewoźnik swoimi pojazdami wykonuje transporty po całym terytorium Polski, to uzyskiwanie tych zezwoleń na każdy odcinek drogi traci sens. Pomijając aspekty ekonomiczne trudno sobie wyobrazić przewoźnika, w którego pojeździe jest przewożonych kilkaset wypisów z zezwoleń kategorii I na przejazd odcinkami dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich. Co więcej, takie zezwolenie nie daje możliwości przejazdu, jeśli znak drogowy wskazuje, że samochód ciężarowy nie ma wjazdu na daną drogę. Niestety zarządcy dróg starają się wszelkimi sposobami ograniczać ruchu pojazdów ciężkich.

W związku z tym pojawia się pytanie, czy jest możliwe, aby w obecnych realiach rynkowych ładować pojazdy taką ilością ładunku, aby nie przekroczyć np. dopuszczanego nacisku osi pojedynczej 8 t? Można! Tylko wiąże się to z dużymi kosztami i niestety polskie firmy handlowe muszą wówczas ograniczać swoją konkurencyjność. Na standardowy zestaw naczepowy, przy zachowaniu warunków właściwej sterowności, można załadować maksymalnie 16 t równomiernie rozłożonego ładunku na naczepie, co wynika z prostego oszacowania, ale oznacza 9 t mniej ładunku od standardu rynkowego na każdy przewóz.

Zatem w jaki sposób można sobie radzić? Najlepiej by było, aby służby kontrolne zrezygnowały z kontroli nacisków osi w przypadku, gdy pojazd nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej. W Polsce taki wyjątek jest przewidziany dla pojazdów przewożących materiały sypkie i drewno. Jest to mała „furtka", która może być przyczynkiem do docelowego kompleksowego rozwiązania. Ale można się spodziewać, że zarządcy dróg, w tym samorządy, zrobią wszystko, aby do tego nie dopuścić. Na razie nie ma w Europie państwa, w którym służby kontrolne zrezygnowały całkowicie z ważenia osiowego samochodów ciężarowych innych niż cysterny. W zlecanych przez administrację badaniach pojawiają się szacunki na temat strat polskiego budżetu z tytułu ruchu przeciążonych pojazdów, a są to kwoty nawet 6-8 mld zł rocznie, czyli wynik nie do zaakceptowania dla decydentów i odpowiedzialnych za jakość dróg w Polsce. Jest to także argument dla tych, którzy w sposób automatyczny (podobny do systemu fotoradarów) chcieliby wyłapać wszystkie „czarne owce" naruszające przepisy i surowo je ukarać.

Zagadnienie to dostrzega również Komisja Europejska, która po szerokich konsultacjach z 2012 roku planuje nowelizację dyrektywy 96/53, dotyczącej maksymalnych wymiarów i mas pojazdów w ruchu międzynarodowym. W kwietniu 2013 pojawił się projekt tej dyrektywy. Nie ma tam zmian dotyczących nacisków, ale będzie rewolucja, jeśli chodzi o dopuszczenie dłuższych pojazdów ze względu na zastosowanie urządzeń do poprawienia aerodynamiki. Proponowane są także zmiany, jeśli chodzi o kontrolę dopuszczalnych parametrów pojazdów na drodze. Komisja chciałaby zwiększyć te kontrole i gros ich pozostawić automatycznym systemom. Urządzenia te miałaby być powszechne: stacjonarne, zabudowane w drodze, ale również mają być do tego wykorzystywane urządzenia ważące zamontowane w pojazdach. ZMPD sprzeciwia się nierozsądnemu wdrożeniu takich zmian, bowiem uznaje, że automatyczne pomiary nie dają całkowitej pewności dokonania poprawnego ważenia rzeczywistych nacisków osi i mas pojazdów. Mamy przecież doświadczenia i odniesienie do automatycznego systemu poboru opłat w Polsce, który z założenia sankcjonuje kierowców za przejazd na każdej bramce, choć kierowcy mogą nie być świadomi, że system nie nalicza opłat, ale kary.

Polskie zaniedbania

Problemy z przeciążeniami w Polsce mają znacznie szerszy kontekst niż w pozostałych państwach UE. Niektóre państwa Europy Zachodniej dopuszczają nawet 12-13 t nacisku osi pojedynczej napędowej, stąd tamtejszym przewoźnikom znacznie łatwiej jest prowadzić działalność. Polska ma wieloletnie zaniedbania inwestycji w infrastrukturę, ale przecież jesteśmy Unii Europejskiej od 9 lat i wiele dróg zostało już wyremontowanych, wybudowano też sporo nowych. Dlaczego zatem nie zostały dla nich zwiększone dopuszczalne naciski? Polskie drogi to w dalszym ciągu potężna bariera administracyjna, która blokuje działanie efektywnego transportu drogowego i gospodarki narodowej, dlatego rozwiązanie tego problemu powinno być priorytetem dla administracji.

przewoźnik nr 30

Nowa gama Renault

Prezentacja nowych pojazdów z normą Euro 6 stała się jednocześnie okazją do przedstawienia całej gamy modeli Renault.
Renault Trucks ujednoliciło swoją ofertę, obejmującą obecnie jeden bazowy model, który dzięki swojej modułowej budowie może zaspokoić potrzeby wszystkich klientów w segmencie transportu dalekobieżnego. Teraz dla tej grupy odbiorców ciężarówka będzie nosiła nazwę T.

Nowa gama Renault Trucks to:
- Inwestycje o wartości 2 miliardów euro.
- 7 lat rozwoju.
- 5 000 zaangażowanych osób.
- 50 klientów z całego świata uczestniczących w kształtowaniu docelowych specyfikacji.
- 500 wyprodukowanych pojazdów przedprodukcyjnych i 300 doświadczalnych.
- 5 mln godzin badań stanowiskowych.
- 10 mln kilometrów badań poligonowych.

Kampania społeczna „Równi na drodze”

Akcja propaguje bezpieczne i kulturalne poruszanie się w ruchu drogowym przez wszystkich jego uczestników. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa poprzez zwiększenie u kierowców samochodów świadomości obecności motocykli, popularyzację nawyków poprawiających bezpieczeństwo.
Kampania jest organizowana przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) pod honorowym patronatem Komendy Głównej Policji.

- Chcemy uświadomić kierowcom, że akceptacja motocykli w ruchu drogowym przyniesie konkretne korzyści. Poprawi bezpieczeństwo, zmniejszy liczbę korków, upłynni ruch, więc ograniczy stres podczas jazdy – mówi prezes PZPM Jakub Faryś. Podkreśla jednocześnie: Kampania nie jest akcją brandową, nie wymieniamy żadnej firmy, marki czy koncernu. Zwracamy się do wszystkich: jeśli możesz – ustąp.

Fuzja Volvo z Renault

Na rynku pojazdów ciężarowych działa już Volvo Group Trucks, w której skład weszła też ciężarowa część koncernu Renault.
Dotychczasowa struktura sieci serwisowej w Europe obejmowała dwie odrębne organizacje: Volvo Trucks i Renault Trucks. W krajach, w których każda z tych sieci zajmuje ugruntowaną pozycję rynkową, zostało to utrzymane. W przypadku innych rynków Grupa Volvo upatruje większe szanse w integracji obydwu sieci serwisowych.
W rezultacie wprowadzonych zmian, w Polsce częściowo pozostaną odrębne sieci handlowe i serwisowe Volvo Trucks i Renault Trucks. Jednak pilotażowo funkcjonować będą również stacje obsługi wspólne dla obydwu marek w Młochowie i Gdyni. Ich podstawowym założeniem jest równe traktowanie wszystkich klientów. Oprócz naszego kraju, podwójne struktury będą działały także w Belgii, Luksemburgu i Szwajcarii.

