

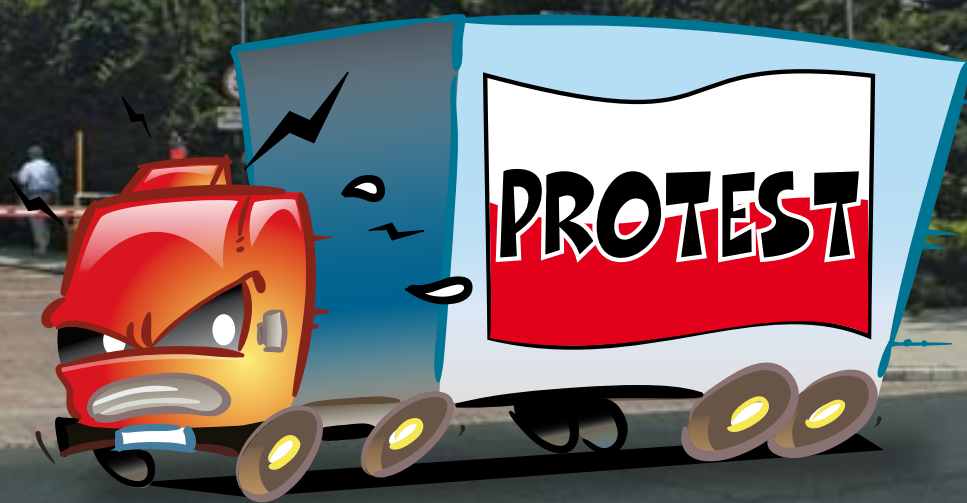
PRZEWOŹNIK

ISSN 1899-9719

www.przewoznik.zmpd.pl

nr (6) III lipiec/sierpień 2009

ZMPD
Dwumiesięcznik



Rekompensaty zamiast diet s. 16

Nowy system nawigacji dla samochodów ciężarowych Mercedes-Benz s. 52

Protest w zawieszeniu s. 4

Obecny rynek transportowy charakteryzuje się nadwyżką oferty transportowej nad realnym zapotrzebowaniem na przewóz towarów. Skutkuje to mocnym obniżeniem stawek za transport. Z drugiej strony nowe unormowania prawne powodują wzrost kosztów. I tak na przykład nowe stawki myta (MAUT) obowiązują w Niemczech od 1 stycznia 2009 roku. Niektóre opłaty wzrosły nawet o 89%. Jeśli firma jeździ na Zachód, zakup nowego pojazdu w tym momencie jest sensowny dla przedsiębiorców patrzących perspektywicznie, bowiem gdy znajdzie potrzeba kolejnej wymiany taboru, będą oni mogli dokonać wyboru czy kupić pojazdy Euro 5 czy Euro 6 jeszcze przed wejściem tej ostatniej normy w życie. Ci, którzy kupią ciągnik później będą już musieli obowiązkowo kupować kolejne w wersji Euro 6, bez możliwości manewru.

Ważnym elementem utrzymania rentowności firmy transportowej jest tu również obniżenie bieżących kosztów operacyjnych. Stąd też firma DAF w ramach programu „Partnerzy w biznesie w każdym czasie” przygotowała ofertę pomagającą optymalizować koszty bieżące w firmie transportowej, użytkującej pojazdy ciężarowe marki DAF. Są to:

- Nieliniowe raty kontraktów serwisowych Multisupport – zgodnie ze wzrostem kosztów eksploatacji samochodu. Stąd też stawki kontraktów serwisowych mogą być niższe na początku, wyższe pod koniec kontraktu serwisowego DAF Multisupport.
- Możliwość zamrożenia realizacji kontraktu serwisowego Multisupport (płatności rat).
- Możliwość zawarcia kontraktu serwisowego DAF Multisupport na używane pojazdy.
- Kontrakty odkupu pojazdów po okresie ich eksploatacji obligujące firmę DAF do odkupu pojazdu, klient może do ostatnich dni eksploatacji zdecydować czy pojazd zatrzymać.
- Szkolenia kierowców w zakresie ekonomicznej jazdy.

Kolejny temat to szkolenia kierowców. Nawet najlepsze narzędzie źle obsługiwane nie spełni swojego zadania. Pojazd ciężarowy jest takim narzędziem. Jednym z ważniejszych czynników sprzyjających redukcji kosztów operacyjnych ponoszonych przez firmę transportową jest oszczędny sposób prowadzenia pojazdu.

Akademia Ekonomicznej Jazdy DAF powstała z myślą o przedsiębiorstwach flotowych, jak i indywidualnych kie-

rowcach, których umiejętności mają ogromny wpływ na wyniki firm transportowych, zarówno pod względem wizerunku i zadowolenia klienta, jak i rentowności oraz bezpieczeństwa. Każdy z autoryzowanych dealerów DAF ma w swoich szeregach profesjonalnie przygotowanego trenera.

Z wypowiedzi klientów, u których przeprowadzone zostały szkolenia wynika, że roczne oszczędności na paliwie generowane przez jednego kierowcę mogą nawet przekroczyć 2.000 €!!! Ważne jest tu również, że w trakcie szkoleń poruszane są aspekty codziennej obsługi pojazdów. Przez te na pozór drobne czynności, a bardziej przez ich zaniechanie z firmy transportowej „wycieka” masa pieniędzy.

Pojazdy firmy DAF od lat są na czele najlepiej sprzedających się pojazdów ciężarowych w Polsce. Jest to wynikiem programu, który począwszy od pojazdów, przez usługi stowarzyszone, sieć handlową oraz autoryzowany serwis, ma na celu przede wszystkim satysfakcję klienta. DAF, bowiem, ma świadomość, że tylko kompleksowa oferta, umożliwiająca klientom pełną koncentrację na sprzedaży własnych usług czy produktów, pozwoli na obecnym rynku przekonać do oferty marki. Stąd też pojazdy marki DAF to trwałość, bezawaryjność przy jednoczesnym najniższym koszcie kilometra, w połączeniu ze sprawną organizacją handlową, która potrafi skutecznie dostosować konfigurację pojazdu do potrzeb transportowych klienta i doradzić odpowiednie usługi zapewniając najlepsze, kompleksowe rozwiązanie transportowe klientowi, aż po łatwo dostępną sieć autoryzowanych serwisów, rozmieszczonych w najbardziej neralgicznych miejscach Polski i Europy. Kolejne trzy nowe stacje serwisowe w Koszalinie, Szczecinie i Rzeszowie zostały oddane do użytku w roku 2009, oprócz czterech, które otworzyły swoje podwoje w ubiegłym roku. Warsztaty te, jak każdy autoryzowany serwis firmy DAF, przeznaczone są również do obsługi wszystkich marek pojazdów ciężarowych przyczep i naczep oraz autobusów.

Każdy z partnerów serwisowych DAF jest częścią ITS (+31 40 214 30 00) (Międzynarodowego Serwisu Samochodów Ciężarowych DAF) oraz PTS (+48 22 541-9-541) – Polish Trucks Service (serwis dla kierowców znajdujących się na terenie Polski w języku polskim – prowadzony przez DAF Trucks Polska) dysponując pojazdem serwisowym oraz specjalistami dostępnymi przez 24 h na dobę. O jakości niech świadczy fakt, że w 60% przypadków pojazd wraca na drogę po maksymalnie 6 godzinach (licząc czas od zgłoszenia do momentu doprowadzenia pojazdu do pełnej sprawności), natomiast aż 90% przypadków awarii jest skutecznie usuwana w czasie do 12 godzin.

Organizacja DAF jest partnerem w biznesie każdego transportowca w każdym czasie.



DAF partner w biznesie w każdym czasie

DAF
A **PACCAR** COMPANY

Drodzy Czytelnicy,

po raz pierwszy solidarne działanie środowiska zakończyło się określeniem konkretnych zobowiązań spisanych i przyjętych do realizacji przez stronę rządową. Sygnatariuszom bardzo trudno będzie się z nich wycofać. Na efekty podpisanego porozumienia trzeba poczekać. Wszystkie zainteresowane strony twierdzą, że niedługo. Zawarty kompromis nie jest niczym sukcesem, nie jest również niczyją porażką. Największą wartością, jaką ze sobą niesie, jest poczucie sensu wspólnego działania. To dopiero początek trudnej i wyboistej drogi dialogu z rządem do osiągnięcia zakładanych w porozumieniu celów. Zawarto w nim również zapis o zawieszeniu akcji protestacyjnej do 10 lipca br. Najbliższe spotkanie w ramach Forum Transportu Drogowego poświęcone będzie pracy nad konkretnymi propozycjami zapisów do ustawy mającej przeciwdziałać skutkom kryzysu.

redaktor naczelny
Ryszard Gałczyński

Dwumiesięcznik ZMPD PRZEWOŹNIK
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78

Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje zespół:

Ryszard Gałczyński – redaktor naczelny
ryszard.galczynski@zmpd.pl
Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk,
Anna Wrona

Współpracują:

Alicja Chodorowska, Kacper Jeneralski,
Małgorzata Kaniewska,
Klaudiusz Madeja, Ewa Pęzińska,
Janusz Piechociński, Anna Piotrkiewicz,

Robert Przybylski, Anita Rusztecka,
Mirosław Siech, Ewa Suszyńska,
Jacek Wejman

Ogłoszenia i reklamy:

Euzebiusz Jasiński
euzebiusz.jasinski@zmpd.pl

Skład i łamanie: Robert Lisiecki

Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.
Prawa autorskie zastrzeżone.
Redakcja zastrzega sobie prawo do skrótów
nadesłanych tekstów.

Zdjęcia niepodpisane pochodzą z archiwum
dwumiesięcznika Przewoźnik.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść artykułów
promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

W numerze:

Protest w zawieszeniu	4
Wybraliśmy kompromis	9
Karty Opłaty Drogowej	
– „krótka” historia	10
Kryzys i winiety	12
Rekompensaty zamiast diet	16
Akcyza w górę	
– oby tylko koszmarny sen	20
Nowe reguły we współpracy z Ukrainą	22
TransRussia	24
Transport Logistic 2009	26
Jubileuszowy zjazd	28
Potęga portów	30
Walne zgromadzenie w Białowieży	34
Spotkanie w Samociążku	36
Jesteśmy polskim operatorem logistycznym o międzynarodowych standardach	38
Nowości TIR	40
Przewozy kabotażowe karta kontrolna w Austrii!	44
OCP i kabotaż	46
Fakturowanie kabotażu oraz innych usług opodatkowanych za granicą	49
Nowy system nawigacji dla samochodów ciężarowych Mercedes-Benz	52
Transport samochodowy na świecie	54
Pontiac – koniec historii	60
Kryzysowe wakacje	65
E–Fascynacja	70

Protest w zawieszeniu

opracował: Ryszard Gałczyński



od lewej:
Janusz Łacny,
Jan Buczek,
Janusz
Piechociński,
Bogusław
Kowalski

12 maja odbyło się drugie posiedzenie Forum Transportu Drogowego, poświęcone głównie planowanej podwyżce winiet. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele organizacji przewoźników z całego kraju oraz posłowie z Komisji Infrastruktury: Janusz Piechociński (zastępca przewodniczącego komisji) i Bogusław Kowalski. Nie przybył na spotkanie, pomimo zaproszenia, wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz.

