www.przewoznik.zmpd.pl sierpień/wrzesień 2013 numer 4 (31)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Bezprawie po rosyjsku 6

Ucieczka z pazernej gminy 8

Mozolna odbudowa Jedwabnego Szlaku 14

POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ZYSK

RENAULT TRUCKS DELIVER

NOWA GAMA
RENAULT TRUCKS

renault-trucks.pl

RENAULT TRUCKS

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

SZKOLENIA

bezpłatne - misyjne

dla pracowników
firm członkowskich ZMPD

Więcej na ***www.szkolenia.zmpd.pl***

OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

tel. 22 536 10 69 | 22 536 10 07
fax 022 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl
www.szkolenia.zmpd.pl

1957 ZMPD

Jan Buczek

Moskwa łamie konwencje

Rosjanie wstąpili do Światowej Organizacji Handlu (WTO) po to, aby im - jako członkom tej organizacji - zniesiono wszelkie ograniczenia handlowe. Aplikują również do innej międzynarodowej organizacji - OECD, której głównym statutowym celem jest zdejmowanie wszelkiego rodzaju administracyjnych utrudnień i barier w biznesie. I jak na ironię, Rosja nie bacząc na wszelkiego rodzaju korzyści płynące nie tylko z poprawy swojego wizerunku, ale i wynikające z własnego eksportu, nie może się wyzbyć przyzwyczajeń; próbuje wprowadzać swoje dyrektywy i zasadę ręcznego sterowania, gdzie tylko się da...

Tym razem uderzają w autonomię przewoźników, którzy dzięki systemowi TIR osiągnęli pełną rynkową niezależność. Dzięki pracy ZMPD karnet TIR trafił praktycznie do każdego zainteresowanego przewoźnika i „handlowanie" poufnymi danymi o transakcjach przewozowych przeszło do historii. Teraz próbuje się zmusić przewoźników do płacenia dodatkowego haraczu, ale też kopiowania dokumentów przewozowych.

Kto będzie korzystał z tych wszystkich dokumentów? Kto będzie miał dostęp do naszych klientów? O co tak naprawdę w tej zagrywce chodzi?

Znamienne jest, że przedstawiciele Rosji znani są jako perfekcyjni eksperci konwencji TIR, przedstawiciele rosyjskiej administracji celnej zasiadają w gremiach kontrolujących i zarządzających konwencją. Doskonale wiedzą, że ich działanie to akt nielojalności wobec partnerów z wielu państw i organizacji, w tym Unii Europejskiej oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych. Moim zdaniem w sposób przemyślany postanowili działać przez zaskoczenie, w okresie wakacji, kiedy czujność opinii publicznej i polityków jest osłabiona urlopami. Łamiąc zwyczaje i międzynarodowe procedury nie poinformowali ani ONZ, ani też rządów państw współpracujących. Nie wysłali żadnych oficjalnych not, a jedynie na stronie Federalnej Służby Celnej FR zamieścili pismo o planowanych działaniach na miesiąc przed wprowadzeniem ich w życie!

Sama decyzja jest nie do zaakceptowania; jest niezgodna z postanowieniami konwencji TIR (pogwałcone zostały artykuły 4, 11, 23, 42 bis i 48 Konwencji TIR), a tryb jej wprowadzenia może świadczyć wyłącznie o złej woli autorów. Dla polskich przewoźników działanie Moskwy oznacza śmiertelne zagrożenie. Jakiekolwiek wstrzymanie przewozów oznacza utratę klientów, co odczuliśmy już na własnej skórze w poprzednich latach, kiedy to właśnie w przeddzień „transportowych żniw" Rosjanie wstrzymywali wyjaśnienie kwestii definicji przewozów, wymiany zezwoleń, czy też ograniczanie zezwoleń EKMT. Nie jesteśmy w stanie płacić dodatkowo po tysiąc euro za przewóz. Takie obciążenia wyrzucają nas z rynku wschodniego, skazują wiele firm na upadłość.

Poruszyliśmy niebo i ziemię, żeby wskazać polskiej oraz europejskiej administracji problem i zmobilizować do działania. Spotykamy się z ministrami polskiego rządu, rozmawiamy z przedstawicielami UE i EKG ONZ. Konsultujemy wspólne stanowisko z organizacjami przewoźników z innych państw. Zasypaliśmy Moskwę lawiną listów. Wszystkie zgodnie krytykują rosyjskie plany. I co? I nic! Grochem o ścianę.

Dlatego zwróciliśmy się do naszego rządu o przygotowanie w okresie przejściowym systemu doraźnej pomocy finansowej dla naszych firm. Dotychczas my wspieraliśmy nasze państwo i gospodarkę, teraz sami oczekujemy pomocy.

Mozolna odbudowa Jedwabnego Szlaku 14

Przed europejskimi przewoźnikami otwiera się nowy, atrakcyjny rynek przewozów z i do Azji Środkowej i Chin. Nieobecność polskiego ministra transportu na konferencji IRU poświęconej tego typu przewozom branża odebrała jako brak rządowego poparcia.

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, Sławomir Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Robert Przybylski, Grzegorz Rogiński, Tadeusz Wilk
Współpracują:
Mariola Bożyk, Alicja Chodorowska, Magdalena Gieras, Kacper Jeneralski, Zbigniew Kołodziejek, Andrzej Matys, Łukasz Włoch

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.

spis treści

Gorący dzień w ZMPD

8 sierpnia

W sprawach wynikających z decyzji Federalnej Służby Celnej Rosji, ogłoszonej na jej stronie internetowej w lipcu, odbyło się spotkanie grupy roboczej w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pod przewodnictwem ministra Sławomira Nowaka, z udziałem wiceministrów transportu, finansów, gospodarki, spraw zagranicznych, przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury oraz kilkuosobowej reprezentacji ZMPD.
Wszyscy uczestnicy tego spotkania prowadzą od połowy lipca skoordynowane działania na forum międzynarodowym, związane z nieoczekiwanym żądaniem uzupełniania systemu TIR na terenie Rosji o dodatkowe polisy ubezpieczeniowe. Tego samego dnia odbyło się posiedzenie wszystkich organów statutowych ZMPD: Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej, również dotyczące zagrożenia dla przewozów. W trakcie posiedzenia, tuż przed konferencją prasową z udziałem Jana Buczka i wiceministra Macieja Jankowskiego, na stronie internetowej rosyjskiej służby celnej ukazał się komunikat o przesunięciu terminu wprowadzenia nowych wymagań o jeden miesiąc.

Absurdy w szkoleniu kierowców zawodowych

34

W jakich godzinach następuje najwięcej wypadków? Prawidłowa odpowiedź wg autorów testów brzmi: pomiędzy 17.00 a 18.00. Tymczasem według statystyk Komendy Głównej Policji pomiędzy 16 a 16.59 następuje 2 893, natomiast pomiędzy 17 a 17.59 – 2 761 wypadków na dobę.

Retro. Daleki dystans

40

Mający poparcie mafii związek zawodowy zmuszał kierowców do wstępowania do związku, a zakazywał obsługi firm, których pracownicy do związku nie należeli. Po latach wydano werdykt, że żaden terminal nie może odmówić obsługi ciężarówek tylko dlatego, że należą do nieuzwiązkowionych firm.

Ucieczka z pazernej gminy

8

Pod koniec 2012 r. Rada Miasta i Gminy Łosice zdecydowała, że w nowym roku budżetowym podatek od środków transportowych powyżej 3,5 tony wzrośnie o 8 %. Na konsekwencje tej decyzji nie trzeba było długo czekać. Od początku bieżącego roku właściciele firm transportowych zaczęli rejestrować swoje pojazdy na terenie sąsiadującej gminy Platerów, gdzie stawki są o wiele niższe.

Bezprawie po rosyjsku	6
Ucieczka z pazernej gminy	8
Wysokość podatku zależy także od nas	10
99 lat najniższych podatków	12
Mozolna odbudowa Jedwabnego Szlaku	14
Fotomorgana. Sztuka kochania wiceministra	16
Bez parkingu i toalet, ale zawsze z kolejkami	20
Elektroniczna kolejka	26
System viaTOLL skończył 2 lata	28
Według nas to sukces	30
Jedna z niewielu branż, którą chwali się premier	32
Absurdy w szkoleniu kierowców zawodowych	34
O polsko-białoruskiej granicy	36
„Weekend w tirze". I co dalej?	38
Retro. Daleki dystans	40
Gra o wpływy	46
Zmiany w procesie homologacji i rejestracji pojazdów	50
Kradzieże ładunków w Rosji	56
Czas pracy kierowcy. Zmiany po 16 lipca 2013	58
Chiński smok	62
Fotoradary. Za i przeciw	68
Gdy diesla wspomaga LPG	70
Pasje. Obrazy z podróży	74
Jedwabny Szlak	76
Master Truck 2013	78
Dziesięć lat na Dakarze	82

Bezprawie po rosyjsku

Żądając od przewoźników dodatkowych gwarancji ubezpieczeniowych Rosja praktycznie wypowiedziała Konwencję TIR i uniemożliwi funkcjonowanie na terenie FR międzynarodowego transportu drogowego.

Robert Przybylski

Aby wjechać do Rosji z towarem od 14 sierpnia trzeba będzie wykupić dodatkową gwarancję, nawet jeśli przewóz dokonywany jest pod osłoną karnetu TIR. Takie wymagania postawiła Federalna Służba Celna Rosji. Oznacza to faktyczne zawieszenie działania międzynarodowego systemu gwarancji ubezpieczeniowych w procedurze TIR i zablokowanie międzynarodowego transportu drogowego na terenie Rosji, Białorusi i Kazachstanu. Posunięcie Rosjan jest złamaniem podstawowych zasad Konwencji TIR dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR oraz porozumień o wolnym handlu. Postanowienie Federalnej Służby Celnej Rosji łamie art. 4 Konwencji TIR, a także punkt 2, podpunkt 217 Kodeksu Celnego Rosji!

Międzynarodowa Konwencja TIR, którą Rosjanie ratyfikowali w 1982 roku, jest ponad prawem krajowym. Rosjanie zlekceważyli tę zasadę. Nawet nie zadali sobie trudu poinformowania EKG ONZ o swoich krokach, chociaż Konwencja TIR jest konwencją ONZ-towską. Nie poinformowali także Komisji Europejskiej oraz IRU. Prezes IRU Janusz Łacny zauważa, że do konwencji międzynarodowej każdy kraj przystępuje na zasadzie dobrowolności i może ją także wypowiedzieć, ale w trybie notyfikacji złożonej na ręce Sekretarza Generalnego ONZ, w przypadku Konwencji TIR z 15-miesięcznym wyprzedzeniem robi to minister spraw zagranicznych danego państwa. Tymczasem decyzję o dodatkowych wymaganiach opublikowano na stronie internetowej Federalnej Służby Celnej Rosji z podpisem jej szefa, Andrieja Bieljaninowa.

Piękne hasła

Do walki z bezprawnym postępowaniem Rosji włączyły się międzynarodo-

KONTYNGENT ZEZWOLEŃ DLA POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW NA PRZEJAZDY DO ROSJI [TYS. SZT.]

Rok	Zezwolenia na przewozy dwustronne i tranzytowe	Zezwolenia na przewozy do i z krajów trzecich
2013	205	45
2012	203,5	46,5
2011	153,5	26,5
2010	125	25
2009	160	30
2008	160	30

Źródło: ZMPD

we organizacje. Na wniosek IRU Sekretarz Wykonawczy EKG ONZ oraz unijny komisarz ds. podatków i unii celnej, audytu i zwalczania nadużyć finansowych już wysłali pisma do władz Rosji, domagając się cofnięcia decyzji szefa rosyjskiej Federalnej Służby Celnej, uznając ją za niezgodną z prawem międzynarodowym. Także Ministerstwo Transportu Litwy, która objęła przewodnictwo EU, wysłało podobnej treści list do ministra transportu Rosji. Listy domagające się wyjaśnień od strony rosyjskiej wysłały na wniosek ZMPD także polskie resorty spraw zagranicznych, gospodarki, finansów i transportu.

– Rosjanie są członkiem WTO – Światowej Organizacji Handlu i starają się wejść do kolejnych organizacji międzynarodowych, jak np. Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju - OECD. Jednocześnie coraz częściej pokazują, że łamanie kardynalnych zasad tychże organizacji nie jest dla nich żadnym problemem. Wygłaszają przy tym piękne hasła o konieczności udostępnienia europejskiego rynku dla Rosjan, podczas gdy na swoim wprowadzają restrykcje dla zagranicznych podmiotów. Jest to powód do zrewidowania podejścia do Rosji. Polska powinna zwracać uwagę na to, co możliwe że umyka innym krajom – uważa prezes ZMPD Jan Buczek.

Rosjanie podają, że byli zmuszeni wprowadzić dodatkowe gwarancje, bo nieuregulowany dług celny wynosi 20 mld rubli. IRU kwestionuje tę kwotę i zaznacza, że łączny dług celny jest znacznie niższy i nie zagraża funkcjonowaniu systemu TIR w Rosji ani w pozostałych krajach, które przyjęły Konwencję TIR. Także rosyjski ASMAP zaprzecza, jakoby dług miał taką wielkość. ASMAP podaje, że w latach 2010-2013 przewoźnicy przewieźli towary i zapłacili cło wartości 12,5 tryliona rubli, natomiast Federalna Służba Celna Rosji domaga się zapłaty cła w wysokości 92,3 mln rubli za 105 przewozów. Dług celny wyniósł zatem 0,002 proc. wykonanych przewozów, albo 0,0007 proc. sumy przedstawionych gwarancji. Co więcej, z powyższej sumy 74 mln rubli zostało wypłaconych przez gwaranta, czyli ASMAP, a 8 spraw na sumę 11,5 mln rubli jest rozpatrywanych. ASMAP dodaje, że na 105 spornych spraw, tylko 7 dotyczy przewozów wykonanych przez rosyjskie firmy. Wskazuje również, że ASMAP co roku otrzymuje od Federalnej Służby Celnej certyfikat zdolności do ubezpieczenia karnetów TIR. Przewoźnicy nie rozumieją zatem, skąd wzięło się tłumaczenie o niebezpiecznie narastającym długu celnym.

- Zachodzi podejrzenie, że ten argument jest jedynie przykrywką dla zupełnie innego działania, np. wprowadzenia własnych gwarancji należności celnych, wystawianych przez konkretne, wskazane towarzystwo ubezpieczeniowe. Takie działania są nie do zaakceptowania. Sprzeciwiamy się jakimkolwiek sposobom ograniczania dostępu do rynku określonych grup lub uczestników – podkreśla prezes ZMPD.

Długu nie ma, problem jest

Polscy przewoźnicy również wywiązują się z obowiązków względem administracji celnej Rosji. – System TIR to mechanizm, który jest doprowadzony do perfekcji. Mimo to zdarzają się nieprawidłowości, czasem po stronie administracji celnych, czasem przewoźników, w tym także wypadki czy kradzieże. Każdy niezamknięty karnet poddawany jest szczegółowej analizie. Większość spraw została rozstrzygnięta na korzyść przewoźników, część jest w trakcie rozpatrywania albo procesów sądowych. Jeżeli z dokumentów wynika, że roszczenie organów celnych jest zasadne, wówczas na bieżąco regulowana jest żądana kwota. I chociażby dlatego nie znajduje potwierdzenia istnienie długu wobec rosyjskich władz celnych. Rosjanie posługują się abstrakcyjną kwotą zobowiązań – zapewnia Buczek.

Rosjanie są członkiem Światowej Organizacji Handlu i starają się wejść do kolejnych organizacji międzynarodowych, jak np. Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju - OECD. Jednocześnie coraz częściej pokazują, że łamanie kardynalnych zasad tychże organizacji nie jest dla nich żadnym problemem.

Z Unii Europejskiej na Wschód (głównie do Rosji) trafia transportem drogowym ponad 50 mln ton ładunków rocznie, z tego blisko 80 proc. tonażu to towary niemieckie. W Rosji zamykana jest połowa z trzech milionów wydanych karnetów. Rosjanie nie podali, ile trzeba będzie zapłacić za ich polisę. Przewoźnicy nie wykluczają, że Rosjanie mogą zażądać tysiąc euro, co podniesie koszty przewozu z Europy Zachodniej do Rosji o jedną trzecią.

Polskie firmy przewozowe mają ok. 20 proc. rynku przewozów do Rosji, o wartości szacowanej na ponad pół miliarda euro. Wymówienie Konwencji TIR przez Rosję oznacza, że zagraniczni przewoźnicy (w tym polscy) stracą ten rynek, a polski budżet - 400 mln zł podatków.

Ucieczka z pazernej gminy

Co zdarzyło się w Łosicach, czyli o tym, jak się nie poddawać i samemu zadbać o własne dobro. I to zgodnie z obowiązującym prawem

Ryszard Gałczyński

Podatek od środków transportu jest daniną lokalną, stanowiącą przychód gminy i odprowadzaną w miejscu zamieszkania właściciela firmy. Od władz samorządowych zależy wysokość tego podatku. Ustawa wprawdzie różnicuje stawki, ale tylko poprzez wskazanie kwoty minimalnej i maksymalnej, między którymi różnica wynosi około 40 proc. Samorządowcy mogą wybrać wysokość opłat, a życiowa praktyka pokazuje, że bez względu na okoliczności gospodarcze władze lokalne skłaniają się ku wariantowi „optymalnemu". Determinacja przewoźników z Łosic w województwie mazowieckim udowodniła, że tego rodzaju działania mogą przynieść dla budżetu gminy skutki przeciwne do oczekiwanych.

Pod koniec 2012 r. Rada Miasta i Gminy Łosice zdecydowała, że w nowym roku budżetowym podatek od środków transportowych powyżej 3,5 tony wzrośnie o 8 proc. Na konsekwencje tej decyzji nie trzeba było długo czekać. Od początku bieżącego roku właściciele firm transportowych zaczęli rejestrować swoje pojazdy na terenie sąsiadującej gminy Platerów, gdzie stawki są o wiele niższe. Podatek od środków transportu nie zmieniał się w Łosicach od czterech lat, niemniej – zdaniem Jana Oleksiuka, przewoźnika, który przeniósł swoją firmę - był utrzymywany na wysokim poziomie 90 proc. stawki podstawowej. Wprowadzanie tak wysokiej podwyżki nie miało żadnego uzasadnienia i godziło w stabilność finansową przedsiębiorstw przewozowych. Innymi słowy decyzja o podwyżce podatków została podjęta bez wzięcia pod uwagę możliwości podatników. Właśnie taka sytuacja, w opinii Jana Oleksiuka, zmusiła tamtejszych przewoźników do poszukiwania innego rozwiązania.

Szybko przeprowadzono rozmowy z wójtami sąsiadujących gmin i w wyniku negocjacji uzyskano najniższą z możliwych stawek. Wójt gminy Platery, mając w perspektywie rejestrację na jego terenie wielu nowych podmiotów gospodarczych, obniżył u siebie ten podatek do ustawowego minimum. W efekcie przeniosło się już tam z Łosic ponad 25 firm z flotą powyżej 150 pojazdów. Skorzystały z tej możliwości głównie przedsiębiorstwa większe, kilkunastopojazdowe. Jakie skutki dla gminy Łosice będzie miała ta migracja? Ze wstępnych szacunków wynika, że do budżetu z tytułu podatku od środków transportu wpłynęło 500 tys. zł mniej niż w tym samym czasie roku 2012. Jan Oleksiuk podkreśla, że podatek od środków transportu w tej gminie stanowi 30 % przychodów ze wszystkich podatków. Strata dla jednych, to zysk dla drugich – nowa kwota zasili budżet gminy Platery. J. Oleksiuk, który przeniósł tam swoją firmę, uzyska ok. 1 400 zł oszczędności na każdej ciężarówce z naczepą. Przy taborze 30 pojazdów daje to niebagatelną kwotę ok. 50 tys. zł. Od strony proceduralnej cały proces przenoszenia działalności trwał około dwóch tygodni, co nie było według Jana Oleksiuka zbyt uciążliwe i nie dezorganizowało pracy w firmie. Jedyne, z czym trzeba się liczyć, to koszty przerejestrowania, wynoszące ok. 80 zł od jednego pojazdu. Przewoźnik podkreśla jeszcze jeden aspekt dotyczący rozliczania się z podatków w miejscu siedziby firmy; 37 proc. z podatku od dochodu zapłaconego przez podatnika (osobę fizyczną) wraca do gminy. Czyli w tym konkretnym przypadku oznacza to dodatkowy wpływ dla gminy, która transportowców z Łosic przyjęła.

Jan Oleksiuk

Chcieliśmy udowodnić, że przerejestrowanie firmy jest możliwe do zrealizowania. Ponieważ ta inicjatywa zakończyła się powodzeniem, zachęcam innych przewoźników w kraju, aby korzystali z możliwości negocjowania stawek podatku od środków transportu z innymi gminami. Sam się przekonałem, że to przede wszystkim od naszej inicjatywy i operatywności zależy, w jakiej wysokości ten podatek będziemy płacić. Wójt sąsiedniej gminy, do którego przyszliśmy na rozmowy, w ogóle nie był świadom, że może nas przyjąć. Co więcej, w trakcie negocjacji zgodził się na obniżenie u siebie stawki podatku od środków transportu, po to, aby przyciągnąć nasze firmy i zwiększyć znacznie przychody gminy. Nie musimy (i nie możemy) bezwolnie poddawać się apodyktycznym decyzjom naszych lokalnych włodarzy. Mój dziadek przez całe życie powtarzał takie słowa: „Nie rób komuś na złość, bo sam sobie zrobisz źle".

8%

Nowa Scania Streamline zużywa do 8% mniej paliwa. Jest to możliwe dzięki udoskonalonym głównym komponentom. Każdy element ma swój udział w oszczędnościach.

Nowe naroża kabiny i udoskonalona osłona przeciwsłoneczna.

Scania Opticruise z nowym trybem pracy Economy.

Silniki drugiej generacji Scania Euro 6.

Skrzynie biegów o niższych oporach wewnętrznych

Wszystko się liczy.

REWOLUCYJNIE NISKIE ZUŻYCIE PALIWA.

Nowa Scania Streamline jest nawet o 8% bardziej oszczędna niż poprzedni model, będący wciąż liderem w ekonomice paliwowej. To wielkie osiągnięcie. Scania wysoko podniosła poprzeczkę konkurencji. Korzyść dla Ciebie to przede wszystkim niski całkowity koszt eksploatacji.

Zwiększ swoją wydajność, obniżając zużycie paliwa nawet o 8%. Poprawiaj dyspozycyjność korzystając ze zdalnej diagnostyki pojazdu. Wykorzystaj moc silników Euro 6 drugiej generacji. Przekonaj się sam, jaka aerodynamiczna jest nowa kabina.

Niech podróż trwa. Zajrzyj na stronę www.scania.com/streamline

Scania. Stworzona by przewodzić.

SCANIA
www.scania.pl

Wysokość podatku zależy także od nas

We wrześniu i październiku będą się odbywać w gminach posiedzenia lokalnych samorządów, poświęcone ustalaniu wysokości stawek podatku od środków transportu na rok 2014.

Ryszard Gałczyński

O tym, jak drażliwa jest to sprawa, świadczy awantura w Łosicach na Mazowszu, o której piszemy obok. Nieprzejednana postawa Rady Gminy wobec postulatów i oczekiwań przewoźników – zresztą niewygórowanych; chcieli tylko utrzymania stawek podatku na dotychczasowym poziomie – spowodowała migrację kilkudziesięciu firm do sąsiedniej gminy, gdzie zaproponowano im o wiele niższe stawki.

Wprawdzie każdy samorząd ma prawo do ustalenia wysokości tego obciążenia podatkowego według własnego uznania – w sąsiadujących gminach opłaty mogą być diametralnie różne - niemniej warto dla zobrazowania, o jakie pieniądze chodzi, zestawić stawki podatku od środków transportu obowiązujące w 2013 r., w największych polskich miastach.

Suma opłaty za ciągnik i naczepę (dmc 12 - 36 t) w skali roku: Kraków – 4 476 zł, Łódź – 4 200 zł, Warszawa – 3 619 zł, Gdańsk – 3 432 zł , Wrocław – 3 408 zł, Poznań – 2 304 zł. Jak widać różnica może sięgać 2 200 zł, a dotyczy tylko jednego zestawu. Władze samorządowe wysokie stawki podatku od środków transportu tłumaczą „stanem wyższej konieczności" - na wprowadzenie niższych stawek gmina po prostu nie może sobie pozwolić. W tym kontekście zaskakuje fakt, że w jednym z najzamożniejszych polskich miast utrzymywane są stawki najniższe. Paweł Marciniak, rzecznik prasowy urzędu miasta w Poznaniu, tłumaczy to w ten sposób: - Decyzja Rady Miasta Poznania w tej sprawie nie dziwi prezydenta. Sam zwracał uwagę, że sąsiadujący z nami Suchy Las niskim podatkiem ściąga do siebie firmy spedycyjne. My też chcieliśmy, poza tym nie mieliśmy wyboru. To zdrowa konkurencja międzygminna. Z tego co obserwuje prezydent Grobelny, to nasza i Suchego Lasu strategia się sprawdza. My w ten sposób przyciągamy firmy. Stawki najwyższe szybko odstraszyłyby przedsiębiorców.

Za decyzją poznańskich radnych stoi więc konieczność wymuszona przez rynkową konkurencję i racjonalna kalkulacja. Nie jest to jednakże postawa powszechna wśród polskich samorządowców. Stawki podatku od środków transportu są windowane w górę, ponieważ nikt się takim propozycjom nie przeciwstawia. W opinii Mariusza Jakubowskiego, przewoźnika i radnego, podnoszenie podatków przez lokalnych urzędników jest dla nich rutynową czynnością techniczną. Dlatego konieczna jest obecność transportowców na posiedzeniach rad gmin, gdzie takie projekty są poddawane pod głosowania. Poprzez swój aktywny udział przedsiębiorcy mogą wpłynąć na radnych i uświadomić im, co takie decyzje dla budżetu gminy oznaczają.

Mariusz Jakubowski, przewoźnik, radny w gminie Zbiczno, w województwie kujawsko–pomorskim: - Sesje budżetowe są zawsze otwarte dla każdego mieszkańca gminy. Ma on prawo w nich uczestniczyć i publicznie się wypowiadać, a przewodniczący rady ma obowiązek udzielić mu głosu. Takie zaangażowanie jest mile widziane i odnosi pozytywny skutek. Ja, jeszcze nie będąc radnym, zawsze byłem na takich sesjach obecny. Wystąpienia moje i innych przedsiębiorców pro-

Komentarz

Sam wybieram

Mariusz Kąkol, prezes firmy Ost Sped z Gądek pod Poznaniem

Wykorzystuję narzędzia, które na rynku już dobrze funkcjonują, czyli rejestruję samochód tam, gdzie obowiązują najniższe stawki podatku od środków transportu – a są one w skali kraju bardzo konkurencyjne. Nie widzę w tym nic niezwykłego, to jest normalne zachowanie - na zachodzie Europy przedsiębiorcy robią to samo. Wyszukują gminy najbardziej przyjazne inwestorom i tam lokują siedziby swoich firm lub ich oddziały. Dlatego o zamożności takich miejsc decydują ludzie, którzy nimi zarządzają.

wadziły zwykle do tego, że stawki podatków lokalnych drastycznie nie rosły. Poza tym, radni zupełnie inaczej zachowują się podczas posiedzeń, na których obecni są ich wyborcy. Kilkukrotnie byłem świadkiem sytuacji, gdzie przyjęte w głosowaniu rozwiązania były zupełnie inne niż ustalone wcześniej w komisjach, właśnie na skutek interwencji przedsiębiorców podczas sesji rady gminy. Dochodziło wtedy do zamrażania stawek podatkowych na następny rok.

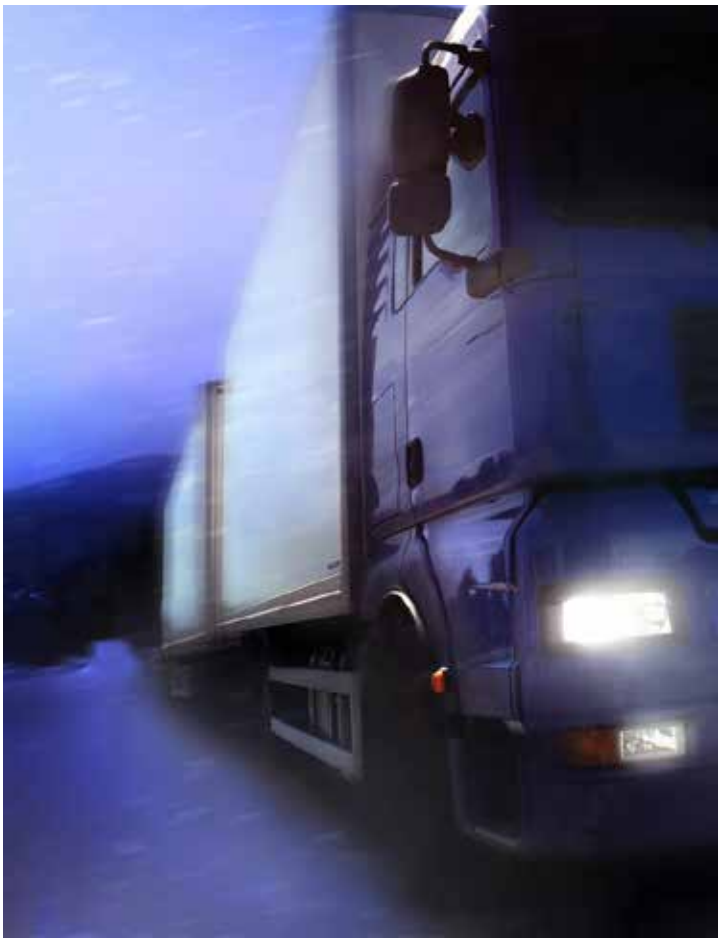
Zdaniem Mariusza Jakubowskiego jest to najskuteczniejsza forma wpływania na wysokość podatków lokalnych. Dlatego, nim zacznie się rozważać zmianę siedziby firmy, w pierwszej kolejności należy negocjować stawki z radami swoich gmin. Sesje budżetowe, na których są głosowane stawki podatków, odbywają się zwykle w październiku i listopadzie. Kalendarz posiedzeń można znaleźć na stronie internetowej lokalnego urzędu lub w jego siedzibie.

To, co się stało w Łosicach, należy potraktować jako wyraz dbałości przedsiębiorców o własne firmy. Aktywnie wystąpili w obronie własnych interesów i gdy nie znaleźli zrozumienia na własnym terenie - zainicjowali próby znalezienia odpowiedniego partnera w sąsiedniej gminie. Wszyscy przewoźnicy, którzy będą chcieli przerejestrować swoją działalność, muszą o tym pamiętać. Ma to przede wszystkim znaczenie przy rejestracji nowej siedziby (bądź jej oddziału), należy również liczyć się z kosztami wynikającymi z wymiany dowodów rejestracyjnych.

W opinii Mariusza Kąkola, przewoźnika z Poznania, zmiana siedziby nie nastręcza wielkich trudności w przypadku małych i średnich firm działających na podstawie zaświadczenia o działalności gospodarczej. Jeśli chodzi o duże spółki, staje się to już bardzo kłopotliwe i kosztowne (wiąże się to z koniecznością zmiany wszystkich zawartych umów i całej dokumentacji!). W przypadku jego firmy podatek od środków transportu jest płacony poprzez firmy leasingowe. Otwierają one swoje siedziby w miejscach, gdzie obowiązują niskie podatki od środków transportu - ponieważ rata leasingowa zawiera składkę tego podatku. W swojej ofercie proponują przedsiębiorcy wybór miejsca rejestracji pojazdu: czy będzie to Warszawa – Bemowo z roczną opłatą 2 200 za ciągnik; czy Suchy Las - z 1 380 zł.

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

99 lat najniższych podatków

Ryszard Gałczyński

W Polsce najniższe stawki podatku od środków transportu płaci się od wielu lat w Suchym Lesie koło Poznania. W tej gminie, liczącej 14,5 tys. mieszkańców, jest zarejestrowanych 131 firm transportowych i 7 800 pojazdów - ciężarówek, naczep, autobusów – podlegających opodatkowaniu. Konsekwentna polityka w kwestii podatków lokalnych nie tylko przysparza dochodów budżetowych, które ją sytuują w czołówce najzamożniejszych polskich gmin, ale również oddziałuje na sąsiadów. Przykładem jest Poznań, który również utrzymuje stawki tego podatku na niskim poziomie, po to, by sprostać konkurencji ze strony gminy Suchy Las. O działaniach na rzecz przedsiębiorców, które jednocześnie wzbogacają samą gminę, mówi wójt gminy Suchy Las Grzegorz Wojtera.

z Grzegorzem Wojterą, wójtem gminy Suchy Las, rozmawia Ryszard Gałczyński

- **Co zdecydowało o takiej wysokości stawek podatku od środków transportu?**

- W Suchym Lesie mamy najniższe stawki od 2008 roku. Zarówno Rada Gminy poprzedniej, jak i obecnej kadencji poparła właśnie takie rozwiązanie w zakresie własnej polityki podatkowej. Wyliczyliśmy, że bardziej opłaca nam się prowadzić „hurtownię, a nie mały sklep detaliczny". Wykorzystaliśmy nasz atut wynikający z bliskości miasta. My jesteśmy gminą podmiejską, z dobrym dostępem do miejskiej infrastruktury i możliwością korzystania ze sprawnie działającego starostwa powiatowego w Poznaniu, z którym mamy podpisane porozumienie. Wolą Rady Gminy było przyjęcie uchwały, aby przez 99 lat obowiązywały u nas najniższe stawki podatku od środków transportu. Niestety, Regionalna Izba Obrachunkowa zakwestionowała nam tę uchwałę ze względów formalnych. W związku z tym przyjęliśmy stanowisko w tej sprawie, które jest przekazywane z kadencji na kadencję. Mam nadzieję, że nasi następcy będą je respektowali. Żałujemy, że nie przybrało ono formalnego kształtu.

Poznańscy urzędnicy twierdzą, że bezpośrednim powodem tak niskich stawek podatku w mieście jest właśnie jej wysokość w gminie Suchy Las – w związku z tym oni nie mogą ustalać wyższych opłat. Poza tym efekty finansowe takiej polityki podatkowej przynoszą gminie znakomite rezultaty, dlatego miasto stara się być konkurencyjne i przyciągnąć do siebie jak najwięcej firm z branży transportowej...

Jeszcze dwa lata temu ze strony urzędu miasta słyszeliśmy kuriozalne określenie, że gmina Suchy Las „psuje rynek podatkowy". Jednak w Poznaniu od dwóch lat również obowiązują niższe stawki tego podatku. Zaczęto je stosować, kiedy się zorientowano, że w budżecie ubyło kilkanaście milionów złotych. Te pieniądze bowiem pojawiły się na koncie gminy, którą reprezentuję. Myślę, że nasza polityka to przejaw zdrowej konkurencji między samorządami. Kto na tym zyskuje? Przede wszystkim przedsiębiorcy i powinniśmy się cieszyć, że metropolia poznańska ma doskonałą ofertę dla przewoźników. Mogą wybierać miejsce, gdzie będą rejestrowali swoje pojazdy. Z drugiej strony my także zyskujemy jako gmina i przypuszczam, że przez najbliższe lata to się nie zmieni.

- **Powiedział Pan, że gmina ma znakomite wyniki finansowe i czerpie z tytułu tego podatku poważne korzyści do budżetu...**

- Od 2008 r. przychody z podatku od środków transportu wzrosły u nas czterdziestokrotnie. W Suchym Lesie utworzyły swoje oddziały firmy leasingowe i w rezultacie mamy zareje-

strowanych w naszej gminie około 7 800 pojazdów podlegających temu podatkowi.

Wszystkie stawki określiliśmy na minimalnym poziomie dopuszczonym w rozporządzeniu ministra finansów. W Poznaniu zastosowano stawki najniższe dla najpopularniejszych grup pojazdów. Różnica polega na tym, że u nas stawki minimalne obowiązują dla wszystkich pojazdów – nietypowych również. W tym względzie stosujemy politykę długofalową. Odczuwam w związku z tym osobistą satysfakcję. W Poznaniu wysokość stawki jest ustalana w zależności od sytuacji budżetowej. Początkowo prezydent tego miasta bardzo krytycznie odnosił się do obniżenia podatku. Obecnie stwierdził, że to był bardzo dobry ruch. Poznań odbudowuje swoje wpływy w branży transportowej, które kiedyś utracił. Politykę niskich podatków wspomaga również bardzo sprawnie działająca tamtejsza administracja, np. wydział komunikacji, w którym można uzyskać status „złotego klienta". Działamy jak metropolia i wszyscy jesteśmy zadowoleni. Może ja obecnie trochę mniej, bo dochody z tytułu podatku od środków transportu jednak u nas spadły – w najlepszym okresie było to 13,5 mln zł, obecnie tylko 10 mln zł – na skutek spowolnienia gospodarczego.