100 lat strażackich Scanii

Pierwszy samochód pożarniczy Scania - Vabis DLa Special z 1912 r. dostarczono, gdy jeszcze większość ekip strażackich używała do gaszenia pożarów pompy zamontowanej na wozie ciągniętym przez konie.
W 1919 r. Scania-Vabis wyprodukowała innowacyjny pojazd T-1, uważany za pierwszy na świecie wóz strażacki z napędem 4x4. Służył przez następnych 25 lat.
Na 1939 r. przypada model 33516, z 30-metrową drabiną Magirus. Kolejny znaczący krok Scania-Vabis poczyniła w 1951 r., produkując model L64.
Na rok 1968 przypada zmiana nazwy na Scania. W 1980 r. powstaje model LB81 z niską zabudową, automatyczną skrzynią biegów i obrotową drabiną Metz, do dziś spotykany w Szwecji.
Scania jest niezmiennie popularnym wyborem jednostek strażacko-ratowniczych na całym świecie, w tym oczywiście także w Polsce.

EuroTra Safety Award 2013

Stowarzyszenie Europejskich Transportowych Instytucji Szkoleniowych EuroTra, zrzeszające 25 organizacji szkoleniowych, w tym ZMPD, ogłosiło kolejny konkurs EuroTra Safety Award 2013. Konkurs realizowany jest we współpracy z DEKRA i przy wsparciu VOLVO.

Stowarzyszenie EuroTra przyznaje nagrody za innowacyjne, praktyczne rozwiązania mające związek z poprawą bezpieczeństwa drogowego.

Z założenia konkurs adresowany jest do osób/instytucji/organizacji europejskich, a zgłoszone projekty czy rozwiązania - realizowane później w Europie - mają wspierać współpracę międzynarodową. W konkursie nie mogą brać udziału członkowie EuroTra, a także podmioty finansowane przez instytucje rządowe.

Zwycięzca konkursu otrzyma czek na kwotę 5 000 euro oraz będzie miał możliwość zaprezentowania swojego produktu/usługi na posiedzeniu EuroTra w listopadzie 2013 r. w Pradze. Zwycięzca będzie mógł korzystać z przyznanego mu tytułu w celach biznesowych i reklamowych. W przypadku kilku zwycięzców wskazana kwota podlegać będzie podziałowi, jednakże główna nagroda to minimum 2 500 euro.

Zgłoszenia do konkursu należy składać na formularzu (wraz z niezbędną dokumentacją projektową) w języku angielskim (z dopiskiem EuroTra Safety Award 2013) do dnia 27 września 2013 r. na adres e-mail: eu-project.akademie@dekra.com lub pocztą na adres:

DEKRA Akademie GmbH; Competence Center Transport; In de Tarpern 76-80; 22848 Norderstedt; Germany

Dodatkowe informacje dotyczące konkursu dostępne są w Centralnym Ośrodku Szkoleń ZMPD (tel. 22 536 10 63, adres e-mail: szkolenia@zmpd.pl) lub na stronie https://projekte.dekra-akademie.de/eurotra-award-2013/

przewoźnik nr 30

technologie

Paliwo tanie jak gaz

Nieobciążone dużymi podatkami gaz ziemny i LPG są najtańszym paliwem. Firmy transportowe próbują korzystać z gazu, ale opinie o korzyściach z instalacji są różne. Na dodatek Ministerstwo Finansów wprowadzi jesienią akcyzę na gaz ziemny.

Robert Przybylski

Jeden z większych dostawców instalacji gazowych - polska spółka Europegas dostarczyła blisko tysiąc instalacji dotrysku gazu LPG do diesli montowanych w dużych samochodach ciężarowych.

Przedstawiciel producenta Przemysław Leoniak nie chce podać, ile kosztuje instalacja. – Cena zależy od wielu czynników, m.in. od sposobu zasilania diesla (pompowtryskiwacze, common rail), natomiast istotne jest, po jakim czasie zwraca się inwestycja. W naszym przypadku to 3-4 miesiące dla samochodów dalekodystansowych, pokonujących miesięcznie 10 tys. km – zapewnia.

Duży przewoźnik Van Cargo po testach instalacji typu Oscar-N Diesel dotrysku LPG do diesla namówił ok. trzydziestu podwykonawców do montażu takiego systemu. Członek zarządu firmy Stanisław Niedziółka na łamach portalu Gazeo zapewnił, że stosując LPG można uzyskać do 30 zł oszczędności na 100 km. W ciężarówkach Euro 4 montowane są zbiorniki o pojemności 140-250 l, które przy spalaniu 10-12 l gazu na 100 km wystarczą nawet na 2 tys. km.

Systemy dotrysku LPG do wysokoprężnych silników ciężarówek przygotował również Elpigaz. Od 2011 roku sprzedaje system DEGAmix, czyli diesel and gas mixture, który podaje do cylindra zarówno ON, jak i LPG. Elpigaz informuje, że ciągnik MAN TGA z instalacją DEGAmix na 100 km oszczędza ponad 52 zł. Dla Scanii R380 redukcja w wydatkach na paliwo to prawie 27 zł na 100 km. W przypadku autobusu MAN 469 L oszczędności na paliwie przekraczają 19 zł na 100 km.

Instalacja Elpigaz może być montowana w samochodach transportujących towary niebezpieczne i spełnia wymogi umowy ADR. Producent twierdzi, że przy zasilaniu ON i gazem moc silnika wzrasta o 10-15 proc., natomiast maksymalny moment obrotowy nawet o 20 proc. Jednak najważniejsze są korzyści natury ekonomicznej. Koszty paliwa, które przy zasilaniu ON stanowią 44 proc. wydatków firmy, w przypadku zastosowania mieszanki paliw spadają do 30 proc.

> Wylicza się, że roczne oszczędności po zamontowaniu takiego systemu przekraczają 20 tys. zł. Według przykładowych obliczeń ciągnik siodłowy przed montażem instalacji LPG spalał 42 litry ON na 100 km, zaś po modyfikacji zużycie wyniosło 33 litry ON i 9 litrów LPG. Oszczędność sięgnęła

Za pół ceny

Polska Organizacja Gazu Płynnego wylicza, że roczne oszczędności po zamontowaniu takiego systemu przekraczają 20 tys. zł. Według przykładowych obliczeń POGP ciągnik siodłowy przed montażem instalacji LPG spalał 42 litry ON na 100 km, zaś po modyfikacji zużycie wyniosło 33 litry ON i 9 litrów LPG. Oszczędność sięgnęła 25 zł na 100 km.

Jednak nie wszystkie opinie są tak korzystne dla gazu. Jeden z przewoźników, który pragnie pozostać anonimowy i nie chce wymieniać także nazwy instalacji narzeka, że dotrysk LPG nie przyniósł obiecanych oszczędności. Właściciel ciężarówek twierdzi, że nie miał wsparcia podczas montażu urządzenia, nikt nie potrafił doradzić, jak należy instalować poszczególne elementy i odpowiednio skalibrować całość. Przewoźnik chce zdemontować instalację i odzyskać pieniądze.

Litr gazu propan-butan (LPG) kosztuje ok. 2,5 zł, za metr sześcienny sprężonego metanu, czyli gazu ziemnego (CNG) zapłacimy 2,87 zł. W obu przypadkach jest to z grubsza połowa ceny oleju napędowego. PGNiG od 2010 roku ustala cenę CNG w wysokości 55 proc. średniej ceny ON z ostatnich 4 tygodni. Nic dziwnego, że nawet mimo niezbyt zachęcających doświadczeń niektórych przedsiębiorców znajdują się kolejni chętni do wykorzystania gazu.

Dobre wiadomości nie kończą się na niskiej cenie gazu. Możliwe, że ceny urządzeń wtrysku gazu spadną, bo białostocki AC, który kontroluje połowę rynku osobowych instalacji, wchodzi na ten rynek. Systemy dotrysku LPG do silników wysokoprężnych są testowane, a dostawy seryjnych urządzeń spodziewane są w 2014 roku. Prezes zarządu spółki AC Katarzyna Rutkowska przyznaje, że jako dotrysk do silników diesla najlepiej nadaje się skroplony gaz ziemny (LNG), w drugiej kolejności jest sprężony metan (CNG) i na trzecim miejscu wymieniła LPG.