Opinie przewoźników dotyczące tej kwestii były jednoznaczne: w warunkach pogłębiającego się kryzysu rząd powinien podejmować działania wspomagające gospodarkę, w tym także naszą branżę, a nie myśleć tylko o interesie spółek autostradowych. – Nie słyszałem nic o ich ekonomicznych problemach, więc chyba mogłyby zacisnąć pasa. W przypadku transportu jest to zaciskanie pętli na szyi – stwierdził Jan Buczek. Zwrócono również uwagę

na strukturę podwyżki cen winiet, która może wskazywać na zamiar ściągnięcia jak najwyższych kwot od polskich przewoźników. W znacznie mniejszym stopniu podwyżka będzie dokuczliwa dla firm zagranicznych.

Forum przedstawiło stanowisko przewoźników w tej sprawie, przekazane premierowi Donaldowi Tuskiemu, wicepremierowi Waldemarowi Pawlakowi, ministrowi infrastruktury Cezaremu Grabarczykowi oraz przewodniczącym Sejmowych Komisji:

Infrastruktury – Zbigniewowi Rynasiewiczowi i Finansów Publicznych – Zbigniewowi Chlebowskiemu.

„Organizacje przewoźników drogowych współpracujące w Forum Transportu Drogowego z całkowitą dezaprobatą przyjmują rządowe plany podniesienia opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Nasze środowisko wyraża kategoryczny sprzeciw wobec jakichkolwiek prób podnoszenia kosztów działania przedsiębiorstw transportowych przedstawionych w projekcie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 kwietnia 2009 i uważa je za złamanie ustaleń zawartych pomiędzy przewoźnikami drogowymi a rządem kilka miesięcy temu, przy okazji nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym i towarzyszących jej przepisów wykonawczych.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Tadeusz Jarmuziewicz, w imieniu Rządu RP deklarował wówczas, że nowe przepisy i stawki będą obowiązywały do cza-



su wprowadzenia elektronicznego systemu opłat. Zgadzając się wtedy na podwyżki, zaufaliśmy zapowiedziom, że rząd przeprowadzi negocjacje z koncesjonariuszami autostrad i doprowadzi do zmniejszenia wysokości wypłat na ich rzecz. Miała to być droga do kompromisu finansowego pomiędzy przewoźnikami, koncesjonariuszami a rządem. Dziś okazuje się, że zamiast kompromisu mamy próbę kolejnego sięgnięcia do kieszeni polskich przedsiębiorców. Tysiące przewoźników drogowych ma płacić wyższy podatek od swojej

działalności w imię interesów dwóch koncesjonariuszy! Mamy finansować niejawne umowy z koncesjonariuszami nie mogąc od lat uzyskać dostępu do treści tych porozumień. Nie zgadzamy się na to!

Obecnie sytuacja naszej branży jest najgorsza w całej jej historii. Ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy oraz brak zrozumienia wśród decydentów wywołały falę upadłości przedsiębiorstw transportowych, a także dramatyczną utratę konkurencyjności na rynkach przewozowych. To także prosta droga do



Uczestnicy drugiego posiedzenia Forum, na pierwszym planie Bolesław Milewski

wzrostu bezrobocia. Propozycja nowych przepisów jest też niezgodna z duchem przepisów europejskich dotyczących emisji spalin.

Osobny, bolesny dla nas problem, to manipulacyjny charakter projektu Ministerstwa Infrastruktury. W jego uzasadnieniu czytamy, że podwyżka miałaby wynieść od 8 do 30 procent. Jest to informacja nieprawdziwa. Ministerstwo chce, aby główny ciężar podwyżki wzięli na siebie przewoźnicy eksploatujący pojazdy 4- i więcej osiowe EURO 2 i EURO 3. Oznacza to sięgające 60, a nie 30 procent obciążenia dla pojazdów stanowiących zdecydowaną większość naszej floty. W połączeniu z poprzednimi podwyżkami, dla niemal wszystkich polskich przewoźników rzeczywisty wzrost kosztów wyniesie prawie 100 procent. Nie zgadzamy się na kolejną podwyżkę, nie chcemy też być karmieni przez nasze ministerstwo nieprawdziwymi informacjami, mającymi zamazać rzeczywiste działania resortu przed opinią publiczną.

Słyszeliśmy niedawno deklaracje pana premiera, że rząd nie planuje żadnych podwyżek podatków. Dla nas opłaty za korzystanie z dróg są typowym przykładem haraczu płaconego państwu – są podatkiem mającym duży wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw.

Apelujemy, aby rząd pozostał wierny deklaracjom pana premiera i nie podnosił podatków w sytuacji, w której przewoźnicy potrzebują wsparcia polityków i administracji państwowej a nie kolejnego ataku na naszą kieszeń.”

20 maja odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu RP, zwołane na wniosek ZMPD. Tematem posiedzenia miała być ocena realizacji postulatów przewoźników drogowych, kierowanych do przedstawicieli kilku resortów rządowych w ciągu ostatnich miesięcy. Dzień później, podczas Zgromadzenia Ogólnego Delegatów ZMPD przyjęto stanowisko zobowiązujące Zarząd ZMPD do zorganizowania protestu środowiska transportu drogowego,

w przypadku jakiegokolwiek próby podwyższania cen opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

28 maja odbyło się kolejne posiedzenie Forum Transportu Drogowego, w którym uczestniczył Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz oraz Andrzej Bogdanowicz, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MI.

Wiceminister Jarmuziewicz zapowiedział przedstawienie 29 maja propozycji pakietu anty kryzysowego, zapraszając przedstawicieli forum na spotkanie z ministrem infrastruktury Cezarym Grabarczykiem.

Tadeusz Jarmuziewicz nie udzielił jednoznacznej odpowiedzi w kwestii odstąpienia od podwyżki cen wignet.

Wynikiem dyskusji, jaka wywiązała się po wizycie Jarmuziewicza, było jednomyślnie przyjęte przez forum stanowisko:

„W związku z jednoznacznym stanowiskiem Zgromadzenia Ogólnego



Jan Buczek
i Tadeusz
Jarmuziewicz

Delegatów ZMPD, które obliguje do zorganizowania akcji protestacyjnej w przypadku jakiegokolwiek próby podwyższenia cen opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej; forum podjęło decyzję o rozpoczęciu przygotowań do ogólnopolskiej akcji protestacyjnej – powinna odbyć się przed terminem wprowadzenia nowych stawek – 3 czerwca 2009 r.”

Do tego czasu toczyły się intensywne negocjacje strony rządowej z przedstawicielami komitetu protestacyjnego. Zawarto kompromis, 2 czerwca podpisano trójstronne porozumienie, w wyniku, którego zawieszono protest. Porozumienie podpisali Jan Buczek – reprezentujący środowisko przewoźników, Tadeusz Jarmuziewicz – Sekretarz Stanu Ministerstwa Infrastruktury oraz Zbigniew Rynasiewicz – przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP.

1

Strony porozumienia zobowiązuja się do współpracy mającej na celu stworzenie i przedstawienie specjalnego projektu ustawy zawierającej rozwiązania chroniące polski transport drogowy przed skutkami światowego kryzysu ekonomicznego.

2

Projekt ustawy obejmować będzie następujące zagadnienia:

- 1) wprowadzenie możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu na okres do dwóch lat oraz obniżenie kosztów związanych z posiadaniem pojazdu w okresie wycofania z ruchu;
- 2) umożliwienie wypłacania diet kierowcom za okres wykonywania pracy poza siedzibą przedsiębiorcy;
- 3) wprowadzenie, w porozumieniu ze stroną samorządową, możliwości łącznego opodatkowania podatkiem od środka transportu zespołu pojazdów posiadanych przez przewoźnika;



Dionizy Woźny

- 4) zmiany w systemie szkolenia kierowców zawodowych – wprowadzenie kwalifikacji wstępnej przyspieszonej (możliwość odbycia przez niektórych kierowców szkolenia w wymiarze 140 godz. a nie jak dotychczas 280 godz.)

oraz umożliwienie stosowania w szkoleniu kierowców zawodowych symulatorów techniki jazdy;

- 5) wprowadzenie przepisów niwelujących nieuczciwą konkurencję przewoźników zagranicznych



Stawomir Kostjan

przez ograniczenie możliwości wielokrotnego wykorzystania jednorazowych zezwoleń na wykonywanie przewozów międzynarodowych;

- 6) analiza przepisów w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem transportu drogowego oraz karami w transporcie drogowym pod kątem możliwości ich obniżenia;
- 7) wprowadzenie przepisów umożliwiających uznawanie niektórych dyplomów ukończenia studiów kierunkowych związanych z transportem drogowym za dokument potwierdzający posiadanie kompetencji zawodowych wymagany do prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego;
- 8) umożliwienie niewykonywania działalności przewozowej bez ryzyka utraty uprawnień (licencji lub zezwolenia);
- 9) umożliwienie wnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury

drogowej w ratach (opłata w ratach za winietę roczną) z wypracowaniem formalno-prawnych egzekucji wszystkich rat.

3

Prace redakcyjne nad przygotowaniem wstępnego projektu ustawy strony zobowiązują się zakończyć do dnia 10 lipca 2009 roku.

4

Forum Transportu Drogowego postuluje również, a pozostałe strony porozumienia uznają te postulaty za istotne dla środowiska i wymagające pilnego rozstrzygnięcia:

- 1) ustanowienie dla pojazdów EURO 3 osobnej kategorii winiet;
- 2) zachowanie cen winiet na poziomie określonym rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury z czerwca 2009 roku;
- 3) rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem do polskiego systemu prawnego zasady zwrotu podatku VAT wyłącznie od faktur zapłaconych;
- 4) podjęcie działań w celu wprowa-

dzenia ograniczeń w dostępie do zawodu przewoźnika drogowego (ogłoszenie „sytuacji kryzysowej”);

- 5) wypracowanie rozwiązań zmierzających do zniesienia wszelkich ograniczeń i opłat przy wwozie do Polski paliwa w zbiornikach pojazdów.