- **Jak gminna administracja przyciąga inwestorów do Suchego Lasu?**

- Mamy dzisiaj możliwość działania w otwartej formule i korzystamy z tego. Na przykład proponujemy przedsiębiorcom z terenu całego kraju możliwość założenia za złotówkę oddziału firmy za pośrednictwem naszej spółki komunalnej, która w Suchym Lesie zajmuje się wspieraniem działalności biznesowej w systemie SPOT. Dzięki temu firma ta uzyskuje prawo do płacenia naszych stawek podatkowych. Skorzystało z tej możliwości osiem znaczących firm leasingowych.

- **W Krakowie podatek od środków transportu za cały zestaw wynosi w stosunku rocznym 4 476 zł , w Poznaniu 2 304 zł. To znacząca różnica...**

- Najprościej jest obciążyć przedsiębiorcę. Muszę przyznać, że pomysł niskich stawek podatku od środków transportu narodził się podczas dyskusji z przedsiębiorcami, którzy właśnie zajmują się taką działalnością. Konsultacje z przewoźnikami uświadomiły nam, jakie oszczędności może przynosić firmom transportowym niska stawka podatku. Potraktowaliśmy to jako narzędzie biznesowe. Uznaliśmy również, że takie działania podatkowe, aby przynosiły spodziewane dochody dla gminy, muszą być długofalowe i zapewniać stabilność firmom. Stąd wzięła się ta 99-letnia perspektywa. Jak długo podatek od środków transportu będzie obowiązywał – u nas zawsze będą pobierane najniższe stawki.

reklama

JAK NIE DEZORGANIZOWAĆ PRACY W FIRMIE?

Jeśli pracują dla Państwa kierowcy, którzy otrzymali prawo jazdy kat. C w latach 2001 – 2005 lub prawo jazdy kategorii D w latach 2006 – 2008, to są oni zobowiązani do odbycia 35-godzinnego szkolenia okresowego uprawniającego ich do dalszego wykonywania zawodu.

To kłopot? Tak, ale może przerodzić się w prawdziwy problem zważywszy, że na prawo jazdy czeka się około 4 tygodni.

Tradycyjna metoda nauki - uczęszczanie na zajęcia grupowe według ustalonego planu potrafi porządnie dać się we znaki: trzeba karnie stawiać się na kursie w wyznaczonych dniach i godzinach a opuszczenie zajęć, nawet z ważnych powodów, może skutkować nie wydaniem zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

Grafiki i terminarze w firmie zostają „postawione na głowie", ponieważ kierowcy – zamiast pracować – muszą stawiać się na wykłady.

„35h w dowolnym tempie" – jazda obowiązkowa na Twoich warunkach.

Na szczęście są w całej Polsce ośrodki, które oferują odbycie 35-godzinnego kursu na warunkach i zasadach, które można wyznaczyć samemu. Kierowca przychodzi po prostu do ośrodka w godzinach jego otwarcia, siada przed komputerem, a trener-wykładowca rozpoczyna pracę i nadzoruje szkolenie. Kurs opracowany jest tak, że znajomość komputera nie jest potrzebna. Najczęściej wystarczy wskazać palcem odpowiednie miejsce na monitorze dotykowym. Treść lekcji czyta lektor, a zajęcia wzbogacone są atrakcyjnymi animacjami. W ciągu jednego dnia można odbyć wyznaczoną indywidualnie ilość godzin szkolenia, a na następną wizytę umówić się w każdym, pasującym kursantowi terminie. Taki system sprawia, że kierowca sam decyduje, czy zakończy kurs po tygodniu czy po miesiącu.

Szkolenia okresowe z wykorzystaniem systemu
„35h w dowolnym tempie" oferuje prawie 200 Ośrodków Szkolenia
w całej Polsce. Aby znaleźć Ośrodek w pobliżu miejsca zamieszkania
lub pracy, wystarczy wejść na stronę www.e-kierowca.pl lub zadzwonić na infolinię 801 27 28 27.

ZNAJDŹ SWÓJ OŚRODEK NA STRONIE **WWW.E-KIEROWCA.PL**
LUB ZADZWOŃ NA ULGOWĄ INFOLINIĘ 801 27 28 27.
INFOLINIA CZYNNA OD PONIEDZIAŁKU DO PIĄTKU
W GODZINACH OD 8.00 DO 16.00

Mozolna odbudowa Jedwabnego Szlaku

Przed europejskimi przewoźnikami otwiera się nowy, atrakcyjny rynek przewozów z i do Azji Środkowej i Chin. Nieobecność polskiego ministra transportu na konferencji IRU poświęconej tego typu przewozom branża odebrała jako brak rządowego poparcia

Robert Przybylski

Rząd Chin ma ambitne plany rozbudowy gospodarki kraju. Motorem napędowym pozostanie eksport, który w ub.r. przekroczył 2 biliony dol. Import był o 200 mld dol. mniejszy. Setki milionów ton towarów rocznie trzeba sprawnie przewozić. Skoncentrowany na wschodnim wybrzeżu przemysł korzystał z transportu morskiego. Władze kraju rozbudowują jednak gospodarkę prowincji centralnych oraz zachodnich, z których do odbiorców w północno-zachodniej części Eurazji przesyłki może dostarczyć kolej lub samochód. Dla branży transportowej to niesłychana gratka i od ponad dekady IRU stara się zapewnić przewoźnikom drogowym dobrą pozycję startową.

Konkurentem samochodów nie jest żegluga, lecz pociąg. Nad uruchomieniem kolejowych połączeń pracują m.in. Rosjanie, Chińczycy oraz niemieckie koncerny spedycyjne. W lipcu z Zhengzhou, stolicy prowincji Henan, DB Schenker wysłał pociąg z 41 kontenerami do Hamburga. 29 pojemników zawierało materiały ścierne dla odbiorcy w Belgii, a 11 części samochodowe. Łączna wartość towarów przekraczała 2,3 mln dol. Pociąg pokonał liczącą ponad 10 tys. km trasę w 18 dni, dwa razy szybciej od statku. Koszt przewozu był o 80 proc. niższy od lotniczego i blisko o pół tys. dol. od samochodowego, wyliczyli spedytorzy. Różnica byłaby większa, gdyby nie konieczność dwukrotnego przeładunku pudeł na styku torów różnej szerokości: na granicy chińsko-kazachskiej i polsko-białoruskiej. W przypadku ciężarówek ta niedogodność znika.

Drogi, drogi, drogi...

Politycy wielu azjatyckich państw popierają rozwój transportu samochodowego twardą walutą, budując porządne drogi. Chińczycy mają 173 tys. km auto-

strad, a do 2030 roku podwoją z okładem ich długość. Promują budowę północnej odnogi Jedwabnego Szlaku. W połowie tego roku zakończyli budowę autostrady do granicy z Kazachstanem. Kazachstan natomiast buduje jej przedłużenie do granicy z Rosją i gotowe jest 70 proc. trasy. Całość zostanie otwarta w 2015 roku.

Jeszcze szybszy postęp robót można obserwować na południowej nitce Jedwabnego Szlaku. Turcja kończy budowę tunelu drogowo-kolejowego pod Bosforem. Mieści się w nim siedem pasów ruchu i dwie linie torów. Azjatycki Bank Rozwoju, którego członkami jest 10 państw, przygotował plany sześciu korytarzy łączących region z sąsiednimi obszarami. Od 2010 roku do września 2012 roku zostało wybudowanych 3 970 km, czyli 51 proc. założonych dróg oraz 3 190 km torów kolejowych, co odpowiada 44 proc. planowanych tras. Drogowe korytarze 2, 3 i 5 są w 80 proc. zaawansowane, zaś korytarze kolejowe 4 i 6 w 70 proc. Poważne opóźnienia ma korytarz 3.

Bank pożyczył na te wszystkie inwestycje 6,1 mld dol., inne instytucje współpracy międzynarodowej 7,2 mld dol., zaś poszczególne rządy dorzuciły 3,4 mld dol. Do 2020 roku na infrastrukturę liniową wydadzą 22,5 mld dol.

Jeżeli do tego czasu kraje regionu podpiszą dwie podstawowe konwencje ONZ (harmonizacyjną i TIR), znikną bariery nie tylko dla transportu drogowego, ale i rozwoju gospodarek krajów tego regionu.

Właśnie nad tym zagadnieniem dyskutowali politycy i przedstawiciele przemysłu w połowie czerwca na siódmej Euroazjatyckiej Konferencji Transportu Drogowego w stolicy Jordanii Ammanie. Wzięło w niej udział 21 ministrów i umocowanych przedstawicieli rządów. W delegacji polskiej zabrakło niestety ministra.

Spójne warunki dla transportu

Znaczenie transportu samochodowego dla regionu północnej Azji jest wyjątkowo duże, bo w Azji aż 14 państw nie ma dostępu do morza. Rządy krajów Średniej Azji poważnie traktują wyzwania stojące przed transportem i nie ograniczają się do organizacji wspólnie z IRU konferencji na te tematy. Połowa z wydawanych co roku trzech milionów karnetów TIR używana jest do przewozów w krajach Średniej Azji. Właśnie tworzonym Jedwabnym Szlakiem jest już przewożone ponad milion ton towarów rocznie. To jednak kropla w morzu potrzeb.

Państwa bez dostępu do morza potrzebują sprawnego sytemu transportu lądowego. Np. 26 mln obywateli Uzbekistanu zależy od transportu lądowego, bo ten kraj nie tylko nie ma dostępu do morza, ale jest także za biedny, aby masowo korzystać z transportu lotniczego. Dlatego dla

PRZEWOZY POLSKICH FIRM TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO NA WSCHÓD (LICZBA WYDANYCH KARNETÓW TIR) W 2012 ROKU

W sumie	3 103
Azerbejdżan	117
Kazachstan	2 514
Kirgistan	31
Mongolia	157
Tadżykistan	9
Turkmenistan	33
Uzbekistan	242

Źródło: ZMPD

ułatwienia handlu niezbędne jest obniżenie barier biurokratycznych, rozbudowa infrastruktury i odpowiednie prawo. W latach 2004 – 2013 Azerbejdżan przyjął 4 konwencje dotyczące transportu drogowego, Kazachstan 7, Mołdowa 6, Armenia 4, Mongolia 1, Tadżykistan 5, Kirgistan 4, Laos 1.

Mimo postępów we wdrażaniu prawa, przekraczanie granic jest gehenną. W 2007 roku przez kraje Eurazji przejechał konwój ciężarówek. Okazało się, że 40 proc. czasu pojazdy spędziły na granicach w oczekiwaniu na spełnienie wszystkich biurokratycznych procedur. Z czasem wcale nie musi być lepiej.

Szef Sekcji Transportowej Komisji Gospodarczej i Socjalnej Państw Azji i Pacyfiku przy ONZ Li Yuwei zauważa, że na jednej z tras czas na przekroczenie granicy Kazachstanu, Kirgistanu i Chin w 2011 roku wynosił 6,2 godziny, a w drugim kwartale 2012 roku wzrósł do 11,4 godziny. Czas spędzony na granicy Azerbejdżanu, Kirgistanu, Uzbekistanu i Chin wzrósł w tym samym czasie z 8,6 do 12,7 godziny. Jedynie na szlaku z Chin do Afganistanu, Tadżykistanu i Kirgistanu zmalał z 6,8 do 3,8 godziny. Tymczasem OECD szacuje, że jeden dzień opóźnień w tranzycie zmniejsza wymianę handlową o 1 proc. Zagrożeniem dla rozwoju handlu także jest korupcja. Łapówki wręczane m.in. na granicach zwiększyły koszty przewozu o 30 proc.

Nadmiernie skomplikowana jest także praktyka. W użyciu są głównie jednorazowe pozwolenia na wjazd; przeładunki odbywają się w przygranicznych centrach magazynowych, co niweluje największą zaletę przewozów samochodowych: szybkość. Przewoźnicy mają kłopoty z ubezpieczeniem pojazdów w ruchu międzynarodowym, uzyskaniem wiz, różnorodnością wymaganych na granicach dokumentów i niezharmonizowanymi procedurami, mitręgą biurokratyczną, brakiem infrastruktury granicznej oraz niedostatkiem kierowców zawodowych.

W krajach Azji obowiązują 42 porozumienia regionalne oraz ponad 100 dwustronnych porozumień o międzynarodowych przewozach drogowych i branża uważa, że już najwyższy czas ujednolicić wymagania wobec pojazdów pomiędzy państwami WNP, Pacyfiku i Azji.

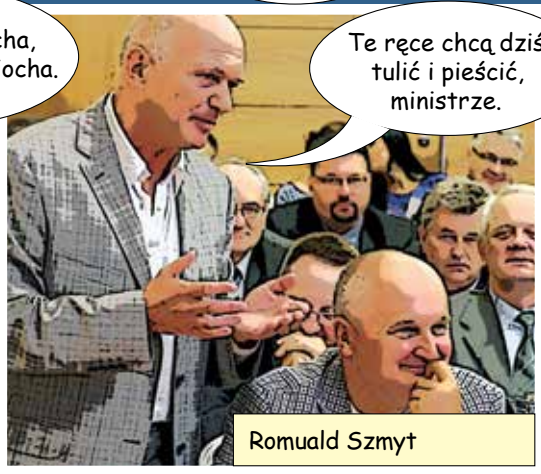
– Zależy nam na spójnych warunkach wykonywania transportu na całym Jedwabnym Szlaku. Chodzi o to, aby np. ważenie przez służby jednego państwa było uznawane przez funkcjonariuszy służb kontrolnych pozostałych krajów, a przewoźnik nie był zatrzymywany do sprawdzenia dokumentów w każdym z kilkunastu krajów – wyjaśnia prezes ZMPD Jan Buczek. Dodaje, że i tak przekraczanie granic krajów azjatyckich wymaga wiele zachodu i połowa czasu podróży marnowana jest na granicach. – Przy braku koordynacji kontroli odsetek straconego czasu wzrośnie do 80 proc. – obawia się Buczek.

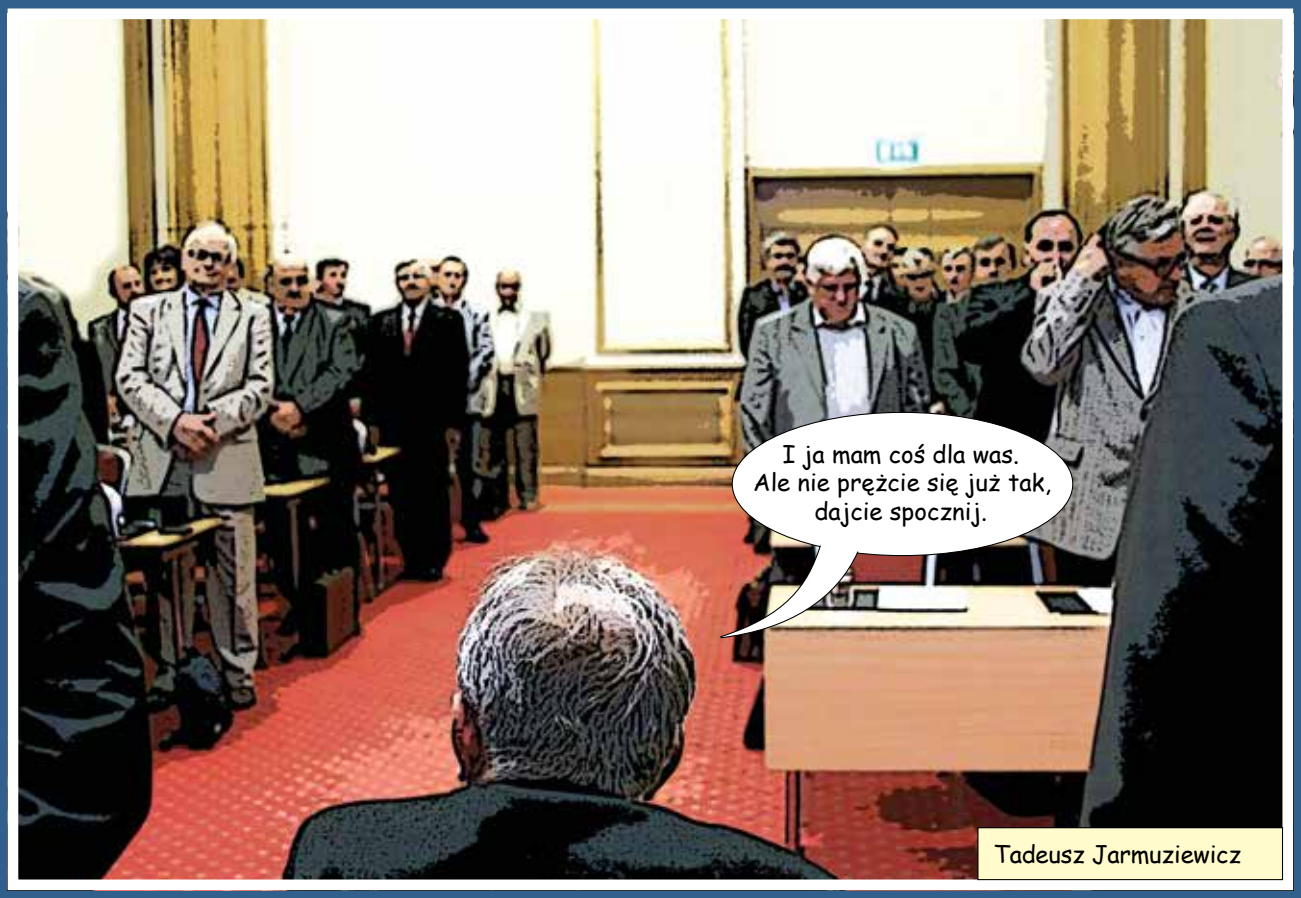
Polscy przewoźnicy są europejskimi liderami w przewozach na dalekich trasach, liczących powyżej tysiąca kilometrów. Rynek przewozów samochodowych do Azji Środkowej byłby dla nich atrakcyjny. W tej chwili ich udział w transporcie dóbr do Azji jest zauważalny na tle Europy. Szkoda, że na konferencji w Ammanie nie było polskiego ministra transportu. To niepokojący sygnał, bo pokazujący, że branża nie może liczyć na strategiczne poparcie rządu.

fotomorgana

Sztuka kochania wiceministra

Tadeusz Jarmuziewicz, Andrzej Bogdanowicz, Jan Buczek, Zdzisław Szczerbaciuk




I ja mam coś dla was.
Ale nie prężcie się już tak,
dajcie spocznij.
Tadeusz Jarmuziewicz

Buziiii. Buziiii.

Tego nie całuję,
bo broda kole.
Tomasz Rejek

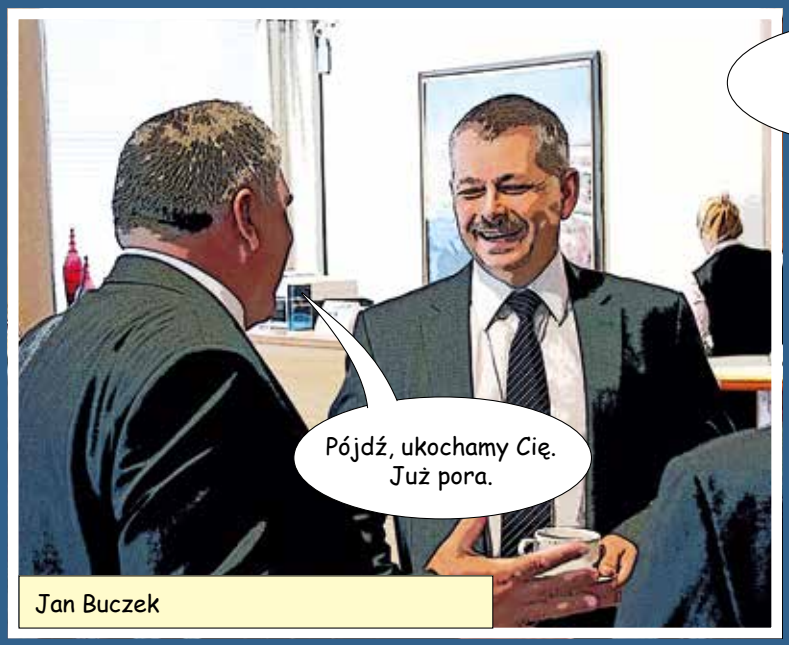
Trwaj, chwilo,
trwaj...
Zbigniew Dobrzyński

Janusz Łacny
Ładne
masz pudełeczko.
Wymienimy się?

Dać zbliżenie na odwołanego?
Nie, zdejmuj tego obok.

Oj, przetrzymał nas Buczek, przetrzymał.
Tadeusz Jarmuziewicz

Tak to już jest, że kiedy minister w dół, miłość do niego w górę.
Jan Buczek przed kamerą


Pójdź, ukochamy Cię. Już pora.
Jan Buczek

Bo my zawsze po stronie tych odrzuconych...
Tadeusz Wilk przed mikrofonem

Dionizy Woźny

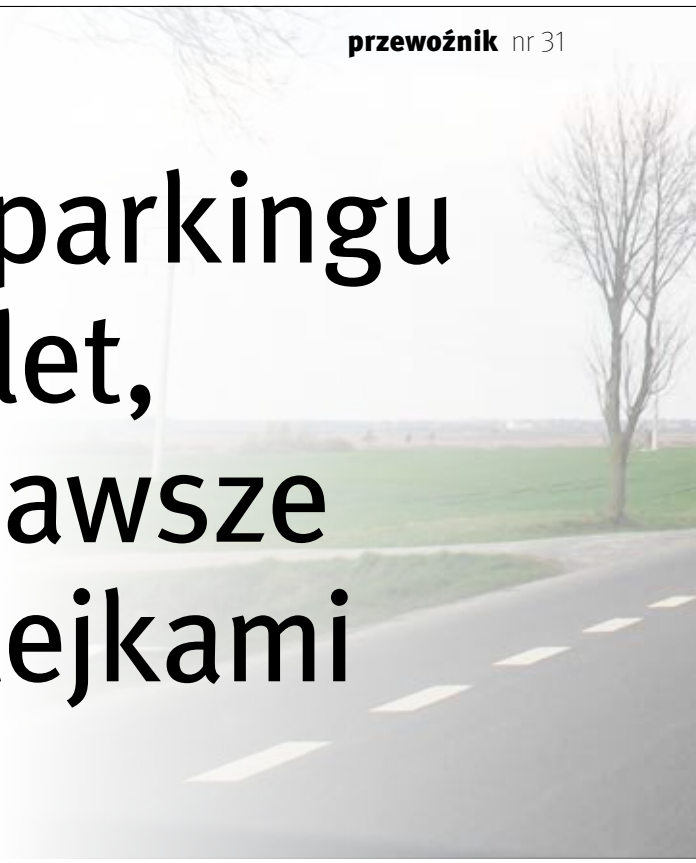
Stanisław Żmijan, szef sejmowej Komisji Infrastruktury, Zbigniew Rynasiewicz, wiceminister transportu

Aleksander Reisch

Andrzej Dycha, wiceminister gospodarki

wydarzenia

Bez parkingu i toalet, ale zawsze z kolejkami



Wydawałoby się, że w XXI wieku przekraczanie granicy powinno być łatwe. Szczególnie, że granic do przekraczania jest w naszej części Europy coraz mniej. Wystarczy jednak przyjechać na przejście z Białorusią w Bobrownikach lub w Kuźnicy Białostockiej. Człowiek może zasnąć w kabinie, a gdy wstanie, nadal do odprawy będzie miał jakieś 30 godzin. Czyli 16 kilometrów.

Andrzej Matys

Tylko 16 kilometrów dzieli miejscowość Waliły Stacja od dojazdu do szlabanu w Bobrownikach. Czasem bywa jeszcze dłużej, bo np. 39 godz. lub nawet 42 godziny. Tyle czekali na odprawę kierowcy ciężarówek przed długim weekendem majowym. Kolejka była taka, że pod koniec wolnego tiry mijały pierwszą drogę prowadzącą do Gródka. To oznacza tylko jedno - było dłużej o kilka kilometrów: 16 km plus 2 czy 5 km nie miało już znaczenia. W kolejce i tak trzeba było spędzić dwa dni. Dwa dni, za które nikt nie płacił, bo to przecież postój. A w naszym pięknym kraju nie dostaje się pieniędzy za leżenie w szoferce, czyli za nic. Nic nie robić mógł kiedyś rolnik, który spał i wtedy ponoć mu rosło. To było kiedyś. Teraz nic nie robić może co najwyżej polityk, który swoją dietę zawsze dostanie. Kierowca ciężarówki tak nie ma.

Tablica jedno, a życie drugie

- Do Rosji jeżdżę dwa razy w miesiącu. Zawsze tędy, przez bramę w Bobrownikach – mówi Paweł z Bydgoszczy. – Czeka się różnie, bo i 10, i 20 godzin. Teraz tablica w Białymstoku podawała, że sześć godzin. Przyjechaliśmy z kolegą o 11 i godzinę stoimy. Podejrzewam, że w sześć godzin do Polaka (w slangu kierowców: odprawa po polskiej stronie – red.) się dojdzie, a potem jeszcze u Białorusa (odprawa po białoruskiej stronie – red.) z czte-

ry, pięć godzin zejdzie. Czyli razem z dziesięć godzin na pewno będzie.

- Usprawnienie kontroli jest szczególnie ważne ze względu na stale wzrastające natężenie ruchu pojazdów na przejściach granicznych. To jeden z celów strategicznych Służby Celnej do 2015 roku – wyjaśnia Maciej Czarnecki, rzecznik prasowy Izby Celnej w Białymstoku. - Istotnym czynnikiem wpływającym na ilość pojazdów przekraczających granicę jest infrastruktura przejścia Bierestowicy (po stronie Białorusi), która kształtuje przepustowość na poziomie 400 pojazdów ciężarowych na dobę wyjeżdżających z Polski.

Rzecznik podkreśla, że nie zawsze czas odprawy jest równy czasowi przebywania pojazdu na terminalu. – Ze względu na to, że przejście graniczne w Bobrownikach jest typu terminalowego o pojemności platformy wywozowej 42 miejsca, pojazdy po zakończonej odprawie celnej najczęściej oczekują na wjazd na terytorium Białorusi – dodaje rzecznik.

Tak się jakoś składa, że jeśli wyjeżdża się przez Bobrowniki lub Kuźnicę, to na przekroczenie granicy czeka się godzinami. Bardziej na południe, czyli na granicy z Ukrainą kolejek prawie nie ma.

- Może mniej samochodów tam jest. Ja na przykład na Ukrainę nie jeżdżę, to trudno coś powiedzieć – tłumaczy Krzysztof z Mazowsza.

- Ja też tam nie jeżdżę, to nie wiem. Dzisiaj była informacja, że w Kuźnicy czeka się 10 godzin – dodaje Paweł. - Może blokować gorączka, bo na Białorusi ciężarówki nie jeżdżą od 11 do 21, gdy jest więcej niż 25 stopni. Przy zakazie stoi się do wieczora. Ale dzisiaj tyle nie ma.

Tu nie ma niczego

Za to obydwaj zgodnie narzekają na brak jakiejkolwiek infrastruktury w okolicach przejścia granicznego, a kierowca musi i coś zjeść, i prysznic wziąć, i z toalety skorzystać. W Bobrownikach – choć to XXI wiek – taki luksus jest niemożliwy.

- Źle jest, bo nie ma gdzie pauzy zrobić. Nie ma miejsc, nie ma parkingu, nie ma niczego – denerwuje się Stefan z Wielkopolski. – Trzeba stać na drodze, bo wiadomo, 15 godzin pracy i pauzę trzeba zrobić. Tu się stanie, to nie wolno i policja wygania. Tam się stanie, to nikt nie chce wpuścić. Zawsze jest źle.

- Tyle lat to przejście istnieje, mają tu tyle pól i jeszcze lasy. Zrobiliby jakiś parking, żeby każdy sobie stanął, jak człowiek na parę godzin w rajkach, a po odpoczynku wyjechał. To nie, tyle męki, szarpania czy wypadków nawet – podnosi głos Paweł. - Kiedyś tu osobówka wjechała pod naczepę Białorusa, bo spał na drodze. A gdzie miał spać, jak tu nic nie ma?

- Tu się chyba nic nie zmieni. Tu już chyba tak będzie – Krzysztof jest sceptyczny.

- Dzisiaj kolejka jest mała. Wiosną stałem tu prawie 40 godzin – opowiada Michał z Konina. – Mam wrażenie, że za kolejki odpowiadają głównie Białorusini. Najgorzej jest w weekendy. W Bobrownikach warunki sanitarne pod psem, drogo w sklepach, nie ma toalet, ani parkingów. Oni tu chyba nic nie planują. Nie rozumiem tego. Powinien być parking, wjeżdżasz, wykręcasz pauzę. A nie, że drzemiesz w kolejce.

Galeria Bobrowniki

Jak zauważa kierowca z Wielkopolski, Bobrowniki to miejsce równie przyjazne dla kierowców ciężarówek, jak pustynia.

- Jakie są warunki, lepiej nie mówić. Śladu parkingu i prysznica. Za to jak okiem sięgnąć toalety w lasach. A po lewej stronie, tej wygodniejszej podczas powrotu, Galeria Bobrowniki ze swoimi sklepami i byle jakim barem

– żartuje Stefan i dodaje: - Choć dobrze, że jest cokolwiek. Wodę czy kawę można kupić.

Najbliższy parking jest w Waliłach Stacji, 16 km od granicy. Jak jednak mówi Marian, nie każdy może sobie pozwolić, by kręcić pauzę i wracać do kolejki:

- Jedzie się tak długo, jak pozwala czas pracy. No i co? Do prawego, do rowu, lusterko się składa i idzie się spać, a potem ciągnie się dalej – opowiada kierowca. – Tu nikt nie żąda cudów i super terminali, chociaż powinno to być normalnością. My chcemy tylko móc zjeść coś ciepłego, wypić normalną kawę, wykąpać się, pójść do normalnej toalety. Tak jak np. na Koroszczynie. Po białoruskiej stronie jest o niebo lepiej. Zaraz za granicą duża stacja z parkingiem, potem drugi parking. Jest gdzie pauzę zrobić.

Przed przejściem, po lewej stronie szosy, jest nieczynna od lat stacja benzynowa. Dalej kilka sklepów spożywczych i ze dwa bary z kawą, hot dogami i zapiekankami. I bary, i sklepy pełne alkoholu. Dość drogo. Warunki takie sobie. Ludzie do rozmów niechętni. Z czasem któryś mówi, że ktoś ma budować pawilon, w którym wynajmie pomieszczenia na różne usługi. Inny dodaje, że tu się nie opłaca otworzyć czegoś z prysznicem i toaletami dla kierowców, bo taka inwestycja to duże ryzyko, nikogo nie stać, albo dzierżawa jest droga.

- Jest np. działka po takim jednym z Białegostoku. Ale tam chcą 2 tys. zł miesięcznie, czyli dużo. A ja zarobię może trzy. To co to za interes – zastanawia się mężczyzna przed czterdziestką. - Wielu kierowców wozi jedzenie w lodówkach.

– Ta stacja kiedyś była czynna, miał ją znany biznesmen. Myślałam, żeby ją otworzyć na nowo, ma sporo miejsca na parking dla ciężarówek, ale nikt nie był zainteresowany. Nikt mi nie chciał pomóc – mówi kobieta w jednym z barów.

- Po tej stronie tylko stacja w Waliłach jest taka, że można nieźle zjeść, wziąć prysznic i pójść do toalety. Potem pozostaje już tylko chodzić do lasu – mówi Dima, Białorusin, jeżdżący w polskiej firmie transportowej.

Według kierowców najlepszy byłby parking przed granicą, miejsca jest dużo.

– Przecież gdyby był prysznic i parking nawet na kilkadziesiąt ciężarówek, każdy chętnie zapłaciłby 15 czy 20 złotych, by spokojnie odpocząć. A tak, jest byle jak i nic tu nie robią – nie rozumie Michał. - Była stacja, ale ponoć się nie opłacało. Ciekawe, że innym się opłaca, a tu nie. A tędy codziennie kilkaset ciężarówek jedzie i osobówki. To jak może się nie opłacać?

Za kolejki nikt nie płaci

Może więc celnicy z Bobrownik i Kuźnicy pracują nazbyt dokładnie, albo niespiesznie, wykorzystując każdą nadarzającą się okazję na przerwę z kawą, kanapką czy na papierosa? Albo nawet na telefon do rodziny?

- No różnie z tym bywa. Jak na rentgena skierują, to tam długo schodzi. Wtedy blokują to wszystko – zamyśla się Krzysztof z Mazowsza. – No i w czasie weekendu jest więcej, bo to wszystko czeka na poniedziałek, wyjeżdża w sobotę czy niedzielę.

- No i z zachodu jeszcze wracają, to się kolejka robi – dorzuca Paweł. – Tu jak się wraca, to jest lepiej, prawie się nie czeka. Ale jak wracamy przez Litwę, to dobami musimy stać, bo tam wiadomo, szlak paliwowy. Tam najlepiej widać, jak ciężkie jest życie drajwerów.

- Tak to jest, jak się stoi, to nikt nie płaci za kolejki. Po całej nocy stania czy dniu całą noc trzeba jechać, żeby dojechać, tak jak ja muszę, w piątek na urząd celny do Moskwy – tłumaczy Stefan z Wielkopolski. – To stąd będziemy z kolegą jechali do Moskwy jakieś 15 godzin. To tysiąc pięćset kilometrów. Dojeżdżamy do ruskich granic, robimy pauzę i później już do Moskwy.

- Jedziecie jednym samochodem we dwóch?

- Gdzie jednym, dwoma. Tyle, że jesteśmy z jednej firmy – odpowiada Paweł. – Chłopie, o czym ty mówisz, jacy zmiennicy, człowieku? Zawsze jeździmy pojedynczo, u nas nie ma podwójnych obsad.

- Że byłoby bezpieczniej? No, byłoby – zgadza się Paweł. – Wiadomo, jeden by jechał, drugi odpoczywał, a potem zmiana. Ale jak jeden cieszy się, że w ogóle ma pracę i jakoś zarabia, to co tu mówić o podwójnej załodze.

W środku tygodnia prawie luz

Jako że to środek tygodnia, kolejki do odprawy w Bobrownikach są mniejsze. Może nawet laik powie-

działby, że jest dobrze. Zamiast 12 godzin czekania tylko 6, ale nie wszyscy dojeżdżający do odprawy są optymistami.

- Dzisiaj mamy środę i można uznać, że jest dobrze. Jutro będzie bardzo dobrze, a w piątek zacznie się kociołek – ocenia Marian ze Śląska, w transporcie od ponad dwudziestu lat. – Czasem weekend to kilkanaście kilometrów i kilkadziesiąt godzin czekania. Różnie tu bywa.

Marian jeździ do Rosji, niemal wyłącznie przez Bobrowniki i Białoruś. Podróż tam i z powrotem zajmuje mu osiem dni. Jest tylko jeden warunek, wszystko musi iść dobrze. Z domu do Moskwy ma prawie 1 700 km. I jeśli do Bobrownik trafi pod koniec tygodnia, to jest tragedia. Jeśli jest długi weekend lub święta, kolejka ciągnie się (jak podczas ostatniej majówki) przez 16 km - do stacji benzynowej w Waliłach Stacji. Wtedy samochody z parkingu wjeżdżają wprost do kolejki.

- Trochę lat jeżdżę i widzę, że to taka praca celników. Naszych, białoruskich czy ukraińskich. To takie uzupełnianie się. Jeżeli pracuje polski celnik, to białoruski jakoś zwalnia. A jeśli Białorus jest szybki, to wtedy my... I tak się to kręci – uśmiecha się Marian.

- A przecież się mówiło, że jak granica zachodnia przestała istnieć, to na wschód przerzucono wielu pograniczników i celników. To gdzie oni są? Odprawy ciągną się jak flaki z olejem – dodaje Jacek z okolic Warszawy.

I nie chodzi o przesadne kontrole, bo jak mówi Ślązak, odprawa po wjeździe na polski terminal trwa do 20 minut.

– Potem długo albo bardzo długo czeka się na wjazd na stronę białoruską. Tam sprawy się nieco gmatwają, bo są i dokumenty, i paszporty, i kontrola wstępna – wylicza Marian. – I kiedy człowiek dostanie się już do celnika, to odprawa u Białorusina trwa 10-15 minut. Tyle, co u nas i można jechać. Do samochodu nie zaglądają, a rentgen zdarza się rzadko. Ja jeszcze go nie miałem.

- Służba Celna dostrzega problem kolejek przed przejściami i w związku z tym dokłada wszelkich starań, aby graniczne odprawy celne odbywały się płynnie – zapewnia rzecznik białostockich celników. - Przeprowadzone na przejściach pomiary czasu przy przekraczaniu granicy w ruchu towarowym wskazują, że czynności kontrolne służb (dot. m.in. kontroli przywozu papierosów lub paliwa) ograniczają się do niezbędnego minimum i nie wpływają na płynność odpraw ciężarówek.

- Często wracamy do domu Kuźnicą. Reguła jest taka, że u Białorusina się odprawi, wjedzie się na polski terminal, a tam cicho i pusto. I nie ma kto człowieka odprawić – twierdzi Jacek z okolic Poznania. – Pójdzie się do okienka i pusto. Nie wiem, co oni robią. Może mają inne zajęcia? Wreszcie po jakimś czasie, niekrótkim, ktoś się zlituje, odprawi z pięć samochodów i teoretycznie można jechać do domu. Ale jeszcze jest brama ze szlabanem i tam też można spędzić parę godzin. Zanim następny celnik się znajdzie, łaskawie weźmie dyskietki i podniesie szlaban.