– Spółka testuje pierwsze rozwiązania dla samochodów dostawczych – zdradza Rutkowska. Wskazuje jednak na brak stacji tankowania LNG. Bardzo rzadka sieć stacji CNG utrudnia sprzedaż instalacji wtrysku gazu ziemnego. Instalacje CNG i LNG są droższe od LPG z powodu wyższego ciśnienia, a w przypadku LNG także bardzo niskiej temperatury, sięgającej 150 stopni poniżej zera. Z polskich producentów testuje je Solbus w autobusach swojej konstrukcji. Właściciel marki widzi szansę w świnoujskim gazoporcie, z którego może pochodzić skroplony gaz.

Chciwy fiskus

Polski rząd zapowiada wdrożenie polityki niskoemisyjnej i osiągnięcie 3 proc. udziału metanu w zużyciu energii w transporcie w 2020 roku, a jednocześnie już zapowiedział, że od 1 listopada 2013 roku wprowadzi akcyzę na CNG w wysokości 0,34 zł/Nm3 netto, a z podatkiem VAT - 42 grosze.

Stowarzyszenie NGV Polska wylicza, że przy rocznej sprzedaży ok. 14 mln m3 CNG, budżet państwa zyska zaledwie 5 mln zł (dla porównania wpływy z akcyzy na paliwa silnikowe w 2012 roku przyniosły państwu ponad 62 mld zł), natomiast podatek poważnie osłabi branżę i radykalnie zmniejszy popyt na gaz. Danina uderzy przede wszystkim w samorządy, których floty autobusów miejskich są częściowo „zagazowane". Zajezdnie będą rocznie o 400-700 tys. zł więcej płaciły za paliwo. Najwięcej stracą MPK Rzeszów, MPK Radom i PKM Tychy. Czas zwrotu inwestycji w pojazd CNG w stosunku do diesla wzrośnie o 10-15 proc., co przyczyni się do wycofania się z planów gazyfikacji taboru.

Odwrót od gazu ziemnego jest widoczny od kilku lat m.in. po malejącej liczbie publicznych stacji do tankowania CNG. W 2011 roku było ich 32, a na początku bieżącego liczba zmalała do 24. Zarazem UE rozbudowuje sieć przydrożnych stacji CNG. Komisja Europejska planuje, że do 2020 roku stacje CNG będą rozmieszczone co najmniej co 150 km, a LNG (skroplonego gazu ziemnego) co 400 km.

Ministerstwo Finansów wprowadzając akcyzę na CNG usprawiedliwia się Brukselą, wskazując, że stawki akcyzy zostały Polsce narzucone. NGV Polska wykazuje, że ministerstwo mija się z prawdą, bo Parlament Europejski wystąpił 12 kwietnia 2012 roku z inicjatywą ustawodawczą, zezwalającą państwom członkowskim na całkowite lub częściowe zwolnienie z podatku do 1 stycznia 2023 roku gazu ziemnego, biogazu i gazu płynnego wykorzystywanych jako materiały pędne. Od 1 stycznia 2023 do 1 stycznia 2030 państwa członkowskie mogą stosować obniżenie minimalnych poziomów opodatkowania tych paliw o połowę.

reklama

SKUP STARYCH PLANDEK SAMOCHODOWYCH

ARBAT P.H.U., Mariola Woźnica
e-mail: biuro@arbatphu.pl
tel. +48 504 130 115

FREITAG® www.freitag.ch/plandeki

Czy Euro 6 to dobry interes?

Do końca roku można kupować ciężarówki spełniające normy Euro 5 lub Euro 6. Czy warto inwestować w najnowszy tabor, czy lepiej kupić spełniający schodzące normy?

Robert Przybylski

Póki jest wybór, do ciężarówek Euro 6 nie spieszy się nikomu: rządom, producentom samochodów i przewoźnikom. Rządy nie wprowadziły niższego myta dla modeli Euro 6, a warto przypomnieć, że zazwyczaj, gdy wchodziła nowa norma, dla zachęty rok wcześniej pojawiały się nowe, niższe stawki opłat drogowych.

Chociaż nowa norma czystości spalin zacznie obowiązywać od 1 stycznia 2014 roku, Ministerstwo Transportu nie przewiduje na razie wprowadzenia stawek myta dla ciężarówek spełniających normę Euro 6. Rzecznik Mikołaj Karpiński przypomina, że płacą one tyle samo, co samochody z Euro 5. Także Niemcy, kluczowy kraj dla polskich przewoźników międzynarodowych, nie publikują dokładnych planów wprowadzenia niższych stawek myta dla ciężarówek Euro 6. Pod koniec ub.r. niemiecki minister transportu Peter Ramsauer przekonywał, że maut dla ciężarówek Euro 6 wejdzie w październiku 2013 roku i będzie o 4 eurocenty niższy niż dla modeli Euro 5, ale na koniec maja już nikt nie mówi tego tak wyraźnie. Rzeczniczka niemieckiego ministerstwa transportu Sabine Mehwald stwierdza jedynie, że resort pracuje nad mytem dla ciężarówek Euro 6, ale nie wie, kiedy zostanie wprowadzone, ani w jakiej będzie wysokości.

Jedynie w Austrii ciężarówki Euro 6 otrzymały od 1 stycznia 2012 roku ulgi w mycie, bo np. zestawy mające powyżej czterech osi płacą 30,45 centa za km, gdy z EEV 31,5 centa, zaś z Euro 5 i Euro 6 po 34,65 centa. Dodatkowo ciężarówki Euro 6 mogą nocą jeździć odcinkiem autostrady A12 Kufstein-Insbruck-Zirl. Branża oblicza, że to dopuszczenie warte jest rocznie blisko 2 300 euro.

Koszty, koszty...

Badający ceny pojazdów użytkowych w firmie Eurotax Marcin Kardas przyznaje, że trudno obliczyć opłacalność zakupu taboru, jeżeli nie znamy cen samochodów oraz opłat drogowych. Kardas przyjmuje, że ciągnik siodłowy Euro 6 będzie przeciętnie o 10 tys. euro droższy od wersji Euro 5. Prawdopodobnie zestawy spełniające Euro 6 będą płaciły myto o 3-4 eurocenty niższe od Euro 5, więc przy rocznych przebiegach 120 tys. km, oszczędności w mycie sięgną w najlepszym razie 4 800 euro.

Jednak Kardas ostrzega, że należy liczyć się z wyższymi kosztami eksploatacji pojazdów Euro 6, które w porównaniu z poprzednimi wersjami mają bardziej skomplikowany układ oczyszczania spalin, rozbudowaną elektronikę oraz (w mniejszych silnikach) podwójne turbo. Wraz z rosnącą komplikacją rośnie ryzyko awarii, Kardas spodziewa się, że wzrosną koszty eksploatacji o ok. 2 tys. euro.

Do zakupu ciężarówek Euro 6 nie zachęcają nawet ich producenci, chociaż np. Scania już sprzedała w Europie ponad 2 tys. samochodów Euro 6. Właśnie wprowadziła nową generację pojazdów Euro 6, o spalaniu (jak zapewnia) o 3 proc. mniejszym od poprzedniej. Koncern informuje, że ciężarówki Euro 6 są o 8-9 tys. euro droższe od Euro 5. Przedstawiciel Scanii Paweł Paluch uważa, że różnica cen pomiędzy Euro 5 i Euro 6 jest zbyt duża, aby pojazd się spłacił.

Do zakupu Euro 6 nie zachęcają nawet ich producenci, chociaż np. Scania już sprzedała w Europie ponad 2 tys. samochodów Euro 6. Koncern informuje, że ciężarówki Euro 6 są o 8-9 tys. euro droższe od Euro 5. Różnica cen pomiędzy Euro 5 i Euro 6 jest zbyt duża, aby pojazd się spłacił.