5

Podległa Ministrowi Infrastruktury Inspekcja Transportu Drogowego podejmie działania zmierzające do kształtowania pozytywnego wizerunku branży transportowej.

6

Forum Transportu Drogowego zobowiązuje się do zawieszenia działań o charakterze protestacyjnym w transporcie drogowym do dnia 10 lipca 2009 roku.

W rezultacie w nowym rozporządzeniu ceny opłat drogowych podwyższono, ale nie w tak drastyczny sposób, uwzględniając postulaty przewoźników, odnośnie wysokości cen winiet dobowych i rocznych.



od lewej:
Jan Buczek,
Tadeusz
Jarmuziewicz,
Zbigniew
Rynasiewicz

Wybraliśmy kompromis

Rozmowa z Janem Buczkim, prezesem ZMPD

Panie Prezesie, środowisko przewoźników zapowiadało ogólnokrajowy protest przeciwko podwyżkom cen winiet. Jednak akcję zawieszono; dlaczego tak się stało?

Istotnie, byliśmy bardzo oburzeni faktem, że pomimo deklaracji, które Sekretarz Stanu Tadeusz Jarmuzewicz składał nam w ubiegłym roku, postanowiono podwyższyć ceny winiet. Było to dla nas tym bardziej zaskakujące, że branża coraz mocniej odczuwa skutki kryzysu. Płynność finansowa wielu firm jest zagrożona i każdy wzrost kosztów funkcjonowania może doprowadzić do ich upadku. Przewoźnicy od lat domagali się rozwiązania swoich problemów. Trzykrotnie na wniosek ZMPD (w 2006, 2008 i 2009 r.) zwoływano specjalne posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury, na których przedstawialiśmy pakiety naszych wniosków i postulatów, a rząd zobowiązywał się do ich rozpatrzenia. Bez skutku. Stąd tak jednoznaczne stanowisko Forum Transportu Drogowego o przygotowaniu protestu, poparte później przez Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Przy przygotowaniu akcji protestacyjnej mieliśmy stały kontakt z większością delegatów. 2 czerwca na wniosek Sekretarza Stanu MI odbyło się spotkanie FTD, w którym uczestniczył przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury poseł Zbigniew Rynasiewicz.

W obliczu realnego zagrożenia zablokowaniem kraju przez ciężarówkę rząd zaproponował pakiet rozwiązań antykryzysowych dla transportu. Rozmowy miały bardzo trudny przebieg.

Po konsultacjach prowadzonych z przewodniczącymi regionów, delegatami ZMPD, prezesami innych



stowarzyszeń krajowych, doszliśmy do wniosku, że pomimo przykrych doświadczeń i wielu niespełnionych obietnic mamy jeszcze raz szansę rządowi na dialog z nami i przyczynimy się po raz kolejny do stworzenia szansy współpracy, aby chociaż kilka najważniejszych dla nas problemów rozwiązać. Ostatecznie Forum Transportu Drogowego dołożyło do treści porozumienia kilka własnych punktów i postanowiło podpisać zmodyfikowaną oraz uzgodnioną treść porozumienia, tym samym odstępując od wcześniej zaplanowanego protestu.

Porozumienie, jakie w imieniu środowiska podpisałem z przedstawicielami rządu i Sejmu jest zgodne z oczekiwaniami środowiska, choć stanowi daleko idący kompromis. Dotyczy bowiem nie tylko kwestii winiet, ale także innych ważnych dla całej branży spraw. Tym samym zrezygnowaliśmy z prowadzenia otwartego sporu o jedną sprawę, która zamknęłaby drogę do dalszych rozmów i negocjacji. W związku z trwającymi pracami akcję protestacyjną zawiesiliśmy do 10 lipca br.

Jest jeszcze jedna kwestia, która spędza sen z oczu przewoźnikom – uchwała Sądu Najwyższego dotycząca diet dla kierowców. Co ZMPD zrobiło w tej sprawie?

ZMPD było pierwszą organizacją, która zdiagnozowała ten przypadek i bardzo uważnie analizowała bieg wydarzeń związanych z tą uchwałą. Natychmiast po ogłoszeniu uzasadnienia podjęliśmy rozmowy z Głównym Inspektorem Pracy, prosząc go, by nie wykorzystywał tej sytuacji do uruchomienia zmasowanych kontroli w naszych przedsiębiorstwach. Poinformowaliśmy również ministra pracy o ogromnym zagrożeniu wynikającym z tej ustawy dla naszej branży. Przeprowadziliśmy analizę stanu prawnego i ustaliliśmy ramy działania na rzecz stworzenia nowej regulacji prawnej. W związku z tym informuję, że do łaski marszałkowskiej wpłynęła poselski projekt nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, który będzie regulował sporne kwestie w sposób korzystny dla przewoźników.

rozmawiał Ryszard Gałczyński

Karty Opłaty Drogowej – „krótka” historia

opracowała: Alicja Chodorowska,
Departament Transportu ZMPD

Karty opłaty drogowej wprowadzono 1 stycznia 1998 roku Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 grudnia 1997 roku (DzU 1997 r. nr 148, poz. 993) „W sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie drogowym oraz jednostek wyznaczonych do ich pobierania”.

Rozporządzenie wprowadzało 25 rodzajów kart opłat: dobową, tygodniową, miesięczną, półroczną i roczną, których cena zależała też od rodzaju i masy całkowitej pojazdu. Natomiast nie uwzględniono zupełnie ekologiczności pojazdu.

Krótki czas konsultacji społecznych, które rozpoczęto w połowie listopada 1997 roku, wywołał protest przewoźników zrzeszonych we wszystkich organizacjach transpor-

towych. Efektem tych protestów była pierwsza nowelizacja rozporządzenia, przeprowadzona trzy miesiące po wejściu w życie nowych przepisów.

Kolejnym rozporządzeniem ministra TiGM z **31 marca 1998 roku** (DzU 98.45.286) obniżono ceny winiet dobowych i siedmiodniowych i zniesiono mocno kontrowersyjny zakaz wykupywania tych winiet przez przedsiębiorców krajowych.

Następną nowelizację rozporządzenia przeprowadzono w styczniu 2000 roku (DzU 00.17.224, weszła w życie w marcu 2000 r.). Zmniejszono stawki kart opłat półrocznych i rocznych dla wszystkich rodzajów pojazdów. Dla porównania – cena eurowiniety wynosiła 8 ECU/EURO (przy ówczesnym średnim kursie 1 ecu=3,9 zł), czyli ok. 31,20 zł, a w Polsce winieta dobową po nowelizacji kosztowała 45 zł.

Kolejne nowelizacje rozporządzenia – **maj 2000 roku** (DzU 00.46.542, weszła w życie w czerwcu 2000 roku) oraz **grudzień 2000 r.** (DzU 00.122.1344). Ta ostatnia nowelizacja to kolejna obniżka stawek za karty opłaty drogowej rocznej i półrocznej – w ciągu 2 lat obowiązywania rozporządzenia zmniejszono stawki opłaty półrocznej (dla pojazdów powyżej 12 ton) z kwot astronomicznych 3 000 zł do 1 200 zł i rocznych 5 000 zł do 2 200 zł; co było efektem protestów i dyskusji środowisk transportowych z MTiGM.

Rok 2001 – kolejna nowelizacja. Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia **14 grudnia 2001 roku** (weszło w życie 1 stycznia 2002 roku, DzU 01.150.1684) wprowadzało postulowany przez przewoźników od początku obowiązywania kart opłat drogowych podział na karty dla pojazdów spełniających (początkowo) co najmniej normę ekologiczności EURO 1. Różnica pomiędzy kartą dla pojazdu nieekologicznego z normą co najmniej EURO 1 wynosi przy karcie rocznej 300 zł, przy półrocznej 220 zł. Po raz pierwszy wprowadzono również rozróżnienie pojazdów ze względu nie tylko na dmc, ale także na liczbę osi. Rozporządzenie było pierwszą próbą dostosowania polskiego prawodawstwa do wymogów unijnych i Dyrektywy 99/62/WE. Tą nowelizacją wprowadzono nowy wzór winiety i aż 50 jej rodzajów.



Październik 2002 roku (DzU 02.188.1577) – to wprowadzenie kontrowersyjnego ograniczenia, które nakładało na przewoźnika obowiązek wykorzystania karty dobowej w terminie 7 dni od daty wydania, a karty tygodniowej w terminie 14 dni od daty wydania.

Rok 2006 to najbardziej kwestionowana nowelizacja rozporządzenia o opłatach drogowych. Zmiana z **sierpnia 2006 roku** (DzU 06.151.1089, weszło w życie 21 października 2006 r.) znosiła, pomimo licznych protestów przewoźników i organizacji, półroczne karty opłaty drogowej; wprowadzała nowy wzór karty w postaci karty samoprzylepnej i odcinka kontrolnego; nowy sposób wypełnienia winiety poprzez przedziurkowanie, znosiła podział pojazdów ze względu na liczbę osi, zmniejszyła liczbę rodzajów winiet do 24, wprowadzała szerszy podział ze względu na emisję spalin (z niższych stawek mogły korzystać pojazdy spełniające wymogi co najmniej EURO 2). Podwyższono stawki za karty roczne, zmniejszono stawki za karty dobowe (z 45 do 27 dla pojazdów o dmc co najmniej 12 t) siedmiodniowej i miesięcznej. Karta dobową ważną była jedynie w dniu jej przedziurkowania (zniesiono 24 godzinny system rozliczania kart dobowych).

Kolejna nowelizacja – **październiku 2007 r.** (DzU 07.195.1412) – przywrócono w odpowiedzi na protesty przewoźników półroczną kartę opłaty drogowej.

Następna zmiana – rozporządzenie z **19 grudnia 2008 roku** (DzU 08.235.1598). W tej ostatniej nowelizacji wprowadzono już tylko 16 rodzajów karty opłat (było ich już 55). Opłaty dotyczyły już tylko pojazdów o dmc co najmniej 12 ton i autobusów, lżejsze pojazdy zwolniono z obowiązku wykupywania winiet. Nowelizacja ta utrzymała podział

stawek dla pojazdów o emisji spalin EURO 0 i 1 oraz EURO 2 i więcej. Wprowadzono wyższe stawki za wszystkie rodzaje winiet, po raz kolejny zniesiono winiety półroczne.