– Wie pan, gdyby wszystko było tak normalnie, to na jeden samochód na polskiej stronie wystarczyłaby chwila. Przecież samochód zaplombowany, dokumenty z kodami, które czytnik czyta i celnik wszystko od razu wie: skąd, dokąd, gdzie był otwierany karnet, jaki ładunek, jaka waga, itd. Czyli trzy, cztery minuty, pieczątka i odjazd, ale tak nie jest - dodaje Piotr ze Śląska, który niedawno dojechał do Bobrownik.

- Jeżdżę przez Bobrowniki od dwóch lat – mówi Dima. – Częściej przestoje mam po białoruskiej stronie. Tam celnicy pracują jakoś wolniej. U Polaka z 15-20 min. wystarczy, a u Białorusina sporo dłużej, oj sporo. Pod koniec tygodnia kolejki są większe. Dzisiaj stoję półtorej godziny. Do Białorusina dojadę gdzieś za drugie tyle. Potem jeszcze góra pięć i pewnie dzisiaj do Rosji dojadę. A stałem już 16 km przed Bobrownikami i wtedy na granicę dwie doby zeszły.

Kto ma mundur, ten ma władzę

- Nie chcemy tylko narzekać. Pewnie, że zdarzają się przemyty, bo jeździ się i widzi. Jak samochód staje na boku, to nie dlatego, że lubi – zauważa Jacek. - Rozumiem, że celnicy mają swoją robotę i procedury, ale my jesteśmy jeżdżącymi pieniędzmi. I oni powinni to zrozumieć. Im więcej mamy kursów, tym więcej państwo ma z podatków. A oni uważają, że jak jedzie Polak, Białorusin, Rosjanin, no nieważna narodowość, to musi być przemytnik. I musi coś mieć.

Wygląda więc na to, że tak na ścianie wschodniej musi być. Zresztą – a potwierdziło to wielu moich rozmówców - tak kiedyś, gdy nie należeliśmy do Unii, było na zachodniej granicy.

- Obserwuje się, że znaczny wzrost liczby samochodów ciężarowych dojeżdżających do przejść granicznych zaczyna się w piątek po południu, a wyraźnie spada na początku tygodnia – tłumaczy Maciej Czarnecki. – Prawdopodobnie jest to podyktowane takim planowaniem przejaz-

Statystyka rzecznika

W Oddziale Celnym w Bobrownikach liczba odprawionych pojazdów ciężarowych w I półroczu 2013 roku na kierunku wywozowym wyniosła 76 625, zaś na kierunku przywozowym 44 140, co stanowi wzrost odpowiednio o około 12 proc. i 25 proc. w stosunku do analogicznego okresu 2012 roku. Dane te przekładają się na średnią przepustowość przejścia granicznego w Bobrownikach wynoszącą dobowo: 423 ciężarówki wyjeżdżające i 244 wjeżdżające.
Aby zwiększyć przepustowość przejść drogowych od stycznia tego roku wprowadzono uproszczenia odpraw pustych ciężarówek, ograniczając formalności celne do minimum. Spowodowało to wzrost odpraw pustych pojazdów wjeżdżających do RP.
Maciej Czarnecki, rzecznik prasowy Izby Celnej w Białymstoku

Czas oczekiwania

Czas oczekiwania na przejazd samochodem ciężarowym przez granicę w Bobrownikach i Kuźnicy Białostockiej:

ŚRODEK TYGODNIA
wyjazd – 4-6 godz.
wjazd – 0 godz.

WEEKEND
wyjazd – 12-14 godz.
wjazd – 0-1 godz.

KWIECIEŃ/MAJ 2013
wyjazd – 37-39 godz.
wjazd – 1 godz.

GRUDZIEŃ 2012
wyjazd – 42-45 godz.
wjazd – 2 godz.

dów przez przewoźników. By podczas weekendu przekroczyć granicę i dotrzeć do miejsca przeznaczenia z pierwszym dniem roboczym po weekendzie.

Kierowca ze Śląska mówi, że na wschodniej granicy jest dziwnie, bo jeśli ktoś ma mundur na sobie i przesadnie go pielęgnuje, to zawsze jest dziwnie.

- Jedyne wyjście jest takie, że celnik ma płacone od odprawionego samochodu. Podejrzewam, że wtedy na tych przejściach tylko liście by fruwały – twierdzi Marian. – Fakt, na święta samochodów jedzie mnóstwo, ale żeby kolejkę na 24 czy 30 godzin ustroić, to majstersztyk. Przecież 300 tirów nigdy nie wjeżdża razem na granicę.

Według Pawła, dane o czasie oczekiwania z tablic nie są dokładne.

- W Białymstoku tablice informowały o sześciu godzinach, a tu tyle nie ma – twierdzi bydgoszczanin. – Ale w sześć godzin dociera się do polskiego celnika. Potem można jeszcze osiem czy dziewięć godzin spędzić na tamtej stronie. Albo odwrotnie: tam krótko, u nas długo. Jeśli u Białorusina jest kolejka, to znaczy, że nasi celnicy bardzo szczegółowo kontrolują na wjeździe.

- O zasadności kontroli świadczą przypadki wykrycia przemytu papierosów na przejściu drogowym w Kuźnicy (13, 14, 18 lipca). W siedmiu ciężarówkach wracających z Białorusi funkcjonariusze Służby Celnej wykryli prawie 35 tys. paczek nielegalnych papierosów – podkreśla rzecznik Czarnecki. - Kontrabanda ukryta była w 25 oponach kół jezdnych i zapasowych.

Kierowcy twierdzą, że nasi celnicy nastawiają się na poszukiwanie papierosów i nadwyżki paliwa. Bo do Polski można wjechać z 600 litrami, nawet gdy w zbiornikach mieści się dwa razy tyle.

- W Bobrownikach przemytem jest już karton papierosów i 620 litrów paliwa, czyli o 20 więcej niż można. I żadnej tolerancji, ale zawsze zdanie, że trzeba było mieć 580 litrów – podkreśla Marian. – Jeśli mam napędu o 20 l więcej płacę karę, ale jeśli o 20 mniej, nikt mi nic nie zwraca. Bywało, że za 10 litrów więcej chłopaki płacili. W Bobrownikach celnicy są jak aptekarze. Nie biorą pod uwagę, że na drodze są różne warunki, różne spalanie i nie da się zatankować tak, by na powrocie zawsze mieć te 600 i ani litra więcej.

- Ja na Kuźnicy płaciłem za 50 litrów nadwyżki – wspomina Jacek. – Plus cło za 50 litrów, plus wszystkie opłaty manipulacyjne. Mandat za paliwo to było 160 zł plus chyba z 60 zł cła i bodaj 35 zł za opłaty. Plus trzy stracone godziny, za które nikt mi nie zapłacił.

- Ja miałem karton papierosów. Marlboro wiozłem dla dziewczyny. To tylko karton, myślałem i to był błąd – dodaje Piotr. – Mogłem przewieźć tylko dwie paczki, więc osiem trafiło do depozytu. Tak zostałem przemytnikiem i raz w miesiącu musiałem płacić za depozyt z osiem paczek. Pan to ogarnia?

- Ja też miałem karton papierosów. Jechałem przez Litwę, zapłaciłem za to karę 72 euro. Paczka wyszła po 30 zł – mówi z uśmiechem Michał. - Karton leżał na łóżku, żeby każdy go widział. Nigdy nic nie chowam, po cholerę mają mi wywracać kabinę do góry nogami. Celnik otworzył drzwi, rzucił okiem i zostałem przemytnikiem.

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 nastąpiło 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

- wydanie karty - **0 eur**
- prowizja za korzystanie - **0 eur**
- **minimalny** pakiet dokumentów
- sieć akceptacji karty - **26 krajów**
- sieć stacji - **ponad 3500**

Paliwo · Drogi · 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

Elektroniczna kolejka

Celnicy przygotowują system rezerwacji odprawy na przejściu granicznym, który co prawda nie przyspieszy odpraw, ale pozwoli zlikwidować kolejki ciężarówek, twierdzi przedstawiciel służby celnej.

Robert Przybylski

Na wschodniej granicy Polski po kryzysie gospodarczym nie ma śladu. W stosunku do bardzo dobrego 2008 roku liczba przejeżdżających granicę ciężarówek wzrosła o jedną trzecią, do blisko dwóch milionów. Kierowcy czekają na jej przekroczenie nawet po kilka dni, koczując w samochodach. A będzie jeszcze gorzej. W 2012 roku ruch na granicach powiększył się w stosunku do 2011 o 12,8 proc., gdy rok wcześniej dynamika dochodziła do 9 proc. Jeżeli Ukraina jesienią podpisze układ stowarzyszeniowy w Unią Europejską, co jest wysoce prawdopodobne, wówczas ruch na granicach będzie rósł jeszcze szybciej.

Polska inwestuje setki milionów złotych w rozbudowę i budowę nowych przejść granicznych. Usprawnia także procedury.

– Służba Celna na bieżąco wprowadza ułatwienia m.in. serwis internetowy www.granica.gov.pl, elektroniczne tablice informacyjne przed przejściami granicznymi, system wczesnego ostrzegania dla utrzymania płynności na granicy, uproszczeniach w odprawach pustych ciężarówek – wylicza rzecznik prasowy Izby Celnej w Białymstoku Maciej Czarnecki.

Na granicy polsko-rosyjskiej jedna trzecia ciężarówek należy do polskich firm, na polsko białoruskiej blisko co druga i na polsko-ukraińskiej blisko co trzecia. Przedsiębiorcy tracą duże pieniądze na opóźnieniach i uważają, że dotychczasowe działania są niewystarczające.

– Potrzebne są nowe narzędzia – twierdzi prezes jednej z wiodących polskich firm przewozowych Adam Byglewski.

Celnicy sądzą, że jednym z rozwiązań umożliwiających przekraczanie granicy bez konieczności straty czasu w kolejce na przejściu granicznym może być system elektronicznej rejestracji terminu przekroczenia granicy, nazwany e-booking TRUCK.

Czarnecki wyjaśnia, że po wizycie przedstawicieli Izby Celnej w Białymstoku w Estońskim Zarządzie ds. Podatków i Ceł został opracowany raport dotyczący możliwości wprowadzenia systemu „zarządzania kolejką na przejściu". Elektroniczna rezerwacja terminu przekraczania granicy jest wygodnym narzędziem dla przewoźników, którzy internetowo będą mogli zarezerwować dzień i godzinę odprawy celnej na wybranym przez siebie przejściu granicznym.

Rzecznik Izby Celnej w Białymstoku wylicza korzyści z wdrożenia tego rozwiązania:

- wyeliminowanie strat ponoszonych przez przewoźników, związanych z oczekiwaniem i powolnym przemieszczaniem się po drogach publicznych przed przejściem granicznym,
- umożliwienie kierowcom odpoczynku lub realizacji przerwy w prowadzeniu pojazdu (zastosowanie przerwy przez kierowców w siedzibach firm oraz na ogólnodostępnych placach i parkingach),
- bardziej racjonalne wykorzystanie posiadanej floty przez właścicieli firm transportowych,
- poprawa bezpieczeństwa oraz ograniczenie przestępczości na drogach dojazdowych,
- poprawa stanu dróg,
- pozytywny wpływ na środowisko (ograniczenie emisji spalin, hałasu, śmieci, itp.),
- usprawnienie pracy przejść granicznych oraz przekraczania granicy,
- zwiększenie przepustowości przejść granicznych o terminalowej infrastrukturze poprzez wyeliminowanie odpoczynku kierowców na terminalach.

Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu podpisał z Ministerstwem Finansów umowę nt. „Analizy stanu aktualnego i opracowanie rekomendacji usprawnień z wykorzystaniem systemu eBooking TRUCK procesów obsługi samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Polski". Zgodnie z powyższą umową wykonawca ma m.in. przygotować założenia funkcjonalne dla systemu e-booking TRUCK.

– Dalsze prace w zakresie określenia założeń funkcjonalnych systemu uzależnione są od wyników realizacji umowy przez Instytut Logistyki i Magazynowania z Poznania, w tym ewentualnych rekomendacji oraz sugestii, a także kierunku funkcjonowania systemu, jaki zostanie określony przez Ministerstwo Finansów. W Estonii wdrożenie podobnego systemu, przy dużo mniejszym natężeniu ruchu zajęło ok. 2 lat. Dlatego na obecnym etapie

ŁĄCZNA LICZBA PRZEKROCZEŃ POLSKIEJ WSCHODNIEJ GRANICY PRZEZ CIĘŻARÓWKI

Rok	Liczba przekroczeń
2010	1 566 513
2011	1 704 435
2012	1 922 517

Źródło: Straż Graniczna

PRZEJAZDY CIĘŻARÓWEK PRZEZ WSCHODNIĄ GRANICĘ POLSKI

Lata	Rosja	Białoruś	Ukraina
2010	125 097	831 328	610 088
2011	155 432	883 321	665 682
2012	174 588	1 000 161	747 768

Źródło: Straż Graniczna

prac nie chciałbym podawać konkretnych terminów – zaznacza Czarnecki.

System e-booking TRUCK nie przyspieszy odpraw jako takich, jednak może ułatwić życie kierowcom, którzy nie będą musieli spędzać całych dni na poboczu drogi.

Usprawnieniom odpraw służy np. posiadanie świadectw AEO przez firmy z branży transportowej. Przyspieszyć odprawy może również lepsze przygotowanie dokumentów ze strony firm transportowych. Dlatego Służba Celna organizuje liczne spotkania i szkolenia dla podmiotów z branży transportowej, na których omawiane są przepisy prawa oraz prowadzona jest dyskusja na temat bieżących problemów dotyczących granicy. Czarnecki przypomina, że ostatnie takie spotkania miały miejsce 26 i 27 czerwca w Białymstoku i Białej Podlaskiej. Przewoźnicy (także z Białorusi) zapoznali się z zasadami pracy największego na granicy polsko-białoruskiej przejścia w Koroszczynie. Omówiono problematykę przyspieszonej odprawy pojazdów bez ładunku, wymogów dotyczących stosowania odprawy czasowej oraz dwustronnego respektowania pomiarów wagi i wymiarów pojazdu dokonywanych na przejściach granicznych przez polskie i białoruskie służby celne.

Rzecznik przypomina również, że 6 czerwca ubiegłego roku na przejściu granicznym w Kuźnicy odbyło się szkolenie dla firm dokonujących obrotu towarowego z Unią Celną Białoruś – Kazachstan – Rosja, którego tematem był „obowiązek wyprzedzającego informowania o towarach przewożonych środkami transportu drogowego na obszar celny unii w transporcie samochodowym". Zjawiło się na nim blisko stu przedstawicieli przewoźników, agencji celnych, firm zajmujących się eksportem towarów na Wschód. – Należy zaznaczyć, iż w takich spotkaniach oprócz przedstawicieli polskiej Służby Celnej biorą udział również przedstawicie służb celnych państw sąsiadujących – podkreśla rzecznik.

Przewoźnicy przyznają, że to krok w dobrym kierunku, ale wskazują, że potrzebne są kolejne usprawnienia, i to szybko.

PREFINANSOWANIE
ZWROTU PODATKU
VAT %

Nie czekaj na
zakończenie kwartału
odzyskaj podatek VAT
błyskawicznie

w ciągu 14 dni

Więcej na ***www.uslugi.zmpd.pl***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Kontakt
tel. 022 536 10 61,
fax 022 536 10 66,
e-mail: zwrotvat@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD

System viaTOLL skończył 2 lata

Z początkiem lipca 2013 roku minęły dwa lata od wprowadzenia w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL. Mamy już za sobą także kolejne etapy wydłużania płatnych tras.

Klaudiusz Madeja

Obecnie viaTOLL obejmuje blisko 2 190 km dróg krajowych, ekspresowych i autostrad zarządzanych przez GDDKiA. W ciągu 24 miesięcy łączne wpływy z tego tytułu wyniosły ponad 1,855 mld zł. Wszystkie przychody z Krajowego Systemu Poboru Opłat (viaTOLL i opłaty pobierane od kierowców pojazdów osobowych na państwowych odcinkach płatnych autostrad A2 i A4) trafiają na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznaczane są na dalsze inwestycje w infrastrukturę drogową w Polsce. Codziennie jest to średnio około 3 mln zł (w dni robocze). Niestety nie są to kwoty, dzięki którym mogłaby nastąpić szybka rozbudowa i modernizacja naszej infrastruktury drogowej. KFD jest zadłużony i wymaga dokapitalizowania.

Koszty budowy i uruchomienia systemu viaTOLL, które wyniosły 1,1 mld zł, zwróciły się już jesienią 2012 r. Przy tak dużej inwestycji infrastrukturalnej wynik ten jest ewenementem - żaden inny podobny system w Europie nie wygenerował tak szybko zwrotu kosztów – podaje jego operator, firma Kapsch. Nie do końca jest to prawda, ponieważ należałoby uwzględnić bieżące koszty jego funkcjonowania, w tym wynagrodzenie operatora. Także przychody nie rosną tak szybko, jak oczekiwano. Choć tutaj wpływ ma wiele czynników, m.in. koniunktura gospodarcza.

W początkowej fazie nasz system e-myta liczył w przybliżeniu 1 565 km dróg. 1 lipca 2012 r. został rozszerzony o dodatkowe 325 km, 12 stycznia 2013 r. przybyło kolejne 140 km, a 30 marca br. – następne 160 km, co dało w sumie wspomniane na początku 2 190 km dróg krajowych, ekspresowych i autostrad na terenie całego kraju. System viaTOLL, zgodnie z planem, będzie sukcesywnie rozszerzany. Docelowo, w 2018 roku, może objąć ok. 7 tys. km dróg. I tu raczej nie należy oczekiwać niespodzianek – jeżeli ta liczba będzie inna, to raczej w górę, nie w dół. Należy jednak pamiętać, że barierą jest tutaj opłacalność. Teoretycznie można wszystkie drogi publiczne objąć opłatami. Ale jest sporo odcinków, gdzie koszt instalacji i utrzymania urządzeń rejestrujących byłby wyższy niż przychody od jeżdżących tamtędy pojazdów. Do końca maja 2013 r. najwięcej przychodów z e-myta przyniosła autostrada A4 – 161 mln zł, dalej S8 – prawie 57 mln, A2 – 42 mln. W dalszej kolejności są trasy: DK92, S7, A1, S1, S3, S6 i DK7.

Zgodnie z oczekiwaniami, użytkowników przybywa. W momencie startu zarejestrowanych było nieco ponad 300 tys. pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Już po dwóch miesiącach liczba ta się podwoiła. Obecnie zarejestrowanych jest przeszło 751 tys. samochodów. Wydano do tej pory około 1,215 mln urządzeń pokładowych viaBOX. Wlicza się w to przejazdy okazjonalne, gdzie kierowca pobiera urządzenie na granicy przy wjeździe, a oddaje opuszczając nasz kraj, lub np. duże kampery biorące urządzenie tylko na czas wakacji. W ciągu miesiąca viaBOX-y rejestrują łącznie niemal 50 mln operacji, czyli pojedynczych przejazdów pod bramownicą. Zdecydowana większość, bo aż 64 % wszystkich pojazdów korzystających z viaTOLL, to pojazdy z Polski. Pozostałe 36 % stanowią użytkownicy zagraniczni, wśród których najliczniejszymi grupami są: Niemcy (42 218), Litwini (27 234) oraz Czesi (23 604). Na kolejnych miejscach plasują się Rosjanie, Ukraińcy, Słowacy, Białorusini, Węgrzy, Rumuni oraz Łotysze.

W niedługim czasie powinna nastąpić zmiana w karaniu tych, których pojazdy jadąc płatnymi odcinkami, nie spełniają wymagań, czyli np. nie mają urządzenia pokładowego viaBox lub odpowiedniej ilości środków na swoim koncie. To stanowi od początku przedmiot największego zdenerwowania korzystających z naszego systemu e-myta. Jak poinformował dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad MTBiGM Jarosław Waszkiewicz, karna opłata będzie pobierana nie na każdej bramownicy, pod którą pojazd przejedzie (jak to się dzieje obecnie), ale raz w ciągu dnia kalendarzowego. Czyli drugi raz za brak opłaty kierowca może zostać ukarany dopiero po północy.

- Prace nad takim rozwiązaniem trwają w ministerstwie i wkrótce zostaną przedstawione posłom. Liczymy w tym przypadku na szybką ścieżkę legislacyjną – powiedział.

Jednocześnie zapytany przez nas, czy będzie czas na uzupełnienie zaległości, zamiast natychmiastowego nałożenia kary, J. Waszkiewicz odparł:

- Jeśli ktoś ma kłopoty z uzupełnianiem swojego konta, to niech przejdzie na płatność post-paidową. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie ma możliwości jazdy bez urządzenia

lub z nieuzupełnionym kontem. Przewoźnicy postulowali, aby w razie braku środków na koncie mogli je szybko (np. w ciągu jednego, trzech lub siedmiu dni) uzupełnić bez dodatkowych kosztów (kar, odsetek itp.). Jednak urzędnicy nie przewidują takiej możliwości, choć przecież wielu użytkowników od dawna jest zarejestrowanych w systemie i ewentualne wyegzekwowanie od nich powstałych zaległości nie powinno stanowić problemu.

Jeszcze w tym roku można się spodziewać kolejnego rozszerzenia zakresu płatnych dróg. Pierwotne plany, by zrobić to już w lipcu, zostały zmienione. W chwili oddawania numeru do druku wiemy tylko tyle, że system viaTOLL zostanie jeszcze w tym roku wydłużony w październiku i listopadzie w sumie o 500 km. Zapowiedziała to podczas wystąpienia w Sejmie wiceminister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz z MTBiGM.

Patrząc wstecz, a jednocześnie obserwując choćby start podobnych systemów na Białorusi lub Węgrzech, możemy powiedzieć, że mamy to już za sobą. Nie licząc początkowych problemów technicznych, nasz viaTOLL działa dobrze. Także obawy o zbyt wysokie obciążenia finansowe dla przewoźników się nie sprawdziły. Mają się dobrze i póki co, liderują w Europie. Jedynym i to wielkim problemem są kary. Jednak nie można ich wiązać bezpośrednio z działaniem samego systemu. Na pewno pozytywnym pomysłem jest preferowanie pojazdów proekologicznych. Zróżnicowanie stawek opłat w ramach systemu viaTOLL, w krótkim czasie stało się bardzo efektywnym narzędziem polityki środowiskowej. W rezultacie od wielu miesięcy wyraźnie przybywa na polskich drogach pojazdów z homologacją Euro 4, Euro 5 i Euro 6, a jednocześnie zmniejsza się liczba starszych pojazdów ciężarowych i autobusów. W listopadzie 2011 r. największy udział w rejestracjach miały pojazdy o klasie Euro 3 (33 %), a na drugim miejscu Euro 5 (23 %). Obecnie proporcje te się odwróciły i najliczniej reprezentowane są samochody klasy Euro 5 (31,26 %) i Euro 3 (28,25 %). Na kolejnych miejscach znajdują się natomiast pojazdy klasy Euro 2 (14,59 %), Euro 4 (14,72 %), Euro 0 (8 %), Euro 1 (3 %) oraz Euro 6 (0,3 %).

Są też szanse na zunifikowanie urządzeń pokładowych w ramach Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (EETS). Z założenia ma ona umożliwić każdemu użytkownikowi drogi uiszczenie opłat ze przejazd za pomocą jednego, uniwersalnego urządzenia pokładowego (OBU), przez zawarcie jednej umowy i z jedną fakturą - tak ma być od 2015 r. Jeśli jednak spojrzymy na problemy ze zunifikowaniem naszych, wewnętrznych rozliczeń, gdzie koncesjonariusze nie mogą się dogadać z GDDKiA, to pojawiają się wątpliwości. Kłopot leży m.in. w tym, że państwowe myto nie jest objęte podatkiem VAT, zaś pozostałe odcinki tak. Choć z drugiej strony, może właśnie regulacje unijne wymuszą porozumienie i skończy się wożenie kliku urządzeń pokładowych. Przecież już nieraz tak bywało, że to, czego nie można było rozwiązać na szczeblu krajowym, nagle po unijnej reprymendzie okazało się możliwe.

Trans Poland

26 - 28 listopada 2013

SPOTKAJMY SIĘ!

Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki
W WARSZAWIE

trans-poland.pl

KONFERENCJA WSPÓŁORGANIZOWANA PRZEZ:

1957 ZMPD

PARTNERZY:

POLSKA IZBA LOGISTYKI

BAŁTYK - ADRIATYK

TRANSPORT i KOMUNIKACJA

ORGANIZATOR:

LENTEWENC

ITE GROUP PLC

Według nas to sukces

z Markiem Cywińskim, dyrektorem generalnym Kapsch Telematic Services sp. z o.o. rozmawia Klaudiusz Madeja

- **Mijają dwa lata od startu systemu viaTOLL. Czy Pan jest zadowolony z jego działania?**

Z naszego punktu widzenia, jako firmy, która wdrożyła kolejny system elektronicznego poboru opłat w Europie, projekt ten jest sukcesem – organizacyjnym, technicznym, a myślę, że również finansowym. W ostatnim aspekcie jest to też przede wszystkim sukces Krajowego Funduszu Drogowego, do którego wpłynęło 1,855 mld złotych na budowę i modernizację polskich dróg.

- **Jednak wśród użytkowników ten system nie jest dobrze postrzegany. Dlaczego?**

Przede wszystkim nie sądzę, żeby to była powszechna opinia. Rozmawiamy z dużymi przewoźnikami i oni podkreślają, że dzięki temu systemowi zwiększyła się przejrzystość biznesowa, a jednocześnie wyrównały się warunki konkurencyjności. Nie można uniknąć płacenia za drogi objęte viaTOLL-em i każdy opłaca faktycznie przejechaną liczbę kilometrów. Duże przedsiębiorstwa przewozowe wybierają szybsze i lepsze drogi, ponieważ zależy im na czasie.

Bez wątpienia na negatywne postrzeganie wpłynęły pewne błędy, które się pojawiły w początkowym okresie. Niemniej chcę jednoznacznie powiedzieć, że zostały one wykryte i zidentyfikowane przez operatora, czyli przez nas. Mówię chociażby o wielokrotnym naliczaniu opłat, które miało miejsce w sierpniu 2011 roku, czyli na samym początku działania systemu. Wszystkie nienależnie pobrane pieniądze zostały oddane z odsetkami. Oczywiście w wielu przypadkach pamięta się to, co na początku było dotkliwe, zapominając o tym, że jednak system wprowadził pewną rewolucję technologiczną w Polsce, a jednocześnie, jak powiedziałem wcześniej, przejrzystość w zakresie konkurencji przewoźników. Płaci ten, kto korzysta, nie ten, którego pojazdy stoją aktualnie w bazie. W Polsce istotną rolę gra też poziom emisji spalin pojazdów – niższymi opłatami premiowani są przewoźnicy, którzy dbają o środowisko.

Również nie bez znaczenia są inne możliwości systemu, które, mam nadzieję, będą mogły być wykorzystane przy budowie Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Dysponujemy niebywałą ilością informacji. 50 milionów transakcji miesięcznie daje dużą wiedzę o kierunkach przewozów, które mogą być chociażby podstawą do projektowania kolejnych inwestycji infrastrukturalnych, zarówno w skali krajowej, jak i w miastach. Te informacje są już obecnie dostępne, więc viaTOLL nie jest tylko systemem poboru opłat, lecz powinien być traktowany jako zalążek inteligentnego systemu zarządzania ruchem w całym kraju.

- **Niektórzy użytkownicy też chyba błędnie utożsamiają Was, jako operatora systemu, z karami, jakie są nakładane na tych, którzy nie respektują obowiązujących zasad przejazdu drogami objętymi viaTOLL-em...**

Trudno mi się odnieść do kar, bo nie my je ustalamy, a tym bardziej nakładamy. Mogę się jedynie odnieść do przypadków, raczej odosobnionych, w których ktoś mógł zostać ukarany na skutek pewnego nieporozumienia lub jakiegoś błędu. Za to już wielokrotnie przepraszałem. Natomiast, jeśli chodzi o porządek prawny – na to, jako operator, wpływu nie mamy. Ale z wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Transportu widać wyraźnie, że toczą się intensywne prace, dotyczące zmiany regulacji prawnych. Będą miały one na celu doprowadzenie do tego, by system kontroli i kar nie był tak dotkliwy, bo przecież viaTOLL nie po to został stworzony, by najbardziej widocznym jego elementem były kary. Warto tutaj dodać, że wbrew niektórym opiniom, przychody z kar nie są głównym źródłem dochodów KFD – do tej pory wpłynęło z ich tytułu niespełna 24 mln zł, z czego dwie trzecie wpłacili kierowcy zagraniczni.

- **Dlaczego Państwa zdaniem tak mało użytkowników wybiera u nas rozliczanie w trybie post-paid? Jest to ledwo 26 procent, podczas gdy w innych krajach proporcje są odwrotne...**

Sądzę, że jest kilka powodów. Jeden z nich, to zapewne trochę trudniejszy dostęp do instrumentu finansowego, jakim jest zabezpieczenie, którego udzielają głównie banki. W przypadku mniejszych przewoźników, a bez wątpienia polska branża jest dosyć mocno rozproszona, warunki stawiane przez instytucje finansowe przy udzieleniu poręczenia są być może nie do spełnienia, zwłaszcza przy zaostrzonej polityce kredytowej. Być może również koszty takiego zabezpieczenia są za duże dla przewoźników dysponujących jednym lub kilkoma pojazdami. To powoduje, że dostęp do tego narzędzia jest ograniczony. Niskie wykorzystanie trybu post-paid nie wynika z braku zainteresowania firm, ale pewnych progów. Wiem, że obecnie kilka dużych towarzystw ubezpieczeniowych pracuje nad ofertą gwarancji ubezpieczeniowej, której warunki będą łatwiejsze do spełnienia dla mniejszych przewoźników. Wiem również, że są prowadzone w Ministerstwie Transportu prace, które zmierzają do uproszczenia procedury, a tym samym zwiększenia udziału użytkowników rozliczających się w trybie post-paid. Płatność

z dołu jest wygodniejsza i bezpieczniejsza, szczególnie z punktu widzenia kar, ponieważ unikamy sytuacji wyczerpania środków na koncie.

- **Z pewnością użytkownicy, a zwłaszcza przewoźnicy międzynarodowi, chcieliby mieć możliwość rozliczania e-myta przy pomocy jednego, a nie jak to jest obecnie, kilku urządzeń pokładowych. Kapsch jest operatorem w kilku krajach, czy takie rozwiązanie jest możliwe i ewentualnie kiedy mogłoby to nastąpić?**

Od strony technicznej jest to możliwe. Dlatego, że systemy europejskie z założenia muszą spełniać wymogi interoperacyjności. Pod koniec maja były prowadzone testy polskiego systemu. Mogę powiedzieć z satysfakcją, że w ocenie grupy międzynarodowych ekspertów Polska jest bardzo mocno zaawansowana, jeśli chodzi o możliwość wprowadzenia interoperacyjności europejskiej. Nie sądzę, aby były jakieś przeszkody w jej wprowadzeniu. Mówię to z pozycji operatora. Jeżeli zwróci się do nas koncesjonariusz z prośbą o przedstawienie warunków technicznych, jesteśmy to w stanie zrobić od razu i później w krótkim czasie wdrożyć system elektronicznego poboru opłat na autostradach koncesyjnych w Polsce. Natomiast szczegóły ekonomiczne i formalne takiego rozwiązania muszą zostać uzgodnione na linii koncesjonariusze – GDDKiA.

Jeśli zaś chodzi o międzynarodowe rozliczenia, wdrożenie europejskiego e-myta jest kwestią dogadania się pomiędzy właścicielami poszczególnych systemów. W Polsce jest nim, przypomnę, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Rozliczenie przejazdu, powiedzmy z Lizbony do Mińska, będzie wymagało współpracy kilkunastu operatorów w zakresie przesyłania danych o pozycji pojazdu i rozliczania przejechanej trasy. Zagadnienia komercyjne w tym zakresie mogą stanowić jeszcze pewną przeszkodę. Stąd, jako wariantowe w stosunku do ogólnoeuropejskiej usługi, w tej chwili dość mocno zaawansowane są projekty regionalnej interoperacyjności. Uproszczone rozliczenia występują chociażby pomiędzy Austrią, Niemcami i Danią. Łatwiej jest się dogadać dwóm lub trzem krajom niż kilkunastu państwom unijnym.

Jestem przekonany, że możemy być dobrej myśli. Współpraca operatorów poszczególnych systemów krajowych może być porównywana z współpracą operatorów sieci telefonii komórkowej. Mało kto pamięta już jej trudne początki, obecnie – dzięki zaawansowaniu technologicznemu – nawet opłaty roamingowe są coraz niższe. Podobnie będzie w przypadku europejskiego e-myta. Na razie konieczność rozliczania kilku faktur za opłaty elektroniczne pomagają eliminować dostawcy kart flotowych. Rejestrując się do systemów krajowych za pośrednictwem wybranego dostawcy na niego przerzucamy obowiązek zebrania wszystkich opłat w jedną fakturę. Pozostaje oczywiście nadal konieczność posiadania kilku urządzeń pokładowych...

reklama

Jedna z niewielu branż, którą chwali się premier

Dyskusję na FTD zdominowała problematyka związana ze szkoleniem kierowców. Posiedzenie było też okazją do podziękowania za współpracę z przewoźnikami byłemu wiceministrowi transportu, Tadeuszowi Jarmuziewiczowi.

Ryszard Gałczyński

Posiedzenie Forum Transportu Drogowego z 15 lipca było bardzo uroczyste. Dla podkreślenia szczególnego charakteru zorganizowano je w hotelu Radisson Blu w Warszawie. Najważniejszym momentem spotkania było wręczenie medali za długoletnią służbę, przyznanych przez Prezydenta RP członkom ZMPD. Otrzymali je: Jan Buczek, Tadeusz Furmanek, Adam Jędrych, Jerzy Jurkin, Janusz Łacny, Roman Miłkowski, Andrzej Nowrotek, Tomasz Rejek, Leszek Szydlik, Zbigniew Dobrzyński i Andrzej Szyszkowski. Przy tej okazji Zygmunt Sieńko, prezes Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych "Dolny Śląsk" przekazał na ręce Jana Buczka statuetkę Orła Białego, przyznaną dla ZMPD przez Kapitułę Fundacji Orła Białego „za dbałość o interesy polskich przewoźników drogowych".

Na zaproszenie uczestników FTD w posiedzeniu uczestniczył także Tadeusz Jarmuziewicz, były wiceminister MTBiGM odpowiedzialny za transport, odwołany ze stanowiska miesiąc wcześniej, któremu wraz z kwiatami przekazano podziękowanie za 6 lat pracy na rzecz branży. Przypomniano o ważnych sprawach, które łączyły i były wspólnym sukcesem. W tym przede wszystkim: o uchwaleniu wielu ważnych aktów prawnych, jak np. ustawy antykryzysowej dla transportu, ustawy o publicznym transporcie zbiorowym czy wprowadzaniu do polskiego porządku prawnego przepisów UE dotyczących zawodu przewoźnika, a w wymiarze międzynarodowym - uregulowanie kwestii zezwoleń rosyjskich, a tym samym uporządkowanie rynku wschodniego. Dionizy Woźny, koordynator FTD, podkreślał, że wszystkie podejmowane przez ministra Jarmuziewicza działania i inicjatywy były zawsze szeroko konsultowane ze środowiskiem. Służyło to wypracowaniu - jeśli nie optymalnych - to przynajmniej kompromisowych rozwiązań. Wyraził nadzieję, że jego następca będzie tę tradycję dobrej współpracy kontynuował.

Za wieloletnią współpracę Tadeuszowi Jarmuziewiczowi podziękowali w imieniu swoich organizacji szefowie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Opolskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych, Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego oraz Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego.

Odpowiadając na komplementy ze strony niedawnych adwersarzy i partnerów, minister Jarmuziewicz zauważył, że jest od 1989 r. chyba jedynym sekretarzem stanu, który tak długo piastował to stanowisko. - Te sześć lat mojego urzędowania były wielką intelektualną przygodą. Poznałem środowisko transportowców, ludzi, którzy tworzą 10% polskiego PKB. Byłem świadkiem wzrostu tej branży i stawania się europejską potęgą, która zdystansowała Niemcy. Działo się to wtedy, gdy ja byłem ministrem i daje mi powód do szczególnej satysfakcji. To był dla mnie wielki przywilej. To jedna z niewielu branż w Polsce, o której premier mówi wtedy, gdy chce zadać szyku.