Podobnie widzi sprawę szef marketingu DAF Trucks Polska Zbigniew Kołodziejek. – Oceniamy, że pojazdy Euro 5 są najlepszą biznesową propozycją dla transportu, ponieważ nie ma w tej chwili żadnych zachęt ani ulg podatkowych, które zachęcałyby do inwestowania w pojazdy Euro 6, lub można osiągnąć podobne stawki jak w przypadku myta w Austrii i pojazdów spełniających normę EEV – uważa dyrektor marketingu DAF-a.

Sylwester Baczkowski z Iveco wprost radzi przewoźnikom kupno (póki jest taka możliwość) wersji Euro 5. Podpowiada, że jest sens składać zamówienie do końca roku, bo po zgłoszeniu przez importera do ministerstwa transportu końcowej partii sprzedaży (z numerami VIN), auta będą dostarczane jeszcze na początku 2014 roku. Warunkiem jest, aby łączna wielkość tej partii nie przekroczyła jednej trzeciej sprzedaży w roku wcześniejszym.

Z kolei odpowiedzialny za sprzedaż ciężarówek Mercedesa Sławomir Kwiatkowski wskazuje, że są korzyści z zakupu modelu Euro 6 i polegają one nie tylko na tworzeniu wizerunku przewoźnika, lecz na wyższej cenie odsprzedaży.

Marcin Kardas szacuje, że cena odsprzedaży pojazdu Euro 6 po 3-5 latach użytkowania będzie o 10-15 proc. wyższa od wersji Euro 5 z tego samego rocznika. W liczbach bezwzględnych może to być 5-7 tys. euro, ale Kardas podkreśla, że jest to bardzo zgrubny szacunek.

Reprezentant DAF-a z kolei uważa, że atrakcyjne ceny Euro 5 oraz ich niskie spalanie przyczyni się do utrzymania wysokich cen modeli Euro 5 na rynku wtórnym.

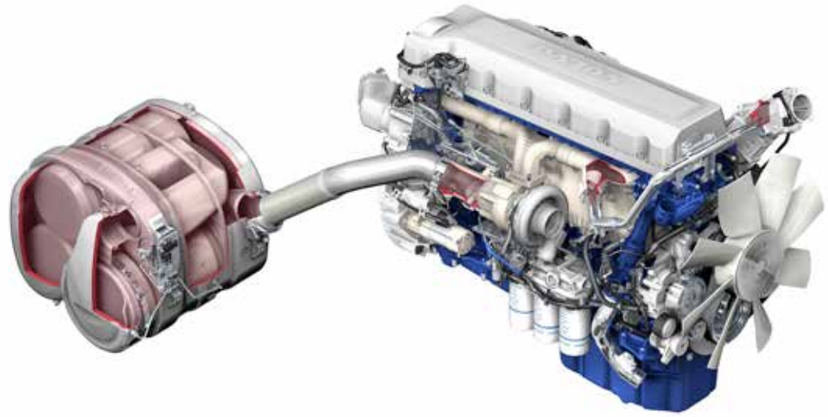
Subwencje

Wysoka cena ciężarówek Euro 6 wynika z wyśrubowanych norm czystości spalin. – Te samochody wytwarzają radykalnie mniejszą (niż w modelach Euro 5) ilość szkodliwych substancji, których emisja w niektórych przypadkach oscyluje na granicy wykrywalności – przypomina Kwiatkowski.

Właśnie zapewnienie niskiej emisji szkodliwych substancji zachęciło rząd niemiecki do ułatwienia zakupów najnowszego taboru. Berlin robi to pod hasłami ochrony klimatu, oferując dopłaty, których wysokość zależy od wielkości firmy. W Niemczech przewoźnicy zatrudniający do 50 osób i mający przychody do 10 mln euro otrzymują 2 200 euro dopłaty za samochód z silnikiem Euro 6. Firmy o przychodach od 10 do 40 mln euro otrzymują 1 800 euro, zaś mające powyżej 50 mln euro dostaną 1 400 euro. Z 34 mln euro przeznaczonych przez KfW Bank od połowy marca 2012 roku na dopłaty, do wiosny br. wykorzystano połowę.

W Polsce żadnych dopłat nie ma, dlatego Kołodziejek spodziewa się, że w tym roku 95 proc. sprzedanych w Polsce ciężarówek będzie spełniało normy Euro 5, natomiast w Europie ten odsetek będzie może o 5 punktów procentowych niższy, właśnie z powodu subsydiów rządowych lub samorządowych. Te ostatnie przygotowały lokalne władze Holandii, w postaci niższych podatków lokalnych.

Marcin Kardas pociesza, że z czasem ceny pojazdów Euro 6 zapewne zmaleją, gdy producenci zamortyzują koszty wprowadzenia nowych modeli, a dostawcy rozwiną produkcję m.in. bardzo drogich filtrów.



reklama

dls 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

Niższe opłaty we współpracy z E100

E100

Do tej pory główne koszty przewoźników w Europie były związane z paliwem. Obecnie sytuacja się zmieniła – najwięcej pieniędzy pochłaniają opłaty dodatkowe, takie jak płatne drogi na terenie Europy, myjnie, zwrot podatku VAT.

Jak zredukować koszty związane z usługami dodatkowymi za pomocą kart paliwowych?

- Wybrać najlepszą ofertę, w której koszty obsługi są najniższe lub w ogóle nie pobiera się żadnych opłat dodatkowych za korzystanie z usługi,
- Znaleźć rzetelną firmę, która w swojej ofercie ma całość usług dodatkowych, potrzebnych firmie transportowej na terenie Europy Zachodniej.

Firma E100 zaczęła rozszerzać zakres usług dodatkowych w celu obniżenia kosztów działalności firm transportowych w Polsce, co pozwoli na zwiększenia rentowności swoich klientów.

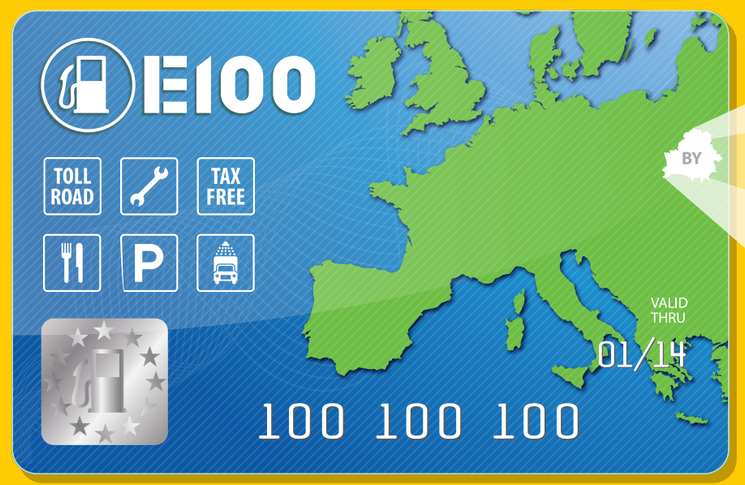
E100 nie pobiera żadnych opłat dodatkowych za myto, serwisy, pomoc drogową, ma tanie koszty obsługi zwrotu VAT - E100 oferuje 0% opłat serwisowych za opłatę myta w Polsce, Niemczech, Austrii, Czechach oraz na Słowacji.

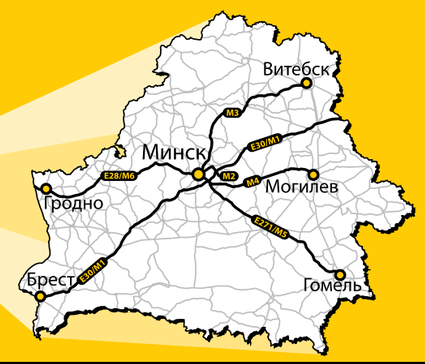
W roku 2013 pojawi się wiele nowych dodatkowych podatków zwiększających koszty przewozu na terenie Europy.

Najbardziej istotną nowością w 2013 roku będzie nowy podatek ekologiczny we Francji – Ecotaxe, obejmujący 15 000 km autostrad i wybranych dróg krajowych.