Obecny projekt to już 11 nowelizacja prawa regulującego system poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej w Polsce w ciągu 10 lat.

Przez prawie 5 lat (do września 2005 r.) przewoźnicy drogowi uiszczali **podwójne opłaty** za korzystanie z dróg w Polsce, zmuszeni do wykupywania kart opłaty drogowej i w przypadku przejazdu przez autostrady – również ponosili opłaty (pierwsze opłaty za przejazd autostradami pobierano od kwietnia

2000 roku). Dopiero pod koniec lipca 2005 roku na skutek działań przewoźników powstała nowa ustawa, która wprowadziła nowe regulacje prawne zezwalające na przejazd bezpłatny po autostradach w Polsce (Ustawa z dnia 28 lipca 2005 roku o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, DzU z dnia 17.08.2005 r. nr 155 poz. 1297) tym pojazdom, które mają wykupioną kartę opłaty drogowej. Przez prawie rok (od 1 maja 2004 roku do 1 września 2005 roku) podwójne opłaty były pobierane niezgodnie z prawem unijnym i Dyrektywą 99/62/WE i 2006/68/WE.

AKTUALNA TABELA CEN KART OPŁAT DROGOWYCH

NAZWA KARTY	CENA (zł)
DOBOWA 12 t max 3 osie max. E3	38
DOBOWA 12 t max 3 osie min. E4	38
DOBOWA 12 t min. 4 osie max. E3	38
DOBOWA 12 t min. 4 osie min. E4	38
DOBOWA AUTOBUS 12 t max. E3	21
DOBOWA AUTOBUS 12 t min. E4	18
SIEDMIODNIOWA 12 t max 3 osie max. E3	169
SIEDMIODNIOWA 12 t max 3 osie min. E4	143
SIEDMIODNIOWA 12 t min. 4 osie max E3	189
SIEDMIODNIOWA 12 t min. 4 osie min. E4	160
SIEDMIODNIOWA AUTOBUS 12 t max. E3	77
SIEDMIODNIOWA AUTOBUS 12 t min. E4	68
MIESIĘCZNA 12 t max 3 osie max. E3	520
MIESIĘCZNA 12 t max 3 osie min. E4	468
MIESIĘCZNA 12 t min. 4 osie max. E3	580
MIESIĘCZNA 12 t min. 4 osie min. E4	522
MIESIĘCZNA AUTOBUS 12 t max. E3	203
MIESIĘCZNA AUTOBUS 12 t min. E4	182
ROCZNA 12 t max 3 osie max. E3	2 962
ROCZNA 12 t max 3 osie min. E4	2 652
ROCZNA 12 t min. 4 osie max. E3	3 371
ROCZNA 12 t min. 4 osie min. E4	2 782
ROCZNA AUTOBUS 12 t max. E3	1 352
ROCZNA AUTOBUS 12 t min. E4	1 183

Kryzys i winiety

autor: Ryszard Gałczyński

21 maja 2009 r., w miejscowości Słok k. Belchatowa odbyło się Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD. Ze względu na gości podzielono je na dwie części.

W pierwszej części ZOD uczestniczyli zaproszeni przedstawiciele Sejmu i Ministerstwa Infrastruktury: poseł Stanisław Żmijan, wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury oraz wiceminister infrastruktury Tadeusz Jarmuziewicz i dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI Andrzej Bogdanowicz. Na spotkaniu podczas gorącej dyskusji omawiano aktualne problemy transportu drogowego, dużo czasu poświęcając projektowi nowego rozporządzenia w sprawie winiet. Kontynuowano dyskusję przeprowadzoną dzień wcześniej w Sejmie na specjalnym posiedzeniu Komisji

Infrastruktury dotyczącą problemów międzynarodowego transportu drogowego.

Burzliwa debata z przedstawicielami rządu i Sejmu dotyczyła generalnie jednej kwestii – podwyżek opłat za infrastrukturę drogową. Delegaci sprzeciwiali się jakimkolwiek podwyżkom. Zwiększanie kosztów działalności, w bardzo trudnej sytuacji na rynku jest prostą drogą do upadku bardzo wielu firm transportowych. Podkreślano ignorancję autorów rozporządzenia zrównującą w opłatach pojazdy spełniające normę emisji spalin od Euro 0 do Euro 3 i ich dyskryminujący charakter dla polskich przewoźników. Nieznacznie podwyższono ceny opłat winiet dobowych, z których korzystają głównie przewoźnicy zagraniczni jadący przez Polskę tranzytem. Natomiast ceny winiet

rocznych, które kupują rodzime firmy transportowe – podwyższono o 80%. Z wypowiedzi ministra Jarmuziewicza jasno wynikało, że rząd z podwyżek się nie wycofa. Jednak zostaną podjęte działania nad zmianą ich struktury – zmniejszenie cen winiet długoterminowych i zwiększenie krótkoterminowych w stosunku do proponowanych oraz racjonalne zróżnicowanie cen według stopnia ekologiczności pojazdu.

Podczas drugiej części obrad zgromadzenie uchwaliło absolutorium dla Prezesa i Zarządu ZMPD oraz przyjęło budżet na rok 2009. W bieżącym roku Zarząd ZMPD wystąpił do ministra infrastruktury oraz ministra finansów z wnioskami o podjęcie pilnych działań, które mogłyby szybko poprawić sytuację przewoźników. Były to:

- możliwość wyrejestrowania pojaz-



od lewej:
Stanisław
Żmijan,
Aleksander
Reisch,
Janusz Łacny,
Andrzej
Bogdanowicz,
Tadeusz
Jarmuziewicz

dów na okres do dwóch lat,

- możliwość wyłączenia na czas wyrejestrowania opłat związanych z ubezpieczeniem OC,
- zawieszenie na okres dwóch lat nowego systemu szkolenia kierowców do czasu właściwego przygotowania tego systemu od strony merytorycznej i finansowej,
- ograniczenie na okres dwóch lat wysokości kar nakładanych przez ITD.

Takie wystąpienia zostały skierowane również do przewodniczącego Komisji Infrastruktury Sejmu RP. Aktualne pozostają również postulaty przewoźników drogowych, przedstawione na wcześniejszych zgromadzeniach, określające priorytety środowiska międzynarodowych przewoźników drogowych.

1. Obniżenie ceny oleju napędowego, używanego do profesjonalnego transportu drogowego.
2. Pozostawienie dotychczasowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
3. Udrożnienie granicy wschodniej.
4. Zniesienie ograniczeń w wwozie paliwa do Polski.
5. Ogłoszenie sytuacji kryzysowej w transporcie drogowym (zgodnie z Rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3916/90 z dnia 21 grudnia 1990 r. w sprawie środków podejmowanych w przypadku sytuacji kryzysowej na rynku transportu rzeczy).
6. Wprowadzenie pomocy finansowej państwa dla restrukturyzowanych przedsiębiorstw przewozowych.
7. Wprowadzenie cen minimalnych na przewozy.
8. Wprowadzenie emerytur pomostowych dla kierowców pojazdów ciężkich oraz wprowadzenie zawodu kierowcy do wykazu zawodów wykonywanych w ciężkich warunkach.



od lewej:
Tadeusz Jarmuziewicz,
Jan Buczek,
Stanisław Żmijan



od lewej:
Tadeusz Jarmuziewicz,
Jan Buczek



Stanisław Żmijan

9. Skrócenie z 280 do 140 godzin szkolenia kierowców.
10. Zastosowanie minimalnej stawki podatku od środków transportu.
11. Wstrzymanie obowiązku szkoleń kierowców przez okres najbliższych 2 lat; w tym czasie powinny być przygotowane przepisy szczegółowo regulujące ten problem.
12. Przedłużenie okresu wyrejestrowania pojazdu do 2 lat.

Delegaci podjęli również uchwałę zobowiązującą Zarząd ZMPD do organizacji i przeprowadzenia akcji protestacyjnej w sytuacji, w której rząd nie wycofa się z wprowadzenia podwyżek cen winiet.

„1. Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne

Delegatów ZMPD w Polsce, popiera stanowisko Forum Transportu Drogowego z dnia 12 maja 2009 r. nie wyrażające zgody na jakiegokolwiek podwyższania cen opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

2. Zwyczajne Zgromadzenie Ogólne Delegatów ZMPD w Polsce zobowiązuje Zarząd ZMPD do zorganizowania protestu środowiska transportu drogowego, w przypadku jakiegokolwiek próby podwyższania cen opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.”

Za uchwałą głosowało 111 Delegatów, przeciwko – 10, 4 wstrzymało się od głosu.



wystąpienie
Joanny Gatach



Delegaci
podczas
głosowania

Sponsorzy zgromadzenia:



Mercedes-Benz





Tankujesz tanio w ewropie?



Karta paliwowa EUROWAG powstała z myślą o profesjonalnych przewoźnikach międzynarodowych oczekujących pełnej kontroli kosztów oraz najlepszych cen paliwa w Europie.

Największe zalety:

- konkurencyjne ceny
- opłaty autostradowe w CZ, AT oraz DE
- stacje paliw ulokowane w strategicznych miejscach w Europie
- szczegółowa kontrola kosztów
- jedyny na rynku on-line account management
- zwrot VAT

Zapraszamy na stronę www.eurowag.com
lub o kontakt pod nr telefonu +48 600-019-067



Rekompensaty zamiast diet

autor: Ryszard Gałczyński

Uchwałą Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 r. zakwestionowano dotychczasową praktykę rozliczania kierowców w transporcie międzynarodowym.

W związku z konsekwencjami, jakie dla przedsiębiorców przewozowych może spowodować i niepewnością co do zasad zatrudniania kierowców, w czerwcu br. wpłynął do laski marszałkowskiej poselski projekt nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców. Nowe przepisy wprowadzają przyznanie kierowcy świadczenia rekompensującego wydatki na wyżywienie i inne wynikające ze specyfiki pracy. Ze względu na wagę sprawy i zgodę posłów wszystkich ugrupowań na jak najszybsze jej załatwienie – jest możliwe, że już pod koniec lipca bieżącego roku nowelizacja ustawy będzie gotowa do podpisania przez Prezydenta RP. W opinii Janusza Piechocińskiego, który w imieniu grupy posłów ten projekt składał, jest to termin realny i już w najbliższych dniach tekst nowelizowanej ustawy powinien trafić do Komisji Infrastruktury.

Projekt

Ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych

Art. 1.