Po części uroczystej podjęto dyskusję o dotkliwych problemach bieżących. Administrację rządową reprezentował Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MTBiGM, który przedstawił najważniejsze działania realizowane obecnie przez resort. Przede wszystkim prowadzone są trudne rozmowy ze stroną białoruską dotyczące kontyngentu 300 tys. zezwoleń, którego nadal nie możemy otrzymać. Ponadto na wrzesień zaplanowano rozmowy ze stroną rosyjską, które będą dotyczyć przede wszystkim kontroli granicznych. Trwają również prace nad wprowadzeniem elektronicznego rejestru przewoźników drogowych. Na razie funkcjonuje rozwiązanie przejściowe pod nadzorem Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Dyskusję zdominowała problematyka związana ze szkoleniem kierowców. Członkowie Forum podnosili problem kompletnego braku nadzoru nad ośrodkami szkoleń przez uprawnione organy, przez co system szkoleń całkowicie się degeneruje. Ich poziom jest coraz niższy i w gruncie rzeczy nie przygotowują ludzi do pracy, tylko dają kolejny papier, za którym nie stoją żadne umiejętności. Taki system szkolenia to, zdaniem członków Forum, niepotrzebne wyrzucanie pieniędzy. Stąd oczekiwanie środowiska, aby urzędy odpowiedzialne za edukację czy resort pracy wreszcie się tą sprawą zajęły. W podsumowaniu tej części dyskusji Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD, wskazał na fakt, który bardzo utrudnia rozmowy z rządem o szkoleniach; w Polsce jest zarejestrowanych 15 tys. bezrobotnych kierowców.

Dionizy Woźny w imieniu FTD przekazał Andrzejowi Bogdanowiczowi prośbę do ministra Zbigniewa Rynasiewicza, aby kontynuował formułę konsultacji ze środowiskiem w najistotniejszych sprawach poprzez cykliczne spotkania i dialog.

Nie uczestniczyli w tym posiedzeniu Forum Transportu Drogowego specjalnie zaproszeni: wicepremier Janusz Piechociński i Zbigniew Rynasiewicz, nowy wiceminister MTBiGM; usprawiedliwili swoją nieobecność ważnymi obowiązkami wagi państwowej.

Dzień później, 16 lipca, Andrzej Bogdanowicz został odwołany ze stanowiska. Do czasu mianowania nowego dyrektora Departamentu Transportu Drogowego jego obowiązki będzie pełnił Łukasz Twardowski.

Absurdy w szkoleniu kierowców zawodowych

Brak nadzoru i należytej kontroli nad ośrodkami szkolenia kierowców zawodowych przez uprawnione organy to główna przyczyna pogłębiającej się patologii całego systemu.

Ryszard Gałczyński

Taki jest najważniejszy wniosek z lipcowego posiedzenia Komisji ds. Szkoleń przy Radzie ZMPD, na którym dokonano przeglądu obowiązujących przepisów regulujących proces szkolenia kierowców zawodowych. W opinii członków Komisji obecny stan rzeczy wynika nie tyle z jakości przepisów, ale kompletnego braku ich egzekwowania. Tajemnicą poliszynela jest, że świadectwo kwalifikacji zawodowej po szkoleniu okresowym można po prostu kupić. Odpowiedzialność za ten coraz powszechniejszy proceder ponoszą, zdaniem Komisji, wojewodowie. Konsekwencją tak liberalnego podejścia jest także obniżenie poziomu kursów.

Szczegółowej analizie poddano przede wszystkim rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy. Z obecnej perspektywy zastrzeżenia, zdaniem Euzebiusza Gawrysiuka, budzi § 4. dotyczący wyposażenia pojazdów używanych do prowadzenia szkolenia. „§.4.1.2. Pojazdy używane do prowadzenia szkolenia powinny być wyposażone w:

- system przeciwdziałający blokowaniu kół przy hamowaniu,
- system kontroli trakcji oraz
- system stabilizacji toru jazdy.

§.4.2. W pojazdach używanych w trakcie szkolenia podczas zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych powinna istnieć techniczna możliwość wyłączania przez instruktora systemów, o których mowa w ust.1 pkt. 2.”.

Poważne kontrowersje wzbudza właśnie konieczność instalowania wyłączników tych systemów. Wszystkie obecnie produkowane i eksploatowane w firmach transportowych ciężarówki są standardowo wyposażone w systemy bezpieczeństwa wymienione w pkt. 2. Instalowanie wyłączników jest poważną ingerencją w konstrukcję pojazdu i w opinii przewodniczącego komisji ZMPD Euzebiusza Gawrysiuka, powoduje że pojazd przestaje spełniać warunki określone w świadectwie homologacji. Wprawdzie zaspokaja wymagania urzędu wojewódzkiego, ale gdyby doszło do wypadku w ruchu drogowym, to taki samochód mógłby zostać uznany za niesprawny technicznie.

Wyłączniki mają służyć tylko do szkolenia na płytach poślizgowych. W trakcie jazdy po mieście zabronione jest wyłączanie systemów. Przepis mówi, że pojazd do szkolenia ma być przez cały okres użytkowania w takie urządzenia wyłączające wyposażony, choć de facto nie wolno ich używać.

Euzebiusz Gawrysiuk: - My, przewoźnicy uważamy, że tego typu przeróbki są niedopuszczalne, ponieważ samochód nie spełnia warunków zwartych w świadectwie homologacji i w związku z tym nie powinno się go używać do jazdy po drogach publicznych. W praktyce nigdy się tych wyłączników nie stosuje. Ten wymóg powoduje niepotrzebne mnożenie kosztów.

Członkowie Komisji zgodnie stwierdzili, że regulacje zawarte w paragrafie 19, punkty 2. i 3 nie przystają do rzeczywistości. Przepis okazuje się kompletną bzdurą i wymaga natychmiastowej korekty. „[...] 2. Osoba szkolona, która uzyska negatywny wynik testu kwalifikacyjnego, może przystępować do kolejnych testów kwalifikacyjnych organizowanych w tym samym ośrodku szkolenia, w którym ukończyła szkolenie w zakresie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej uzupełniającej.

3. Osoba szkolona, która uzyska negatywny wynik testu kwalifikacyjnego przed Okręgową Komisją Egzaminacyjną może przystępować do kolejnych testów kwalifikacyjnych przed tą samą Okręgową Komisją Egzaminacyjną”.

Te przepisy osobom, które egzaminu nie zdały, bardzo poważnie utrudniają przystąpienie do następnego (poprawkowego) lub narażają na poważne dodatkowe wydatki. Zebranie grupy do przeszkolenia zajmuje przynajmniej miesiąc – w mniejszych ośrodkach kilka miesięcy. Zatem repetent zdaje ponownie egzamin „w tym samym ośrodku”, po bardzo długiej przerwie od ukończenia kursu, co na pewno nie wpływa pozytywnie na poziom jego przygotowania. Zorganizowanie przez kierownika ośrodka szkoleń egzaminu tylko dla niego jest możliwe, ale pod warunkiem poniesienia przez kursanta kosztów takiego przedsięwzięcia w wysokości tysiąca złotych. Zdaniem Józefy Miozgi przy opłacie ponad 3 000 zł za kurs, jego uczestnik powinien mieć pełną swobodę wyboru miejsca zdawania egzaminu, podobnie jak w przypadku egzaminu na prawo jazdy.

Inną kwestią jest brak możliwości wglądu do testu po egzaminie i zapoznania się z pytaniami, na które udzielono niewłaściwej odpowiedzi

Bardzo poważne zastrzeżenia członków Komisji budzi poziom pytań egzaminacyjnych. Testy egzaminacyjne są tajne i inne w każdym województwie, dlatego pogląd na temat takiego egzaminu można sobie wyrobić właściwie tylko na podstawie informacji od osób zdających. Wynika z nich, że są bombardowani absurdalnymi zagadnieniami, na które odpowiedzi nie można zdobyć w żadnej literaturze fachowej. Najwięcej kontrowersji wiąże się ze statystyką wypadków drogowych. Oto przykłady pytań, na których „polegli" przy próbie odpowiedzi zawodowi kierowcy:

W jakich godzinach następuje najwięcej wypadków?

Prawidłowa odpowiedź wg autorów testów brzmi: pomiędzy 17.00 a 18.00. Tymczasem według statystyk Komendy Głównej Policji : pomiędzy 16 a 16.59 następuje 2 893, natomiast pomiędzy 17 a 17.59 – 2 761 wypadków na dobę. Poza tym policyjne statystki podają wyniki w liczbach bezwzględnych. W testach zaś mamy pytania:

- Ile procent wypadków powodują samochody ciężarowe?

Prawidłowa odpowiedź w testach - 7%

- Jaki procent wypadków następuje na skutek dziur w jezdni?

Prawidłowa odpowiedź w testach - poniżej 1%

- Jaka jest najczęstsza przyczyna wypadków drogowych?

Najczęstszą przyczyną wypadków według autorów pytań do testów egzaminacyjnych jest... zderzenie czołowe.

- Jakie są wymiary tablicy rejestracyjnej?

520×114 mm

- Czy aptekarz może udzielić informacji o leku, który przepisał lekarz?

Tak, może – prawidłowa odpowiedź.

Zdaniem członków Komisji ds. Szkoleń takie pytania, ani nie weryfikują należycie wiedzy kierowcy, ani tym bardziej nie wpływają na podniesienie jego zawodowych kwalifikacji.

Rozważano również problem braku nadzoru nad ośrodkami szkoleń ze strony urzędów wojewódzkich. Zasady kontroli określa ustawa o swobodzie działalności gospodarczej z 2 lipca 2004 r. Jeżeli nastąpi doniesienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa to działania kontrolne można przeprowadzić w każdej chwili. W innej sytuacji „kontrolę wszczyna się nie wcześniej niż po upływie siedmiu dni i nie później niż przed upływem 30 od dnia doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli". W tym miejscu dotykamy istoty problemu. Wszelkie kontakty pomiędzy ośrodkiem szkoleń a urzędem wojewódzkim muszą się odbywać za pośrednictwem poczty. Stwarza to kuriozalne sytuacje. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ośrodek ma obowiązek poinformować wojewodę o szkoleniu najpóźniej dzień po rozpoczęciu kursu. W przypadku szkolenia okresowego, które trwa pięć dni, wojewoda nie może go w żaden sposób skontrolować w trakcie trwania, ponieważ informację o tym, że rozpoczyna się szkolenie, otrzyma za późno, by zawiadomić o kontroli. Poza tym wydziały komunikacji w ogóle nie sprawdzają autentyczności wydanych zaświadczeń. Otwiera to pole do poważnych nadużyć - wiele ośrodków nie szkoli, tylko sprzedaje zaświadczenia. W opinii członków Komisji należy wreszcie poważnie podejść do kontroli w ośrodkach szkoleń kierowców oraz zmienić tryb komunikowania się z jednostką nadzorującą - np. uznać zgłoszenie elektroniczne.

Uczestnicy posiedzenia postanowili zgłosić swoje uwagi na temat obowiązującego prawa i praktyk w zakresie szkoleń kierowców zawodowych do odpowiednich organów.

Jednym z postulatów mających pomóc w poprawieniu jakości szkoleń kierowców jest opracowanie przez ZMPD własnego programu e- learningowego na wysokim poziomie merytorycznym. Z tych samych przesłanek wynika również postulat utworzenia Akademii ZMPD, której certyfikat byłby dla ośrodka szkoleń znakiem jakości wykonywanych usług.

Sławomir Kostjan: - W obecnym systemie nie szkoli się kierowców zawodowych, to znaczy nie podnosi się ich kwalifikacji, tylko przygotowuje do tego, żeby człowiek zdał egzamin.

W skład Komisji ds. szkoleń ZMPD wchodzą: Euzebiusz Gawrysiuk – przewodniczący, Józefa Miozga, Sławomir Kostjan, Tomasz Rejek, Ryszard Sidorzak, Bohdan Szuszkiewicz, Ryszard Wowk.

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

O polsko-białoruskiej granicy

Według jakich zasad będą odbywać się odprawy na polsko-białoruskiej granicy w przyszłym roku, jakie reguły są stosowane teraz, co sprawia najwięcej kłopotów?

Alicja Chodorowska

To tematy, jakie zdominowały szkolenia przewoźników prowadzone przez przedstawicieli służb celnych Polski i Białorusi, które odbyły się 26 i 27 czerwca. Szkolenia dotyczyły formalności celnych i kontrolnych przy przekraczaniu granicy. Pierwsze szkolenie zorganizowano w Białej Podlaskiej z inicjatywy stowarzyszenia BAMAP dla przewoźników białoruskich. W ramach szkolenia uczestnicy odwiedzili terminal w Koroszczynie. Drugie szkolenie zorganizowane przez ZMPD, dedykowane było przewoźnikom polskim, którzy zostali przeszkoleni w Białymstoku przez funkcjonariuszy tamtejszej izby celnej z udziałem przedstawiciela białoruskiej służby celnej. Praktyczne aspekty dokonywanych kontroli przewoźnicy polscy mieli okazję poznać na drogowym przejściu granicznym w Kuźnicy.

Podczas szkoleń omówiono m.in. obowiązujące od stycznia tego roku na wszystkich wschodnich przejściach granicznych Polski reguły dotyczące przyśpieszonej odprawy pojazdów bez ładunku. Zgodnie z zasadami nowej uproszczonej odprawy pojazdy takie poddawane są jedynie kontroli wstępnej i po wjeździe na wagę kierowane są bezpośrednio na ścieżkę dla aut wyjeżdzających. Kontroli paliwa w zbiornikach pojazdów i kabin dokonuje się w sposób selektywny. Służba Celna poinformowała, że czas odprawy w procedurze uproszczonej został skrócony z 80 minut do 28 minut.

Kolejnym tematem spotkania była procedura odprawy czasowej środków transportu. Dyskusja dotyczyła również odprawy czasowej przewożonych palet, szczególnie w sytuacji, gdy w ramach realizowanego transportu palety podlegają wymianie.

Respektowanie pomiarów wag wzajemnie przez służby polskie i białoruskie to kolejny temat, którym zajmowali się uczestnicy szkoleń. Kwestia ważenia pojazdów ciężarowych jest od dłuższego czasu tematem dyskusji podczas tego typu spotkań. Polska strona zwróciła się do władz celnych Białorusi, aby przy powtórnym ważeniu pod uwagę był brany wynik korzystniejszy dla przewoźnika. Trwają także prace nad zastosowaniem wspólnego certyfikatu potwierdzającego ważenie, zgodnie z załącznikiem nr 8 do międzynarodowej konwencji w sprawie harmonizacji kontroli granicznych. Wszelkie ustalenia w tym zakresie jednak muszą być potwierdzone w umowie dwustronnej między Polską a Białorusią o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Mińsku 20 maja 1992 r.

Duże zainteresowanie uczestników wzbudził inny punkt szkoleń, dotyczący zasad postępowania z dokumentami CMR. Dla polskiej służby celnej jest to jedynie dokument towarzyszący, zawierający informacje o transporcie. Z zasady polscy celnicy nie stemplują CMR. Inaczej sytuacja wygląda na Białorusi, gdzie jedna kopia CMR zostaje w urzędzie celnym wywozu, kolejna w docelowym urzędzie celnym. Prawidłowe wypełnienie tego dokumentu ma zasadnicze znaczenie dla białoruskich służb celnych.

Przewoźnicy białoruscy zainteresowani byli głównie stanowiskiem polskich służb celnych w takich sprawach, jak zmiana urzędu celnego przeznaczenia w ramach procedury TIR, dodatkowe środki kontrolne stosowane przez cło w przypadku przekroczenia kwoty gwarancji 60 000 euro dla karnetu TIR, zasady stosowania procedury wywozu dla towarów obejmowanych w Polsce procedurą TIR, stosowanie obligatoryjnego systemu NCTS i elektronicznego zgłoszenia przed przybyciem towarów na granicę UE. Istotna dla nich była także kwestia zezwoleń na międzynarodowy przewóz towarów, szczególnie rodzaj zezwolenia wymagany przy różnych scenariuszach transportowych oraz postępowania odwoławczego w przypadku kar pieniężnych i form ich płatności.

Na spotkaniu w Izbie Celnej w Białymstoku zastępca naczelnika Regionalnego Urzędu Celnego w Grodnie poinformował o reorganizacji pracy od 1 stycznia 2014 r., na przejściach granicznych Białorusi. Na granicy pozostanie jedynie służba celna i graniczna. Służba celna będzie dokonywać kontroli celnych i transportowych oraz w zakresie dokumentacji fitosanitarnej i weterynaryjnej. Budowane są centra logistyczne, w których realizowana będzie odprawa celna pojazdów z zastrzeżeniami do towaru, jak również z pełną odprawą fitosanitarną i weterynaryjną. Na granicy z Polską będzie funkcjonował terminal w Bruzgach, na granicy z Litwą terminal Pribałka. Z założenia reorganizacja pracy na granicach Białorusi ma spowodować wzrost odprawy ruchu samochodowego na wjeździe o 20 proc. i wyjeździe o 30 proc. Naczelnik zaznaczył także, że dla ujawnionych nielegalnych przywozów na Białoruś towarów akcyzowych wyciągane będą dotkliwe konsekwencje, z konfiskatą pojazdu włącznie.

Oba spotkania zostały pozytywnie ocenione zarówno przez środowisko przewoźników, jak i przedstawicieli służb celnych. Tego typu szkolenia to nie tylko cenna okazja wymiany poglądów, podniesienia kwalifikacji czy zwiększenia efektywności kontroli granicznych. To przede wszystkim potwierdzenie współpracy sektora publicznego z prywatnym, współpracy która, mamy nadzieję, będzie efektywnie kontynuowana z korzyścią dla obu zainteresowanych stron.

Kontrola zdolności finansowej

Nie masz? Wykup polisę!
Wejdź na www.1071-2009.eu

PANNÓNIA
ÁLTALÁNOS BIZTOSÍTÓ

- **Szybkość zakupu**
  Zakup polisy zajmuje mniej niż 20 minut, bez wychodzenia z biura lub domu.
- **Racjonalna cena**
  Cena jest dostosowana do warunków i czasu trwania polisy. Możliwość zrealizowania szybkiej płatności przez internet.
- **Praktyczne rozwiązanie**
  Bez potrzeby podawania numerów rejestracyjnych, ułatwia to formalności przy wymianie pojazdu lub wykupie z leasingu.
- **Jasne warunki**
  Obecnie, jedyne prawidłowe warunki na rynku!

PARTNER

ETA
Christian Waldendorfer

PORÓWNAJ OGÓLNE WARUNKI UBEZPIECZENIA. Wejdź na www.1071-2009.eu lub www.e-t-a.eu

„Weekend w tirze”. I co dalej?

temat numeru

przewoźnik

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.

8

Klaudiusz Madeja

O północy z 24 na 25 maja pod halą Torwar w Warszawie stanęło 11 ciężarówek. Protest miał zwrócić uwagę polityków na problem stale pojawiających się kolejek na naszej wschodniej granicy i kierowców spędzających wiele godzin w kabinach ciężarówek na drogach przed przejściami granicznymi.

Jak wiemy, niewielu polityków odpowiedziało na zaproszenie ZMPD do udziału w akcji. Zaledwie kilku przyszło, a niektórzy tylko wypowiedzieli się na łamach prasy o samej akcji bądź poruszanym problemie.

Minęły ponad dwa miesiące, a my postanowiliśmy sprawdzić, czy przynajmniej ci politycy, którzy wówczas zainteresowali się naszym happeningiem, coś w sprawie zrobili, czy tylko była to dla nich okazja do „pokazania się”.

Grzegorz Napieralski - SLD

Moim zdaniem jest to przede wszystkim sprawa dwóch komisji – Spraw Zagranicznych i Infrastruktury. Jeśli chodzi o stronę rządową, to ona powinna się tym zająć. To jest sprawa MSZ, które chyba nie ma pomysłu, jak się zabrać do rozmów z naszymi sąsiadami. Jestem zwolennikiem bezpośrednich kontaktów dobrosąsiedzkich. Nie mam nic przeciwko Unii, ale bezpośrednie kontakty są zawsze najlepsze. Zarówno Rosji, jak i Ukrainie powinno zależeć na dobrej wymianie z nami. Nasz minister spraw zagranicznych powinien częściej rozmawiać z nimi. Potrafimy i mamy możliwości rozwiązania tego problemu. Jeszcze przed naszym wejściem do UE umieliśmy się dogadać z Niemcami, stworzyć strefę przygraniczną. Znam to z moim rodzinnych stron, z Zachodniopomorskiego.

Jako poseł opozycji niewiele mogę zrobić. Nie jestem członkiem żadnej z tych komisji. Jeśli w ciągu najbliższych 3 miesięcy nic się w tej sprawie nie zmieni, jestem gotów przygotować interpelację poselską na ten temat.

Paweł Sajak - RP

Proszę mi wierzyć, że interpelacja poselska niewiele daje. Nie wnosi nic nowego, a odpowiedzi na nią są śmieszne, lakoniczne. Dlatego nie ma sensu jej składać. Tu trzeba zrobić coś konkretnego. Chciałbym zawiązać grupę lub zespół parlamentarny do rozwiązania tego problemu. Liczę przede wszystkim na posłów z pogranicza wschodniego. To jest problem społeczny i regionalny, stąd myślę również o parlamentarzystach z innych ugrupowań. Powinni się włączyć.

Jak już kiedyś mówiłem, uważam, że Służba Celna nie pracuje w pełni swoich możliwości. Celnicy chcą uzyskać przywileje innych służb mundurowych i to jest forma ich protestu, taki cichy strajk włoski. Mieliśmy umówione spotkanie na granicy, które zostało przez nich odwołane, „z powodu innych, ważnych zadań”, jak podali. Nadmienię, że to oni ten pierwszy termin wyznaczyli... Czekamy na kolejny i mam nadzieję, że tym razem nasze spotkanie z celnikami dojdzie do skutku. Musimy się przyjrzeć regulaminom, prawu. Na pewno jest sposób, aby zobowiązać celników do sumiennej pracy.

Wicemarszałek Sejmu Jerzy Wenderlich - SLD

To jest przede wszystkim kwestia obustronnych stosunków między Polską a Białorusią, Rosją i Ukrainą. Problem nie dotyczy tylko przewoźników i kierowców, także inni mają kłopot z przekraczaniem granicy drogą lądową, jak chociażby naukowcy jeżdżący w sprawach służbowych na Wschód. Nie dostrzegam zainteresowania tą sprawą u odpowiedzialnych za to resortów transportu i spraw zagranicznych. A powinni się tym lepiej zająć. Bez porozumienia z drugą stroną nic nie zdziałamy. Samochody muszą przecież gdzieś dalej jechać po przekroczeniu granicy. Po tamtej stronie również musi być odpowiednia infrastruktura.

Szczerze mówiąc nie widzę sensu w składaniu interpelacji poselskiej. To jest syzyfowa praca, ponieważ odpowiedzi na nie są zdawkowe, zbywają ich autorów. Tym samym mają niską, lub wręcz żadną skuteczność. A szkoda, bo oprócz błahych spraw, interpelacje poruszają także istotne problemy i te powinny być rozpatrywane uważnie.

AUTOSTRADA na ostrym zakręcie

Targi Kielce

Niższe ceny za stoisko, zmieniona formuła, trzy zamiast czterech targowych dni i Show After Fair za symboliczną „złotówkę", to niektóre ze zmian, jakie zapowiadają Targi Kielce, organizator największej w Polsce wystawy branży budownictwa drogowego AUTOSTRADA POLSKA.

Targi tworzone są z myślą o wystawcach i odpowiadają przede wszystkim na ich potrzeby. To truizm, jednakże leżący u podstaw wielu istotnych zmian, które już w kolejnej, jubileuszowej edycji AUTOSTRADY i MASZBUDU w 2014 roku czekają na przedsiębiorców zdecydowanych na pojawienie się na kieleckiej wystawie.

Jakie są zatem potrzeby przedstawicieli branży budowlanej zauważone przez organizatorów po ostatnich targach drogowych? – Podjęliśmy decyzję o obniżeniu cen za powierzchnię wystawienniczą – twierdzi Dariusz Michalak, dyrektor wydziału Targów. - To daje bowiem firmom możliwość udźwignięcia wydatków na targi w trudnej dla przedsiębiorstw sytuacji rynkowej. Opracowaliśmy nowy system rabatów i promocji, co może przyczynić się do ożywienia w zakresie promocji i marketingu targowego, a jednocześnie do ożywienia w branży. W taki sposób postanowiliśmy wesprzeć naszych dotychczasowych i potencjalnych klientów.

Organizatorzy, odpowiadając na kondycję branży, rozważają także coraz poważniej skrócenie czasu trwania targów. - Trzy, zamiast czterech targowych dni, pozwoli nie tylko na zintensyfikowanie prowadzonych na wystawie rozmów i działań, ale w dużej mierze pozwoli na obniżenie kosztów uczestnictwa w targach, co w obecnej sytuacji na rynku dla gros firm jest kluczową kwestią – uważa dyrektor Dariusz Michalak.

Organizatorzy MASZBUDU i instytucje wspierające targi planują rozszerzenie oferty wydarzeń okołotargowych – mowa tu nie tylko o konferencjach czy warsztatach dla chociażby operatorów koparek, ale o pokazy dla potencjalnych klientów. Show After Fair, to propozycja dla firm, które za symboliczną „złotówkę" będą chciały stworzyć na zewnętrznych terenach wystawowych (poligonie) gigantyczne, dynamiczne show.

– Do tej pory wielokrotnie wykorzystywaliśmy nasz poligon do podobnych pokazów – wyjaśnia dyrektor Michalak. – Warto wspomnieć, że Targi Kielce to jedyny w kraju ośrodek targowy, który taki teren posiada. To miejsce świetnie sprawdza się zarówno w pokazach dla polskiej armii, jak podczas niemniej widowiskowego baletu koparek. Dlatego ten atut postanowiliśmy wykorzystać bardziej intensywnie, trafiając do szerokiej publiczności.

- Pracujemy także nad promocją – zapewnia dyrektor wydziału PR i Marketingu w Targach Kielce Agnieszka Wicha-Dauksza. – Musimy bowiem pozyskać kolejne nowe grupy odbiorców dla ofert wystawców MASZBUDU i AUTOSTRADY, poszerzamy więc zakres naszych działań o kolejne branże.

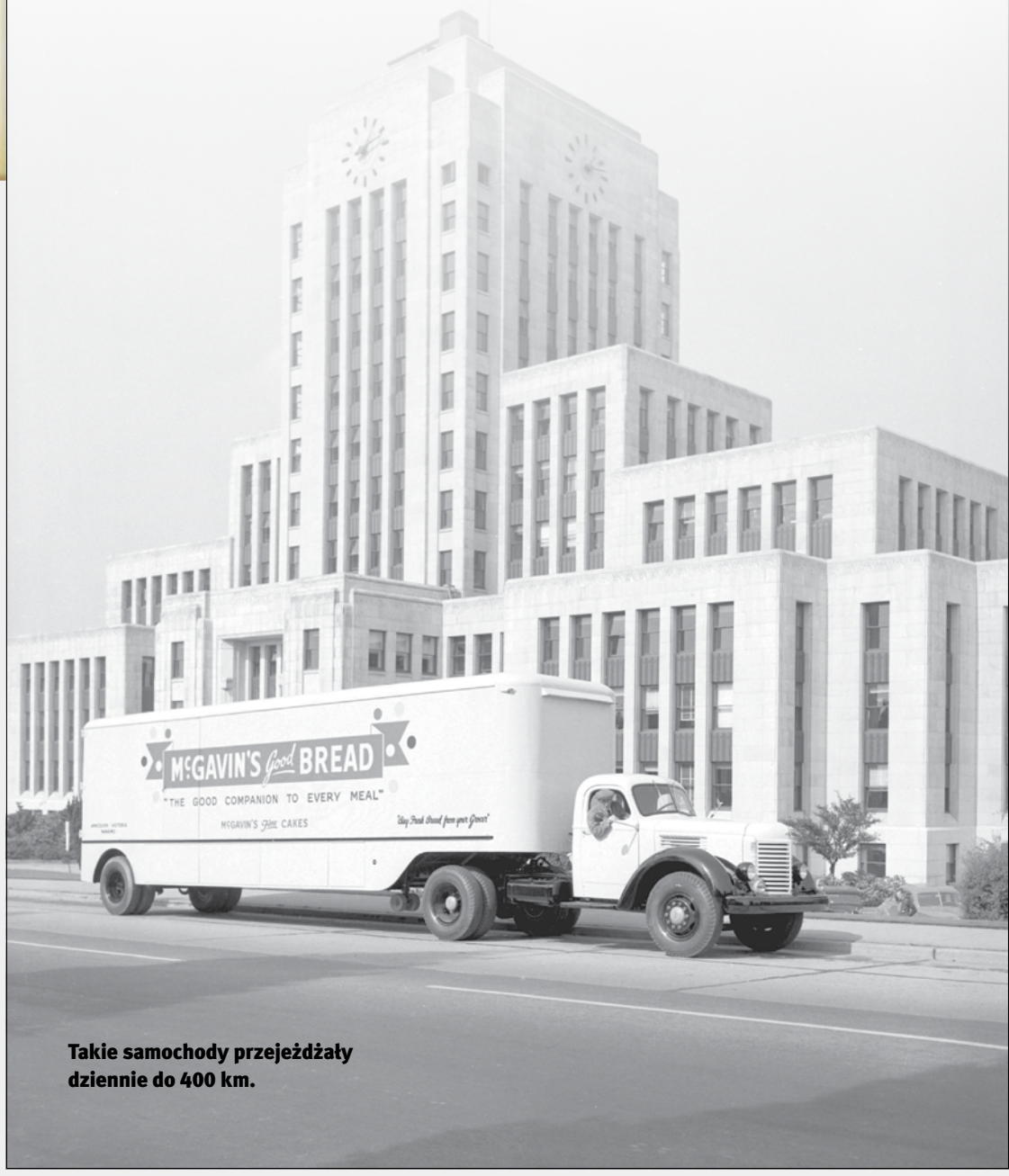
Wiele zmian czeka na uczestników kolejnej edycji święta drogownictwa w Kielcach, w tym udogodnienia związane z modernizacją i rozbudową targowej infrastruktury. Do użytku oddany został już parking wielopoziomowy na pół tysiąca pojazdów, przygotowano miejsca parkingowe przed halami w miejscu dawnego biurowca. Funkcjonować będzie także nowoczesne Centrum Kongresowe i nowy terminal wejściowy od strony zachodniej, umożliwiający płynną rejestrację, pozwalający jednocześnie na dostarczanie szczegółowych danych dotyczących odwiedzających wystawę. Nie bez znaczenia jest także to, że do Targów Kielce można wygodnie dojechać, co umożliwia sieć nowych dróg wokół terenów targowych. Atutem jest także bezkolizyjny zjazd z trasy Warszawa – Kraków na parking wielopoziomowy.

To tylko przedsmak zmian, jakie czekają na wystawców podczas kolejnej edycji wystawy.

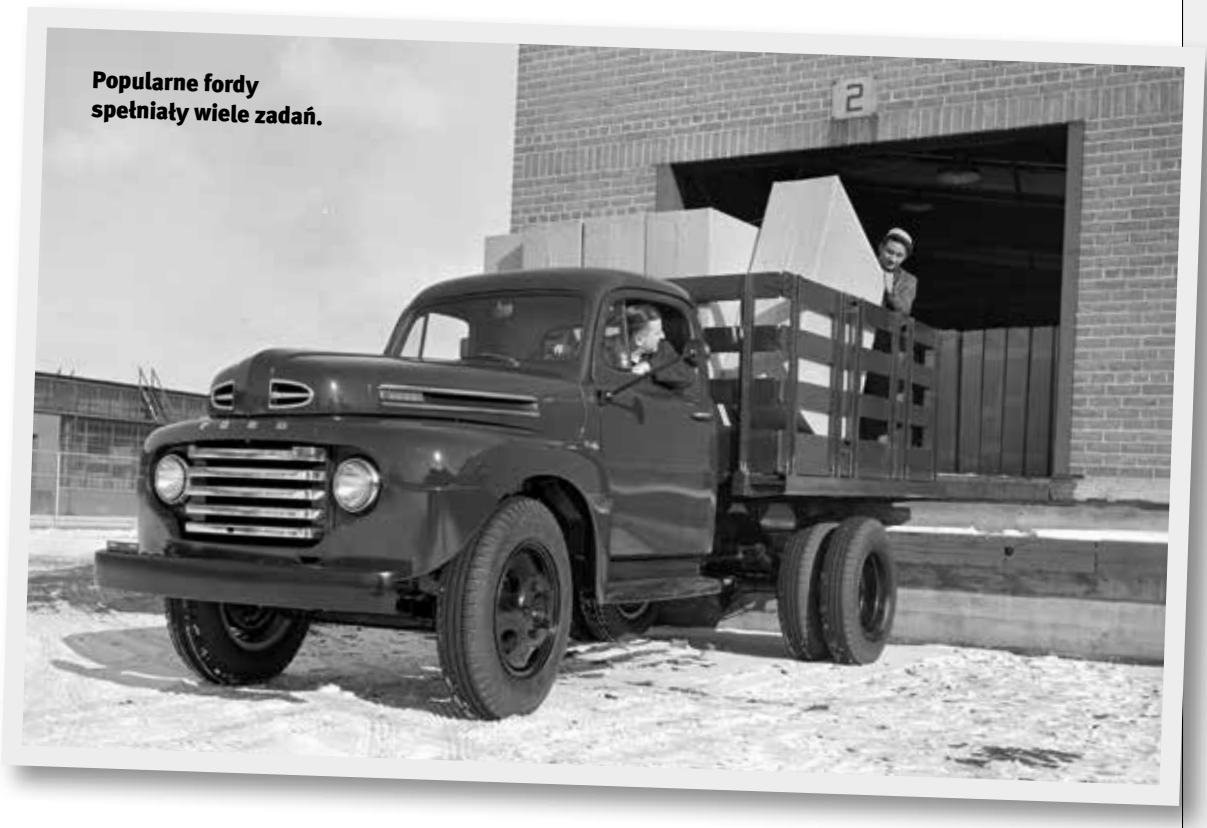
retro

Daleki dystans

Amerykański rząd wziął pod skrzydła przewoźników samochodowych, blokując dostęp nowych firm i ułatwiając koncentrację branży. W latach 50. w tym przemyśle pojawiły się potężne przedsiębiorstwa. Jednak najwięcej miały do powiedzenia związki zawodowe, kontrolowane przez mafię.



Takie samochody przejeżdżały dziennie do 400 km.



Popularne fordy spełniały wiele zadań.

Robert Przybylski

Rok po zakończeniu wojny, na Dzikim Zachodzie USA pojawiła się elitarna grupa kierowców ciężarówek z silnikami diesla, pierwszych prawdziwie dalekodystansowych samochodów. Ciężarówki takich przewoźników jak np. Pacific Intermountain Express (PIE) lub Consolidated Freightways pokonywały w 5 dni liczącą 2,5 tys. mil trasę z Zachodniego Wybrzeża do środkowych stanów. Samochód PIE na trasie San Diego - Chicago prowadziło w sztafecie dziesięciu kierowców. Specjalistyczny magazyn Automotive News z lutego 1946 roku tak opisywał tę grupę: „Są lepiej ubrani i pomagają sobie wzajemnie, np. podając warunki drogowe. Ich pojazdy mają 15 biegów i masę całkowitą 72 tys. funtów (ponad 32 tony)". Mocne samochody zachęcały do szybkiej jazdy. Policja narzekała, że w Kalifornii ciężarówki jeżdżą zbyt szybko. Funkcjonariusze podawali przykład kierowcy, który 400 mil przejechał ze średnią prędkością 57,6 mili na godzinę, gdy limit dla tego typu pojazdów wynosił 40 mil na godz. Kierowcy diesli mieli sposoby nawet na namolnych gliniarzy. W jednym z miasteczek regularnie przekraczali prędkość nocą. „Nikogo to nie obchodziło, poza dwoma policjantami, którzy postanowili nauczyć kierowców poszanowania prawa" – przypominał Automotive News. „Zaczęli wlepiać im mandaty za nadmierną prędkość. Wobec tego kierowcy zastosowali się do ich życzeń i przejeżdżali przez miasteczko z prawidłową prędkością. Tyle że redukowali biegi, a pracujące na wysokich obrotach diesle tak hałasowały, że dwóch stróżów prawa usunięto, a kierowcy powrócili do normalnej prędkości".

Innymi problemami, z którymi borykały się lokalne władze, były hałas, zadymienie i przeładowanie. Przeciążone samochody niszczyły drogi i tylko w Kalifornii rachunek za naprawy sięgnął miliona dolarów w 1946 roku. Jednocześnie przewoźnicy i przemysł zauważali konieczność liberalizacji i ujednolicenia stanowych przepisów. Już w 1945 roku inżynier transportu Uniwersytetu Michigan John S. Worley przygotował dla Tennessee Motor Transport Association projekt nowego prawa o przewozach. Projekt trafił także do innych stanów, które miały podobne potrzeby.