Po drugie, w 2013 nastąpi wprowadzenie e-myta na Białorusi. Opłata będzie dotyczyć wielu polskich przewoźników. Ciężarówki o masie powyżej 3,5 ton będą obciążone płatnością myta za pomocą urządzeń pokładowych. Dzięki E100 przewoźnicy będą mieli możliwość opłaty w trybie post-pay oraz pre-pay.

Główna Karta Paliwowa Przewoźnika





NASZA OFERTA

Bezgotówkowa opłata dróg kartami E100 na Białorusi jest możliwa w 2 opcjach:

- post-pay
- pre-pay

opłata możliwa w usd, eur, pln

Paliwo · Drogi · VAT · Serwisy · Pomoc Drogowa · Konwoje · AdBlue · Zniżki · Myjnia · Parking · Tunele · Promy · Rola

02-757 Warszawa, ul. Pory, 78/9 • +48 22 441 98 00 • +48 22 441 98 16 fax • e100polska@e100.pl • www.e100.eu

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

przewoźnik nr 30

ciekawe

Latający rower

Wzniósł się na wysokość 5 metrów i unosił się w powietrzu przez około 5 minut. Trzy firmy z Czech zbudowały wspólnie i przetestowały latający rower.
Elektryczna maszyna waży 85 kilogramów, więc całkiem sporo. Na razie zabrała w powietrze manekin zamiast żywego pasażera. Nie wiadomo, czy rower będzie produkowany seryjnie. Na razie jego konstruktorzy muszą pokonać problem stosunkowo małej pojemności baterii.

Pomnik Fiata 125p

Do tej pory pomniki dużego Fiata powstawały spontanicznie. Porzucone auta zdobiły place i pobocza. Teraz Fiat 125p doczekał się prawdziwego pomnika. 17-tonowy posąg z granitu stanął na jednej ze stacji benzynowych przy autostradzie A4 w Kątach Wrocławskich. Ma upamiętniać rekordy, jakie 40 lat temu biła nim grupa kierowców z Sobiesławem Zasadą na czele. Były to rekordy prędkości na dystansach 25 tysięcy kilometrów, 25 tysięcy mil i 50 tysięcy kilometrów.

4 miliony i czyste ręce

Będziemy mogli tankować gaz LPG samodzielnie, ale finansowo na tym nie zyskamy. Wkrótce zgodnie z zapowiedziami niektóre stacje benzynowe wprowadzą samoobsługę przy tankowaniu gazu. To ułatwienie dla kierowców, ale i spore oszczędności dla właścicieli stacji. Jak obliczono, miesięcznie da to oszczędności rzędu 4 milionów złotych. Ceny gazu jednak nie spadną, a wspomniana kwota pozostanie w kasie stacji LPG.

Puzzle na kołach

Ma silnik elektryczny, pomieści w kabinie trzy osoby i można go złożyć samemu. Toyota zaprezentowała nowy samochód Camatte 57. Auto zbudowane jest z 57 części, a całość może zmontować osoba bez doświadczenia technicznego.
Trudno powiedzieć, czy pojazd trafi do sprzedaży, na razie ma wzbudzić u dzieci zainteresowanie techniką. Dlatego swój wynalazek Japończycy zaprezentowali w Tokio na targach zabawek.

Skok w bok

Twój partner jeździ audi, BMW, albo mercedesem? Uważaj na niego. Jeśli wierzyć w wyniki badań przeprowadzonych przez popularny brytyjski serwis randkowy, to właśnie właściciele aut tych marek najczęściej zdradzają partnerów. Najwierniejsi są ponoć kierowcy samochodów marek Renault, Peugeot, Skoda, Rover i Hyundai.

Papa Harley

100 tysięcy motocykli zjawiło się w Rzymie z okazji obchodów 110. urodzin marki Harley Davidson. To największy tego typu zlot w Europie. Motocykliści odwiedzili też Watykan, gdzie papież Franciszek pobłogosławił maszyny. Od Harleyowców papież otrzymał dwa motocykle i skórzaną kurtkę. Watykan nie potwierdził Harleye zastąpią teraz papamobile.

Powrót TVR

Samochody tej brytyjskiej marki były szybsze i bardziej drapieżne od Jaguara. TVR po latach nieobecności na rynku powróci. Brytyjski biznesmen Les Edgar wykupił legendarną markę. Zapowiada jej wielki powrót oraz zupełnie nowy model sportowego coupe. W drugiej połowie ubiegłego stulecia TVR wypuścił na rynek całą serię piekielnie mocnych aut, które osiągami konkurowały z Ferrari i Lamborghini.

Hybrydowe fiasko

35 tysięcy dolarów, tyle na jednym aucie tracił przez 4 lata producent Hybrydowych Limuzyn Fisker Karma. Firma z Kalifornii, która w marcu ogłosiła bankructwo, łącznie straciła miliard dolarów. Jak się okazało produkcja luksusowych hybryd była zbyt droga, znacznie droższa niż można było zarobić na ich sprzedaży. Fisker Karma ma dwa silniki elektryczne o mocy 150 KM każdy oraz benzynowy 260-konny silnik. Auto osiąga pierwszą setkę w niecałe 6 sekund - wyniki sprzedaży tak rewelacyjne nie były.

Star jak żywy

Pasje.

z **Piotrem Ozimkiem**
rozmawia Ryszard
Gałczyński

- **Czy możliwe jest dokładne określenie wieku tej polskiej ciężarówki?**

Z dokumentów, którymi dysponujemy i po analizie numeru ramy wynika, że jest to Star 25 z 1963 roku.

- **Czy odrestaurowanie nastręczyło dużo trudności?**

Nie, ponieważ pamiętam stary z mojego dzieciństwa i młodości. Były to pierwsze samochody, z którymi się w życiu zetknąłem. Poza tym przy pracy posługiwaliśmy się obszerną literaturą fachową z tamtych lat. Określenie potrzeb przy jego rekonstrukcji nie nastręczało w związku z tym żadnych kłopotów. Właściwie jedyne komplikacje, jakie się pojawiały, wiązały się ze zdobyciem niektórych oryginalnych części z tego okresu. Na szczęście w takich sytuacjach można liczyć na życzliwość kolegów kolekcjonerów.

- **Ile czasu potrzebował Pan, aby ten samochód doprowadzić do tak znakomitego stanu?**

Prace trwały około czterech miesięcy. Po kupnie pojazd został całkowicie zdemontowany i wyczyszczony. Skrzynię ładunkową odtworzyliśmy na wzór starej - dokładnie takiej samej, jak oryginalna. Ponieważ dysponujemy katalogami fabryki w Starachowicach z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, udało nam się zachować wszystkie wymiary i detale. Na przykład przy budowie drewnianych burt używaliśmy kwadratowych nakrętek – takich samych, jakie były używane w tamtym czasie. Plandeka została uszyta na wzór oryginału z brezentu pochodzącego z lat sześćdziesiątych. Przykładamy dużą wagę do takich detali po to, by jak najwierniej odtworzyć każdy pojazd.

Udało mi się pozyskać wersję eksportową tej ciężarówki i kabina została pomalowana zgodnie z obowiązującymi wówczas zasadami - oczywiście korzystając z wzorników kolorów z tamtych lat. Wówczas stary były produkowane w trzech kolorach: wersja eksportowa, tzw. „L" (dłuższa skrzynia ładunkowa – Star 25L) miała kolor pomarańczowo–żółty, wersja zielona była przeznaczona dla wojska, a szara – to wersja „cywilna". Mogę się pochwalić, że udało mi się pozyskać odpowiednie oryginalne opony.

- **Znalazł je Pan?**

Oczywiście nie są to opony z lat sześćdziesiątych, ale takie same. Taki sam jest ich rozmiar oraz producent – fabryka Stomil Olsztyn. Dzisiaj nie są już produkowane, ale udało mi się zdobyć opony z lat osiemdziesiątych do Stara 28. Idealnie pasują do Stara 25: to jest ten sam rozmiar i ta sama rzeźba bieżnika. Oczywiście są to opony diagonalne, a nie radialne.