W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców

(DzU nr 92, poz. 879, z późn. zm.) 1) po art. 26 dodaje się art. 26a w brzmieniu:

„Art. 26a. 1. Kierowcy mogą być przyznane świadczenia rekompensujące zwiększone wydatki na wyżywienie lub przeznaczone na pokrycie innych, uzasadnionych wydatków związanych z wykonywaniem zadań (obowiązków) służbowych na terenie kraju lub poza jego granicami.

2. Wysokość oraz warunki ustalania świadczeń, o których mowa w ust.1, określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.

Art. 2.

W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (DzU z 2000 r. nr 14, poz. 176, z późn. zm.) 2) w art. 21 w ust. 1 po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) świadczenia rekompensujące zwiększone wydatki na wyżywienie lub przeznaczone na pokrycie innych, uzasadnionych wydatków związanych z wykonywaniem zadań (obowiązków) służbowych na terenie kraju lub poza jego granicami przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowców do wysokości diet oraz innych należności określo-

nych w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju”.

Art. 3.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

1. Projektowana nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych odnosi się do problematyki świadczeń, jakie mogą być przyznawane kierowcom, w przypadkach gdy realizacja obowiązków służbowych wynikających z umowy o pracę, polegająca na stałym przemieszczaniu się na określonym obszarze, nie stanowi podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 Kodeksu pracy.

Od wielu lat kwestia, czy wykonywana przez kierowców praca polegająca na stałym przemieszczaniu się (wyjazdach) na terenie kraju oraz poza jego granicami jest „podróżą służbową” w rozumieniu powszechnie obowiązujących przepisów prawa pracy budzi wątpliwości, zwłaszcza w relacjach stron stosunku pracy i związanych z tym obowiązków

pracodawcy i uprawnień pracowników.

Problematyka ta jest przedmiotem licznych orzeczeń sądowych. W jednej z ostatnich uchwał składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. sygn. akt II PZP 11/08 sąd stanął na stanowisku, że „kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 k.p.”.

Podróżą służbową jest bowiem, zgodnie z art. 775 § 1 Kodeksu pracy wykonywanie na polecenie pracodawcy zadania służbowego poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy. Odbycie podróży służbowej (krajowej lub zagranicznej), zgodnie z art. 775 Kodeksu pracy uprawnia pracownika do diet, zwrotu kosztów: przejazdu, noclegu i innych uzasadnionych wydatków, w wysokości i na warunkach określonych przepisami rozporządzeń Ministra Pracy i Polityki Społecznej (w przypadku pracowników sfery budżetowej), lub postanowieniami układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania, umowy o pracę (w przypadku pracowników spoza sfery budżetowej).

W ocenie sądu pojęcie „zadanie służbowe” oznacza zadanie incydentalne w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy. Przepis art. 775 k.p. nie pozwala na ocenę, że pracownik stale jest w podróży służbowej

Na gruncie przepisów prawa pracy nie ma przeszkód prawnych, aby pracodawca swobod-

nie kształtował wysokość i warunki wynagradzania kierowców i pozostałych pracowników oraz przyznawania im innych świadczeń związanych z wykonywaną pracą stosownie m.in. do rodzaju wykonywanej pracy oraz w powiązaniu z sytuacją finansową i rodzajem działalności prowadzonej przez pracodawcę. Obowiązujące u danego pracodawcy przepisy wynagrodzeniowe (w tym układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania) mogą zatem regulować wysokość i warunki wypłacania pracownikom należności zarówno z tytułu podróży służbowych (na obszarze kraju i poza jego granicami), jak i z tytułu innych wyjazdów służbowych, stanowiących wykonywanie pracy. Wysokość i rodzaj (charakter) świadczeń, jakie przysługują lub są wypłacane pracownikom ma jednak istotne znaczenie na gruncie odrębnych przepisów podatkowych i dotyczących składek na ubezpieczenia społeczne.

2. W projektowanej ustawie proponuje się wprowadzenie następujących regulacji:

■ **w ustawie o czasie pracy kierowców proponuje się dodać**

nowy art. 26a, mocą którego kierowcom będą mogły być przyznane świadczenia rekompensujące zwiększone wydatki na wyżywienie lub przeznaczone na pokrycie innych, uzasadnionych wydatków związanych z wykonywaniem zadań (obowiązków) służbowych na terenie kraju lub poza jego granicami. Wysokość oraz warunki ustalania tych świadczeń, będą określały postanowienia układu zbiorowego pracy lub regulaminu wynagradzania, bądź będą one określone w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania. Przepis ten ma charakter fakultatywny, a nie obligatoryjny, a tym samym nie wymusza na pracodawcy obowiązku przyznania pracownikom zatrudnionym na stanowisku kierowcy nowych, obligatoryjnych świadczeń. Zaś kierowcy odbywający podróże służbowe, w rozumieniu art. 775 § 1 Kodeksu pracy, będą uprawnieni do diet i innych należności na warunkach określonych przepisami prawa pracy obowiązującymi u danego pracodawcy (§ 3 i 4 tego artykułu) na dotychczasowych zasadach.



■ **w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych (projektowany art. 2)** przewiduje się, że **świadczenia rekompensujące** zwiększone wydatki na wyżywienie lub przeznaczone na pokrycie innych, uzasadnionych wydatków związanych z wykonywaniem zadań (obowiązków) służbowych na terenie kraju lub poza jego granicami przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach kierowców – **będą wolne od podatku dochodowego od osób fizycznych** – do wysokości diet oraz innych należności określonych w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi, zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju.

Należy podkreślić, że na mocy przepisów odrębnych diety i inne należności za czas podróży służbowej pracownika: są wolne od podatku dochodowego (art. 21 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych – DzU z 2000 r. nr 14, poz. 176, z późn. zm.), nie stanowią podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (§ 2 ust. 1 pkt 15 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 18 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe – DzU nr 161, poz. 1106, z późn. zm.) – do wysokości określonej w przepisach wydanych przez ministra właściwego do spraw pracy w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej, z tytu-

łu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju.

3. W praktyce wielu przedsiębiorców wypłaca kierowcom należności rekompensujące im zwiększone wydatki na wyżywienie i inne konieczne wydatki (w tym koszty noclegu) w formie diety bądź ryczałtów, traktując je w zakresie podstawy opodatkowania i składek na ubezpieczenia społeczne jako diety i inne należności z tytułu podróży służbowej, a więc należności nie podlegające opodatkowaniu i oskładkowaniu, co pozwala obniżyć koszty funkcjonowania firmy.

Pracodawcy transportu drogowego zwracają uwagę, że zastosowanie się do wymienionej uchwały Sądu Najwyższego – z uwagi na kryzys gospodarczy i związane z tym problemy finansowe wielu przedsiębiorców prowadzących firmy transportowe – może oznaczać konieczność likwidacji miejsc pracy, a nawet upadłość wielu firm.

Projektowane uregulowania ustawowe pozwalają utrzymać dotychczasową praktykę pracodawców w zakresie należności wypłacanych kierowcom w związku ze specyfiką świadczonej przez nich pracy, polegającej na stałym przemieszczaniu się na terenie kraju, jak i poza granicami kraju.

Należy ponadto podkreślić, jak słusznie wskazał Sąd Najwyższy w ww. uchwale, że „wynagrodzenie godziwe, jako zasada prawa pracy, wymaga nie tylko wynagrodzenia pozwalającego „na spanie i jedzenie” pracownika, ale wynagrodzenia pozwalającego pracownikowi żyć godnie, wypoczywać, rozwijać się kulturalnie. To, że do kierowcy transportu międzynarodowego nie znajduje zastosowania art. 775 § 1 k.p. nie oznacza, że kierowca taki – z uwa-

gi na rodzaj świadczonej przez siebie pracy i jej uciążliwy także życiowo charakter – nie powinien być godziwie wynagradzany. Wynagrodzenie to i jego składniki może wynikać z wewnętrznych źródeł prawa pracy lub z umowy. Zaznaczenia wymaga także i to, że koszty pracy, jakie ponosi pracodawca w związku z wykonywaniem transportu międzynarodowego, nie ograniczają się do wynagrodzenia kierowcy, lecz obejmują także inne świadczenia dodatkowe, które wypłaca pracodawca z tytułu wykonywania takiej pracy (posiłki regenerujące, dodatki etc.)”.

Dlatego też uzasadnione wydają się proponowane rozwiązania.

Projektowane regulacje prawne nie rodzą dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa. Mogą one natomiast rodzić pozytywne skutki społeczno-gospodarcze.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty przepisami prawa wspólnotowego.

1) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w DzU z 2005 r. nr 180, poz. 1497 oraz z 2007 r. nr 99, poz. 661 i nr 192, poz. 1381.

2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w DzU z 2000 r. nr 22, poz. 270, nr 60, poz. 703, nr 70, poz. 816, nr 104, poz. 1104, nr 117, poz. 1228 i nr 122, poz. 1324, z 2001 r. nr 4, poz. 27, nr 8, poz. 64, nr 52, poz. 539, nr 73, poz. 764, nr 74, poz. 784, nr 88, poz. 961, nr 89, poz. 968, nr 102, poz. 1117, nr 106, poz. 1150, nr 110, poz. 1190, nr 125, poz. 1363 i 1370 i nr 134, poz. 1509, z 2002 r. nr 19, poz. 199, nr 25, poz. 253, nr 74, poz. 676, nr 78, poz. 715, nr 89, poz. 804, nr 135, poz. 1146, nr 141, poz. 1182, nr 169, poz. 1384, nr 181, poz. 1515, nr 200, poz. 1679 i nr 240, poz. 2058, z 2003 r. nr 7, poz. 79, nr 45, poz. 391, nr 65, poz. 595, nr 84, poz. 774, nr 90, poz. 844, nr 96, poz. 874, nr 122, poz. 1143, nr 135, poz. 1268, nr 137, poz. 1302, nr 166, poz. 1608, nr 202, poz. 1956, nr 222, poz. 2201, nr 223, poz. 2217 i nr 228, poz. 2255, z 2004 r. nr 29, poz. 257, nr 54, poz. 535, nr 93, poz. 894, nr 99, poz. 1001, nr 109, poz. 1163, nr 116, poz. 1203, 1205 i 1207, nr 120, poz. 1252, nr 123, poz. 1291, nr 162, poz. 1691, nr 210, poz. 2135, nr 263, poz. 2619 i nr 281, poz. 2779 i 2781, z 2005 r. nr 25, poz. 202, nr 30, poz. 262, nr 85, poz. 725, nr 86, poz. 732, nr 90, poz. 757, nr 102, poz. 852, nr 143, poz. 1199 i 1202, nr 155, poz. 1298, nr 164, poz. 1365 i 1366, nr 169, poz. 1418 i 1420, nr 177, poz. 1468, nr 179, poz. 1484, nr 180, poz. 1495 i nr 183, poz. 1538, z 2006 r. nr 46, poz. 328, nr 104, poz. 708 i 711, nr 107, poz. 723, nr 136, poz. 970, nr 157, poz. 1119, nr 183, poz. 1353 i 1354, nr 217, poz. 1588, nr 226, poz. 1657 i nr 249, poz. 1824, z 2007 r. nr 35, poz. 219, nr 99, poz. 658, nr 115, poz. 791 i 793, nr 176, poz. 1243, nr 181, poz. 1288, nr 191, poz. 1361 i 1367, nr 192, poz. 1378 i nr 211, poz. 1549 oraz z 2008 r. nr 97, poz. 623, nr 141, poz. 888, nr 143, poz. 894, nr 209, poz. 1316, nr 220, poz. 1431 i 1432 i nr 223, poz. 1459.