Worley uważał, że regulacja prawna powinna dotrzymywać kroku zmianom w konstrukcji ciężarówek i dróg publicznych tak, aby społeczeństwo mogło w pełni z tych udogodnień korzystać. „Poprzednie regulacje mają 20 lat i mimo pewnych zmian są niedostosowane do obecnych warunków" – zauważał Worley. Chodziło o szerokość dróg, ich budowę, możliwości pojazdów i gęstość ruchu. „Limity wymiarów i mas znacznie się różnią w regulacjach stanowych. Np. wysokość maksymalna w kilku stanach wynosi 11 stóp, w większości 12-13, a prawo federalne zezwala na 13 stóp (4,29 m). Dopuszczalna długość także była limitowana w najróżniejszy sposób: 31 stanów zezwala, aby pojazd sztywny liczył 35 stóp, natomiast 9 dopuszcza 40-60 stóp. Zestaw ciągnik z przyczepą może mieć w 29 stanach 45 stóp (14,85 m), w 13 stanach 42 stopy lub więcej, a w Illinois, Tennessee i Kansas zaledwie 35 stóp (11,55 m)" – wyliczał Worley. Dodawał, że w 36 stanach dopuszczalny nacisk na oś dochodzi do 18 tys. funtów, osiem sta-

Na Zachodnim Wybrzeżu Kanady i USA tuż po wojnie ciężarówki miały monstrualną wielkość.

Chevrolet był jedną z najpopularniejszych w USA marek ciężarówek.

nów dopuszcza od 19 tys. do 22 400 funtów, zaś w czterech nie ma ograniczeń.

Projekt proponował, aby długość sztywnego pojazdu wynosiła 35-40 stóp, samochodu z przyczepą pow. 40 stóp i z naczepą powyżej 45 stóp.

Za powiększeniem wymiarów pojazdów byli także producenci naczep i zabudów. Wyliczali, że koszty prowadzenia firmy przewozowej (podatki, pensje) tak bardzo wzrosły, że przedwojenne restrykcyjne prawo nie daje możliwości zarobku. Nadwoziowcy uważali, że szerokość pojazdów powinna być zwiększona do 102 cali (2,59 m), co zapewni więcej miejsca dla bliźniaczych kół, umożliwi lepsze chłodzenie bębnów oraz zwiększy stabilność poprzeczną auta.

Koleje kontra ciężarówki

Mimo propozycji liberalizacji przepisów i prowadzonych w poważnych gronach dyskusji, sprawa nie posunęła się do przodu prze kolejne lata. W lipcu 1947 roku branża narzekała, że „nie jest ustalone ustawodawstwo dotyczące mas i wymiarów. W 1942 roku rząd federalny wprowadził ułatwienia dla transportu samochodowego, aby przyspieszyć przewozy. Władze stanowe odgrażają się, że jeśli taka tymczasowa sytuacja potrwa dłużej, powrócą do restrykcyjnego przedwojennego prawa".

Powody zwłoki były dwa. Po pierwsze amerykańskie drogi w większości składały się z jednopasmowych, wąskich szlaków, które chociaż w większości asfaltowe, jednak z trudem mieściły gęstniejący ruch i mało kto z pozostałych użytkowników chciał na nich widzieć jeszcze większe ciężarówki. Przeciwne liberalizacji były także wpływowe w politycznych kręgach koleje.

Lata wojny przyniosły kolejom spore wpływy, których bardzo potrzebowały, bo na skutek Wielkiego Kryzysu były bliskie bankructwa. Jednak po wojnie popyt na przewozy kolejowe powtórnie zmalał, w 1949 roku o 28 proc. w stosunku do 1944 roku. Przewoźnicy kolejowi tracili duże pieniądze na przewozach pasażerskich, jednak administracja państwowa nie pozwalała im na zlikwidowanie tych przewozów. Interstate Commerce Commission narzucała minimalne i maksymalne taryfy, bez uwzględnienia kosztów i popytu. ICC wymagało niskich taryf dla przewozów zboża oraz innych towarów masowych, natomiast wysokie na dobra przetworzone i przewożone w małych ilościach. W rezultacie wielu spedytorów wybierało transport drogowy. Udział kolei w pracy przewozowej spadł z 61 proc. w 1940 roku do 56 proc. w 1950 roku i 44 proc. w kolejnej dekadzie. W podobnym tempie malało zatrudnienie kolei: z 1 358 838 osób w 1946 roku, do 840 763 w 1958 roku.

Branża transportu drogowego przejmowała to, co traciły koleje i szybko rosła. W 1946 roku przewoźnicy zatrudniali 4 753 035 kierowców, 3,5 razy więcej od wszystkich operatorów kolejowych łącznie. Według danych American Trucking Associations, przewoźników I klasy (o dochodzie rocznym co najmniej 100 tys. dol.) było w połowie 1946 roku ok. 2 tys., natomiast w 1949 już 2,5 tys. Średnia płaca roczna wynosiła w 1946 roku 2 395 dol. (lokalni przewoźnicy płacili 2 189 dol.). Dla porównania i unaocznienia wojennej inflacji: popularny Chevrolet Stylemaster Sport Sedan kosztował w 1946 roku 1 205 dolarów, o 43 proc. więcej niż w 1942 roku.

Średni dystans pokonywany przez dalekobieżne ciężarówki wynosił 193 mile. Międzymiastowy przewoźnik płacił 1 403 dol. podatku rocznie, przejeżdżał przeciętnie 43 925 mil. Całkowity zarobek na samochód wynosił 32,2 centa na milę i 3,8 centa na tono-milę. Całkowity przychód roczny sięgał 15 099 dol., przy przewo-

Ciągniki siodłowe spotykano nawet w dystrybucji.

zach 2 230 ton rocznie i 393 261 tono-mil rocznie. Średni załadunek wynosił 8,39 tony.

Z powyższych danych wynika, że przewoźnicy należeli do małych przedsiębiorstw. W 1949 roku 22 tys. firm transportu samochodowego na wynajem zarobiło łącznie 3 mld dol. Zaledwie 40 firm zanotowało przychody powyżej 5 mln dol. Obroty największej firmy branży sięgnęły 28,6 mln dol. Z 8 mln ciężarówek zarejestrowanych w USA, 95 proc. należało do farmerów, fabryk, samorządów i rządu. Tylko 400 tys. było własnością przewoźników specjalizujących się w transporcie dalekodystansowym na wynajem. Ta grupa dzieliła się na ogólnych przewoźników (common carrier), przewoźników określonych ładunków (przeprowadzki, paliwa, samochody) oraz przewoźników kontraktowych, którzy wykonywali kontrakty z producentami (paliwa, cement, stal). W 1949 roku przewoźnicy ogólni przetransportowali 85,6 proc. ładunków branży dalekodystansowej, zaś kontraktowi 14,4 proc.

Ustawa o transporcie samochodowym (Federal Motor Carrier Act) z 1935 roku dzieliła przewoźników na 3 klasy: pierwsza o przychodach powyżej 100 tys. dol., druga o przychodach od 25 tys. do 100 tys. i trzecia poniżej 25 tys. dol. Inflacja oraz przyrost branży sprawiły, że od 1 kwietnia 1950 roku do klasy I zaliczano firmy o przychodach powyżej 200 tys. dol., do drugiej powyżej 50 tys. dol. Przewoźnicy klasy I zanotowali 1,2 mld dol. przychodów, zdobywając 40 proc. branży.

Branża mogła też pochwalić się sukcesami legislacyjnymi: w 1949 roku rząd zwiększył limity prędkości ciężarówek: dla sztywnych z 28 mph do 35 mph (56 km/h), zaś z przyczepami i naczepami z 23 do 26 mph (42 km/h). Na początku dekady limit szerokości pojazdów wzrósł do 96 cali (244 cm).

Giganci rynku

Nawet ta skromna liberalizacja przepisów doprowadziła do szybkiego wzrostu transportu drogowego. Liczba ciężarówek wzrosła z 5,1 mln w 1945 do 10,6 mln w 1956. Wygoda z korzystania z ciężarówek była ewidentna: szybkość, usługi od drzwi do drzwi i niewygórowane ceny, chociaż przeciętny samochód ciężarowy miał niską ładowność w porównaniu do wagonu kolejowego. W 1955 roku przeciętna masa ładunku przewożonego autostradą pojedynczym samochodem wynosiła 2,5 tony, zaś zestawem 11 ton. Małe ładunki pozwalały na szybszy załadunek, lepsze dobranie trasy, kontrolę bezpieczeństwa i warunków przewozu. Niskie koszty przeładunków, opakowań i większe bezpieczeństwo ładunku uczyniły z transportu drogowego także atrakcyjne kosztowo rozwiązanie na większych odległościach.

Sprzymierzeńcem ciężarówki była także rozbudowa sieci drogowej, docierającej do najmniejszych miast i miasteczek. W USA ponad 25 tys. takich ośrodków polegało wyłącznie na transporcie drogowym.

W transporcie towarów średnia długość trasy wynosiła w 1955 roku 250 mil. Przeciętne przebiegi pasażerskie były krótsze – ok. 66 mil, gdy kolej przewoziła na 103 mile, a w wagonach sypialnych i kuszetkach na 384 mile. Dwie trzecie wszystkich pasażerów przewoziły autobusy.

Przewoźnicy autobusowi należeli do większych firm, a ich liczba była stabilna: w 1955 roku było ich 1 586, z tego 19 proc. należało do klasy I, a ich przychody stanowiły 89 proc. obrotów branży.

Wśród przewoźników osobowych wybił się na pierwsze miejsce Greyhound Corporation, który miał 18 oddziałów i pokrywał działaniem wszystkie stany oraz 7 prowincji Ka-

Przemysł drzewny korzystał z mocnych ciężarówek Mack EH.

nady. Firma w 1955 roku obsługiwała 98 tys. mil linii i zarobiła 225 mln dol. i współpracowały z nią nawet koleje.

Wśród konkurentów wyróżniał się wielkością National Trailways Bus System, którego siatka połączeń w 43 stanach liczyła w 1955 roku 72 tys. mil obsługiwanych przez 41 spółek należących do holdingu Trailways.

W 1955 roku transport samochodowy dawał zatrudnienie 6 mln osób, a przewoźnicy autobusowi zatrudniali 175 tys. dalszych. Transport był jednym z największych pracodawców w USA.

Postępowanie ICC, blokujące wejście na rynek nowych podmiotów, prowadziło do konsolidacji branży. Firmy klasy I, z przychodami pow. 200 tys. dol. miały ponad 73 proc. dochodów wszystkich przewoźników ciężarowych. W przewozach specjalizowanych (samochody, paliwo, przeprowadzki) niecałe 60 firm przewoziło ponad połowę ładunków. Regulacje sprzyjały rozwojowi dużych firm. Powołały one wiele inicjatyw, w tym lokalne biura ustalające stawki przewozowe, na co ICC zareagowała z opóźnieniem. Mimo to w 1948 roku pojawiła się ustawa Reed-Bulwinkle uznająca takie praktyki za legalne, bo rzekomo zmniejszające koszty druku przez każdą z firm stawek i połączeń. Takich biur powstało 80. Liczba skarg składanych przez niezależnych przewoźników wrosła z 597 w 1946 roku do 5 170 w 1952 roku, ale niewiele one dały.

Liczba przewoźników towarowych malała: z 28 tys. w 1939 roku do 21 306 w 1951 roku do 18 695 w 1955 roku. W większości były to niewielkie firmy, ale podział na klasy następował według po raz kolejny zmienionych podziałów: I klasa miała przychody powyżej 1 mln dol. (dla porównania wśród przewoźników kolejowych powyżej 3 mln dol.), druga od 200 tys. do 1 mln dol. i trzecia poniżej 200 tys. dol. Przewoźnicy towarowi I klasy stanowili liczebnie 12 proc. środowiska, ale zarobili 79 proc. przychodów branży.

We wczesnych latach 50. największą firmą transportu drogowego w USA był Associated Transport z Nowego Jorku z przychodami 42 mln dol., za nim był Norwalk Truck Lines w Norwalk z Ohio z 40 mln dol.

Za najbardziej dochodowy uznawany był Riss & Co., Inc., który w 1953 roku zarobił na czysto 2,9 mln dol. Firma z przychodami przekraczającymi 29 mln dol. zajmowała piąte miejsce w rankingu największych przewoźników. Dysponowała liniami o długości 37 tys. mil pomiędzy Denver i Wschodnim Wybrzeżem. Do tej firmy należał największy na świecie terminal (zlokalizowany w Cleveland obiekt miał 20 ha), a jej ciężarówki co 12 minut przejeżdżały autostradą Pensylwania Turnpike. To właśnie Riss złożył największe w dotychczasowej historii prywatne zamówienie na ciężarówki: w General Motors zamówił samochody i naczepy w Fruehauf Trailer and Strick Co. warte 14 mln dol. Wszystkie ciągniki zostały przystosowane do 2-osobowej obsady, aby skrócić czasy dostawy o połowę.

W szalonym tempie rozwijała się cała branża. Mający w 1953 roku 22 mln dol. przychodu Pacific Intermountain Express kupił tabor wart 4 mln dol. Przewoźnicy byli przekonani o konieczności ekspansji wskazując, że populacja USA powiększa się każdego dnia o 7 tys. osób i ktoś musi dowieźć zaopatrzenie.

Rodzi się intermodal i monopol

Potoki towarowe rosły tak szybko, że nie radzili sobie z nimi przewoźnicy samochodowi. Wąskie drogi i limity stanowe utrudniały efektywny transport. Stąd Riss jako jedna z

Po wojnie ciężarówki dystrybucyjne otrzymały kabiny nad silnikiem.

Furgony z niskim wejściem usprawniały doręczenie przesyłek.

pierwszych w USA firm zaczął wykorzystywać koleje do przewozu naczep. Taki system nazwano piggyback i pod koniec dekady Riss tygodniowo wysyłał w ten sposób 600 naczep.

W 1955 roku po raz pierwszy w amerykańskich statystykach pojawiły się przewozy intermodalne. Ich początek przypada na 1936 roku, gdy Chicago Great Western Railroad przewiozła kilkaset naczep na przystosowanych do tego celu platformach. W 1955 roku takich ładunków było 168 tys. W kolejnym roku przewoźnik samochodowy Malcolm McLelan wysłał w pierwszy rejs z Newark (New Jersey) do Houston (Teksas) kontenerowiec Ideal X z 58 kontenerami. Jednostka była przerobionym wojskowym tankowcem. Dopiero w 1961 roku Międzynarodowa Organizacja Normalizacji ISO przyjęła standardowe wymiary kontenerów.

Administracja federalna aktem Reed-Bulwinkle otwarcie wspierała konsolidację branży dzięki ujednoliceniu stawek, co prowadziło do ich wzrostu. Duże pieniądze przyciągnęły mafię. Groźbą i prośbą członkowie mafii zawładnęli lukratywnymi kontraktami, np. na obsługę nowojorskiego lotniska. Politycy działali wyjątkowo ospale i udzielili pomocy związkowcom, którzy pod przywództwem Jimmy'ego Hoffy praktycznie zawładnęli branżą transportu drogowego. W 1957 roku związek zawodowy kierowców, pracowników magazynowych i pomocników (w skrócie zwany Teamsters) liczył 1,4 mln członków. O tym, kto może działać w transporcie samochodowym, decydował Teamsters Union, a nie ICC. Mający poparcie mafii związek zawodowy nie tylko pięścią zmuszał kierowców do wstępowania do związku, ale zakazywał obsługi w terminalach firm, których pracownicy do związku nie należeli. Dopiero w grudniu 1957 roku ICC wydało werdykt, że żaden terminal nie może odmówić obsługi ciężarówek tylko dlatego, że należą do nieuzwiązkowionych firm. Przewoźnik z Teksasu, którego kierowcy nie należeli do Teamstersów, złożył do ICC zażalenie na 9 terminali w Oklahoma City, które nie chciały obsłużyć jego ciężarówek. ICC zakazało wszelkiej dyskryminacji przewoźników.

Te wyrok nie zachwiał pozycją związku zawodowego. Dwa lata później główny doradca senackiego Komitetu ds. Związków Zawodowych Robert Kennedy stwierdził, że Teamsters jest potężniejszy od społeczeństwa i od rządu. „Jeżeli nic nie zrobimy, ten kraj będzie kontrolowany przez Johnny Dio, Jimmy Hoffę i Tony „Ducks" Corallo". Kennedy wymienił włoskich gangsterów, którzy popierali związek i terroryzowali opornych. Młody adwokat był zdecydowany ukrócić potęgę mafii.

Stawki nadal ustalane były w zmowie i cała branża pod czujnym okiem ICC miała się wyjątkowo dobrze. Kierowcy należeli do najlepiej zarabiających grup pracowników najemnych, a przedsiębiorcy pilnowali, aby tabor był jak najnowszy, gdyż płacili pracownikom także wtedy, gdy samochody stały zepsute.

Mające sporo gotówki firmy przewozowe inwestowały w nowe technologie. Ryder był jedną z pierwszych firm przewozowych, wykorzystującą komputery. W 1952 roku firma zakupiła 15-tonowy, chłodzony wodą komputer UNIVAC do przyspieszenia obliczeń księgowych.

W branży przeprowadzkowej pierwszą firmą, która wykorzystała komputery, był Atlas Van Lines. W 1959 roku kupił maszyny NCR i IBM dla ułatwienia obsługi klientów i sieci handlowej. Nadeszła era komputerów.

poradnik

Gra o wpływy

Konflikty stanowią integralną część naszego życia. Spotykamy się z nimi wszędzie – w domu, w miejscu pracy, a także na gruncie towarzyskim. Freud twierdził, że konflikty są nieuniknionym produktem cywilizacji. Cele i potrzeby ludzi są często sprzeczne z celami i potrzebami innych. Gdy rozwiążemy jeden konflikt, w jego miejsce pojawiają się następne. Czy oznacza to, że jesteśmy skazani na nieustanne walki i niepokoje? Otóż nie!

Magdalena Gieras

Musimy tylko wpierw zrozumieć i poznać naturę konfliktu, by następnie umiejętnie nim pokierować, a tym samym doprowadzić do zminimalizowania jego negatywnych skutków. Wówczas okaże się, iż konflikt może pełnić również wiele pozytywnych funkcji - konstruktywnie rozwiązany może być czynnikiem stymulującym rozwój, prowadzącym do pozytywnych, twórczych zmian, i odwrotnie – nierozwiązany konflikt jest czynnikiem destrukcyjnym, powoduje pogłębianie rozdziału pomiędzy stronami i w konsekwencji prowadzi do rozpadu.

„Konflikt jest organicznym elementem naszego życia. Nie mieć konfliktów, to znaczy nie żyć. (...) Celem naszego działania nie może być unikanie konfliktów, lecz nauczenie się, jak wykorzystywać ich cechy pozytywne, a osłabić negatywne" (Dana, 1993).

Analizując konflikty pomiędzy pracownikami a ich przełożonymi możemy wyodrębnić konflikt zaistniały miedzy pracownikiem a jego bezpośrednim przełożonym oraz między pracownikiem a przełożonym wyższego szczebla.

Przyczyn pojawiania się konfliktów pomiędzy pracownikami a ich bezpośrednimi przełożonymi jest wiele. Najważniejsza z nich to różnica zajmowanego miejsca w hierarchii organizacji oraz odmienność roli obydwu tych grup w procesie pracy. Odmienny bowiem jest ich punkt widzenia, postrzegania sytuacji pojawiających się w miejscu pracy. Miejsce zajmowane przez kierowników w strukturze społeczności zakładu pracy narzuca im niemal automatycznie „odgórny" sposób patrzenia na wiele istotnych spraw. Natomiast punkt widzenia podwładnego, to patrzenie „z dołu", co utrudnia ogarnięcie całości problemów związanych z działalnością i funkcjonowaniem danej komórki czy też całego zakładu pracy. Sprzyja to zaś wyolbrzymianiu spraw bliskich pra-

czyli konflikt pomiędzy pracownikami a przełożonymi

cownikowi, związanych jedynie z jego własnym miejscem pracy.

Sytuacją idealną byłoby połączenie tych dwóch punktów widzenia, tak aby wzajemnie się one uzupełniały. Jednak praktyka życia codziennego w zakładach pracy wskazuje niejednokrotnie na pojawianie się sprzeczności wynikających przede wszystkim ze zbytniej ostrości w postępowaniu, z różnicy poglądów obu stron, a także z braku wzajemnego szacunku (Iżyk, 1978).

Należy jednak pamiętać, że i na przełożonym spoczywa olbrzymia odpowiedzialność związana z właściwym kierowaniem zespołem – zarówno w sytuacjach konfliktowych, jak i podczas normalnego trybu pracy. Według Center for Creative Leadership (CCL) do podstawowych umiejętności kierownika i postaw niezbędnych dla efektywnego zarządzania należą (cyt. za Masłyk – Musiał, 1999):

- Pomysłowość – potrafi myśleć strategicznie i podejmować prawidłowe decyzje w warunkach presji. Wie, jak przystosować się do zmieniających się i często dwuznacznych sytuacji. Umie utworzyć kompleksowe przedsięwzięcia i rozwiązywać problemy w sposób elastyczny.
- Podejmowanie się każdego zadania – jest wytrwały i potrafi skoncentrować się w obliczu przeszkód. Przejmuje odpowiedzialność, potrafi działać samodzielnie, ale jest otwarty na pomysły innych.
- Szybkość uczenia się – potrafi opanować nowe wiadomości i wiedzę potrzebną do pracy.
- Zdecydowanie.
- Przewodzenie podwładnym – pozwala swoim podwładnym działać samodzielnie, co przynosi dobre rezultaty. Stwarza i otwiera przed nimi nowe możliwości. W stosunku do podwładnych zachowuje się uczciwie i sprawiedliwie.
- Stwarzanie dobrego klimatu do rozwoju – stwarza atmosferę, która zachęca podwładnych do podnoszenia swoich kwalifikacji, poszerzania własnych umiejętności i rozwoju.
- Właściwe postępowanie z kłopotliwym podwładnym – jeżeli ma problemy z podwładnymi - działa zdecydowanie, ale uczciwie i sprawiedliwie.
- Ukierunkowanie na pracę zespołową – realizuje zadania kierując, ale i współpracując z innymi.
- Zatrudnianie ludzi zdolnych – potrafi dobrać do swojego zespołu pracowników zdolnych i utalentowanych.
- Budowanie i utrzymywanie dobrych stosunków – umie zbudować i utrzymać w zespole dobrą współpracę z innymi pracownikami oraz partnerami z zewnątrz. Ma dar prowadzenia negocjacji i rozwiązywania problemów związanych z pracą tak, aby nie urazić ludzi.
- Współczucie i wrażliwość – wykazuje szczere zainteresowanie problemami innych i odnosi się ze zrozumieniem do kłopotów swoich podwładnych.

> Na przełożonym spoczywa olbrzymia odpowiedzialność związana z właściwym kierowaniem zespołem – zarówno w sytuacjach konfliktowych, jak i podczas normalnego trybu pracy.

- Bezpośredniość i opanowanie – jest solidny, konkretny, polega tylko na faktach, nie zrzuca winy na innych.
- Umiejętność pogodzenia życia zawodowego z prywatnym – potrafi w taki sposób zorganizować sobie pracę, aby nie przeszkadzała mu życiu osobistym i rodzinnym. Umie pogodzić jedno z drugim, dzięki czemu nie zaniedbuje ani swoich obowiązków zawodowych ani rodziny.
- Świadomość swojego charakteru – doskonale zdaje sobie sprawę ze swoich zalet oraz wad; z chęcią pracuje nad sobą.
- Elastyczność w działaniu – w zależności od potrzeb potrafi być zarówno twardy, jak i współczujący. Jest otwarty na sugestie pły-

nące od innych – także od podwładnych.

Przedstawiony powyżej obraz kierownika zdaje się być obrazem idealnym. Możemy mówić tu o pewnej roli modelowej. Dla socjologów zajmujących się rolami kierowniczymi, szczególnie interesujący będzie jednak sposób ich spełniania, a więc tzw. role pełnione, rzeczywiste. Można zadać pytanie: czy nie stawia się mimo wszystko zbyt wielkich oczekiwań wobec osoby pełniącej funkcję kierowniczą?

Rola kierownika jest niezwykle konfliktogenna, zarówno w wymiarze hierarchicznym, jak też w układzie, który łączy się z pojęciem konfliktu ról, czyli równoczesnym pełnieniem różnych ról: przełożonego, podwładnego, współmałżonka, itp. Kadra kierownicza stanowi pewną kategorię społeczną. Postawy i zachowania kierowników są szczególnie interesujące, jeśli rozpatruje się je w kontekście stylów kierowania.

Trwanie w przeświadczeniu, że kary przynoszą dużo lepsze efekty niż nagrody, stawia przełożonego we współczesnych warunkach na z góry przegranej pozycji. Podwładny jest bowiem zależny od przełożonego, ale i odwrotnie.

Styl kierowania to przede wszystkim sposób skłaniania podwładnych do realizacji powierzonych im ról i realizacji zadań. To oddziaływanie przełożonego na podwładnego odbywa się w określonych warunkach społecznych, politycznych i kulturowych. Skuteczność owego oddziaływania uzależniona jest od przyjętej koncepcji człowieka w organizacji i charakteru zadań stawianych przed pracownikiem oraz od jasności określenia sposobu realizacji tych zadań.

„Styl kierowania zależy też od osobowości zarządzających, od posiadanych przez nich systemów wartości, od percepcji sytuacji, w której działają, a także charakteru oczekiwań stawianych kierownikowi przez jego hierarchicznych zwierzchników i sankcji grożących mu za ich niespełnienie. (...) W zasadzie nie ma jednego, najlepszego stylu kierowania. (...) Zależą one od otoczenia organizacji, struktury, kultury załogi, a także w dużym stopniu od przekonań kierowników dotyczących zachowań podwładnych. Jeżeli kierownik zakłada, że jego podwładny czuje wrodzoną niechęć do pracy i stara się jej unikać, będzie zachowywał się inaczej (przymuszenie do pracy, przewaga kar nad nagrodami) niż gdy uzna, że praca jest naturalną potrzebą człowieka, że podwładny chętnie pracuje, przyjmuje na siebie odpowiedzialność i wykazuje inicjatywę" (Masłyk – Musiał, 1999).

Trwanie w przeświadczeniu, że kary przynoszą dużo lepsze efekty niż nagrody, stawia przełożonego we współczesnych warunkach na z góry przegranej pozycji. Podwładny jest bowiem zależny od przełożonego, ale i odwrotnie. Błędne założenie o niechęci do pracy eliminuje potrzebę samorealizacji będącej cennym źródłem energii potrzebnej człowiekowi do działania. Innym błędem popełnianym przez kierowników jest przypisywanie podwładnym machiavellizmu, a więc zachowań podstępnych, nieuczciwych, skierowanych na oszukiwanie przełożonego. Patrzenie na podwładnych oczami uprzedzonymi również nie sprzyja efektywnej współpracy. Następstwem tego jest bowiem ograniczenie przepływu informacji, brak zaufania, a wszystko to sprzyja powstawaniu sytuacji konfliktowych.

Należy też wspomnieć o konflikcie miedzy pracownikami a ich przełożonymi wyższego szczebla. Stanowią one zazwyczaj rozwinięcie konfliktu zaistniałego wcześniej pomiędzy pracownikami a bezpośrednimi przełożonymi lub też wynikają z niewykonania przez pracownika polecenia wydanego bezpośrednio przez przełożonego wyższego szczebla. Konflikty tego typu przybierają szczególną formę, gdy podwładny sam jest przełożonym, wówczas dotyczą one zwykle:

- pozycji,
- sfery wpływów,
- przywilejów,
- wysokości wynagrodzenia (Iżyk, 1978).

Ambicja przodowania powoduje, że ludzie wszelkimi sposobami zabiegają o zdobycie wyższej pozycji i jej ugruntowanie. „Przy czym znamienna jest niepewność, czy zdobyta pozycja jest rzeczywiście korzystna i zadowalająca i czy w gruncie rzeczy nie należałoby zabiegać o jakąś inną" (Matejko, 1969). Jak trafnie zauważył S. I. Witkiewicz, „każdy Polak jest nie na swoim miejscu, każde miejsce jest dla niego za niskie. I mogłoby tak być, o ile do zajmowania miejsc wyższych dążyłoby się przez rzetelną pracę, uczciwy wysiłek i wytwarzanie realnych wartości, a nie przez wydymanie swej pustki do rozmiarów fikcyjnej, urojonej rzeczywistości".

Kiedy zrozumiemy naturę konfliktu i uświadomimy sobie uwarunkowania współpracy (jak ją osiągamy i jakie możemy mieć z niej korzyści), dopiero wówczas możemy zastanowić się nad działaniami umożliwiającymi negocjacje, czyli przejście od sytuacji potencjalnej walki do sytuacji współpracy. Jest to ważne, gdyż wiele problemów organizacyjnych ma aspekt negocjacyjny. Organizacja składa się z elementów, między którymi wymagana jest komunikacja i dopasowanie, które odbywa się dzięki negocjacjom. Oczywiście negocjacje to nie jedyna forma reagowania organizacji na konflikt.

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

Martin Vohánka: Firma W.A.G. jest liderem w skali Europy

Eurowag

Siedemnaście lat temu firmę zakładał młody człowiek, który nie miał praktycznie żadnych doświadczeń. Dziś jest zaliczana do liderów na rynku europejskim, z zakładanym na ten rok obrotem ponad 500 milionów EUR. Ta firma to W.A.G. payment solutions, a.s., która oferuje rozwiązania płatnicze dla profesjonalnych firm transportowych. Na jej czele stoi od początku Martin Vohánka. Pod jego rządami firma znalazła się między najszybciej rozwijającymi się spółkami tej branży w Europie.

Czym różnicie się od konkurencji i jak ją postrzegacie?

Zawsze staramy się porównywać z konkurencją i uczyć na jej porażkach i jej sukcesach. Na pierwszy rzut oka nasze produkty nie odróżniają się od innych marek. Różnica tkwi w tysiącach szczegółów, które stanowią o sile naszej oferty. Jeżeli zapytacie o założenia, to będą to głównie innowacje, pragnienie zaspokojenia potrzeb klienta, elastyczność i przede wszystkim dbałość o pracowników i atmosferę w pracy, którą im tworzymy.

Kim są Państwa klienci?

Są to przede wszystkim średnie i duże przedsiębiorstwa transportowe, ale także mniejsi przewoźnicy i firmy spedycyjne. Nasze usługi mogą się przydać również przedsiębiorcom, dla których transport stanowi część ich głównej działalności. Jako konkretny przykład podam przypadek drobnej działalności gospodarczej związanej z produkcją żywności, która musi być dowieziona własnym transportem do konsumenta.

Czy może nam Pan pokrótce przedstawić paletę waszych kart?

Najpierw chcę podkreślić, że za pośrednictwem kart paliwowych Eurowag można płacić nie tylko za paliwa, ale także za opłaty drogowe. Dodatkowo ich posiadacze mogą korzystać z całej gamy usług towarzyszących, nie tylko na terenie Republiki Czeskiej, ale praktycznie w całej Europie. Niezastąpionym narzędziem do naszych kart, który z pewnością docenia każdy, kto je posiada, jest dopracowana aplikacja internetowa do zarządzania kontem i kartami, raportowania, ale także jako przejrzysty system monitoringu zwrotu zagranicznego podatku VAT i akcyzy.

Jakie karty oferujecie Państwo swoim klientom?

Mamy trzy rodzaje kart, a każda z nich odpowiada konkretnemu rodzajowi przedsiębiorstwa i oferuje taki wachlarz usług, który wpisuje się w jego priorytety.

Pierwsza to karta Eurowag One, która stanowi kompleksowe rozwiązanie płatnicze dla dużych i średnich przedsiębiorstw transportowych. Klienci korzystający z karty komunikują się z przydzielonym przedstawicielem handlowym, który przygotowuje rozwiązania odpowiadające ich potrzebom, o których można powiedzieć, że są szyte na miarę. Wszystkim użytkownikom zapewniamy maksymalne bezpieczeństwo i oczywiście niezbędny komfort użytkowania.

Specjalnie dla firm spedycyjnych i jeżdżących dla nich mniejszych przewoźników opracowaliśmy kartę Eurowag Vector. Spedytor za pośrednictwem tej karty oferuje przewoźnikom korzystne warunki odbioru paliw i transakcji związanych z opłatami drogowymi, tym samym wzmacnia wzajemną współpracę i jednocześnie zyska prowizję od transakcji zakupu paliwa i opłat drogowych.
To wszystko przy jednoczesnym braku ryzyka poprzez wzajemne kompensowanie wzajemnych roszczeń wobec poszczególnych przewoźników.

Ostatnią jest karta prepaid'owa Eurowag Easy, z której korzystają głównie mniejsi przewoźnicy. Plusem tej karty jest prosta z punktu widzenia użytkownika i bardzo komfortowa aplikacja internetowa, która służy do doładowywania kredytu na koncie, śledzenia transakcji, itp. Działa na podobnych zasadach co karty operatorów sieci komórkowych lub internetowe konta bankowe.

Czy w najbliższym czasie firma szykuje jakąś nowość?

Tak, pomimo tego, że część naszych obecnych klientów już korzysta z karty Eurowag MasterCard, to będzie ona oficjalnie zaprezentowana dopiero jesienią tego roku.

Eurowag MasterCard przenosi nas do sfery usług finansowych. Ta karta umożliwia wykonywanie płatności pozostałych usług związanych z wykonywaniem transportu (naprawy, przeprawy promowe, mandaty, itp.) oraz jednocześnie daje możliwość wypłacania gotówki z bankomatów. To wszystko klient może sam określić bez przetrzymywania środków finansowych na koncie, mając pewność, że dokonanie płatności przez kierowcę zostanie wykonane dopiero po jego autoryzacji w naszym systemie.

Gdzie można korzystać z karty? W których krajach jesteście już aktywni?

Oczywiście w Republice Czeskiej, ale przede wszystkim za granicą. Jeśli weźmiemy pod uwagę tylko tankowanie paliwa, to otrzymamy listę 21 krajów europejskich, w których można korzystać z kart Eurowag nie tylko na sieciowych, ale także partnerskich stacjach benzynowych. Od czerwca 2013 r. mamy do czynienia już z ponad 8 000 stacji benzynowych.

Zmiany w procesie homologacji i rejestracji pojazdów

Zbigniew Kołodziejek

22 czerwca wprowadzono w życie Dyrektywę Unijną 2007/46, co oznacza, że z tym dniem w przypadku rejestracji pojazdów ciężarowych obowiązują w Polsce homologacje europejskie. Dotychczasowe homologacje krajowe w teorii pozostają ważne do 24 października 2014 roku. W teorii, ponieważ w przypadku pojazdów ciężarowych kategorii N2 i N3 (czyli wszystkich pojazdów ciężarowych powyżej 3 500 kg dmc) od początku roku 2014 obowiązuje norma Euro 6, czyli homologacje na pojazdy Euro 5 tracą rację bytu. Istotą zmiany jest ujednolicenie unijnych przepisów dotyczących homologacji pojazdów ciężarowych i specjalnych oraz ciągników siodłowych. Jako taka zmiana jest pożądana, jednakże jak zwykle diabeł tkwi w szczegółach, o które „dba" lokalne prawodawstwo. Mianowicie polska ustawa wprowadza, niejako przy okazji, kilka istotnych zmian w procesie rejestracji pojazdów. Najbardziej brzemienne w skutki są zmiany w dopuszczaniu pojazdów przebudowywanych przed rejestracją. Są to na przykład podwozia, na których zamontowano zabudowę.

> Cała ta gmatwanina związana z wprowadzaniem nowego prawa rodzi istotne ryzyko zakupu (zaliczkowania) pojazdu, którego nie będzie mógł użytkować ze względu na brak możliwości jego rejestracji.

Stosowana przed 22 czerwca instytucja tzw. „jednej sztuki rocznie" została zastąpiona znacznie bardziej skomplikowaną procedurą pod nazwą „dopuszczenie jednostkowe", która ma w założeniu funkcjonować jako procedura dopuszczenia do ruchu pojazdów, które wykonywane są jednostkowo i ze względów finansowych wykonywanie kompletnej homologacji mija się z celem. W myśl nowego prawa jednostkowego dopuszczenia dokonuje Ministerstwo Transportu na podstawie badań uprawnionych instytucji. Do 22 czerwca 2013 r. uprawnienia do dopuszczania do ruchu jednej sztuki rocznie miały okręgowe stacje kontroli pojazdów, w związku z tym metodę tę wykorzystywano powszechnie do rejestracji pojazdów ciężarowych z zabudowami, jako jedną z alternatyw dla homologacji. Dla uszczelnienia systemu z dniem 22 czerwca uprawnienia te zostały okręgowym stacjom cofnięte i jedyną obowiązującą procedurą jest „dopuszczenie jednostkowe", ale niestety w chwili obecnej nie wiadomo, kto dysponuje uprawnieniami do wykonywania badań do „dopuszczenia jednostkowego". Ustawa wprowadzająca nowe prawo mówi co prawda, że w drodze rozporządzenia lista instytucji uprawnionych do wykonywania badań zostanie podana przez ministra transportu, jednakże do dnia dzisiejszego lista ta nie została opublikowana. Niejasne jest bowiem, jak instytucje zainteresowane wykonywaniem tego typu badań mogą aplikować i jakie spełniać kryteria, żeby uzyskać stosowną licencję na przedmiotowe badania. Wprawdzie przedstawiciele Ministerstwa Transportu twierdzą, że na mocy obowiązującego prawa Instytut Transportu Samochodowego (ITS) oraz PIMB (Państwowy Instytut Maszyn Budowlanych) posiadają stosowne uprawnienia, nie zmienia to faktu, że z kilkuset uprawnionych zostają dwa podmioty i to obydwa mieszczące się w Warszawie.