Wyremontowaliśmy również silnik. Ta ciężarówka była wyposażona w motor benzynowy o zapłonie iskrowym – F 42 o mocy 85 koni mechanicznych. W Starach 25 montowano także silniki F47, 105–konne. Zużycie paliwa kształtuje się na poziomie ok. 25 l/100 km. Oczywiście te silniki zostały opracowane na spalanie benzyny 75–oktanowej; dzisiaj takiej się już nie produkuje. Ale stopień sprężania, jakim dysponuje silnik, pozwala również na jazdę na paliwie współczesnym, 95-oktanowym. Ten samochód przeszedł badania diagnostyczne bez żadnych zastrzeżeń, jest w pełni sprawny i można go normalnie eksploatować.

- **Prowadzenie tego samochodu wymagało dużej wprawy...**

- Owszem. Star 25 ma pięciobiegową skrzynię, z czego zsynchronizowany ma tylko piąty bieg. Dlatego przy wzroście prędkości i zmianie biegów do góry – należy stosować podwójne wysprzęglanie. Natomiast przy redukcji biegów stosuje się podwójne wysprzęglanie oraz tzw. międzygaz. Nie chwaląc się - mam to opanowane, ponieważ w szkole średniej uczyłem się jeździć na ciężarówce z taką skrzynią biegów. Co prawda od czasu, kiedy robiłem prawo jazdy, minęło już 40 lat, ale gdy wsiadłem za kierownicę mojego stara przed remontem – nie miałem żadnego problemu z jego prowadzeniem. Nawyki, które zostały wyrobione w młodości, od razu powróciły. Dodam jeszcze, że ten samochód jest wyposażony w oryginalną korbę, zaczepioną na przednim zderzaku.

- **Czy pojawią się w tym roku inne „nowości" w Pana kolekcji?**

Zostały już rozpoczęte prace nad kolejnym samochodem Star 25 – tym razem w wersji strażackiej. Być może uda nam się go pokazać już jesienią. Będzie to okazja do porównania dwóch rodzajów kabin montowanych w tych ciężarówkach. Moja eksportowa wersja z długą skrzynią została wyposażona w „prostą" kabinę wyprodukowaną w Starachowicach. Równolegle modele „25" były wyposażane w wygodniejsze kabiny „wypukłe", produkowane przez kooperanta – zakłady SHL z Kielc. Starów z płaskimi kabinami było bardzo mało, więc są one dziś rzadkością.

- **Stary to najpowszechniej używane niegdyś ciężarówki polskiej produkcji ...**

Dla mnie mają również niezwykłą wartość z powodów sentymentalnych. Inżynierowie, którzy projektowali te pojazdy, byli później moimi nauczycielami – profesorami na Politechnice Łódzkiej. Ta pięknie odrestaurowana ciężarówka to mój prywatny hołd dla jej konstruktorów.

- **Nie można nie wspomnieć o Volvo F89 z 1975 roku, które pojawiło się na początku tego roku w Pańskich zbiorach, niemniej jego renowacja miała zupełnie inny charakter...**

Akurat w tym przypadku chciałem zrobić coś, co nie wprawiałoby w zachwyt tylko bardzo wąskiej grupy specjalistów i pasjonatów, ale na przykład publiczność zlotów trakerskich. W związku z tym samochód został bardzo starannie odnowiony z zamiarem uzyskania jak najlepszego efektu wizualnego. Używaliśmy w tym celu lakierów metalicznych, bardzo pieczołowicie odtworzyliśmy wnętrze kabiny, poza tym wiele detali zostało pochromowanych – ciężarówki z tamtych lat na pewno tak nie wyglądały. Ale, jak już wspomniałem, odnawialiśmy ten pojazd z zamiarem prezentacji na różnych przewoźniczych imprezach. Jest bardzo efektowny, ale to nie oryginał. Star 25 z lat sześćdziesiątych to cacko oryginalne w stu procentach.

- **Kabina ciężarówki rzeczywiście robi duże wrażenie...**

Wnętrze zostało wykonane z materiałów bardzo dobrej jakości dostępnych obecnie na rynku, przede wszystkim ze skóry. Jedynie firanki i zasłona oddzielająca przedział pasażerski od łóżek są uszyte z materiału w stylu lat siedemdziesiątych. Oczywiście oryginalne są wszystkie zegary i przełączniki, ale już deska rozdzielcza została w całości obita skórą.

„Nieoryginalność " tej ciężarówki nie przeszkodziła w tym, aby od razu wypożyczyło ją muzeum...

Fabryka naczep Krone poszukiwała do swojego muzeum pojazdu z lat siedemdziesiątych. Ponieważ od 1973 roku rozpoczęto tam produkcję przyczep, a później naczep - potrzebowali do lepszego wyeksponowania swoich produktów ciężarówki z tamtego okresu. W związku z tym „najnowsza" ciężarówka w mojej kolekcji została na pewien czas wypożyczona. Będzie służyła jako eksponat spięta z jedną z pierwszych naczep wyprodukowanych przez Krone. Obecnie ich zakład w Werlte jest największą fabryką naczep w Europie.

- **Czy wybór akurat tego modelu Volvo to przypadek?**

Nie, te samochody jako pierwsze rozpowszechniły w Polsce transport międzynarodowy. To znaczy stanowiły podstawę polskiej floty, która obsługiwała rynek europejski w tamtym czasie. A ponieważ ja profesjonalnie zajmuję się transportem międzynarodowym, w związku z tym wybór padł na jeden z pierwszych modeli z lat siedemdziesiątych.

Piotr Ozimek, właściciel firmy Epo–Trans z Tychów, stworzył własną kolekcję starych samochodów. Jego szczególnym zainteresowaniem cieszą się pojazdy zaprojektowane i wyprodukowane w Polsce. Właściciel dużą wagę przywiązuje do wiernego i zgodnego z oryginałem rekonstruowania pojazdów. „Nie wkładam w stary kształt nowych urządzeń, ale staram się postępować z szacunkiem dla dawnych rozwiązań technicznych, które często okazują się bardzo oryginalne. Doprowadzam moje samochody do takiego stanu, żeby były w jak największej mierze autentyczne i sprawne". Dotychczas kolekcjoner skupiał swoją uwagę na samochodach osobowych. W tym roku pojawiły się w kolekcji Piotra Ozimka dwa pojazdy ciężarowe: Volvo F89 z 1975 r. i niezwykle pieczołowicie odrestaurowany Star 25.

Od redakcji

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

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

Galicja zaczynała po lewej

Wprawdzie już w 1885 roku w Niemczech dwóch wielkich konstruktorów: Gottlieb Daimler i Karl Benz zakończyło sukcesem prace konstrukcyjne nad pierwszymi pojazdami samojezdnymi wyposażonymi w silniki spalinowe, to jednak warszawska czy krakowska prasa niewiele pisała o nowych wynalazkach. A te za kilkadziesiąt lat miały zrewolucjonizować życie ludzi.

Jerzy Kociszewski

Choć pierwszy samochód sprowadzono do Polski w 1896 roku, to na naszych drogach królowały dorożki, bryczki i karoce, które pozwalały w miarę wygodnie przemieszczać się i przewozić towary. Ze względu na znaczną ilość tych pojazdów poruszających się po drogach, zaszła konieczność uregulowania „prawideł jazdy dorożek”

Najstarsze przepisy, o których można przeczytać, to „Ustawa dla publicznych pojazdów w Krakowie” z 9 czerwca 1873 roku, wydana przez c.k. Namiestnictwo we Lwowie oraz zmieniające ją „Przepisy jazdy dorożek jedno- i dwukonnych w Krakowie” z 1910 roku. Zastanawiające, jak można było sto kilkadziesiąt lat temu w prosty i dla każdego zrozumiały sposób określić wymagania, jakim musiały sprostać pojazdy i powożący. Dziś ta prostota i przejrzystość wydaje się nieosiągalna.