TB Truck & Trailer Serwis Sp. z o.o.
Al. Katowicka 40, Wolica
05-830 Nadarzyn
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-tts@TB.eu

Oddział Łódź
ul. Katowicka 121/123
95-030 Rzgów
internet: www.TB.eu
e-mail: tb-rzgow@TB.eu

DAF

Profesjoniści na Twojej drodze!

Firma TB Truck & Trailer Serwis została autoryzowanym partnerem firmy Carrier Transicold w zakresie napraw, sprzedaży części oraz wyrobów gotowych.

Oferujemy wszystkie usługi serwisowe oraz części zamienne do agregatów naczepowych: Maxima, Ultra, Supra oraz Vector, a także agregatów Direct Drive do pojazdów z dopuszczalną masą całkowitą 12 ton (Viento, Xarios oraz Neos).

Zapraszamy także klientów posiadających agregaty chłodnicze innych marek.

Przypominamy, że nasza firma jest również autoryzowanym partnerem serwisowym firmy Wielton S.A. Posiadamy także autoryzację z zakresu napraw oraz sprzedaży części zamiennych do osi SAF, BPW oraz układów pneumatycznych firm: Haldex, Wabco oraz Knorr.

Zapraszamy do korzystania z usług naszego serwisu w Rzgowie k. Łodzi przy ul. Katowickiej 121/123 (trasa krajowa nr 1).

Serwis Carrier +48 691 95 62 39

Części Carrier +48 605 55 18 94

Sprzedaż agregatów +48 661 66 14 77



Carrier
TRANSICOLD

Serwis Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 55
fax. +48 (0) 22 739 98 79

Serwis Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 22
fax. +48 (0) 42 209 22 94

Sprzedaż Części Warszawa
tel. +48 (0) 22 458 95 82
tel. +48 691 917 250

Sprzedaż Części Łódź
tel. +48 (0) 42 209 22 (07)
tel. +48 696 570 000

Sprzedaż Części
Biała Podlaska
tel. +48 661 662 226

Sprzedaż pojazdów DAF nowych oraz używanych

Dane kontaktowe naszego handlowca z Twojego regionu znajdziesz na stronie internetowej: WWW.TB.eu

ZAPRASZAMY!

TB
TB TRUCK & TRAILER SERWIS

DAF Service Dealer™

DAF Truck Sales Dealer™

DAF Coach & Bus Service Dealer™

Akcyza w górę – oby tylko koszmarny sen

autor: Klaudiusz Madeja



Podatek akcyzowy jest podatkiem pośrednim nakładanym na niektóre wyroby konsumpcyjne. W krajach Unii Europejskiej podatek akcyzowy od niektórych wyrobów podlega harmonizacji, co oznacza wspólne zasady produkcji, przemieszczania i przechowywania wyrobów akcyzowych oraz wymiaru i poboru akcyzy od tych towarów.

Dla odmiany, wyroby akcyzowe niezharmonizowane to m.in. samochody, kosmetyki itp. Stawki akcyzy na konkretne produkty są określone przez poszczególne państwa członkowskie, nie mogą one jednak być niższe od poziomów ustalonych w dyrektywach. Opodatkowaniu akcyzą podlegają następujące kategorie wyrobów:

- produkty energetyczne (ogólnie wszystkie wyroby służące dla celów napędowych lub grzewczych),
- energia elektryczna, napoje alkoholowe (piwo, wino, produkty pośrednie, wyroby spirytusowe),
- wyroby tytoniowe (papierosy, cygara, cygaretki, tytoń do palenia).

Oczywiście, kierowców i transportowców, najbardziej interesuje akcyza na paliwa. Jest ona wartością stałą i wynosi obecnie 1048,- złotych za 1000 l ON, oraz 1565,- złotych za 1000 l Pb 95 i 98. Te wartości zostały ustalone na podstawie kursu NBP z 1 października 2008 r. Wynosił on wówczas 3,36 zł za 1 €. Jak wiadomo obecnie relacja złotego do euro jest zupełnie inna i oscyluje wokół 4,50 zł/€. Panująca, nerwowa sytuacja gospodarcza

na świecie sprawia, że wahania kursu są dość spore. Nic nie wskazuje jednak na to, żeby nasza waluta aż tak bardzo się umocniła do 1 października (tego dnia zostaną ustalone stawki na następny rok). Czy może więc dojść do podniesienia podatku akcyzowego, co w konsekwencji spowodowałoby wzrost cen paliw? Ministerstwo Finansów w swoich ostatnich oświadczeniach, a także wypowiedziami urzędników zaprzecza, aby trwały prace nad takim zabiegiem. Zajmujący się m.in. podatkiem akcyzowym, a będący jednocześnie Szefem Służby Celnej wiceminister Jacek Kapica stwierdził ostatnio, że skarbu państwa jest zadowolony z wysokości poboru podatku akcyzowego. Być może wynika to m.in. z tego, że obecnie w planach prac MF na II półrocze br. nie ma wykonania projektu ustawy, mającej wprowadzić podatek ekologiczny zastępujący akcyzę na samochody nowe i używane sprowadzane do Polski. Trudno powiedzieć, czy takowe czynności w przyszłości nie zostaną podjęte, ponieważ istnieje duże lobby promujące podatek ekologiczny. Chodzi głównie o zablokowanie indywidualnego importu starych samochodów do Polski, co ponoć w konsekwencji ma zwiększyć sprzedaż nowych aut... Na pewno taki podatek nie zostanie wprowadzony w tym roku i na pewno nie zostanie do tego czasu zniesiona dotychczasowa akcyza, bo taki zabieg wymaga dłuższego okresu przygotowawczego i potem – legislacyjnego.

Nie powinno to więc mieć wpływu na ustalenie stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe na 2010 r., które poznamy na początku października br. Oczywiście wszyscy obawiają się, że jednym ze sposobów łatania deficytu budżetowego może stać się właśnie podniesienie akcyzy na paliwa. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, że spowoduje to podwyżki cen niemal we wszystkich branżach, bo kto pośrednio lub bezpośrednio nie korzysta z transportu? W załączonej do tekstu tabeli znajdują Państwo porównanie stawek obowiązujących z tymi, jakie musiałyby zostać wprowadzone w przyszłości. Jako wyjściowe przyjęliśmy 359 €/1000 l Pb 95 oraz 302 €/1000 l ON (są to minimalne stawki dla wszystkich krajów UE). W tabeli pojawiła się jeszcze jedna pozycja, mianowicie 330 €/1000 l ON. Jest to zapisana minimalna stawka, jaka ma obowiązywać w Unii Europejskiej od 1 stycznia 2010 r. Nie do końca jest pewne, czy np. ze względu na duże spowolnienie gospodarcze, ta nowa stawka nie zostanie czasowo zawieszona. W każdym razie z przedstawionego zestawienia wynika wyraźnie, że ustalone na podstawie kursu z 1 października 2008 r. „polskie” stawki akcyzowe miały pewną „nadwyżkę” nad wymaganym przez UE minimum. O ile przy ON wynosiło to ok. 34,- złote, to przy Pb 95 i 98

aż niecałe 360,-. Wystarczy pomnożyć 3,36 przez 302 i 359, czyli minimalne stawki UE i porównać z tymi obecnie obowiązującymi. Przedstawiona symulacja dla stosunku 4,50 zł za 1 €, pokazuje, że w przypadku benzyny różnica nie musi być duża, bo zaledwie 5 groszy na litrze. Inaczej ma się sprawa z ON. Tutaj, przeliczając już na 1 litr paliwa, obciążenie akcyzą może wzrosnąć o 31 lub nawet 44 grosze na litrze. Ale to nie wszystko, bo automatycznie od większej podstawy (akcyzę płaci producent), będzie również naliczany wyższy podatek VAT. To byłaby już znacząca różnica, bo wynosząca co najmniej pół złotego na litrze ON. Widać tutaj, że „każdy kij ma dwa końce”. Wysoki kurs euro sprzyja eksporterom, ale jednocześnie powoduje, że przeliczenia w drugą stronę stają się znacząco wyższe. Oczywiście dużo będzie zależało także od decyzji MF, być może w porozumieniu z Ministerstwem Gospodarki. Dodatkowe obciążenia kosztami na pewno miałyby negatywne skutki dla całej naszej gospodarki, nie tylko bezpośrednio dla firm transportowych.

Na pewno nie ma takiej możliwości, aby nasz rząd ustalił niższą stawkę od tej, wymaganej przez Unię. Wszak ciągle jeszcze „odbija się czkawką” wyrok Trybunału Europejskiego w sprawie „aut z krat-

ką”. Na drugą wpadkę nie możemy sobie pozwolić, bo mogłoby to nas sporo kosztować.

Do października może się jeszcze sporo zdarzyć i jak mówi Szymon Araszekiewicz z portalu e-petrol.pl „Nie ma co się martwić na zapas. Wszystko i tak będzie zależało od kursu walutowego, który do jesieni może jeszcze ulec zmianie. Może się nawet okazać, że podwyżka akcyzy zostanie zrekompensowana niższymi cenami paliw na rynkach światowych. Poczekajmy spokojnie”. To chyba najlepsza rada: nie martwić się na zapas, tym bardziej, że jak dodaje „Według naszych prognoz, które jak na razie dość dobrze się sprawdzają, więc nie ma potrzeby ich korygować, zakładamy, że na początku wakacji, czyli w lipcu cena ropy powinna oscylować wokół 80 – 90\$ za baryłkę. W drugiej połowie roku przewidujemy spadek do nawet około 60\$ za baryłkę. Nie ma więc na razie jakiegos zagrożenia powrotu do wysokiej ceny ropy naftowej”.