W konsekwencji firmy zabudowujące, które nie

posiadają homologacji na swoje zabudowy (a trzeba tu wspomnieć, że tę samą zabudowę należy oddzielnie homologować na każdy typ pojazdu, każdej marki, na którym chce się ją montować) zmuszone są albo do wizyty w którejś z ww. instytucji i przejścia kosztownej (ok. 5 tys. zł) procedury jednostkowego dopuszczenia, albo do poszukania łagodniejszych przepisów rejestracyjnych w którymś z państw ościennych, co też wiąże się z kosztami (rejestracja za granicą, ubezpieczenie, przerejestrowanie w Polsce, itd.) oraz może być kłopotliwe, jeśli podmiotem rejestrującym będzie firma leasingowa. Oczywiście alternatywą jest przejście całej procedury homologacji danej zabudowy na danym podwoziu. Kolejnym rozwiązaniem jest zakup podwozia u producenta samochodów ciężarowych, który posiada homologacje na pojazdy skompletowane i wystawia po procesie zabudowania dokumenty rejestracyjne, niejako „wyręczając" firmę zabudowującą.

Osoby zakupujące ciągniki siodłowe również nie mogą spać spokojne, jeśli z jakiś względów zakupiony u dealera pojazd nie zostanie wyposażony fabrycznie w elementy, które powodują, że pojazd może być uznany za kompletny. Może to być np. siodło. Zgodnie z obowiązującymi przepisami pojazd niewyposażony fabrycznie w odpowiednie elementy, przewidziane w dokumentacji homologacyjnej danego producenta, nie jest ciągnikiem siodłowym i producent wystawi na taki pojazd dokument jak na niezabudowane podwozie, który to dokument nie jest podstawą do dokonania rejestracji pojazdu. W takiej sytuacji pozostaje jedynie kłopotliwa procedura dopuszczenia jednostkowego lub jednodniowa rejestracja za granicą.

Cała ta gmatwanina związana z wprowadzaniem nowego prawa rodzi istotne ryzyko zakupu (zaliczkowania) pojazdu, którego nie będzie mógł użytkować ze względu na brak możliwości jego rejestracji. Ważne jest, aby dokonując wyboru podwozia i producenta zabudowy mieć pewność, że odpowiednie dokumenty homologacyjne zostaną wystawione bezzwłocznie po zabudowie pojazdu, umożliwiając bezproblemową rejestrację.

Autor jest członkiem władz Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

GWARANCJA
UBEZPIECZENIOWA
viaTOLL

bezpieczeństwo
finansowe
gwarancja środków
na koncie

Więcej na **www.uslugi.zmpd.pl**

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

Kontakt
tel. 022 536 10 04,
fax 022 536 10 66,
e-mail: gwarancje.viatoll@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

1957 ZMPD

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR

część X

LUTZ ASSEKURANZ

W ostatnim wydaniu „Przewoźnika" opisane zostało konkretne zdarzenie szkodowe, w przypadku którego po pierwsze poruszono kwestię upoważnienia do wydawania poleceń przewoźnikowi, a po drugie, na zakończenie zwrócono uwagę na artykuły 14 i 16 Konwencji CMR, które - wraz z art. 15 - stanowią główny temat niniejszej publikacji.

W wyżej wymienionych artykułach Konwencji CMR nie chodzi o sytuacje, w których wykonanie przewozu towaru staje się niemożliwe jeszcze przed przyjęciem go przez przewoźnika, czy to ze względu na okoliczności znajdujące się w sferze wpływów nadawcy, czy to z uwagi na fakty, za które odpowiada przewoźnik, czy też dlatego, że sytuacja taka wynika zarówno z zachowania nadawcy, jak i spedytora, albo z przyczyn, które nie leżą ani po stronie nadawcy ani przewoźnika.

Praktyczne wskazówki

- **W przypadku przeszkód w realizacji przewozu lub w wydaniu towaru przewoźnik powinien zażądać odpowiednich instrukcji.**
- **Ważne jest, aby o udzielenie instrukcji zwrócić się do właściwej strony uprawnionej.**
- **W pewnych okolicznościach przewoźnik ma prawo do otrzymania zwrotu poniesionych kosztów.**
- **Przewoźnik w pewnych sytuacjach ma prawo wyładować towar, przechować go i ukończyć w ten sposób przewóz.**
- **W przypadku np. towarów łatwo psujących się przewoźnik, z uwagi na zaistniałą konieczność, ma możliwość dokonania ich sprzedaży.**
- **Nie należy podejmować żadnych działań bez porozumienia się z maklerem ubezpieczeniowym lub ubezpieczycielem.**

Przeszkody w przewozie i wydaniu towaru, prawa przewoźnika

Artykuły 14 - 16 Konwencji CMR regulują sytuacje, w których niemożliwe jest wykonanie transportu uzgodnionego na podstawie umowy przewozu, a więc przypadki, w których przewoźnik wprawdzie przyjął towar do przewozu, jednakże z powodu przeszkód, jakie zaistniały w trakcie realizacji usługi, nie jest go w stanie przewieźć lub dostarczyć zgodnie z umową.

Cytowane artykuły w niewiążącej - z uwagi na art. 51 CMR - wersji polskojęzycznej brzmią następująco:

Art. 14 Konwencji CMR [Przeszkody w przewozie towaru]

- Jeżeli z jakiejkolwiek przyczyny wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym jest lub staje się niemożliwe przed przybyciem towaru do miejsca przewidzianego dla jego wydania, przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z artykułem 12.
- Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem zgodnie z artykułem 12, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby uprawnionej do rozporządzania towarem.

Art. 15 Konwencji CMR [Przeszkody w wydaniu towaru]

- Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.
- Odbiorca, nawet jeżeli uprzednio odmówił przyjęcia towaru, może zawsze domagać się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy.
- Jeżeli przeszkoda w wydaniu towaru powstanie po tym, jak odbiorca, działając zgodnie z prawem, które mu przysługuje na mocy artykułu 12, ustęp 3, dał polecenie wydania towaru innej osobie, to stosując postanowienia powyższych ustępów 1 i 2 odbiorca wstępuje w miejsce nadawcy, a ta inna osoba w miejsce odbiorcy.

Art. 16 Konwencji CMR [Prawa przewoźnika w przypadku wystąpienia przeszkód w realizacji umowy przewozu]

- Przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.
- W przypadkach przewidzianych w artykule 14, ustęp 1 i w artykule 15 przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej; po tym wyładowaniu przewóz uważa się za ukończony. Przewoźnik bierze wówczas na siebie dozór towaru. Może on jednak powierzyć towar osobie trzeciej i wówczas odpowiada jedynie za rozsądny wybór tej osoby. Towar zostaje obciążony należnościami, wynikającymi z listu przewozowego i wszystkimi innymi kosztami.
- Przewoźnik może przystąpić do sprze-

daży towaru nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej, jeżeli usprawiedliwia to właściwość psucia się lub stan towaru albo jeżeli koszty przechowywania towaru są niewspółmiernie wysokie w stosunku do jego wartości. W innych przypadkach może on również przystąpić do sprzedaży, jeżeli nie otrzyma w słusznym terminie od osoby uprawnionej przeciwnych instrukcji, których wykonanie mogłoby być słusznie wymagane.
- Jeżeli towar został sprzedany w zastosowaniu niniejszego artykułu, kwota uzyskana ze sprzedaży powinna być postawiona do dyspozycji osoby uprawnionej, po potrąceniu kosztów ciążących na towarze. Jeżeli koszty te są wyższe od kwoty uzyskanej ze sprzedaży, przewoźnik ma prawo do różnicy.
- Sposób postępowania w przypadku sprzedaży określony jest przepisami prawa lub zwyczajami obowiązującymi w miejscu, gdzie towar się znajduje.

Trwała przeszkoda w przewozie towaru

Przeszkoda, która jest jedynie tymczasowa – niezależnie od winy lub osoby winnej - nie stanowi przeszkody w przewozie towaru w rozumieniu art. 14 CMR. Z tego powodu jako przeszkód w przewozie towaru nie należy kwalifikować blokad dróg, tymczasowych strajków, wymogu dokonywania przeładunków, itp., ponieważ stanowią one utrudnienia w realizacji transportu. Blokady dróg można z reguły ominąć wybierając trasę alternatywną, strajki tymczasowe wkrótce się zakończą, a wymóg dokonywania przeładunku towarów można spełnić. Powyższe przeszkody nie sprawiają, że wykonanie przewozu staje się niemożliwe. Również sytuacja, gdy przewoźnik nie może wprawdzie sam wykonać przewozu (ale osoba trzecia jak najbardziej) nie prowadzi do powstania przeszkody w przewozie towaru, ponieważ przewoźnik w takim przypadku może rozwiązać problem angażując przewoźnika-podwykonawcę.

Przeszkody w wydaniu towaru

Również i w tym przypadku obowiązuje powyższa reguła: utrudnienia w realizacji przewozu nie oznaczają niemożności jego wykonania. Oznacza to, że wydanie towaru musi stać się rzeczywiście niemożliwe. Przykład z ewentualnie wymaganym przeładunkiem można zastosować także i w tej sytuacji. Jeżeli jednak przykładowo nie można znaleźć odbiorcy lub odbiorca wymieniony w liście przewozowym odmawia przyjęcia towaru - na przykład z powodu jego uszkodzenia lub częściowej utraty - to wówczas mamy do czynienia z przeszkodą w wydaniu towaru.

Zażądać instrukcji!

Pierwszy ustęp artykułów 14 i 15 Konwencji CMR przewiduje, że przewoźnik w przypadku wystąpienia obydwu omawianych przeszkód w spełnieniu świadczenia umownego powinien zażądać instrukcji: w razie przeszkody w przewozie towaru - od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, a w przypadku zaistnienia przeszkody w wydaniu towaru - od nadawcy. Przewoźnik musi jednak dokładnie sprawdzić, kto jest w przypadku przeszkody w przewozie towaru osobą uprawnioną do rozporządzania nim: może to być albo nadawca, albo odbiorca, przy czym szczegóły w tej kwestii reguluje niezbyt przejrzysty art. 12 CMR. W takiej sytuacji, aby nie popełnić błędu na skutek zażądania i wypełnienia instrukcji wydanych przez osobę nieuprawnioną do rozporządzania towarem, staranny przewoźnik powinien skontaktować się ze swoim - miejmy nadzieję zawodowo doświadczonym - maklerem ubezpieczeniowym lub ubezpieczycielem. (Biegli w swym fachu specjaliści z firmy Lutz Assekuranz pozostają w tej kwestii zawsze do Państwa dyspozycji).

Odnośnie przeszkód w wydaniu towaru należy przestrzegać, że nadawca jest uprawniony do wydawania instrukcji przewoźnikowi tylko wtedy, gdy przedłoży on pierwszy egzemplarz listu przewozowego, chyba że przeszkoda w wydaniu towaru polega na odmowie jego przyjęcia przez odbiorcę, przy czym odbiorca pomimo wcześniejszej odmowy przyjęcia towaru może zawsze domagać się jego wydania, dopóki nadawca nie udzieli innych instrukcji.

Obowiązek reprezentowania interesów osoby uprawnionej do rozporządzania towarem

Ważne jest zwrócenie uwagi na to, że gdy wystąpi przeszkoda w przewozie towaru, a przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie tej osoby. Oznacza to, że w przypadku przeszkód w przewozie towaru, które można usunąć, przewoźnik mógłby na przykład szukać alternatywnych tras przewozu.

Prawo do otrzymania zwrotu kosztów

Jeżeli przewoźnik nie ponosi winy za przeszkodę w przewozie lub w wydaniu towaru, a także za powstanie kosztów w związku z uzyskiwaniem instrukcji, to ma on prawo domagać się zwrotu kosztów od wydającego instrukcje.

Wyładowanie towaru

Zgodnie z art. 16 ust. 2 Konwencji CMR, w okolicznościach zdefiniowanych w art. 14 i 15 tejże konwencji, przewoźnik może wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej i może wziąć na siebie dozór towaru, albo może powierzyć tę czynność starannie wybranej osobie trzeciej, przy czym towar zostanie obciążony kosztami powstałymi między innymi z tego tytułu. Po wyładowaniu towaru przewóz uważa się za ukończony.

Sprzedaż towaru

W przypadku towarów ulegających zepsuciu lub takich, których niezwłoczna sprzedaż jest uzasadniona, przewoźnik - nie czekając na instrukcje osoby uprawnionej - z uwagi na zaistniałą konieczność może dokonać sprzedaży tych towarów zgodnie z przepisami prawa lub zwyczajami obowiązującymi w miejscu, gdzie się owe towary znajdują. Postanowienia dotyczące wypłacenia sumy pozostałej po potrąceniu kosztów ciążących na towarze z kwoty uzyskanej z jego sprzedaży lub wyrównania poniesionych kosztów w przypadku, gdy kwota uzyskana ze sprzedaży towaru jest mniejsza od ciążących na nim kosztów, znajdują się w ustępie 4 artykułu 16 Konwencji CMR.

Skomplikowana materia regulacji zamieszczonych w artykułach 14 do 16 Konwencji CMR jest dla specjalistów z firmy Lutz Assekuranz „chlebem powszednim", dlatego też pozostają oni do Państwa dyspozycji w kwestii udzielania informacji lub zawierania odpowiednich ubezpieczeń, potrzebnych przewoźnikom i spedytorom.

Odmieniony TC eMap®

pomaga przewoźnikom budować przewagę konkurencyjną

TimoCom

Od kilku tygodni klienci platform oferowanych przez firmę TimoCom mogą bezpłatnie korzystać z zupełnie nowej mapy, która wzbogacona została o funkcję monitorowania pojazdów. Innowacyjny TC eMap® w znakomity sposób udoskonala działanie dotychczasowych produktów firmy: wiodącej na europejskim rynku giełdy ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformy przetargowej TC eBid® oraz giełdy powierzchni magazynowych.

Dotychczasowy moduł kalkulacyjny TimoCom został uzupełniony o całkowicie nowe możliwości. Użytkownicy mogą nadal, za pomocą jednego kliknięcia myszką, wizualizować daną trasę na mapie, jednak od teraz jej planowanie i kalkulacja kosztów odbywa się w jeszcze prostszy sposób. Nowy TC eMap® pozwala bowiem m.in. na sprawdzanie natężenia ruchu na drogach w całej Europie, co sprawia, że jesteśmy w stanie przewidzieć wiele okoliczności. Jednak jej najważniejszym atutem jest innowacyjna funkcja trackingu, polegająca na połączeniu systemów ponad 20 europejskich dostawców rozwiązań telematycznych w jednym miejscu. Bieżące monitorowanie pozycji wszystkich pojazdów na jednej przejrzystej mapie nie było dotąd możliwe. Jest to więc kolejny, niezwykle istotny krok w rozwoju silnej przestrzeni nowoczesnego rynku TSL w Europie.

Jak to działa?

Do tej pory firmy transportowe używały różnych systemów telematycznych, a przedsiębiorstwa powierzające im ładunki musiały tracić sporo czasu na zdobywanie informacji o aktualnej pozycji pojazdu z ich towarem. Jeśli przewoźnik udostępniał swojemu zleceniodawcy możliwość monitorowania lokalizacji ciężarówek, posiadających różne nadajniki GPS, wymagało to od obu stron logowania się za każdym razem na innej platformie. Dla załadowców było to niezwykle uciążliwe.

Nowy TC eMap® skupia w jednym miejscu wszystkie, najczęściej stosowane, rozwiązania trackingowe. Zleceniodawcy nie muszą już zajmować się odnajdywaniem niezbędnych informacji na wielu platformach, czy czasochłonnym telefonowaniem do usługodawców. Od teraz potrzebne informacje znajdą na jednej mapie w TC eMap®. Jednak, aby było to możliwe, usługodawca transportowy musi udostępnić kontrahentowi podgląd na pozycję swojego pojazdu. Musi też wskazać przez jaki czas udostępnienie to powinno być aktywne.

Korzyści dla przewoźnika

Usługodawca transportowy, którego park samochodowy obsługiwany jest przez różne systemy telematyczne, ma możliwość zebrania poprzez TC eMap® informacji z tych wszystkich systemów i wyświetlenia ich na jednej mapie. Dodatkowo przewoźnicy korzystający z nowego produktu TimoCom będą o krok przed innymi, bowiem już przy wprowadzaniu pojazdu do giełdy transportowej mogą zaznaczyć, że ich ciężarówki podlegają funkcji śledzenia. W branży transportowej bezpieczeństwo jest niezwykle istotne. Jeśli zleceniodawca ma do wyboru dwóch przewoźników, z których jeden posiada urządzenie monitorujące pojazd, a drugi nie, to najczęściej wybrany zostanie właśnie ten pierwszy. Wdrożona opcja jest zatem idealną podstawą do budowania godnej zaufania współpracy. Poza tym pozwala tworzyć, tak ważną obecnie, przewagę konkurencyjną. Umożliwiając kontrahentowi śledzenie ładunku, przedsiębiorca daje mu silny argument do tego, by wybrał właśnie jego pojazd. Tworzenie udostępnienia jest niezwykle proste. Wystarczy wpisać do programu numer ID w TimoCom klienta, któremu zostanie

powierzona, na określony czas, możliwość monitorowania pojazdu z ładunkiem.

Program nie ingeruje w niezależność. Przewoźnik sam decyduje o tym, jakiej firmie, kiedy i na jaki czas udziela udostępnienia. Może on wybrać spośród swoich pojazdów, posiadających nadajnik GPS, ten, który wymaga monitorowania i udostępnić go konkretnemu zleceniodawcy. Nowa mapa nie archiwizuje żadnych danych. Kontrahent dostaje możliwość śledzenia jedynie aktualnej pozycji danego pojazdu. Tym samym nie będzie zajmował czasu przewoźnika pytaniami o to, w jakim miejscu znajduje się jego towar, a przewoźnik nie musi się obawiać, że z systemu „wycieknął" dane, które nie powinny. Udostępnienie jest bezpieczne i pokazuje wyłącznie aktualne na dany moment położenie konkretnej ciężarówki.

Ile to kosztuje?

Obecnym klientom TimoCom opcja ta została włączona bezpłatnie. Przez cały okres wdrożeniowy mogą oni sprawdzać funkcjonalność nowej TC eMap® w swojej firmie. Wystarczy dokonać integracji ze swoim systemem telematycznym i zaimportować posiadane pojazdy.

Przedsiębiorstwa nie mające aktualnie umowy z TimoCom mogą otrzymać dostęp do nowoczesnego modułu kalkulacyjno-trackingowego w ramach okresu bezpłatnego testowania produktów firmy: giełdy TC Truck&Cargo® czy też platformy przetargowej TC eBid®. Jest to niezobowiązujący okres bezpłatnego korzystania z pełnej wersji oprogramowania, faza zapoznawania się z jego możliwościami. Dokonanie swoistego przeglądu rynku i włączenie się do gry poprzez wybór odpowiednich ofert oraz zamieszczanie swoich wolnych powierzchni ładunkowych pozwala przewoźnikom przeanalizować obecną sytuację rynkową. Po 4 tygodniach, kiedy poznają już oni korzyści, jakie może przynieść użytkowanie platform, następuje moment ustalenia zryczałtowanej stawki miesięcznej za dostęp do giełdy.

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

Dzięki TC eMap®:

- **monitorujesz pozycję swoich pojazdów**
- **wybierasz kontrahenta, któremu udostępniasz widok na pozycję aut**
- **zyskujesz przewagę konkurencyjną**
- **oszczędzasz czas, który wcześniej poświęcałeś na udzielanie informacji o położeniu pojazdów**
- **sprawdzasz natężenie ruchu w całej Europie**

Kradzieże ładunków w Rosji

Mariola Bożyk

Skradziony ładunek traktowany jest jako usunięty spod dozoru celnego i wprowadzony do obrotu z pominięciem władz celnych. Dlatego kradzież ładunku w trakcie wykonywania operacji transportowej pod osłoną karnetu TIR nie zwalnia przewoźnika od zapłacenia cła i podatku za utracony towar.

W przypadku kradzieży pojazdu i/lub ładunku na terenie Federacji Rosyjskiej przewoźnik narażony jest na bardzo poważne konsekwencje finansowe i zarazem podlega:

- odpowiedzialności w postępowaniu cywilnym za utracony ładunek (art. 17 Konwencji CMR),
- odpowiedzialności w postępowaniu administracyjnym za nieprzestrzeganie przepisów prawa celnego (art. 16.1 i 16.9 Kodeksu Administracyjnego Federacji Rosyjskiej),
- zobowiązaniu podatkowemu za zapłatę należności celnych i podatkowych za skradziony ładunek (art. 114 i 152 Federalnej Ustawy o Przepisach Celnych N: 311-ФЗ).

Zdaniem IRU najlepszym sposobem na zminimalizowanie konsekwencji finansowych dla przewoźników jest:

- unikanie niebezpiecznych zdarzeń podczas wykonywania operacji transportowej poprzez zachowanie maksymalnych środków ostrożności, określonych w Instrukcji IRU „Środki zapobiegawcze, jakie muszą być wdrożone przez każdego posiadacza karnetów TIR w celu przeciwdziałania zorganizowanej przestępczości",
- zapewnienie stabilności finansowej poprzez ubezpieczanie przewożonych ładunków, w tym, jeżeli to możliwe, ewentualnych należności celnych i podatkowych,
- Przestrzeganie „Minimalnych procedur jakie są do spełnienia w przypadku kradzieży" (Podręcznik dla Posiadaczy Karnetów TIR Rozdział 11).

Kluczowe wymagania to:

- Stosowanie środków zapobiegawczych, wykazanie czujności i ostrożności przez przedsiębiorstwo transportowe i kierowcę przez cały czas trwania operacji transportowej.
- Natychmiastowe zgłoszenie kradzieży do właściwych władz (policja, władze celne, inne) oraz nie później niż do 7 dni od zdarzenia do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i ubezpieczyciela ładunku.
- Terminowe uregulowanie należnego cła i podatku i wystąpienie do ZMPD z wnioskiem o zwrot zapłaconych kwot oraz dostarczenie wszystkich niezbędnych dokumentów w nieprzekraczalnym terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji płatniczej z urzędu celnego.

Ważne aspekty, o których warto pamiętać:

- Szybkie wykrycie kradzieży. Kradzieże ładunku najczęściej zdarzają się podczas postojów. Dlatego kierowcy powinni, kiedy tylko jest to możliwe, zatrzymywać się na parkingach strzeżonych i sprawdzać zamknięcia celne, linki zabezpieczające i plandeki po każdym postoju.
- Raport policji. Fakt kradzieży ładunku powinien być potwierdzony przez funkcjonariuszy rosyjskiej policji poprzez wydanie dokumentu przedstawiającego wszystkie szczegóły zdarzenia. Kierowcy muszą niezwłocznie zgłaszać każdy przypadek kradzieży do najbliższego posterunku policji.
- Protokół zajścia. Kierowcy muszą zgłosić niezwłocznie fakt kradzieży również do najbliższego urzędu celnego, gdzie władze celne powinny wypełnić protokół zajścia w karnecie TIR (ostatnia strona „Proces-verbal de constat").
- Zabezpieczyć dostarczenie pozostałego (ocalałego) ładunku do docelowego urzędu celnego. W przypadku kradzieży części ładunku kierowca powinien upewnić się, że władze celne nałożą nowe zamknięcia na pozostały ładunek i bezpiecznie dostarczyć go do docelowego urzędu celnego.
- Współpraca ze Zrzeszeniem. Przewoźnik powinien niezwłocznie powiadomić ZMPD o okolicznościach kradzieży i dostarczyć pełną dokumentację związaną z tym zdarzeniem.
- Współpraca z władzami celnymi.

Jak realizować płatności na rachunek bankowy Federalnej Służby Celnej Rosji?

Od początku roku 2012 przewoźnicy napotykają na trudności podczas dokonywania płatności na rzecz Federalnej Służby Celnej Rosji. Związane to jest głównie z brakiem przestrzegania nowych, wewnętrznych wymogów podczas realizacji płatności do Rosji, takich jak konieczność wykazywania w przelewach płatniczych:

- kodów KBK (kod klasyfikacji budżetowej),

Departament TIR we współpracy z Międzynarodową Unią Transportu Drogowego (IRU) w Genewie przygotował wytyczne dla polskich przewoźników w sprawie postępowania w przypadku utraty ładunku w wyniku kradzieży w Rosji. Instrukcje dotyczą m.in. sprawy regulowania należności na rzecz rosyjskich władz celnych, jak również aspektów prawnych w postępowaniu celnym i administracyjnym w Rosji.

- kodu urzędu celnego,
- numeru decyzji/żądania zapłaty,
- numeru karnetu TIR, którego dana płatność dotyczy.

Zgodnie z wewnętrznymi przepisami, wszelkie płatności na rzecz władz celnych w Rosji muszą być dokonywane jedynie przez osoby odpowiedzialne za dług celny, tj. posiadaczy karnetów TIR i wyłącznie w krajowej walucie, tj. w rublach rosyjskich (RUB).

Należy dokonać oddzielnych przelewów bankowych dla:

- cła,
- odsetek od cła,
- podatku VAT,
- odsetek od podatku VAT.

Oznacza to, że trzeba wykonać łącznie cztery przelewy bankowe, podając w każdym odpowiednie dane referencyjne banku. Aby wpłaty zostały uznane i odpowiednio zaksięgowane we wszystkich czterech przelewach wpisujemy odpowiednie numery KBK podane w decyzji płatniczej.

Uwaga! Cło, odsetki od cła, podatek VAT, odsetki od podatku VAT mają cztery różne numery KBK (kod klasyfikacji budżetowej).

W każdym z czterech ww. przelewach bankowych należy podać poniższe dane beneficjenta:

- Bank beneficjenta: OPERU-1 Banka Rosii, Moscow 701
- BIK: 044501002
- Numer rachunku: 40101810800000002901
- Beneficjent: Mezhregionalnoe operacionnoe UFK (FTS Rossii)
- INN: 7730176610
- KPP: 773001001
- OKATO: 45268595000

Po upewnieniu się, że przelewy zostały prawidłowo wykonane (tzn. pieniądze nie wróciły na konto nadawcy), przewoźnik powinien wysłać dowód wpłaty (najlepiej faksem) do urzędu celnego w Rosji, który wydał decyzję płatniczą wraz z pisemną prośbą o zaakceptowanie płatności jako rozliczenie decyzji Nr XXX z dnia YYY. Wzory ww. pisma w angielskiej i rosyjskiej wersji językowej dostępne są na portalu ZMPD w podserwisie TIR (http://tir.zmpd.pl)

W celu uniknięcia naliczenia odsetek za zwłokę należy ściśle przestrzegać terminu płatności. Zwykle jest to 10 do 20 dni od daty otrzymania decyzji płatniczej.

W przypadku gdy przewoźnik otrzyma decyzję płatniczą z opóźnieniem, powinien poinformować o tym (w formie pisemnej) urząd celny i załączyć kopię koperty, w której otrzymał ww. decyzję wraz z dowodem dokonania wpłat. Pozwoli to na uniknięcie naliczenia dodatkowych odsetek za zwłokę. Przewoźnik powinien otrzymać od władz celnych potwierdzenie wpłaconych kwot i braku długu celnego.

Prawne aspekty, o których należy pamiętać:

- Rosyjskie prawodawstwo administracyjne zakłada niewinność osoby podlegającej odpowiedzialności administracyjnej, co oznacza, że wina musi zostać udowodniona. Dlatego, jeśli z okoliczności towarzyszących kradzieży wynika, że kierowca nie mógł jej uniknąć (tj. ściśle przestrzegał trasy przejazdu wytyczonej przez władze celne, zachował wszelkie możliwe środki ostrożności podczas postoju, powiadomił policję, należności celne i podatkowe zostały opłacone po otrzymaniu decyzji płatniczej, naruszenie jest nieznaczne, itd.), przewoźnik może złożyć odwołanie od decyzji władz celnych (Postanowienie Administracyjne), która obciąża go odpowiedzialnością administracyjną. Skuteczne odwołanie może doprowadzić do unieważnienia wysokiej kary administracyjnej, która w przypadku kradzieży ładunku wynosi od 300 000 RBL do 500 000 RBL.
- Zgodnie z artykułem 30.2 i 30.3 Rosyjskiego Kodeksu Administracyjnego przewoźnik ma 10 dni (od daty otrzymania) na złożenie odwołania/skargi od/na Postanowienie Administracyjnego (dotyczące kary administracyjnej). Zażalenie należy złożyć do osoby, która je wydała, a ta powinna przekazać je do rozpatrzenia wyższej instancji lub przez sąd.
- Zgodnie z artykułami 37-40 Federalnej Ustawy o Przepisach Celnych N: 311-ФЗ) przewoźnik ma 3 miesiące (od daty otrzymania) na złożenie odwołania od decyzji płatniczej, określającej kwotę cła i podatku za utracony (skradziony) ładunek. Zażalenie należy złożyć do władz celnych wyższej instancji lub bezpośrednio do sądu.

W przypadku jakichkolwiek wątpliwości w sprawach związanych z kradzieżami ładunków prosimy o kontakt z Departamentem TIR ZMPD: Mariola Bożyk tel. 22/536 10 42, e-mail tir@zmpd.pl. Można również zwracać się o pomoc do Przedstawicielstwa ZMPD w Moskwie, za pośrednictwem Departamentu Transportu – Krzysztof Matuszewski tel. 22/536 10 79, e-mail: moskwa@zmpd.pl.

Czas pracy kierowcy.

Zmiany po 16 lipca 2013

Łukasz Włoch

Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców obowiązujące już od 16 lipca 2013 roku w szczególności dotyczą kierowców innych niż zatrudnieni na umowie o pracę. Jednak ustawodawca zmieniając również ustawę o transporcie drogowym wprowadził nowe zasady odbierania przerw w sześciogodzinnych okresach pracy, które obowiązują wszystkich szoferów prowadzących pojazdy powyżej 3,5 tony i niewyłączonych spod rozporządzenia 561/2006.

Zmiany dotyczące organizacji czasu pracy w większości dotyczą:

- przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym;
- osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, na jego rzecz (np. samozatrudnienie, umowa zlecenie, umowa nieopisana).

Dla wymienionych kierowców ustawodawca zdefiniował czas pracy, który obejmuje:

1) prowadzenie pojazdu;
2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
4) czynności spedycyjne;
5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep;
6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
7) niezbędne formalności administracyjne;
8) utrzymanie pojazdu w czystości

oraz dodatkowo dla kierowców na umowach cywilnoprawnych do czasu pracy będzie zaliczany czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

Wszystkie wyżej wymienione elementy kierowca ma obowiązek oznaczyć przy pomocy tachografu lub wpisu ręcznego jako zdarzenia „innej pracy" (zob. przykład nr 1).

Uwaga! Okresy prawidłowo oznaczone przez kierowcę jako zdarzenia dyspozycji nie są zaliczane do czasu pracy niezależnie od tego, w jakim okresie dnia wystąpiły.

Nowe normy dotyczące czasu pracy dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe oraz kierowców zatrudnionych na podstawie umowy cywilnoprawnej

- tygodniowy czas pracy nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy;
- tygodniowy czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Aby prawidłowo określić przeciętny tygodniowy czas pracy przedsiębiorstwo transportowe musi wprowadzić okres rozliczeniowy. Ustawodawca nie precyzuje, w jakiej formie warunek ten ma zostać spełniony, dlatego też najwłaściwszym wydaje się wprowadzenie go na podstawie zarządzenia (zob. przykład nr 2)

Uwaga! Okresy rozliczeniowe dla kierowcy zatrudnionego na podstawie umowy o prace i umowy zlecenie w jednej firmie mogą się różnić.

Kary związane z tygodniowym czasem pracy

Za przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy zastosowane mogą być następujące kary:

- do 2 godzin: 50 zł (kierowca), 100 zł (przedsiębiorca)
- powyżej 2 do 10 godzin: 300 zł (kierowca), 300 zł (przedsiębiorca)
- powyżej 10 godzin 500 zł (kierowca), 500 zł (przedsiębiorca)

Powyższe kary będą miały zastosowanie zarówno do przekroczenia maksymalnego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 60 godzin, jak i przecięt-

Zgodnie z zapisami Unijnej Dyrektywy 2002/15/WE każde państwo członkowskie powinno wprowadzić bardziej szczegółowe przepisy dotyczące godzin pracy w transporcie drogowym, zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa.

nego tygodniowego czasu pracy wynoszącego 48 godzin. Jednak w praktyce podczas kontroli na drodze ITD będzie miało możliwość kontroli jedynie przekroczenia 60 godzin maksymalnego czasu pracy, gdyż przeciętny czas pracy wynoszący 48 godzin może rozkładać się na okres nawet 4 miesięcy, który w całości nie podlega kontroli drogowej (kontrolujący może zażądać udokumentowania bieżącego dnia i 28 dni poprzedzających). Podczas analizy do czasu pracy zaliczone zostaną zdarzenia zarejestrowane przez tachograf jako czas prowadzenia pojazdu oraz inne prace tzw. „młotki". Zdarzenia zarejestrowane jako dyspozycyjność tzw. „koperta" i przerwa tzw. „łóżko" nie wchodzą w skład czasu pracy (zob. przykład nr 3, nr 4).
Czas pracy obowiązuje:
1) Kierowców niepozostających w stosunku pracy - niezależnie od liczby podmiotów, na rzecz których wykonują przewóz drogowy;
2) Kierowców niepozostających w stosunku pracy - jeżeli jednocześnie są zatrudnieni na podstawie umowy o pracę.

Kary związane z pracą w porze nocnej

Podobnie jak dla kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę dla kierowców na umowach cywilnoprawnych, jak i samych przedsiębiorców będących kierowcami, ustawodawca wprowadził ograniczenie czasu pracy w nocy. Aby prawidłowo wyliczyć ilość godzin pracy w porze nocnej, należy określić, jakie godziny obejmuje ta pora. Przedsiębiorca do wyboru ma 4 godziny między godziną 0:00 a 7:00. Jeżeli we wskazanym w przedsiębiorstwie przedziale czasu wystąpi praca (nie ma określonych tolerancji zatem może ona wynosić zaledwie jedną minutę) od momentu rozpoczęcia pracy w danym dniu przez kolejne 24 godziny kierowca nie może pracować dłużej niż 10 godzin (do czasu pracy zalicza się jedynie czynności prowadzenia pojazdu i „innej pracy").

Taryfikator zarówno dla kierowcy, osoby zarządzającej transportem, jak i przedsiębiorcy nie daje możliwości nałożenia kary zarówno w postępowaniu mandatowym, jak i administracyjnym Inspektorom Transportu Drogowego , a także pracownikom Państwowej Inspekcji Pracy, odbierając w praktyce możliwość egzekwowania nowo powstałych zasad dotyczących pracy w nocy kierowców pracujących na podstawie umowy innej niż umowa o pracę.

Kary związane z nieudzieleniem przerw w sześciogodzinnych okresach pracy

Zasada dotyczy każdego kierowcy wykonującego przewóz drogowy niezależnie od formy zatrudnienia.

Zgodnie z zapisami unijnej dyrektywy oraz znowelizowanej ustawy o czasie pracy kierowców, kierowca wykonujący przewóz drogowy w żadnych okolicznościach nie może pracować dłużej niż sześć kolejnych godzin bez przerwy. Czas pracy powinien zostać rozdzielony przerwą co najmniej trzydziestominutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi od sześciu do dziewięciu, i co najmniej czterdziestopięciominutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi co najmniej dziewięć godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, skutkuje karą 300 zł jedynie dla przewoźnika. (zob. przykład nr 5)

Uwaga! Do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa powyżej.

Ewidencja czasu pracy

Sposób prowadzenia ewidencji nie został na nowo zdefiniowany, gdyż przepisy odsyłają do art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców i określają ją jako:
1) zapisy na wykresówkach,
2) wydruki danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
3) pliki pobrane z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
4) inne dokumenty potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności lub
5) rejestry opracowane na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1–4.

Opracowaną ewidencję należy przechowywać przez dwa lata po zakończeniu okresu ją objętego. Po roku przedsiębiorstwo transportowe posiada możliwość wyboru czy nadal przechowuje dane źródłowe tj. wykresówki, dane

z kart kierowców i tachografów cyfrowych czy też na podstawie tych elementów tworzy dodatkowy rejestr czasu pracy, które je zastąpi.

Przechowywanie przez dwa lata danych źródłowych dotyczących czasu prowadzenia pojazdów niesie za sobą ryzyko kontroli przez organy ITD lub PIP okresu dłuższego niż rok , dotyczącego poprawności czasu jazdy, odbierania odpoczynków i przerw związanych z rozporządzeniem 561/2006. Z żadnych przepisów dotyczących transportu drogowego nie wynika bowiem zakaz cofnięcia się dalej niż 12 miesięcy. Ograniczenie to było jedynie wynikiem okresu przechowywania dokumentacji źródłowej niezbędnej do kontroli.

Uwaga! Podmiot, na rzecz którego wykonywany jest przewóz drogowy, wydaje kierowcom samozatrudnionym lub na umowach cywilnoprawnych kopię ewidencji czasu pracy.