Jazda retro po lewicy

Zapewne niewiele osób, które obecnie korzystają z dróg, wie, że w cytowanych wyżej przepisach (§ 20) można przeczytać: „... w całym obrębie Krakowa obowiązane są wszystkie dorożki bez wyjątku jeździć lewą stroną ulic. Nadjeżdżającemu pojazdowi należy również na lewą stronę ustępować. Wymijać należy na prawo...”. Identyczny zapis znajdujemy również w „Przepisach jazdy dla dorożek jedno- i dwukonnych w Krakowie wraz z taryfą cen jazdy” (zatwierdzone przez c.k. Namiestnictwo reskryptem z 10 czerwca 1916 roku). Jest wielce prawdopodobne, że jeszcze w pierwszych latach od „wskrzeszenia Rzeczypospolitej” pojazdy poruszały się lewą stroną drogi. Regulacje prawne w Rzeczypospolitej, dotyczące ruchu na drogach, zostały opublikowane w ustawie z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

Dopiero w rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych Narutowicza i Ministra spraw wewnętrznych Kamieńskiego z dnia 3 czerwca 1922 roku o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych czytamy: „Wszyscy korzystający z dróg publicznych dla jazdy, wożenia i pędzenia lub prowadzenia zwierząt jako to: kierownicy pojazdów mechanicznych, woźnice, cykliści i poganiacze zwierząt, obowiązani są trzymać się prawej strony drogi (w kierunku jazdy) i przy wymijaniu pojazdów lub zwierząt, jadących lub idących w przeciwnym kierunku, winni usunąć się ze swemi pojazdami lub zwierzętami na prawo”.

Cytowane rozporządzenie z 3 czerwca 1922 roku zezwala jednak na odstępstwo od nowych przepisów i ustanawia dla niektórych pojazdów opóźniony termin zmiany ruchu na prawostronny: „Dla miast, w których ruch na linjach kolei miejskich (tramwajów) odbywa się w lewo, do czasu przeprowadzenia koniecznych zmian technicznych, celem przystosowania linji do ruchu po prawej stronie, które winno nastąpić nie później niż w ciągu roku od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia, wojewodowie uregulują bezpieczeństwo i porządek miejscowego ruchu publicznego, ze względu na tymczasową różnicę kierunków jazdy kolei miejskich a innych pojazdów”.

Jednak ustawa zawierała odrębne prawo dla województwa śląskiego i dopiero cztery miesiące później (22 września 1922 roku) Wojewoda Śląski Rymer wprowadził nowe zasady „w przedmiocie wymijania i wyprzedzania na drogach publicznych Województwa Śląskiego”. Należy dodać, iż w Warszawie (zabór rosyjski) obowiązywał ruch prawostronny. Prawdopodobnie to właśnie zadecydowało o naszej prawostronnej motoryzacyjnej przyszłości.

Znaki na drogach bitych

Również ze sposobu ustawiania znaków można wyciągnąć wnioski o zasadach poruszania się na drogach. Pierwsze znaki drogowe wprowadzono w Rzeczypospolitej Okólnikiem Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 10 listopada 1920 o konieczności ustawienia znaków ostrzegawczych samochodowych na drogach bitych i drogowskazów na skrzyżowaniach dróg.

„Znaki te mają być postawione na drogach bitych w odległości 200-250 m od przedmiotu , stanowiącego przeszkodę dla szybkiego ruchu samochodowego – na słupach o wysokości 2,5 m. Znaki ustawione prostopadle do kierunku ruchu z prawej strony drogi winny składać się z tarczy okrągłej średnicy 50 cm, pomalowanej na kolor ciemnoniebieski (ciemnogranatowy) z wymalowanym znakiem białym”.

Konserwatywni Anglicy, postępowi Francuzi

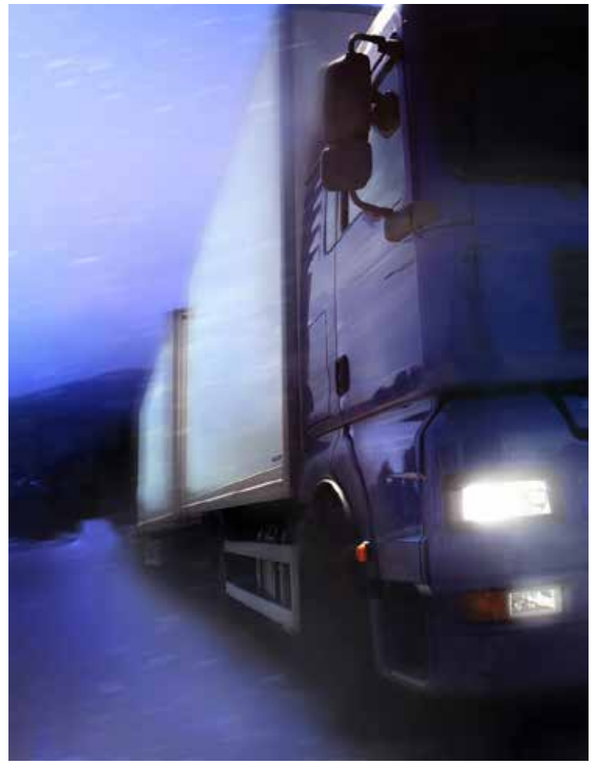
Od kiedy obowiązuje w Polsce ruch prawostronny i dlaczego zaczynaliśmy od ruchu lewostronnego? Odpowiedź na drugie pytanie wydaje się oczywista. Pierwszą ustawą dotyczącą ruchu pojazdów był uchwalony przez Parlament Brytyjski Locomotive Act. Ponieważ w Królestwie Wielkiej Brytanii obowiązywał i nadal obowiązuje ruch lewostronny, prawdopodobnie na tej podstawie pierwsze przepisy ruchu drogowego w Polsce również ustalały te zasady. Jednak przepisy anglosaskie nie pozwalały na rozwój motoryzacji chociażby z tego powodu, że 30 metrów przed każdym pojazdem mechanicznym musiał iść człowiek niosący czerwoną chorągiewkę. Chodziło o zwiększenie bezpieczeństwa, przez ograniczenie prędkości do... 6,4 km/h.

Zdecydowanie bardziej postępowa była w tej dziedzinie Francja. Z inicjatywy francuskiego Ministerstwa Robót Publicznych został opracowany w 1909 roku pierwsze kodeks drogowy, wprowadzający m.in. obowiązek posiadania tablic rejestracyjnych.

Brak natomiast jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, od kiedy w Polsce zaczął obowiązywać ruch prawostronny. Co prawda w „Ustawie z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych”, w jej rozdziale II czytamy: „Każdy pojazd podczas jazdy, jeżeli jakieś szczególne okoliczności nie zmuszają do wyjątku, winien trzymać się prawej strony. Szczegółowe przepisy co do wymijania i wyprzedzania wydadzą Minister Robót Publicznych i Minister Spraw Wewnętrznych”. Stosowne akty wykonawcze ministrowie wprowadzili 3 czerwca 1922r. w „Rozporządzeniu o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych”. Jakie były motywy „przejścia na prawicę”? Można przypuszczać, że zadecydowały przepisy obowiązujące w stolicy.

INWESTUJEMY W TRANSPORT

LEASING



Dla firm planujących rozwój lub modernizację floty przygotowaliśmy uproszczoną procedurę finansowania.

Od ponad 15 lat jesteśmy zaufanym partnerem w leasingu samochodów osobowych, ciężarowych, ciągników siodłowych, przyczep, naczep, autokarów, a także urządzeń przeładunkowych, samolotów, statków.

W przypadku pojazdów sprowadzanych z zagranicy wyręczamy Państwa w obsłudze procedur importowych.

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

http://www.sgef.pl/leasing-transportu.html

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

Czterdziestolatek

Kiedy jeździł nim inżynier Karwowski, jego widok budził zazdrość. Przez lata zdążył się zestarzeć. Dziś przeżywa drugą młodość. Fiat 126p w swoje 40. urodziny nie jest już koniecznością, jest autem kolekcjonerskim.