Są też inne „zagrożenia”. Ostatnio w prasie pojawiły się np. spekulacje o podwyżce podstawowej stawki VAT (taka operacja automatycznie podniosłoby niemal wszystkie ceny). Co prawda rząd od razu zaprzeczył, że robi takie plany, ale to było przed wyborami do Parlamentu Europejskiego, a teraz jest już po wyborach...

Stawki akcyzy w UE i w Polsce (obecne i prognozowane) na 1000 l paliwa

	UE	PL (zł)*		
		obecne	prognozowane	różnica
ON	302 €	1048	1359	311
	330 €		1485	437
Pb 95, 98	359 €	1565	1615	50

Źródła: Dyrektywa Energetyczna 2003/96/EC, Ministerstwo Finansów

* 1 € = 4,50 zł

Nowe reguły we współpracy z Ukrainą

autor: Tadeusz Wilk
dyrektor Departamentu Transportu ZMPD

Przewozy drogowe do i z Ukrainy mają dla polskich międzynarodowych przewoźników drogowych bardzo duże znaczenie. Współpraca ze stroną ukraińską układa się na ogół dobrze, ale często występują problemy, które muszą być wyjaśniane podczas posiedzeń polsko-ukra-

ińskich komisji mieszanych do spraw międzynarodowych przewozów drogowych.

Ubiegły rok i początek bieżącego przyniósł napięcia na linii Polska – Ukraina w zakresie realizacji przewozów na Ukrainę z krajów trzecich. Wątpliwości w tej sprawie pojawiły się podczas obrad komisji

mieszanej w Janowie Podlaskim we wrześniu 2008 r. Strona ukraińska zaczęła lansować koncepcję utworzenia nowej kategorii zezwoleń dla polskich przewoźników: zezwolenia Ukraina – do i z krajów trzecich. Umowa polsko-ukraińska nie przewiduje takiej kategorii zezwoleń, dlatego strona polska zdecydowanie



zaprotestowała przeciwko tym propozycjom. Przedstawiciele strony ukraińskiej upierali się przy swojej koncepcji, podczas komisji zaproponowano więc utworzenie specjalnej grupy roboczej, która opracowałaby ewentualne propozycje zmiany umowy. Odbyły się dwa spotkania grupy roboczej, pierwsze we Lwowie w listopadzie 2008 r., a drugie w Przemyślu w kwietniu 2009 r. Nie przyniosły zbliżenia stanowisk, głównie ze względu na rozbieżności danych statystycznych przedstawianych przez obie strony, jak również na merytorycznie niezgodne stanowiska stron. Również zwołana na wniosek strony ukraińskiej kolejna komisja mieszana (w Kijowie w styczniu 2009 r.) nie przyniosła zbliżenia stanowisk. W międzyczasie trwały także intensywne rozmowy prowadzone przez środowiska przewoźników drogowych (odbyły się spotkania przedstawicieli ZMPD i ASMAP Ukraina).

Stanowisko wypracowane przez grupę roboczą w tej sprawie podczas spotkania w Przemyślu, zostało potwierdzone na posiedzeniu Komisji Mieszanej, która odbyła się w Krakowie w dniach 5-6 maja 2009 r. Podtrzymano dotychczasowe zasady wykonywania przewozów.

Przewozy Ukraina – do i z krajów trzecich, mogą być wykonywane przez polskich przewoźników przy wykorzystaniu zezwoleń ogólnych, pod warunkiem tranzytowania kraju rejestracji pojazdu i wykonywania przewozów przez przejścia graniczne na granicy polsko-ukraińskiej. **Nowością** natomiast jest to, że od **1 lipca 2009 r.** przewozy takie można realizować pojazdami o klasie ekologiczności nie niższej niż Euro-2, a od **1 stycznia 2010 r.** jedynie pojazdami o klasie ekologiczności Euro-3 i wyższej.

Propozycja wymiany zezwoleń zarówno na rok 2009, jak i na rok 2010, na poziomie 200 tysięcy sztuk, jest zadowalająca dla obu stron.

Natomiast zwrócić należy uwagę na fakt, iż na rok 2011 nie przewiduje się wymiany zezwoleń kategorii Euro-0, a zatem pojazdy o takiej kategorii nie będą mogły wykonywać przewozów na Ukrainę po 1 stycznia 2011 roku.

Komisja mieszana rozpatrywała również zagadnienia związane z technicznymi aspektami wykonywania przewozów. Istotne jest potwierdzenie dotychczasowej praktyki dokumentowania ekologiczności pojazdu według roku produkcji, ale

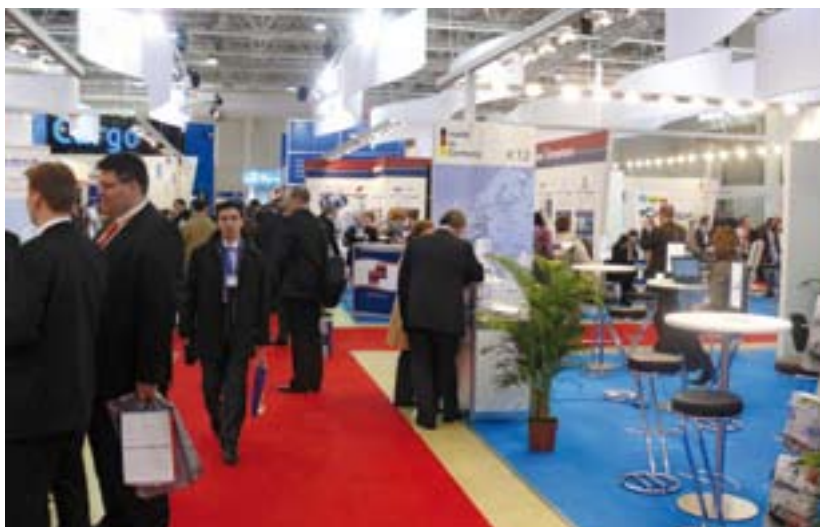
należy zwrócić uwagę, że strona ukraińska wymaga, aby zarówno pojazd ciągnący, jak i naczepa spełniały ten wymóg. Przy wykorzystaniu zezwolenia Euro-3, ciągnik musi spełniać kryterium Euro-3, a naczepa musi być wyprodukowana nie wcześniej niż w 1996 r. Jeżeli naczepa była wyprodukowana wcześniej musi posiadać specjalny certyfikat bezpieczeństwa. Natomiast przy wykonywaniu **przewozów do i z krajów trzecich** realizowanych pojazdami Euro-2, naczepa powinna być wyprodukowana po roku 1996, a w przypadku wykorzystywania pojazdów Euro-3, naczepa musi być wyprodukowana nie wcześniej niż w roku 2000.

Strona ukraińska, w związku z wnioskami strony polskiej, przedstawiła również swoje stanowisko w kwestii dokumentowania prawa do korzystania z pojazdu znajdującego się w leasingu (dzierżawie). Niestety strona ukraińska poinformowała, że ostateczne stanowisko w tej sprawie przekaże dopiero po konsultacji z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych Ukrainy. Można zatem stwierdzić, że w tej kwestii obowiązują dotychczasowe ustalenia. O ewentualnych zmianach będziemy Państwa informować.



TransRussia

autor: Ryszard Gaczyński



W dniach 21-24 kwietnia br. na terenie EKSPOCENTER w Moskwie odbywały się XIV Targi TransRussia 2009, jedna z największych imprez handlowych w branży transportu i logistyki na świecie. W tegorocznych targach wzięło udział 420 wystawców – rosyjskie i zagraniczne przedsiębiorstwa transportu drogowego, kolejowego, morskiego oraz lotniczego z 23 krajów. Targi odwiedziło ponad 15 000 osób z 380 miast świata.



Stoisko ZMPD odwiedziło wielu przedstawicieli firm z branży transportu, spedycji i logistyki, którzy interesowali się przede wszystkim nawiązaniem współpracy z polskimi firmami przewozowymi, działalnością Zrzeszenia oraz **Katalogiem firm członkowskich ZMPD**. Kierowane do nas pytania dotyczyły działalności poszczególnych firm przewozowych, posiadanego taboru i możliwości przewozowych, a także wysokości frachtów stosowanych przez polskich przewoźników. Ponadto pytano o możliwość nawiązania bezpośredniej współpracy z polskimi firmami przewozowymi, sytuację w transporcie drogowym, problemy z zatrudnieniem wykwalifikowanych kierowców, interesujące dla rozmówców były również zasady i warunki wykonywania w Polsce usług międzynarodowego transportu drogowego.





Transport Logistic 2009

autor: Ryszard Gałczyński



Odbywające się w Monachium w dniach 12–15 maja 2009 roku XII Międzynarodowe Targi Logistyki, Telematyki i Transportu TRANSPORT LOGISTIC 2009 zgromadziły rekordową liczbę wystawców, pomimo recesji w światowym transporcie: 1760 firm z 55 krajów, około 48 tys. zwiedzających.



Rekordowa była też powierzchnia wystawowa – ponad 100 tys. m², w ośmiu halach i na otwartej przestrzeni, gdzie wystawiano tabor drogowy i kolejowy. Wzrost o 11% w stosunku do poprzedniej edycji odzwierciedla determinację branży transportowej w poszukiwaniu dróg wyjścia z kryzysu, w którym znalazła się po spadku światowej wymiany handlowej. Nawet w tak niekorzystnej sytuacji przedsiębiorcy poszukują kontaktów i rzetelnej informacji oraz rozwiązań technicznych, informatycznych i logistycznych, które zwiększają efektywność ich działania i podnoszą konkurencyjność firm.



„Transport Logistic” to największe targi branży TSL na świecie. Wśród wystawców największą grupę stanowiły firmy świadczące usługi logistyczne. Kolejną pod względem wielkości grupą były przedsiębiorstwa teleinformatyczne oraz towarzystwa lotnicze i zarządcy portów.

W „Transport Logistic 2009” wystawiło się jedynie 14 firm z Polski. W tej skromnej reprezentacji znalazło się ZMPD – obecne na wielu wcześniejszych edycjach tych targów.