Za nieprowadzenie ewidencji czasu pracy kierowców samozatrudnionych lub zatrudnionych na umowach cywilnoprawnych przedsiębiorcy, na rzecz których wykonują oni przewóz, grozi kara 1000 zł.

Przykład nr 1

Kierowca pracujący na podstawie umowy zlecenia wyjeżdżając z bazy został poinformowany, że nie uczestniczy w operacjach załadunku i rozładunku. Po przyjeździe do miejsca załadunku o godzinie 8:00 otrzymał informację od przełożonego, że czynność potrwa godzinę i może opuścić stanowisko pracy. Od godziny 9:00 do godziny 13:00 kierowca prowadził pojazd, a od godziny 13:00 do godziny 15:00 oczekiwał na rozładunek, wcześniej nie otrzymując informacji, ile ten okres potrwa.

Kierowca powinien oznaczyć czynności w następujący sposób:

- okres dyspozycyjności – czas od 8:00 do 9:00 ponieważ kierowca otrzymał informację ile potrwa okres oczekiwania i mógł opuścić stanowisko pracy,
- czas prowadzenia pojazdu – czas od 9:00 do 13:00,
- wszystkie inne okresy pracy – czas od 13:00 do 15:00 ponieważ kierowca mimo, iż nie wykonywał żadnych czynności pracy musiał pozostać na stanowisku pracy, gdyż nie został poinformowany, ile potrwa okres oczekiwania.

Dzienny czas pracy wynosi:
4 godz. (czas prowadzenia pojazdu) + 2 godz. (czas innej pracy) = 6 godz.

Przykład nr 2

Zarządzenie w sprawie okresu rozliczeniowego.

Zgodnie z art. 26c ustawy o czasie pracy kierowców wprowadza się okresy rozliczeniowe dla:
a) przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
b) osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, na jego rzecz;
Obejmujące następujące zakresy:

- od 16 lipca do 31 sierpnia *
- cztery miesiące od 1 września 2013

* pierwszy okres rozliczeniowy został celowo skrócony, aby kolejny zakończył się z końcem roku kalendarzowego.

Przykład nr 3

Podsumowanie aktywności kierowcy w tygodniu kalendarzowym :

- Godziny jazdy – 45
- Godziny innej pracy – 10
- Godziny dyspozycji - 20
- Godziny przerw i odpoczynków – 93

Do tygodniowego czasu pracy zaliczony zostanie czas prowadzenia pojazdy oraz czas innej pracy tzw. „młotki" 45 + 10 = 55 < 60 godz.

Maksymalny tygodniowy czas pracy nie został przekroczony.

Przykład nr 4

Podczas kontroli w przedsiębiorstwie okres rozliczeniowy dla pracowników samozatrudnionych ustalony został od 16 lipca 2013 do końca sierpnia 2013. Kierowca we wskazanym okresie prowadził pojazd przez 260 godzin i zarejestrował 80 godzin innej pracy. We wskazanym okresie znajdowało się 6 pełnych tygodni kalendarzowych oraz pięć dni wystających poza pełne tygodnie.

340 godzi (łączny czas pracy) / 6 5/7 (pełne tygodnie - 6, dni poza pełnymi tygodniami - 5/7) = 50,64 (średnia ilość godzin pracy na tydzień) > 48 godzin

Średni tygodniowy czas pracy został przekroczony o 2,64 godziny.

Kara dla kierującego pojazdem 300 zł. Kara dla przewoźnika 300 zł.

Przykład nr 5

Przypadek nr 1
Kierowca w ciągu dnia kalendarzowego wykonał następujące czynności:

- od 7:00 do 8:00 - prowadzenie pojazdu,
- od 8:00 do 12:00 - inne prace,
- od 12:00 do 13:00 - prowadzenie pojazdu,
- od 13:00 do 15:00 - inne prace,
- Pozostała część dnia - odpoczynek;

Kierowca popełnił błąd, gdyż po sześciu kolejnych godzinach pracy od godziny 7:00 rano do godziny 13:00 nie wykonał przerwy 30 minutowej (dzienny czas pracy wyniósł 8 godzin)

Przypadek nr 2
Kierowca w ciągu dnia kalendarzowego wykonał następujące czynności:

- od 7:00 do 8:00 - inne prace,
- od 8:00 do 09:00 - prowadzenie pojazdu,
- od 9:00 do 12:00 - inne prace,
- od 12:00 do 13:00 - przerwa,
- od 13:00 do 16:00 - prowadzenie pojazdu,
- Pozostała część dnia - odpoczynek;

Kierowca prawidłowo wykonał przerwę.

Przypadek nr 3
Kierowca w ciągu dnia kalendarzowego wykonał następujące czynności:

- od 7:00 do 8:00 - inne prace,
- od 8:00 do 8:15 - przerwa,
- od 8:15 do 09:00 - prowadzenie pojazdu,
- od 9:00 do 12:00 - inne prace,
- od 12:00 do 12:15 - przerwa,
- od 12:15 do 15:00 - prowadzenie pojazdu,
- od 15:00 do 15:15 - przerwa,
- od 15:15 do 18:00 - inne prace,
- Pozostała część dnia - odpoczynek;

Kierowca nieprawidłowo podzielił przerwę 45 minutową (wymaganą gdy czas pracy wynosi więcej niż 9 godzin) ponieważ ostatnia część 15 minutowa została wykonana później niż po sześciu godzinach pracy.

Łukasz Włoch – główny ekspert w Ogólnopolskim Centrum Rozliczania Kierowców

eurowag®
payment solution on the road

Ecotaxe 2013

Przygotuj się już teraz i zarezerwuj urządzenie z Eurowag.

W październiku 2013r. we Francji zostanie wprowadzony ogólnokrajowy podatek ekologiczny, który będzie dotyczył wszystkich francuskich i zagranicznych pojazdów o ładowności ponad 3,5 tony.

Płatność podatku Ecotaxe poprzez Eurowag przyniesie Państwu następujące korzyści:
- dostarczenie na czas urządzeń Ecotaxe, umożliwiających jednocześnie opłacanie opłat drogowych we Francji i Hiszpanii;
- najkorzystniejsze stawki;
- możliwość śledzenia wszystkich transakcji za pomocą zestawień on-line.

Wszyscy, którzy zostaną zarejestrowani w systemie Ecotaxe na zasadach płatności odroczonej post-pay, uzyskają dodatkowo rabat w wysokości 10 % od wyjeżdżonej opłaty drogowej.

Zarezerwuj urządzenie na www.eurowag.com

Tel.: +420 233 555 111

Chiński smok

Transport samochodowy Chin - chociaż ma dwucyfrową dynamikę wzrostu - musi uporać się z wieloma problemami

Robert Przybylski

Zatłoczone galerie handlowe, rekordowe zakupy luksusowych ciuchów i samochodów (Mercedes połowę produkcji limuzyn klasy S sprzedaje w Chinach) świadczą najlepiej o sile chińskiej gospodarki. W pierwszej połowie br. produkcja przemysłowa Chin wzrosła o 9,3 proc. i miała o 0,2 proc. niższą dynamikę w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. Zyski przemysłu wzrosły o 12,8 proc. do 2 biliardów juanów.

Druga gospodarka świata jest także potęgą transportową. Przewozy ogółem w Chinach w 2012 roku wyniosły 170 mld tkm i były o 8,7 proc. większe niż rok wcześniej. O ile koleje zmniejszyły pracę o blisko jeden punkt proc., to przewoźnicy samochodowi zwiększyli przewozy o 16,8 proc. - do 60 mld tkm, co stanowi jedną trzecią przewozów. W przeciwieństwie do Polski i reszty krajów europejskich, w Chinach największą pracę wykonuje żegluga śródlądowa. W ub.r. jej praca przekroczyła 80,6 mld tkm i była o niemal 7 proc. większa niż rok wcześniej.

Chociaż gospodarka Państwa Środka rozwija się jak szalona, a transport rośnie razem z nią, przedsiębiorstwa produkcyjne narzekają na niewydolne przewozy. Koleje oceniane są nisko, choć pojawiają się plany użycia ich do przewozów ekspresowych, konkurencyjnych ceną do usług lotniczych i szybszych od ciężarówek. Według szacunków KPMG, koszty logistyki w Chinach wynoszą 18,1 proc. PKB, gdy w EU jest to 8,2 proc., a w USA 9,4 proc. Porównywalne Indie mają koszty logistyki na poziomie 13 proc. Z dużych południowo-azjatyckich krajów Wietnam ma mniejszą efektywność transportu, bo koszty logistyki w tym kraju sięgają 25 proc. PKB.

Pekin zdecydował, że szansą na pobudzenie gospodarki jest budowa dróg. Około 900 powiatów z 2 800 nie ma połączenia z siecią krajowych dróg szybkiego ruchu, co ma negatywny wpływ na gospodarkę. Duży nacisk zostanie położony na rozwój północno-zachodniej części kraju. Chiny do 2030 roku zainwestują w budowę dróg astronomiczną sumę 767 mld dol. Pieniądze da budżet centralny. Długość dróg krajowych i autostrad przekroczy 400 tys. km, gdy w 2012 roku wynosiła 173 tys. km. Nikt nie wątpi, że Chiny wykonają zamierzenia. W latach 2001 – 2008 długość autostrad wzrosła ponad trzykrotnie, do 60,3 tys. km, zaś wszystkich dróg kołowych ponad dwukrotnie, do 3 730 tys. km (tak, to nie pomyłka, do 3,7 mln km).

Przeładowane samochody

Na koniec 2012 roku w Chinach było 19 mln ciężarówek, to jest 7,8 proc. pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Chinach. Do ich prowadzenia potrzeba blisko 20 mln kierowców. Przewozy samochodowe rozwijają się szczególnie dynamicznie we wschodnich, nadmorskich rejonach, czyli w prowincjach Schandong, Jiangsu (w niej jest Szanghaj), Liaoning i Zhejiang. W nich ma miejsce ponad ćwierć pracy przewozowej transportu drogowego.

Najwięksi gracze w tej branży to COSCO Logistics, Shanghai Jiao Yun, Dazhong Transportation i Guangxi Logistics, które łącznie mają poniżej 3 proc. przychodów branży. Te kolosy są jednak wyjątkami. W branży transportu na wynajem przeważają mali przewoźnicy, rodzinne firmy założone często przez młodych ludzi, którzy wyrwali się ze wsi i za pieniądze rodziny kupili ciężarówkę, płacąc za ze-

staw 60-90 tys. dol. Ok. 60 proc. przewozów w środkowych Chinach wykonują firmy należące do kierowców.

Chińskie Ministerstwo Transportu podaje, że na koniec 2012 roku było 63,5 tys. firm transportu na wynajem. Zatrudniały 1,3 mln kierowców, którzy zarabiali 25 centów za godzinę. Chociaż branża ma obroty wynoszące blisko 70 mld dol., o niemal 13 proc. więcej niż w 2012 roku, to mała marża uniemożliwia inwestycje. Na dodatek drożejące od kilku lat paliwo oraz myto drogowe znacząco uszczuplają zysk właścicieli.

Nowe drogi, choć płaskie i o dużej przepustowości, są płatne. Według Banku Światowego na 140 tys. km płatnych dróg na całym świecie, dwie trzecie znajduje się w Chinach. Wysokie opłaty za korzystanie z dróg i za wjazd do portu spowodowały w 2011 roku strajk kierowców w Szanghaju. Przez 3 dni 2 tys. kierowców walczyło z policją, atakowało radiowozy oraz rzucało kamieniami w szyby ciężarówek łamistrajków. Lokalne władze zdusiły strajk, uwięziły przywódców, ale obiecały zmniejszyć niektóre opłaty.

Władze uważają, że właściciele firm sami utrudniają sobie życie. Nie tylko nie uwzględniają w kalkulacjach rzeczywistych kosztów usług, ale i przeładowują tabor. Zdarzają się samochody wiozące ładunki 3 razy cięższe od przewidzianych przez producenta. Na jednym z odcinków autostrady (liczącym 57 kilometrów) w 2002 roku w ponad stu przeładowanych ciężarówkach nastąpiła awaria hamulców. Według niektórych ocen, awarie mechaniczne są drugą po błędzie kierowców przyczyną wypadków z udziałem ciężarówek.

W 2004 roku władze prowadziły kampanię likwidacji przeładowania. Według oficjalnych informacji liczba przeładowanych ciężarówek zmalała z 80 do 10 proc. Rząd chiński podawał, że w 2007 roku odsetek przeładowanych ciężarówek wyniósł 9,9 proc., a w kolejnym dzięki kontrolom zmalał do 6,7 proc. Walka nie jest jednak zakończona. 19 lipca 2011 roku przeładowany do 110 ton zestaw wiozący piach zarwał 3 przęsła betonowego wiaduktu w pobliżu Pekinu. Po rocznym dochodzeniu policja stwierdziła, że winny jest kierowca. Sąd wydał wyrok, a rejonowy zarząd dróg wysłał 34-letniemu kierowcy (przedstawionemu przez chińskie media jako niejaki Zhang) rachunek na 18 mln euro. Nawet ten przykład nie odstraszył przewoźników. Od 1 kwietnia 2013 roku władze znów rozpoczęły walkę z przeładowaniem i nadmierną prędkością ciężarówek.

Chiny do 2030 roku zainwestują w budowę dróg astronomiczną sumę 767 mld dol. Pieniądze da budżet centralny. Długość dróg krajowych i autostrad przekroczy 400 tys. km, gdy w 2012 roku wynosiła 173 tys. km.

Gra w klasy

Małe firmy nie są w stanie bronić się przed rosnącymi podatkami i opłatami. Wysokie opodatkowanie przewoźników oraz nieefektywny tabor sprawiają, że koszt transportu na dystansie jednej mili sięga nawet 3 dolarów, szacują amerykańscy analitycy, gdy w USA nie przekracza 1,8 dol. za milę i to przy zarobkach kierowcy dochodzących do 17 dol. za godzinę!

Problemem jest także korupcja. Transport podlega kontroli trzech służb, których funkcjonariusze – jak twierdzą kierowcy – domagają się łapówek. Standardowa stawka na punktach kontroli to 200 juanów (ok. 30 dol.) płacona przez wszystkie przejeżdżające ciężarówki. Mundurowi nawet nie kwapią się, aby cokolwiek sprawdzać, ograniczając się do inkasowania pieniędzy. Kierowca, który odmówi zapłacenia, może zostać ukarany dużą kwotą nawet za najmniejsze przewinienie. Niektóre regiony mają nawet nielegalne punkty poboru myta.

Przedsiębiorcy/kierowcy zdobywają fracht na giełdach. Nie są to elektroniczne giełdy, lecz kantorki z wywieszonymi tablicami, na których kredą wypisywane są ładunki i miejsca, do których mają trafić. Tak działają tamtejsi spedytorzy. Trudno dziwić się, że puste przebiegi stanowią 40 proc. kilometrażu i to przy niezbyt dużej średniej odległości przewozu ładunku wynoszącej 171,5 km.

Transport samochodowy jest regulowany ustawą o transporcie drogowym, która weszła w życie w lipcu 2004 roku. Założeniem było uporządkowanie rynku i zapewnienie uczciwej konkurencji podmiotom. Prawo dzieli przewoźników pasażerskich na firmy Klasy I, mające ponad 100 autobusów z łączną liczbą 3 tys. miejsc. W taborze musi być co najmniej 30 autobusów wyższej klasy z łącznie 900 miejscami. Przewoźnik Klasy II ma co najmniej 50 autobusów z 1 500 miejscami, w tym 15 wysokiej klasy autokarów mających co najmniej 450 miejsc. Klasa III ma 10 autobusów na 200 miejsc, a Klasa IV przynajmniej 1 autobus.

Przewoźnicy towarowi też dzielą się na klasy. Klasa I ma aktywa wartości co najmniej 400 mln juanów, z tego co najmniej 300 mln w taborze, magazynach i bazach. Ładowność ciężarówek musi przewyższać 7 tys. ton, w tym 8-tonowych co najmniej 5 tys. ton. Roczne przychody powinny przewyższać 300 mln juanów, z tego 200 mln z przewozów drogowych.

Klasa II ma majątek wartości co najmniej 100 mln, w tym 60 mln w taborze, itp. Ładowność ciężarówek musi przewyższać 1 400 ton, w tym tysiąc ton w modelach 8-tonowych. Przychody powinny przekraczać 60 mln.

Klasa III ma majątek ponad 20 mln, ciężarówki o ładowności 650 ton, w tym 400 ton w ciężkim taborze. Przychody powinny wynosić powyżej 4 mln juanów.

Ostatnia kategoria to Klasa V. Wszystkie firmy przy zakupie płacą 10-procentowy podatek od ciężarówki i 25 proc. od zysku.

PRACA W PRZEWOZACH TOWAROWYCH [MLD TKM]

	2010	2011	2012
Razem	137,3	156,2	170,0
Koleje	27,6	29,5	29,2
Drogi	43,0	51,3	60,0
Żegluga	64,3	75,2	80,7
Lotnictwo	0,2	0,2	0,2

Źródło: IRU

LICZBA PRZEWOŹNIKÓW ŁADUNKÓW [000]

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
4627	4401	4603	4887	5095	4942	5189	6116

Źródło: IRU

LICZBA PRZEWOŹNIKÓW TOWAROWYCH NA WYNAJEM I ICH OBROTY

	Liczba przewoźników w tys.	Przychody w mld dol.
2012	62,5	59,3
2013	63,5	69,3

Źródło: IBISWorld

Czym wozić?

Słaba kondycja firm transportowych będzie utrudniała rozwój przemysłu wewnątrz kraju.

Rząd chiński przenosi coraz więcej fabryk do rozwijających się regionów środkowych Chin, przez co transport nabiera dodatkowego znaczenia. Koleje i żegluga śródlądowa nie zastąpią elastycznych połączeń samochodowych.

Z nowo budowanych fabryk produkcja trafiać będzie także na eksport. O ile zakłady położone na wybrzeżu nie miały dużych kłopotów z dostarczeniem towaru do portu, to śródlądowe fabryki będą zależne od ciężarówek.

W 2012 roku chiński eksport przekroczył wartość 2 bilionów dol. Część dóbr będzie trafiać do sąsiadów Chin samochodami. Chiny mają granicę lądową długości 22 tys. km z piętnastoma państwami.

Ustawa o międzynarodowych przewozach drogowych weszła w życie w połowie 2005 roku. Reguluje zarówno transport osób, jak i rzeczy. W 2007 roku przewozy drogowego transportu międzynarodowego wyniosły 13,4 mln ton, z tego połowa z Chin. Na koniec 2007 roku w Chinach było zaledwie 220 przedsiębiorstw zajmujących się międzynarodowym transportem drogowym, z tego 67 pasażerskim.

Na 153 przedsiębiorstwa zajmujące się przewozami rzeczy, 8 miało ponad 100 pojazdów, 16 od 50 do 99 i 79 firm od 10 do 49 ciężarówek.

W 2008 roku 8 647 pojazdów było dopuszczonych do ruchu międzynarodowego. Wśród nich 7 802 to były ciężarówki, reszta autobusy. Nie są to wielkie liczby, ale jeżeli rząd chiński przyjmie Konwencję TIR i podejmie decyzję o wywozie towarów samochodami, zapewne flota będzie rosła w oczach.

DAF KONTRAKTY SERWISOWE
WIĘCEJ NIŻ TYLKO NAPRAWY I PRZEGLĄDY…

DAF MULTISUPPORT

DAF
A PACCAR COMPANY

TB TRUCK & TRAILER SERWIS **www.TB.eu**

TEAM MARIUSZ PUDZIANOWSKI

Firma logistyczna z siedzibą w Białej Rawskiej zajmuje się transportem długodystansowym, a jej flota składa się z kilkunastu pojazdów. Realizuje przewozy całopojazdowe zarówno krajowe, jak i międzynarodowe. Od listopada 2012 jej oficjalnym partnerem jest Mercedes-Benz.
www.transport.pudzian.pl

Początek wyjątkowej współpracy
Mariusz Pudzianowski z przedstawicielami Mercedes-Benz Polska (dyrektorem sprzedaży samochodów ciężarowych Sławomirem Kwiatkowskim i Tomaszem Ciesielskim, senior product managerem) oraz szefem sprzedaży Diesel Truck Wojciechem Milejem.

„Pudzian" i Actros – mocny Team

Mariusz „Pudzian" Pudzianowski rozpoczął współpracę z Mercedesem. Jego firma, Team Mariusz Pudzianowski wzbogaciła swoją flotę o specjalnie skonfigurowanego nowego Actrosa

FLOTA___O Mariuszu „Pudzianie" Pudzianowskim – kilkukrotnym mistrzu World's Strongest Man, a obecnie pięściarzu federacji KSW – słyszał chyba każdy. Mniej znane jest jego drugie oblicze: przedsiębiorcy z branży logistycznej. 29 listopada w siedzibie Autoryzowanego Dealera Mercedes-Benz, Diesel Truck w Strykowie „Pudzian" oficjalnie odebrał kluczyki do nowego Actrosa.

– Prywatnie już od dawna jeździłem Mercedesami i zawsze byłem z tego bardzo zadowolony. Dlatego teraz również w firmie zdecydowałem się na najlepszego wojownika w swojej kategorii – powiedział „Pudzian", odbierając kluczyki do pojazdu od Sławomira Kwiatkowskiego, dyrektora sprzedaży samochodów ciężarowych Mercedes-Benz Polska. – To będzie flagowy pojazd w mojej flocie. Oczywiście nie tylko wygląd się liczy – auto ma przede wszystkim na siebie zarabiać. Znam jednak zalety Actrosa, takie jak choćby niskie spalanie, więc o stronę finansową jestem spokojny.

Ciągnik siodłowy nowy Actros, który właśnie rozpoczął pracę w firmie Pudzianowskiego, ma potężny 6-cylindrowy silnik pojemności 12,8 litra o mocy 510 KM z momentem obrotowym 1100 Nm. Komfort pracy kierowcy zapewnia kabina GigaSpace wysokości 2,5 metra i z płaską podłogą w wersji SoloStar Concept – posiadająca kącik sypialny wraz ze stolikiem i wygodnym fotelem.

„ TO BĘDZIE FLAGOWY SAMOCHÓD W MOJEJ FLOCIE. OCZYWIŚCIE NIE TYLKO WYGLĄD SIĘ LICZY, ALE ZNAM ZALETY ACTROSA, TAKIE JAK NISKIE SPALANIE, WIĘC JESTEM SPOKOJNY”

Ale w przypadku tego szczególnego Actrosa praktyczne zastosowanie to nie wszystko. Ten samochód ma nie tylko spełniać wymogi, jakie stawia nowoczesny transport dalekobieżny, ale także odzwierciedlać charakter i zainteresowania właściciela. Dlatego polakierowany na pomarańczowy kolor ciągnik z naczepą przedstawiającą samego Pudzianowskiego wyposażony został m.in. w felgi aluminiowe, spojlery międzyosiowe, reflektory biksenonowe, oświetlenie LED oraz elementy chromowane (np. nakładki na śruby czy lusterka). Wizerunek mistrza ozdabia również kabinę pojazdu. Trudno o lepszą wizytówkę dla firmy transportowej. ■

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

technologie

Fotoradary. Za i przeciw

Te urządzenia wywołują dziś ogromne emocje. Wydaje się, że są z nami niedawno. Tymczasem ich historia jest dużo dłuższa.

Klaudiusz Madeja

Jednak dotarcie do źródeł wcale nie jest takie proste. Policja tłumaczy, że „od pierwszego zakupu minęło już ponad 10 lat, a całość dokumentacji przetargowej została zarchiwizowana". Informacje dotyczące początków fotoradarów w Polsce są oparte przede wszystkim na pamięci funkcjonariuszy i zachowanych archiwach.

I tak pierwszy fotoradar stacjonarny trafił do Polski w lipcu 2001 r. Było to dwanaście fabrycznie nowych zestawów analogowych, czyli na kliszę fotograficzną. Urządzenia typu „GATSO RADAR Typ-24" do automatycznej kontroli i rejestracji prędkości pojazdów miały aparat fotograficzny AUS holenderskiej firmy Gatsometer B.V. Wartość umowy opiewała na kwotę 3 007 076,47 zł.

Policjanci pamiętający tamte czasy mówią, że główną przesłanką był postęp techniczny w zakresie kontroli ruchu drogowego, pozwalający na automatyczną rejestrację przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Informacje docierające ze świata, a przede wszystkim rezultaty postawiania takich urządzeń, czyli spadek liczby wypadków i ich ofiar, skłoniły ówczesnych decydentów do decyzji o zakupie pierwszych fotoradarów – mówią doświadczeni funkcjonariusze.

Kolejną partię urządzeń policja dostała w 2003 r., w ramach umowy dofinansowywanej z funduszy Banku Światowego. Było to 39 zestawów cyfrowych urządzeń do automatycznej kontroli prędkości jazdy pojazdów FOTORAPID. Ale wykonywały jeszcze czarno-białe zdjęcia. Następnym „milowy krok" nastąpił w roku 2006. Najpierw w lipcu, w ramach umowy dofinansowywanej z funduszy Banku Światowego, zakupiliśmy 17 zestawów cyfrowych urządzeń do automatycznej kontroli prędkości jazdy pojazdów serii AD9 czeskiej firmy RAMET. Zaś sierpień przyniósł aż 50 zestawów cyfrowych urządzeń do automatycznej kontroli prędkości i fotograficznej rejestracji przekroczenia prędkości dopuszczalnej „FOTORAPID C" wraz z dodatkowym wyposażeniem.

A później to już poszło... Ale starsi policjanci wspominają jeszcze jedno wydarzenie, choć nie ma o nim oficjalnej wzmianki. Dlatego podajemy tę wiadomość trochę na zasadzie niesprawdzonej legendy. Otóż w latach 70. XX w. na pasie rozdzielającym jezdnie Trasy Łazienkowskiej, w rejonie placu Na Rozdrożu w Warszawie, był ustawiony „prototypowy" fotoradar nazywany „Trafipax". To oczywiście zapożyczenie z używanych wtedy „Trafipaxów", instalowanych w milicyjnych samochodach. Tak, tak, już wówczas po Warszawie jeździły radiowozy z zamontowanymi aparatami fotograficznymi do rejestracji wykroczeń drogowych. Przy czym robiły tylko zdjęcia, a nie, jak dzisiaj, filmy. Wyglądało to trochę tak, jakby za przednią szybą samocho-

du umieszczono dobrej jakości aparat fotograficzny. Ale technika poszła do przodu...

Jestem za, a nawet przeciw

Bartłomiej Morzycki z Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego uważa, że fotoradary są niezbędnym elementem infrastruktury drogowej.

- Jest to rozwiązanie sprawdzone już w wielu krajach europejskich, gdzie liczba wypadków i ich ofiar gwałtownie spadła – podkreśla i od razu wymienia największą chyba zaletę tych urządzeń. - Jest to rozwiązanie skuteczne i nieuznaniowe. Policjant z popularną „suszarką" może odstąpić od kary lub ją zmniejszyć, zaś dzięki fotoradarowi kierowcy są nieustannie monitorowani. Istotnie, maszyna pracuje cały czas i, co ważne, pozostaje dowód w postaci wykonanej fotografii z odpowiednimi informacjami dodatkowymi, wśród których jest oznaczenie miejsca, czasu, dozwolonej prędkości i tej, z jaką pojazd jechał. Przy pomiarze „ręcznym" kierowca i policjant widzą tylko zmierzoną prędkość i biegnący od pomiaru czas. Po czym następuje kasowanie i nowy pomiar, śladu poprzedniego praktycznie brak.

Zwolenniczką szerokiego monitorowania kierowców nie jest Magda Zglińska, operator systemu Yanosik, pokazującego rozmieszczenie fotoradarów, ale także ostrzegającego kierowców przed korkami.

- Aktualnie w naszej bazie znajduje się 1 559 masztów fotoradarowych, przy czym oczywiście nie wszystkie zawierają urządzenia pomiarowe. Ponieważ na ten moment nie wiemy, które z nich zostaną ostatecznie zlikwidowane, a które uzupełnione o urządzenia pomiarowe, informujemy naszych użytkowników o wszystkich masztach.

Jednak M. Zglińska nie do końca jest przekonana o skuteczności systemu nadzoru nad ruchem drogowym.

- Na pewno jest wiele miejsc, które wymagają wzmożonej uwagi i zachowania ostrożności, pytanie tylko, czy fotoradary są tutaj optymalnym rozwiązaniem. Z naszych badań wynika, że niekoniecznie tak jest. Dzięki danym pozyskanym z urządzeń Yanosik, z którymi nasi użytkownicy poruszają się po całej Polsce, mogliśmy stwierdzić, jakie są zachowania kierowców przy fotoradarach. Okazało się, że spełniają one swoją rolę tylko na niewielkim odcinku. W odległości ok. 300 m przed urządzeniem prędkość, z jaką poruszają się kierowcy zauważalnie spada, niemniej zaraz po ich ominięciu, w odległości ok. 200 m, zaczyna wracać do swojej poprzedniej wartości. Zaburza to dynamikę jazdy i może prowadzić do kolizji.

Rzeczowa wydaje się opinia Krzysztofa Hołowczyca, znakomitego kierowcy rajdowego, a jednocześnie założyciela fundacji Kierowca Bezpieczny.

- Fotoradary są już normalną częścią naszego życia w ruchu drogowym. Nie ukrywam, że jako kierowca chciałbym, żeby ich nie było. Ale jednocześnie mam świadomość, że być muszą. Chodzi jednak o to, aby stały rzeczywiście tam, gdzie są potrzebne.

Z K. Hołowczycem zgadza się Bartłomiej Morzycki.

- Fotoradary należy stawiać tylko tam, gdzie faktycznie są niezbędne. Zaufajmy ekspertom, niech oni ocenią, gdzie faktycznie jest potrzebny stały nadzór nad przestrzeganiem dozwolonej prędkości. Można jeszcze do tego dodać przejeżdżanie przy czerwonym świetle. Na kilku stołecznych skrzyżowaniach liczba wypadków znacząco zmalała, gdy postawiono tam nowoczesne fotoradary rejestrujące jednocześnie przejazd w niedozwolonym momencie.

Nie łudźmy się, że fotoradary znikną z naszych dróg. Na pewno nietrafiony jest także pomysł ograniczenia ich liczby np. do 60. To nie może być „wyliczanka", albo loteria, gdzie ustawić, a gdzie nie. Jednak stawianie fotoradarów przez straże miejskie i gminne z pewnością nie jest dobrym rozwiązaniem, ponieważ doskonale wiadomo, że chodzi o podreperowanie lokalnego budżetu. Lokalne władze powinny zgłaszać niebezpieczne miejsca do Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i tam powinna zapadać decyzja o lokalizacji urządzenia.

Koszt jednego fotoradaru to 100 - 150 tys. zł, w zależności od producenta oraz wielkości jednorazowego zakupu. Przez 18 miesięcy może zarobić ok. 96 tys zł. Ale to w dużej mierze od nas zależy, jak szybko się te fotoradary zamortyzują.

Gdy diesla wspomaga LPG

Co prawda silniki samochodów ciężarowych zasilane są olejem napędowym, który jest bardziej wydajny niż benzyna, ale nawet ten rodzaj paliwa można wspierać jeszcze innym – tańszym, czyli gazem LPG. Przy dzisiejszych, nieustannie rosnących cenach oleju napędowego, takie „doładowanie" pozwala znacznie wydłużyć zasięg samochodu, czyli zredukować koszty. Szczególnie gdy, tak jak w zeszłym roku, cena ropy dochodziła do 6 zł za litr, a gaz był o połowę tańszy.

Andrzej Matys

Dlatego przewoźnicy - szukając oszczędności - montują w silnikach swych pojazdów systemy jednoczesnego zasilania olejem napędowym i LPG. Jedną z bardziej popularnych na rynku instalacji jest produkowana przez Europegas Oscar-N Diesel.

Najpierw trzeba policzyć

Rzecz jednak w tym, że montaż autogazu w ciężarówce z dieslem musi poprzedzić dokładna analiza. Nie ma co ukrywać - system nie jest tani. Na pewno montaż LPG do auta osobowego z dieslem nie ma specjalnego sensu, gdyż trzeba wtedy wydać od 4 do nawet 6 tys. zł, podczas gdy tradycyjna instalacja sekwencyjna do silnika benzynowego jest średnio o połowę tańsza.

Jednak w przypadku samochodów ciężarowych kursujących na długich trasach jest już zupełnie inaczej.

- Generalnie każdy silnik z zapłonem samoczynnym jesteśmy w stanie przekonwertować na dwupaliwowy, czyli jednocześnie zasilany ropą i autogazem – wyjaśnia Przemysław Leoniak, specjalista ds. technicznych w Europegas z podbiałostockiego Księżyna, który odpowiada za projekt Gazodiesel. – Stacje sprzedające gaz mamy niemal za każdym rogiem, wiec problemy z tankowaniem tego paliwa nie istnieją. Duża ilość stacji oznacza też, że LPG jest względnie tani. To z kolei oznacza, że firmy transportowe wykorzystujące gaz LPG mogą łatwo szukać oszczędności.

Diesle z rezerwami

W przypadku silników diesla decyduje opłacalność. Dlaczego system ten stosuje się w ciężarówkach i samochodach z dużymi przebiegami? Głównie dlatego, że nie jest to stuprocentowe zasilanie gazem, tylko zasilanie dwupaliwowe. Czyli pewien procent paliwa bazowego, jakim jest olej napędowy, jest zamieniany na tańszy gaz. I stąd oszczędności.

Gaz jest dodawany przez system zasysania powietrza, więc dodatkowo pozwala lepiej dopalić mieszankę. Dzięki temu spalanie w cylindrze jest bardziej efektywne.

– Ma to dużo plusów, których użytkownicy często się nie spodziewają. Jeśli ktoś twierdził, że auto benzynowe z autogazem traci moc, tutaj można to tak skonfigurować, że mocy będzie więcej. Po prostu silniki diesla mają spore rezerwy niewykorzystanej mocy i nawet gdy jej przybędzie, nie wpływa to na zużycie elementów silnika. Nie ma też spalania detonacyjnego – tłumaczy Jan Kuklik, dyrektor Europegas.

Nie sposób nie wspomnieć jednak, że silnik wysokoprężny z autogazem oznacza czystsze spaliny, bo dochodzi do pełniejszego spalania mieszanki paliwowo-powietrznej w cylindrze. To z kolei oznacza, że praktycznie nie ma cząstek stałych, które normalnie wychwytują specjalne filtry – bardzo drogie i nie zawsze skuteczne (często się zapychają).

Zwrot po czterech miesiącach

Jeśli przyjmiemy, że przeciętnie pojazdy ciężarowe spalają 30 litrów oleju napędowego na każde 100 km, to zamiana 30 proc. oleju napędowego na dużo tańszy gaz daje nam około 20 proc. oszczędności na kosztach paliwa.

Dlatego w skali roku koszt instalacji LPG do diesla potrafi się zwrócić po 4-5 miesiącach. Czyli przynajmniej dwukrotnie szybciej niż wtedy, gdy zamontujemy instalację LPG w prywatnym aucie osobowym z silnikiem benzynowym. W takim przypadku (i zestawieniu ceny instalacji do oszczędności) przyjmuje się, że trzeba przejechać minimum 10 tys. km – co przeciętnie trwa rok - by zwróciły się koszty montażu autogazu w samochodzie.

- I dopiero po takim czasie można powiedzieć, że instalacja zaczyna zarabiać na siebie – dodaje Leoniak. – Tymczasem w dużych ciężarówkach ten sam efekt osiąga się, powtórzę to, nawet po czterech miesiącach. Pomimo tego, że montaż takiego zestawu jest kilkukrotnie droższy niż w aucie osobowym.

Cena zależy od potrzeb

Jakie są więc koszty instalacji LPG do diesli? Okazuje się, że odpowiedź na takie pytanie nie jest specjalną tajemnicą, ale wymaga kilku słów wyjaśnień.

Po pierwsze firma z Księżyna nie tylko montuje instalacje LPG w ciężarówkach, ale też je konstruuje, produkuje (łącznie z całą niezbędną elektroniką) i testuje. Po wtóre, dostarcza swoje produkty i komponenty do innych warsztatów, również spoza Polski.

- Same komponenty elektroniczne to tylko ułamek ceny, na którą składa się kompleksowy montaż, czyli łącznie z usługą i zbiornikiem. Stąd biorą się widełki, ponieważ zbiornik może kosztować tysiąc, a może i cztery tysiące złotych. Wszystko zależy od potrzeb i preferencji klienta – podkreśla specjalista ds. Gazodiesel. - W przypadku ciągników siodłowych koszt montażu instalacji gazowej LPG Oscar-N Diesel wynosi od 9 do 13 tys. złotych.

Jeśli ktoś jeździ ciężarówką w krótkie trasy rzędu 300 - 400 km i będzie potrzebował około10 litrów gazu na 100 km, to z reguły tankuje gaz codziennie. Czyli w takim przypadku wielki zbiornik nie jest potrzebny.