Kacper Jeneralski

Pierwszy Fiat 126p zjechał z taśmy montażowej fabryki w Bielsku Białej 40 lat temu, 6 czerwca 1973 roku. Był w całości zmontowany z włoskich części. Auto na włoskiej licencji miało przybliżyć Polakom motoryzację. O tym, że Maluch był marzeniem milionów, mówiono już milion razy. Został nim, bo nie było dla niego żadnej alternatywy, ale w latach 70. pisała o nim dobrze nawet niemiecka prasa; według „Auto Motor Und Sport" był najtańszym autem w zakupie i utrzymaniu w całej Europie.

Pierwszy Maluch miał silnik o pojemności 594 cm^3 i moc 23 KM. Z dzisiejszego punktu widzenia najważniejszą cechą pierwszych aut było chromowane wykończenie nadwozia. W 1977 roku pojemność silnika zwiększono do 652 cm^3, a moc wzrosła o jednego rączego konia. W późniejszych latach nadwozie pozbawiono ostrych krawędzi, pojawiły się też plastikowe zderzaki.

Chętnych na małego fiata nie brakowało, brakowało za to samochodów, produkowanych w Bielsku Białej, a później również w Tychach. Na nowe auto potrzebny był talon, a jego otrzymanie graniczyło z cudem. Samochód kosztował 20 średnich pensji, używany z giełdy mógł mieć jeszcze wyższą cenę. Teoretycznie za kilkuletniego Malucha w sprzyjających warunkach dało się kupić nowego i zatrzymać jeszcze parę złotych w kieszeni.

Samochód był wręcz uwielbiany, ale jego plusy nie były w stanie przesłonić minusów. Słynne odpalanie kijem od miotły było najmniejszym z problemów. Karoseria korodowała w ekspresowym tempie, a silnik cierpiał na ciągłe wycieki, do tego problemy z ładowaniem i ogrzewaniem. Pod koniec produkcji pojawiła się opinia, ze wieloletnia jazda nim może być przyczyną problemów ze słuchem, w co łatwo uwierzyć ze względu na kaszlący dźwięk silnika i śladowe wygłuszenie. W parze z hałasem nie szły osiągi, bo do setki potrzebna była prawie minuta i odrobina szczęścia.

Teoretycznie Maluch mógł przewozić 4 osoby i 40 kg bagażu. W praktyce służył jako bagażówka, ciągnik do przyczep, rodzinne kombi, a nawet bus. Maluch przewoził zwierzęta, a po wyjęciu prawego fotela zamieniał się w auto dostawcze.

Przez lata 126p poddano wielu modyfikacjom. Pojawiły się też prototypy. Był Maluch kombi, diesel, a nawet wersja przerobiona na małą wojskową amfibię. Te wynalazki nie trafiły do sprzedaży. Wyprodukowano za to krótką serię małych fiatów z dachem typu kabrio oraz prawie 20 tysięcy "Bisów", czyli wersji z 3-drzwiowym nadwoziem. Silnik powiększono do ponad 700 cm^3 i wyposażono w układ chłodzenia cieczą. Niestety „Bis" posiadał kilka wad konstrukcyjnych, przez co notorycznie się przegrzewał.

W latach 80. i 90. Maluch nadal był stałym, nawet dominującym elementem krajobrazu polskich dróg. Wtedy w Polsce zaczęły się pojawiać samochody zachodnie, przy których nasze autko wypadało delikatnie mówiąc słabo. Samochód stał się bohaterem wielu mało przychylnych żartów i zyskał cały szereg przezwisk. Najpopularniejsze to kaszlak, ale było ich znacznie więcej: wrotki dla słonia, bolec, pierdziel czy malczard to tylko niektóre przykłady.

Polacy chętnie kupowali Maluchy do 22 września 2000 roku, kiedy zakończono jego produkcję. Przez 27 lat w Polsce powstało 3,3 miliona egzemplarzy tego auta.

Dziś coraz trudniej znaleźć zardzewiałego Malucha gdzieś pod płotem. Nie codziennie zdarza się też spotkać go na drodze. Fani odrestaurowują Maluchy, jeżdżą nimi nie tylko na zloty, ale często i na co dzień. Dobra rada: jeśli ktoś myśli o zakupie Fiata 126p, niech kupuje go dziś, bo kaszlaki będą już tylko drożeć.

GWARANCJA UBEZPIECZENIOWA viaTOLL

bezpieczeństwo finansowe
gwarancja środków na koncie

od 83 zł rocznie

Gwarancja Ubezpieczeniowa viaToll pozwala na zawarcie umowy w trybie z odroczoną płatnością, a jednocześnie rezygnację z uciążliwych w obsłudze umów w trybie przedpłaconym.

Gwarancja Ubezpieczeniowa viaToll:
- brak ryzyka wyczerpania środków na rachunku Viatoll i narażenia się na kary z tego powodu.
- możliwość odroczenia płatności za przejazd nawet do 45 dni.
- możliwość szybkiego i bezproblemowego rozwiązania problemów w każdym punkcie obsługi Viatoll.
- komfort i bezpieczeństwo tak potrzebne na trudnym rynku transportowym.

Napisz do nas www.gwarancje.viatoll@zmpd.pl

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

WIĘCEJ INFORMACJI
*Zadzwoń bezpośrednio do ZMPD (tel. 22 536 10 04, e-mail: gwarancje.viatoll@zmpd.pl)
*Skontaktuj się z infolinią pod numerem 801 00 94 24 lub wejdź na stronę www.risk-partner.pl

1957 ZMPD

SZKOLENIA

Szkolenia na miarę **Twoich potrzeb**

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

TimoCom Transport z przyszłością!

PL-20130514

„Nie ryzykuję. Wiem, że TimoCom drobiazgowo sprawdza każdego użytkownika, dlatego swoje ładunki oferuję na giełdzie TC Truck & Cargo®“ – podkreśla Artur Czepczyński, prezes zarządu firmy ABC Czepczyński (w TimoCom od 1999r.).

Giełda TC Truck & Cargo® wykorzystywana jest przez 85 000 sprawdzonych użytkowników z 44 krajów Europy.

Przekonaj się co Ty zyskasz! Przetestuj przez 4 tygodnie za darmo pełną wersję programu. Zadzwoń pod bezpłatną infolinię: 00800 08466266 lub odwiedź naszą stronę internetową.

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl/spedytor

Jarosław Domin, JAS-FBG

10 nowych Actrosów jeździ w naszej flocie już ponad dziewięć miesięcy. Są bezawaryjne, mają niskie zużycie paliwa i zapewniają komfort pracy kierowcom.

Nowy Actros najpierw zrobił na mnie ogromne wrażenie swoim wyglądem. Ale o wiele istotniejsze jest to, że zastosowane w nim rozwiązania technologiczne są czymś zupełnie nowym. Szczególnie dotyczy to nowej skrzyni biegów, doskonale dopasowanej do silnika. Konstrukcja podwozia zapewnia idealnie stabilne prowadzenie, co z kolei przekłada się na bezpieczeństwo jazdy. Jednocześnie wyniki spalania w odniesieniu do innych pojazdów są bardzo satysfakcjonujące. Wygląd tej ciężarówki, jej nowoczesny design też ma znaczenie – buduje prestiż i wizerunek firmy. Nasze Actrosy obsługują długie międzynarodowe trasy: do Francji, Hiszpanii, Portugalii. To oznacza, że musieliśmy też zadbać o komfort naszych kierowców. Stąd wybór kabiny w wariancie SoloStar Concept z wygodnym kącikiem wypoczynkowym. Kierowcy bardzo doceniają fakt, że nowy Actros jest nie tylko świetnym narzędziem pracy, ale i komfortowym, przyjemnym miejscem odpoczynku w czasie wolnym.

Marka Daimler AG

Mercedes-Benz
Trucks you can trust