Ale są klienci, którzy obsługują dalekie trasy, np. do Hiszpanii, i chcą, by LPG wystarczyło im na drogę w obie strony. Wtedy dostają zbiornik, który mieści 250 litrów LPG. Czyli sam gaz daje ciężarówce zasięg ponad 2 tys. km plus olej napędowy. Dodajmy, że łącznie zbiorniki ciężarówki, która nie przewozi materiałów niebezpiecznych, mogą mieścić 1 500 litrów paliwa. Oczywiście każdy musi być dopasowany do ramy samochodu.

- Często ciągniki siodłowe mają zbiorniki po obydwu stronach, jeden większy i drugi mniejszy. I bywa tak, że aby zamontować zbiornik na autogaz trzeba zdjąć ten od oleju napędowego. Trzeba przy tym pamiętać, że wszystko musi być bezpieczne i zgodne z przepisami ITS czy Ministerstwa Gospodarki – podkreśla Jan Kuklik.

Mniej kosztów i więcej ekologii

I chociaż instalacje LPG muszą spełniać (i spełniają) surowe normy związane z eksploatacją, w obiegowej opinii funkcjonuje wiele mitów mówiących, że pojazdy z instalacjami LPG to tykające bomby. Tymczasem benzyna z baku jest znacznie groźniejsza niż gaz.

- W razie wypadku gaz nie spowoduje wybuchu, a opary benzyny są łatwopalne. Poza tym zbiorniki autogazu mają zabezpieczenia, tzw. wielozawory, które w przypadku jakiejkolwiek nieszczelności są zamykane – zauważa Przemysław Leoniak. – Jeśli już pali się zbiornik na zewnątrz, to zawór wypuszcza gaz porcjami i on się spokojnie wypala. Nie ma zaś reakcji gwałtownej, czyli eksplozji. Zresztą wkrótce na rynku będą instalacje LPG V generacji, którą od I generacji, tej z wybuchami, dzieli przepaść.

Jak mówią w Europegas, efektem stosowania instalacji gazowej w silnikach diesla jest mniejsza emisja cząstek stałych przy jednoczesnym wzroście jego osiągów. Co szczególnie ważne, moment obrotowy może być wyższy nawet o 30 proc. Instalacja LPG Oscar-N Diesel pozwala zastąpić autogazem do 50 proc. oleju napędowego. Przy założeniu, że gaz jest dwa razy tańszy niż ropa, koszty eksploatacji mogą spaść o 20-25 proc.

– Najlepszym rozwiązaniem jest jednak stuprocentowa konwersja pojazdu na gaz, ale wtedy najczęściej kupuje się taki pojazd wprost od producenta – wyjaśnia Przemysław Leoniak. - Warto dodać, że nasz system jest nieinwazyjny, nie wymaga ogromnych nakładów i jest w pełni odwracalny. To znaczy, że nie przerabiamy silnika na jednostkę o zapłonie iskrowym, by dołożyć do niego instalację gazową, gdyż jest to proces nieodwracalny i bardzo kosztowny – tłumaczy specjalista Europegasu. - W przypadku Oscara wyłącza się przyciskiem zasilanie gazowe i pojazd wraca do zasilania bazowego, czyli olejem napędowym. Jak każdy silnik o zapłonie samoczynnym.

Mniejsi częściej wybierają LPG

Według danych Europegas najczęściej montażem instalacji LPG w swoich ciężarówkach najbardziej interesują się mniejsze firmy przewozowe z Białegostoku i okręgu, choć ich właściciele ciągle są bardzo ostrożni.

– To nie są małe pieniądze, a po wtóre ludzie najpierw chcą system sprawdzić. Montują go więc w jednym pojeździe i testują. W dużej flocie jest właściciel i armia kierowców. I nie każdemu z nich zależy na oszczędzaniu. Ba, bywają tacy, którzy chcą, by im taki system LPG jak najszybciej zabrać, bo on burzy ich tzw. gospodarkę paliwową - twierdzi dyrektor Kuklik. – Nawet najlepsza elektronika w systemie nie zmieni mentalności.

Co ważne system można też instalować w autobusach, choć w grę wchodzą raczej autobusy podmiejskie i jeżdżące na trasach. Autobusy miejskie odznaczają się inną specyfiką pracy. Często hamują, często ruszają, często pracują na biegu jałowym, więc i oszczędności kosztów są stosunkowo niewielkie. Tymczasem specyfika dotrysku wymaga pewnego stałego zakresu obrotów i obciążenia. Niemniej białostockie KPKM pilotażowo testowało Oscara w dwóch swoich pojazdach. Decyzja o szerszym wykorzystaniu diesla z gazem na razie nie zapadła. Podobne próby prowadzono w Łodzi, a „gazowe" autobusy jeżdżą m.in. w Dębicy, Tychach, Rzeszowie czy Mielcu.

- Najtrudniej jest przestawić największe firmy, ale racjonalizacja kosztów i ekologia wcześniej czy później zrobią swoje. Część całkiem sporych firm transportowych powoli przekonuje się do autogazu i montuje instalacje w swoich flotach. Robi po dwa, trzy pojazdy miesięcznie, czyli widzi, że można zarabiać na oszczędzaniu – zapewnia Przemysław Leoniak.

Opinia

Przemysław Leoniak, specjalista ds. technicznych w Europegas

W samochodach o niezbyt dużym spalaniu i takich samych przebiegach montaż relatywnie drogiej instalacji do diesli w porównaniu do instalacji w silnikach benzynowych może być najzwyczajniej nieopłacalny. Inaczej niż w przypadku ciężarówek, które wykorzystywane do transportu międzynarodowego potrafią rocznie pokonać sto – sto czterdzieści tysięcy kilometrów, czyli średnio dziesięć tysięcy kilometrów miesięcznie.

ciekawe

14-miesięczna właścicielka klasyka

Amerykańska dziewczynka Sorelli Stoute tak polubiła zabawę smart fonem swojego taty, że przez przypadek kupiła za pośrednictwem portalu aukcyjnego klasycznego Triumpha z 1962 roku. Auto kosztowało niewiele ponad 200 dolarów, ale jest w nienajlepszym stanie. Wielkie było zdziwienie ojca, kiedy otrzymał maila z gratulacjami za wygranie aukcji. Rodzice Sorelli postanowili zatrzymać i odrestaurować samochód własnymi siłami. Może dziewczynka otrzyma go na 16. urodziny.

Drogie autostrady

Najtańsze w Niemczech, a najdroższe w Polsce. Unia Europejska wzięła pod lupę koszty budowy autostrad w naszym kraju. W porównaniu z innymi członkami wspólnoty, w Polsce buduje sie najdrożej. Przykładowo: bariery bezpieczeństwa u nas kosztują 40% więcej, niż u naszych zachodnich sąsiadów. GDDKiA broni się mówiąc, że raport uwzględnia inwestycje od 2008 roku, a teraz sytuacja jest znacznie lepsza.

Cadillac marszałka Piłsudskiego

Z inicjatywy prezydenta Bronisława Komorowskiego powołano zespół, który odbuduje limuzynę Józefa Piłsudskiego. To Cadillac Fleetwood Special Seven Passenger Limousine z 1918 roku. Samochód stoi w Muzeum Motoryzacji w Warszawie. Jest zdekompletowany i zniszczony, do takiego stanu został doprowadzony w czasach PRL. Jego odbudowa ma potrwać od 10 do 18 miesięcy.

Reinkarnacja Datsuna

Nissan wskrzesza markę Datsun. Pierwszym nowym autem jest miejski model GO. Auto bazuje na nissanie Micra i ma kosztować w przeliczeniu niewiele ponad 20 tysięcy złotych. GO ma pięciodrzwiowe nadwozie i silnik 1,2 pod maską. Auto wejdzie do sprzedaży w 2014 roku. Na razie nie będzie sprzedawane w Europie. Trafi na rynki „rozwijające się", czyli do Indii, Rosji i Afryki.

Koniec kręcenia

Unia Europejska chce stworzyć międzynarodową bazę zawierającą historie przebiegu wszystkich zarejestrowanych samochodów. To ma być bat na nieuczciwych sprzedawców, którzy zmniejszają wskazywany przez licznik przebieg przed sprzedażą auta. W założeniu przebieg miałby być spisywany przy każdym przeglądzie i badaniach technicznych. Szczegóły nie są jeszcze znane.

Szpieg dla młodych

Jedno z towarzystw ubezpieczeniowych chce montować czarne skrzynki w samochodach młodych kierowców. W zamian za to osoby w wieku od 18 do 25 lat będą mogły liczyć na zniżki w ubezpieczeniu. Urządzanie będzie rejestrowało styl ich jazdy i w oparciu o zebrane dane ubezpieczyciel będzie obliczał składkę.

Fotka z wakacji

Zagraniczne fotoradary są coraz groźniejsze dla polskich kierowców. Mijają czasy, kiedy zdjęcie z fotoradaru zrobione na przykład w Niemczech trafiało do kosza. Teraz takie kraje jak Niemcy, Austria i Włochy coraz skuteczniej ściągają mandaty od polskich kierowców. Jesienią, kiedy w życie wejdą nowe przepisy, mandaty z całej Europy będą ściągane bez wyjątku.

Najdroższy samochód w historii

Za rekordową kwotę prawie 30 milionów dolarów sprzedano historyczny samochód wyścigowy Juana Manuela Fangio. Mercedes W196 Silver Arrow, czyli Srebrna Strzała, brał udział w wyścigach w latach 50., kiedy to zdobył Grand Prix Niemiec i Szwajcarii. Auto ma silnik o pojemności 2, 5 litra i mocy 256 koni. W latach 50. samochód był prawdziwym cudem techniki. Jego nowy właściciel pozostał anonimowy.

Obrazy z podróży

z **Wojciechem Gizińskim**, prezesem firmy Transcem Serwis rozmawia Ryszard Gałczyński

- **Pana obrazy wywarły na mnie wrażenie, jakbym oglądał pamiętnik z podróży. Czy moja intuicja rzeczywiście dobrze mi podpowiada, że chce Pan zatrzymać w pamięci miejsca i nastrój?**

Tak. Z żoną sporo podróżowaliśmy z namiotem po Europie. Nie były to zorganizowane wycieczki, ale wyprawy do miejsc, które nas ciekawiły, np. w Hiszpanii i Portugalii. Zostają po nich w głowie obrazy: architektura, łódź, kwiaty i kiedy miałem wolną chwilę starałem się to namalować. Farby olejne wymagają jednak dużo cierpliwości i czasu, choćby dlatego, że po prostu długo schną. A ja malowałem obraz jednego dnia. Więc zdaję sobie sprawę, że nie wszystkie są precyzyjnie wykonane. Malarstwo traktuję jako formę relaksu i to się dla mnie liczy.

- **To co powstaje spod Pana pędzla jest bardzo ekspresyjne. Widoczna jest także fascynacja kolorem.**

Obrazy są malowane szybko, właściwie naszkicowane. Powstają na podstawie zapamiętanych widoków. Nie maluję w plenerze, chyba że balkon można uznać za taki plener. Poza tym rzeczywiście są bardzo kolorowe. Kiedy patrzy się na nie z daleka – są wyraziste i lekkie. Myślę, że tempo ich powstawania, zdecydowanie przy nakładaniu farby – w pewien sposób odzwierciedlają mój charakter.

- **Odnoszę wrażenie, że patrzę w tej chwili na obrazy człowieka, który jest optymistą. Czy rzeczywiście tak jest?**

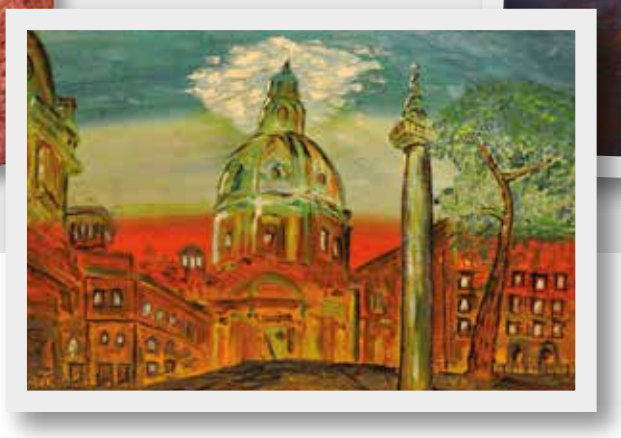
Chyba tak. Lubię wyraziste, ostre kolory, a w życiu jestem optymistą. Zresztą pracując w transporcie nie mam innego wyjścia. Tym bardziej, że transport to w naszej rodzinie tradycja rodzinna: moi dziadkowie byli kolejarzami, ojciec i bracia pracowali w branży motoryzacyjnej, więc związaliśmy się z tą dziedziną. Natomiast z tego, co wiem, nie było wśród nas malarzy, chyba tylko ja się tym zajmuję. Mam pokój, w którym stoi sztaluga i czeka. Brakuje mi czasu, natomiast myślę, że na emeryturze wrócę do malowania. W trakcie podróży robię sporo zdjęć, bo interesuję się także fotografiką i mam nadzieję, że niektóre fotki wykorzystam jako temat obrazów. Nie mam ulubionych motywów. Maluję to, co mnie w danej chwili zainteresuje, co mi się spodoba.

- **Obok obrazów powstały także rzeźby...**

Rzeźbić zacząłem pod okiem kuzyna, który jest rzeźbiarzem ludowym. Pewnego dnia, gdy byliśmy nad jeziorem dał mi dłuto i... tak powstał rybak. Natomiast rzeźby głów zrobiłem z pni drzew przy użyciu piły mechanicznej. Służą jako stołki w ogrodzie.

- **Jak to się stało, że zaczął Pan malować?**

To, że zacząłem malować, wziąłbym w cudzysłów. Powiedziałbym raczej, że próbuję. Niektóre obrazy zupełnie mi się nie podobają i zamalowuję je nowymi. Zawsze, gdy gdzieś jestem, coś na kartce rysuję długopisem. Nawet w czasie zebrań czy spotkań. Lubię też oglądać obrazy różnych twórców. Któregoś razu poszedłem do sklepu, kupiłem farby i postanowiłem spróbować. Było to około dwudziestu lat temu. Ostatnio mam sporą przerwę. Prowadzenie firmy, budowa domu - to wszystko sprawia, że nie mam wol-



nego czasu. Zresztą oprócz malowania i fotografii interesuję się także sportem. Sporo grałem w badmintona, lubię jeździć na nartach i łyżworolkach. Malowanie to dla mnie odskocznia od codziennych problemów i jednocześnie wypoczynek, fajny relaks.

- **Jaki stosunek do malowania mają Pana bliscy?**

Przyjmują to ze spokojem i aprobatą. Obrazy wiszą w domu. Ale nie zaraziłem nikogo tą pasją. Syn zajmuje się mechaniką samochodową, więc w tym względzie kontynuuje tradycję rodzinną.

- **Chciałem zapytać, czy zainteresowanie sztuką przekłada się u Pana na codzienne życie?**

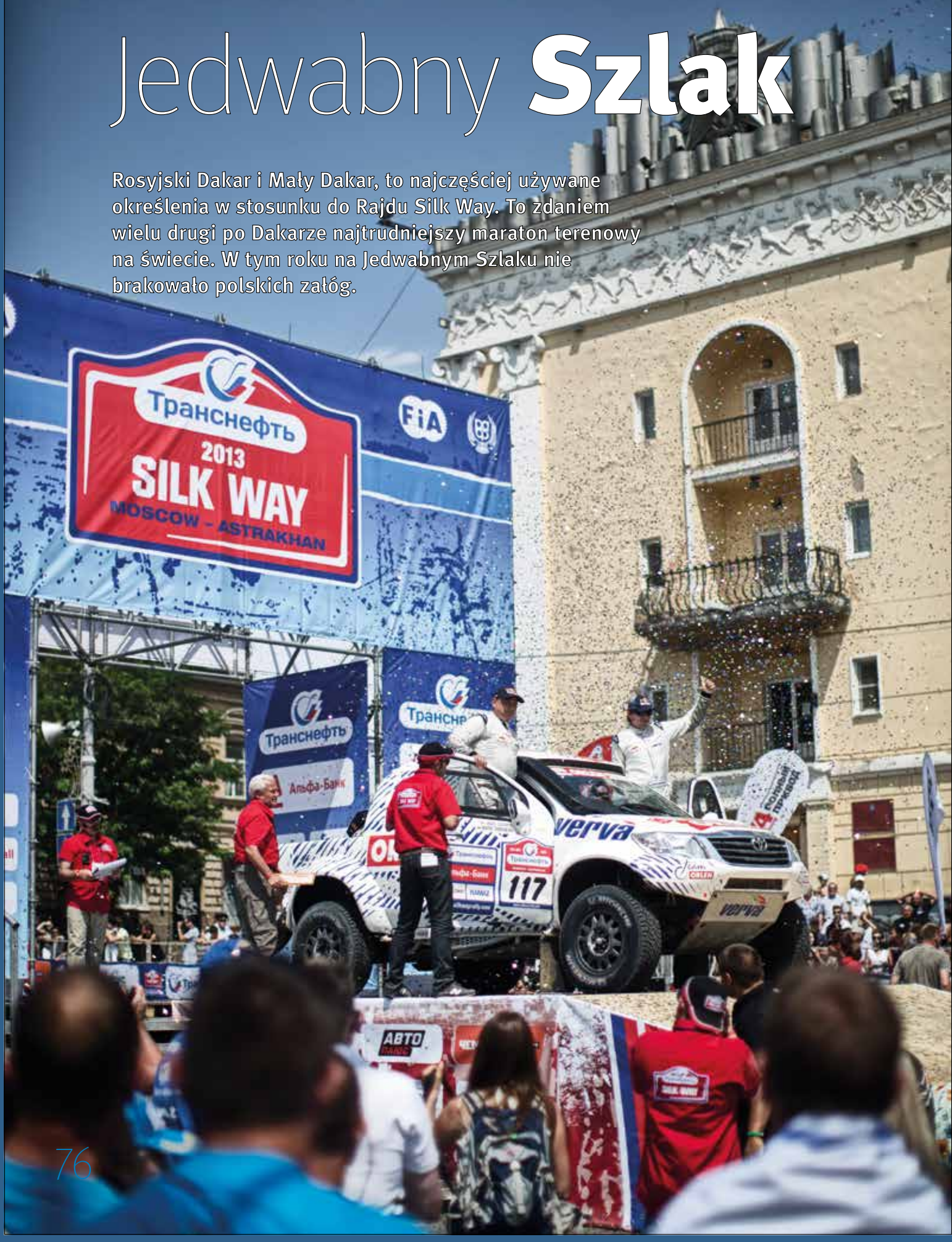
Tu mogę jednoznacznie powiedzieć, że tak jest. Na przykład, gdy odświeżaliśmy elewację budynku firmy zleciłem plastykowi zaprojektowanie zmian. Ale czuwałem nad projektem i wniosłem do niego swoje pomysły. Podobnie było z logo firmy Transcem Serwis i kolorystyką samochodów: ciągniki białe, a naczepy czerwone. I niewątpliwie tak jest, że staram się dbać o estetykę. Jestem na przykład w 90 proc. projektantem naszych kalendarzy. Firma istnieje dwadzieścia kilka lat, a mniej więcej od piętnastu wydajemy kalendarze. Mam więc w pracy sporą kolekcję główek z kolejnych roczników. Poza tym kiedy mogę z żoną gdzieś pojechać, staramy się wybierać ładne miejsca. Kilka razy byliśmy w okolicach Bordeaux nad Zatoką Biskajską: piękne plaże, sosny podobne do naszych. Po prostu pięknie. Z Portugalii zapamiętałem wysokie klify, z Norwegii – krajobraz zupełnie odmienny od naszego, surowy, z fiordami. Można patrzeć i chłonąć piękno. Z tych też powodów nie zatrzymujemy się w hotelach, gdzie obowiązuje pewien schemat: rano trzeba się ubrać, zejść na śniadanie, zwiedzać to, co zostało zaplanowane. Natomiast kiedy mieszka się pod namiotem można przenosić się z miejsca na miejsce, a rano po przebudzeniu wystarczy wyjść na zewnątrz i ma się przed sobą przestrzeń. I to jest to.

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

Jedwabny **Szlak**

Rosyjski Dakar i Mały Dakar, to najczęściej używane określenia w stosunku do Rajdu Silk Way. To zdaniem wielu drugi po Dakarze najtrudniejszy maraton terenowy na świecie. W tym roku na Jedwabnym Szlaku nie brakowało polskich załóg.



Kacper Jeneralski

To rajd, który nieustannie porównywany jest do Dakaru. I nie bez przyczyny. Jest wprawdzie o połowę krótszy, ale trasa bardzo przypomina legendarny maraton, który teraz rozgrywany jest w Ameryce Południowej. Samochody jadą przez stepy, wydmy i tereny, które momentami bardziej przypominają Afrykę niż Rosję. Rajd wystartował z Moskwy, a konkretnie z samego Placu Czerwonego. Później samochody jechały na południe w kierunku Astrachania i Morza Kaspijskiego. Trasa miała ponad 4 000 kilometrów.

Orzeł

Adam Małysz jest już nie tylko byłą gwiazdą skoczni narciarskich. Nauka jazdy samochodem terenowym idzie mu coraz lepiej. Po bardzo udanym starcie w styczniowym Dakarze w stawce rosyjskiego maratonu utrzymywał się bardzo wysoko. Budził zainteresowanie nie tylko polskich mediów. Pilotowany przez Rafała Martona czwartego dnia rajdu Małysz zajmował trzecie miejsce w stawce, ale do mety nie dojechał. Prawdopodobnie przez błąd nawigacyjny jego toyota Hilux wpadła z dużą prędkością na głębokie dziury. Samochód dachował, stracił koło i kilka elementów nadwozia. Załoga wyszła z tego cało. Małysz z Martonem uruchomili toyotę i ruszyli o własnych siłach w stronę serwisu. Niestety uszkodzenia były zbyt duże, żeby kontynuować jazdę po wydmach, które były przed nimi. Wypadek kosztował Małysza tyle czasu, że walka o wysokie lokaty była już niemożliwa. Załoga z bólem serca wycofała się z dalszej rywalizacji.

- Jestem sportowcem i wiem, że takie rzeczy się zdarzają - mówił Małysz. Porażkę

zniósł wyjątkowo dobrze, a rajd Silk Way potraktował jak udany trening. Biorąc pod uwagę fakt, że w rajdach jeździ dopiero od dwóch lat, nie ma się czego wstydzić.

Byli motocykliści

W tym roku dwaj dakarowi weterani Jacek Czachor i Marek Dąbrowski podjęli decyzję: czas przesiąść się z motocykli do samochodu. Stworzyli zespół, w którym kierowcą jest Dąbrowski, a pilotem Czachor.

- Uczę się, gdzie jest gaz, a gdzie hamulec - żartował Marek Dąbrowski na starcie rajdu. Zmiana dyscypliny to duże wyzwanie, ale wieloletnie doświadczenie i setki dni spędzonych na pustyni robią swoje. Byli motocykliści zajęli piąte miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu i trzecie w swojej klasie. Jechali równo, bez większych błędów i z pokorą. Ta ostatni cecha w terenowych maratonach jest wybitnie ważna. Wygrywa ten, kto dojedzie do mety w równym tempie, zbyt ryzykowna jazda często przynosi opłakane skutki. Już wiadomo, że duet Dąbrowski - Czachor pojawi się na Dakarze 2014 również na czterech kołach.

1000-konna Tatra

Takim samochodem w rosyjskim Dakarze wystartowała jedyna ciężarowa załoga z Polski. Robin Szustkowski i Jarosław Kazberuk to nietypowy zespół. Pierwszy jest zdolnym uczniem, a drugi doświadczonym nauczycielem. Kazberuk i Szustkowski przez cały rajd zamieniali się za kierownicą, traktując Silk Way jak trening i szkolenie. Czech Filip Skrobanek był ich mechanikiem i trzecią osobą w kabinie Tatry. Mechanicy zazwyczaj pozostają w cieniu, ale tym razem Skrobanek miał pełne ręce roboty. Rajd okazał

się wyjątkowo ciężki, a awarie pojawiały się jedna po drugiej. Czwartego dnia rajdu załoga spędziła kilka godzin na pustyni próbując naprawić auto. Choć wszystko wskazywało na to, że to koniec jazdy, udało się dotrzeć do mety. W międzyczasie psuło się zawieszenie, napędy, skrzynia biegów. Kłopoty ze sprzętem, to na takich rajdach codzienność, ale tym razem było wyjątkowo trudno. Ostatecznie Szustkowski i Kazberuk zajęli 11. miejsce w klasie ciężarówek. W klasie ciężkiej rządziły kamazy. To swego rodzaju duma narodowa i symbol rosyjskich oesów. Żaden szanujący się kibic nie przegapi przejazdu kamaza. Przy takim dopingu najlepiej pojechał Dimitrij Sotnikow i wyprzedził o włos, a dokładnie o jedną minutę, swojego rodaka Antona Szibalowa, który również prowadził kamaza.

W klasie samochodów osobowych pierwsze miejsce zajął Jean Louis Schlesser. 65-latek dwukrotnie wygrywał Dakar i jest mistrzem taktyki. Udowodnił to między innymi podczas dwóch ostatnich dni rajdu, kiedy po piętach deptał mu Rosjanin, Władimir Wasiliew. Ostatecznie Francuz miał zaledwie 16 minut przewagi nad konkurentem, ale nie stracił zimnej krwi do końca.

Silk Way dał zawodnikom w kość. Jeden z etapów rajdu został skrócony, bo okazał się zbyt trudny i wycieńczający. Rosjanie chcą za wszelką cenę pokazać, że mogą konkurować z Dakarem i udaje im się to. Ranga rajdu rośnie w myśl offroadowego powiedzenia: „im gorzej, tym lepiej".

Master Truck 2013

Ryszard Gałczyński

Od 19 do 21 lipca w miejscowości Polska Nowa Wieś koło Opola odbywała się dziewiąta edycja międzynarodowego zlotu tuningowanych ciężarówek Master Truck. W tym roku o miano najpiękniejszej ubiegało się trzysta ciężarówek, które przyjechały z dziesięciu krajów Europy - między innymi z Czech, Niemiec, Słowacji, Norwegii, Holandii, Dani, Szwecji. Najliczniejszą reprezentację stanowili oczywiście Polacy. W 2013 r. triumfowali Skandynawowie. Master Truck of the Year została Scania „Indian", własność T. Gahnes Akeri ze Szwecji. Drugie miejsce zajęło Volvo „Lonly Ranger" Prebena O'Nielsena z Danii. Za nim Scania „Hot Rod" z Kościerzyny, należąca do firmy Repiński Transport. W ciągu trzech dni odwiedziło zlot ponad 60 tys. widzów, co pokazuje, że staje się jedną z największych imprez plenerowych w kraju. W opinii Aleksandry Donocik z TV Brawo, głównego organizatora wszystkich edycji Master Truck, ostatnia była bardzo udana.

- Najbardziej cieszy mnie, że nie musimy już specjalnie zapraszać zagranicznych uczestników. Oni sami się do nas zgłaszają. To jest nasz wielki sukces, bo dotychczas musieliśmy ich zachęcać do przyjazdu na opolski zlot.

Pojazdy są nagradzane w 10 kategoriach, ocenie podlegają: straże pożarne, pomoce drogowe, pojazdy zabytkowe, samochody dostawcze, samochody amerykańskie, zarówno małe do 7,5 t, jak i większe; oceniana jest jakość i uroda wnętrza pojazdu, oświetlenie zewnętrzne, a także motywy, jakie się pojawiają na malowidłach zdobiących ciężarówki. Ta ostatnia kategoria pojawiła się w tym roku.

Andrzej Smyczyński, juror Master Truck: - W ocenie efektu wizualnego tuningowanego pojazdu bierzemy pod uwagę przede wszystkim nakład pracy, jaki został włożony na wykonanie malowidła, technikę, jaką zostało ono wykonane i koszty, jakie poniósł użytkownik pojazdu na jego upiększenie.

Także ZMPD przyznaje własne wyróżnienie. W tym roku puchar prezesa ZMPD za najciekawszy prezentowany tam pojazd zdobyła rajdowa ciężarówka MAN TGA Grzegorza Barana, na której wielokrotnie startował on w rajdzie Paryż – Dakar. Warte odnotowania jest również drugie miejsce dla Stara 25 – w kategorii pojazdów zabyt-

kowych – wspaniale odrestaurowanego przez Piotra Ozimka, przewoźnika ze Śląska. Nim został pokazany szerokiej publiczności, zadebiutował na łamach „Przewoźnika”.

Podczas Master Truck celebrowaliśmy dziesięciolecie programu „Na Osi”, autorstwa Andrzeja Wachowskiego; bo czy mogła być lepsza do tego okazja niż zlot, którego również był inicjatorem. W czasie rocznicowej uroczystości w imieniu prezesa Jana Buczka gratulacje składał Andrzejowi Wachowskiemu Wiesław Starostka, dyrektor generalny ZMPD.

- Pierwszy odcinek wystartował w maju 2003 r., a ponieważ pierwsza impreza robiona przez program, to był Master Truck ,więc postanowiliśmy świętować rocznicę podczas kolejnej edycji zlotu – mówi Andrzej Wachowski. – „Na Osi” to kontynuacja programu Traker Klub, który powstał w 1990 r., a którego również byłem pomysłodawcą. Był produkowany i emitowany przez Telewizję Katowice. Obecna stacja macierzysta TVN Turbo jest młodsza od programu „Na Osi”. Chciałem w tym miejscu podziękować Bogdanowi Czai, który odważył się tak niszowy program zamieścić w ramówce TVN.

- Od samego początku w zespole pracuje Aleksandra Donocik i jest także jednym z głównych organizatorów tego zlotu - zna każdą ciężarówkę, która tutaj przyjeżdża.

Dla Aleksandry Donocik każdy kolejny Master Truck obfitował w niezwykłe wydarzenia, nie mające spektakularnego wymiaru. W tym roku na zlot przyjechał Brian Blades. Jest emerytowanym przewoźnikiem, pochodzi z Lincoln w Anglii. Obecnie jego firmę IMP Transport LTD prowadzą dzieci. Briana Bladesa można spotkać na każdym europejskim zlocie tuningowanych ciężarówek.

Aleksandra Donocik: - Spotkaliśmy go kilka lat temu na zlocie w Holandii i od tego czasu spotykamy się na wszystkich największych europejskich imprezach tego typu. Za każdym razem zapraszałam go do nas, ale odmawiał twierdząc, że to dla niego zbyt daleko. W tym roku przyjechał swoim kamperem. Pokonał ten dystans, żeby zobaczyć Master Trucka w Opolu.

PORTAL POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH

www.zmpd.pl

Informacje
na wyciągnięcie ręki

50 tys. odsłon
miesięcznie

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

1957 ZMPD

Dziesięć lat na Dakarze

Puchar prezesa ZMPD za najciekawszy pojazd w 9. Edycji Master Truck otrzymała sportowa ciężarówka MAN TGA 18.480 4x4, przeznaczona do udziału w rajdzie Paryż - Dakar. Właścicielem samochodu jest Grzegorz Baran, który pięciokrotnie jechał nim w rajdzie Dakar. Z Grzegorzem Baranem rozmawia Ryszard Gałczyński

- **Czy od początku startuje Pan na ciężarówce?**

Tak, chociaż przygotowywałem się już na start samochodem osobowym, ale kiedy pojawiła się realna szansa wyjazdu z teamem Łukasza Komornickiego – pojechałem ciężarówką. Od tamtego czasu mnie zafascynowały i tak już zostało. Najpierw prowadziłem Mercedesa Unimoga , obecnie jeżdżę ciężarówką MAN, a rozważam - chyba przez sentyment - pomysł wystartowania Mercedesem Actrosem.

- **Czy ma Pan już plany startowe na 2014 r.?**

Kiedy kończy się rajd, zawsze mówię, że to był już ten ostatni - więcej nie pojadę. Wynika to z wielkiego zmęczenia, bo nim nastąpi start, ogromnego wysiłku wymaga zorganizowanie budżetu, który go umożliwi. Później przychodzą jeszcze same zawody. Zwykle po dwóch miesiącach organizm się regeneruje i znów rodzi się chęć, żeby pojechać. Dla mnie rajd w 2014 r. będzie dziesiątym z kolei. Mam bardzo konkretne plany związane z tym startem, chciałbym wygrać klasę T4-1, czyli klasę samochodów seryjnych. Nie jest to niczym nieuzasadniony optymizm. Została przeprowadzona analiza czasów przejazdów na poszczególnych odcinkach i jeżeli wszystko się właściwie ułoży, to jestem w stanie ten plan zrealizować.

- **Czym jest zwycięstwo w rajdzie Dakar. Funkcjonuje opinia, że już samo jego ukończenie to wielki sukces...**

Mam za sobą dwa nieukończone rajdy, więc znam gorycz porażki i wiem, ile kosztuje decyzja o wycofaniu się z rajdu. Ja już mam za sobą okres, kiedy prowadziłem w rajdzie Dakar, wtedy zabrakło mi chłodnej kalkulacji, żeby dojechać do mety i wygrać. Osiągnąłem już taki poziom, że zawsze ten rajd kończę. Uczestnicząc w zawodach zawsze kogoś wspieram, jako wóz techniczny, to znaczy poświęcam czas na rzeczy niezwiązane z moją jazdą. Mimo to w klasyfikacji końcowej mieszczę się w pierwszej piątce samochodów seryjnych. Może więc nadeszła pora, żeby wygrać. Dakar jest bardzo specyficznym rajdem. Tak naprawdę liczy się w nim tylko ten, kto wygrał. Drugi jest tym, który przegrał, a trzeci niczym się nie różni od ostatniego – obaj dojechali do mety.

- **Czym różni się rajd Dakar od rajdu Paryż – Dakar?**

Ja startowałem w rajdach afrykańskich i amerykańskich. Wszystkie wymagają dużego zaangażowania i samozaparcia. Różnica polega na tym, że rajd afrykański to była przygoda, a rajd amerykański - to wyścig. W Afryce różnice czasu między zawodnikami liczyło się na godziny, teraz liczy się na minuty. W Afryce można było polegać tylko na sobie, bo do najbliższej ludzkiej osady było po kilkaset kilometrów. W Ameryce Południowej cywilizację mamy na wyciągnięcie ręki. Zjeżdżamy z odcinka specjalnego i jesteśmy w XXI wieku, w hotelu z internetem i telefonem. W Afryce takich luksusów nigdy nie było. Nastąpiła pewna istotna zmiana w charakterze tych zawodów. Kiedyś nieliczne samochody dojeżdżały do mety. Teraz w zasadzie każdy jest w stanie to zrobić. Jeszcze kilka lat temu samo dojechanie do Dakaru było nie lada wynikiem. W tej chwili musimy przybyć do mety jak najszybciej.

- **Ten rajd kojarzy się przede wszystkim z pokonywaniem pustyni...**

Urodziliśmy się w pięknym kraju z niezwykłą przyrodą, przyjaznym klimatem. To jest nasz świat, w nim potrafimy się poruszać, ale człowiek ciągle dąży do przeżycia „czegoś innego". Dla mnie takim doświadczeniem inności jest właśnie pustynia. Znajdujemy się w świecie zupełnie dla nas obcym. Poruszając się po naszym świecie robimy to intuicyjnie, na pustyni musimy się wszystkiego nauczyć. Ja już się nauczyłem „czytać pustynię", czyli intuicyjnie rozpoznawać drogę. Jadąc wiem, czy przede mną jest twarda wydma i jak na nią wjechać. Potrafię to rozpoznać po kolorze piachu, po tym, jak on się układa. Po jej szczycie mogę rozpoznać, jaki ma kształt po niewidocznej stronie; czy jest łagodna, czy ostro cięta. W tym zawiera się odpowiedź na to pytanie: dlaczego chcę wygrać ten rajd? W Afryce chciałem go przejechać i trzykrotnie mi się udało. Teraz wiem, jak dojechać do mety i nie uszkodzić samochodu. Parę lat temu nie było to takie oczywiste, prowadziłem w rajdzie i wywróciłem samochód na prostej wydmie. Tak bardzo chciałem wygrać. Wtedy nie dorosłem jeszcze do sukcesu, teraz już nie robię takich błędów.

TimoCom Transport z przyszłością!

„Mam ładunki z całej Europy na wyciągnięcie ręki“

Leszek Guderski, PPHU Aga z siedzibą w Ujściu

PL_20130710

„Dzięki TimoCom zwiększam moje dochody, ponieważ mam dostęp do frachtów bezpośrednio od zagranicznych zleceniodawców” – stwierdza Leszek Guderski, właściciel firmy PPHU Aga z siedzibą w Ujściu (Klient TimoCom od 2002 r.).

Giełda TC Truck & Cargo® to codziennie aż do 300 000 ofert, pochodzących od sprawdzonych partnerów z 44 krajów.

Przekonaj się co Ty zyskasz! Przetestuj przez 4 tygodnie za darmo pełną wersję programu. Zadzwoń pod bezpłatną infolinię: +800 10 20 30 90 (bezpłatna infolinia dla połączeń z telefonów stacjonarnych)* lub odwiedź naszą stronę internetową.

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl/przewoznik

*Połączenia z numerami infolinii z telefonów stacjonarnych są z reguły bezpłatne. W zależności od operatora i posiadanej taryfy możliwe jest wystąpienie innych cen.

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