Ogólnopolskie Stowarzyszenie na Rzecz Obrony Przewoźników

Jubileuszowy zjazd

autor: Ryszard Gałczyński



Sławomir Kostjan i Aleksander Reisch prowadzący spotkanie

5 czerwca w Roskoszy odbył się X Zjazd Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników. Jubileusz wypadł w bardzo trudnym dla transportu czasie, a temat spotkania „Bliższe i dalsze perspektywy gospodarcze Europy – a możliwości efektywnego funkcjonowania polskiego międzynarodowego transportu drogowego” stał się pretekstem do wyrażenia niepewności co do najbliższej przyszłości branży.

Dał temu wyraz w swoim wystąpieniu gospodarz spotkania, Jarosław Jakoniuk stwierdzając, że bez szybkich i zdecydowanych decyzji rządu idących w kierunku zmniejszenia obciążeń firm transportowych całej branży grozi największa zapaść w jej krótkiej historii. Wiceminister Tadeusz Jarmuzewicz przekonywał – wskazując na podpisane z przewoźnikami porozumienie – że znaleziono metodę, która pozwoli efektywnie chronić polskie firmy transportowe.



Laureaci olimpiady „Transport-Cło-Spedycja”

Jubileusz był okazją do wręczenia nagród laureatom ogólnopolskiej olimpiady „Transport-Cło-Spedycja”, której współorganizatorem jest stowarzyszenie. W trakcie X Zjazdu Sekretarz Stanu wręczył nadane przez ministra infrastruktury Odznaki Honorowe „Zasłużony dla transportu RP” Sławomirowi Kostjanowi, Romanowi Sierhejowi i Zdzisławowi Krasuckiemu.



Goście i uczestnicy Jubileuszu

Uczczono również i samego jubilatę. Prezes ZMPD, Jan Buczek wręczył założycielowi i Prezesowi Ogólnopolskiego Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Przewoźników, Ja-

rosławowi Jakoniukowi statuetkę Napoleona Bonaparté, inspirowaną sylwetką wodza z obrazu Jacquesa-Louisa Davida „Napoleon przekraczający Alpy”.

Stowarzyszenie liczy obecnie około 300 członków.

Od początku istnienia angażuje się w rozwiązywanie bieżących problemów branży transportowej. Odegrało ważną rolę w unormowaniu sytuacji na wschodnich granicach.

W celu rozwiązania problemów organizowano spotkania transgraniczne, w których uczestniczyli przedstawiciele stowarzyszenia oraz służby graniczne: polskie, białoruskie, ukraińskie i rosyjskie. W październiku 2005 r. powstał wspólny Zespół do Spraw Przeciwdziałania Nieprawidłowościom Granicznym, który zajmuje się zbieraniem informacji z różnych źródeł, interweniuje w sprawach bieżących, przeprowadza wspólne analizy poszczególnych przypadków. Czynnie włącza się też w rozwiązanie kwestii braku pozwoleń transportowych do Rosji i na Białoruś – temat ten nabrał szczególnego znaczenia w 2009 r. Ponadto stowarzyszenie bardzo aktywnie uczestniczy w dyskusji nad wprowadzeniem w życie nowych przepisów o transporcie drogowym i Inspekcji Transportu Drogowego. Powołało też do istnienia Wschodni Ośrodek Szkoleń Kadr dla Transportu. Prowadzone są w nim szkolenia na prawo jazdy kategorii B, C, C+E oraz kursy doszkalające dla kierowców wykonujących transport drogowy w zakresie przewozu rzeczy i osób oraz przewozu materiałów niebezpiecznych ADR.

Prezes Jarosław Jakoniuk tak podsumował dokonania stowarzyszenia: Kiedy rozpoczynaliśmy działalność, pukaliśmy z różnym powodzeniem do drzwi dyrektorów departamentów. Dzisiaj naszymi gośćmi są ministrowie.



Statuetka Napoleona dla Jarosława Jakoniuka od ZMPD



Oficerowie Służby Celnej: J. Siedlanowski, M. Sienkiewicz



Wystawa plenerowa sponsorów spotkania

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych

Potęga portów

autor: Ryszard Gałczyński



Janusz Łacny
otwiera
uroczyste
siedzibę
stowarzyszenia

Janusz Łacny, Prezydent IRU, 19 czerwca przeciął wstęgę do nowej siedziby Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych. Poświęcił ją duszpasterz transportowców, ksiądz Adam Kalina. Gośćmi na tej uroczystości byli między innymi: prezes ZMPD – Jan Buczek i przedstawiciele Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Dalszą częścią uroczystego dnia był coroczny Festyn Transportowca „Faltom Leśny”.

Na dzień dzisiejszy PSPD liczy ponad 1000 firm transportowych. Tym samym jest największą taką organizacją w kraju. Stowarzyszenie, jako bodaj jedyne ma podpisane umowy i z Orlenem, i Lotosem, dlatego na wybranych przez przewoźników stacjach kierowcy płacą za paliwo cenę hurtową minus jeden grosz. Świadczy darmowe porady prawne, organizuje szkolenia kierowców. Prowadzi biura rachunkowe, które cieszą się zainteresowaniem mniejszych firm, np. pomagając w rozliczaniu kierowców.

PSPD współpracowało przy tworzeniu tzw. tabeli kontenerowej,



Tomasz Rejek
i Jan Buczek



Nowa siedziba
stowarzyszenia
i ksiądz Adam
Kalina, który ją
poświęcił



czyli minimalnych (podstawowych) stawek za przewozy kontenerów.

Ten rok – w opinii Tomasza Rejka – prezesa stowarzyszenia może być najtrudniejszy w historii polskiego transportu. Dlatego PSPD podpisało umowy z firmami windykacyjnymi oraz wywiadowcami i będzie dostarczać członkom informacje o potencjalnych partnerach, żeby ich zabezpieczyć przed kłopotami. Oferowana jest również sprzedaż tańszych części zamiennych, kupowanych hurtowo przez stowarzyszenie.



Festyn
Transportowca



Wiesław Frolików, sekretarz Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych

Polskie porty kontenerowe miały wśród przewoźników nie najlepszą opinię, jeśli chodzi o obsługę. Czy coś się zmieniło?

Uciążliwości dla przewoźników wynikają głównie z procedur, chodzi tu o służby celne. Inwestycje poczynione w infrastrukturę terminali przez właścicieli znakomicie poprawiły sytuację zarówno od strony operacyjnej, to znaczy szybkości obrotu kontenerów, jak również od strony socjalnych zabezpieczeń dla przewoźników. Myślę o parkingach

i zapleczu socjalnym dla kierowców. Daleko jest do doskonałości jeśli chodzi o biurokrację i procedury celne, a najgorszą stroną są instytucje związane z kontrolą jakości towaru, fitosanitarną i weterynaryjną. Mnogość wymaganych dokumentów i opłat absolutnie komplikuje nam, przewoźnikom i spedytorom życie. O wiele bardziej niż służba celna.

Gospodarkę światową ogarnął kryzys. Czy nastąpił spadek przewozów kontenerowych?

Praca w przewozach kontenerowych to specyficzna, niszowa działalność transportowa, której kondycja w dużym stopniu powiązana jest z ogólną sytuacją gospodarczą. Oficjalne dane mówią, że obroty w eksporcie spadły o około 30%, a import o 37%. W transporcie morskim kontenerów jest podobnie. Szacujemy, że w pierwszych 5 miesiącach tego roku nastąpił ok. 25 % spadek ilości przeladowanych kontenerów na wszystkich terminalach Trójmiasta, z czego na największym terminalu BCT (Bałtycki Terminal Kontenerowy) w Gdyni o ponad 45%. Blisko 30% tego spadku związane jest z przejściem największego armatora ME-ARSK z Gdyni do DCT (Deepwater Container Terminal) w Gdańsku.” Jak to się przekłada na sytuację przewoźników? To zależy od wielkości firmy. Obserwujemy pewną tendencję związaną z trudną sytuacją rynkową. Małe firmy mające od jednego do trzech pojazdów odnotują nawet 40% spadki obrotów, jeżeli nie będą afiliowały się przy większych przewoźnikach czy spedytorach. Natomiast przewoźnicy współpracujący z wielkimi spedycjami odnotują spadki na poziomie 20% w stosunku do roku poprzedniego. Jak widać – najbardziej zagrożone są niewielkie firmy, zwłaszcza że znaczna ilość przedsiębiorstw transportowych już

teraz musiała wyłączyć część swojej floty z eksploatacji czekając na poprawę koniunktury.

Czy to znaczy, że ciężkie czasy dopiero nadejdą?

Tak, uważam że przed nami trudny okres, nie tylko z powodów ekonomicznych, ale także konieczności wprowadzania zmian w zarządzaniu firmą. Nasze działania muszą się skupiać na poszukiwaniu oszczędności, cięciu kosztów. I to jest jedyne pole manewru, jakie obecnie przed sobą mamy. Sądzę, że dekonunktura dla transportu będzie się utrzymywała przynajmniej do końca pierwszego kwartału 2010 r.

Można zatem przyjąć, że ten rok będzie czasem na przetrwanie?

Myślę, że tak – chociaż jako ekonomista wiem, że na kryzysie nie wszyscy tracą. Silne firmy, dysponujące nadwyżkami finansowymi mają okazję przejąć fragmenty rynku konkurencji po korzystnych cenach. Patrząc z tego punktu widzenia, niektóre przedsiębiorstwa powiększą swój udział w rynku. Odbędzie się to jednak kosztem słabszych. Gdybyśmy mieli rozważać tendencje biznesowe, z pewnością nie jest

to jednak czas na spektakularne inwestycje. Co więcej, wielu naszych kolegów zarządzających firmami zbyt optymistycznie podchodziło do sytuacji gospodarczej, nie licząc się z tym, że koniunktura nie trwa wiecznie. Poniekąd kryzys obnażył mechanizm obniżania stawek frachtowych: nadmierne rozbudowywanie floty doprowadziło bowiem do nadpodaży usług transportowych. Dekoniunktura pogłębiła ten stan.

Jaka jest wobec tego praktyka dnia codziennego w przewozach kontenerowych przy rosnących kosztach stałych i spadających stawkach frachtowych?

Specyfika przewozów kontenerowych, jak również bardzo niski poziom cen usług oferowanych przez firmy spedycyjne powoduje, że wykonanie przewozu one way (tzn. przewiezienie pustego kontenera z północy na południe kraju, aby tam go załadować i wrócić z towarem na wybrzeże) jest całkowicie nieopłacalne. W związku z tym powszechną praktyką jest taka organizacja procesu przewozowego, aby znaleźć możliwość jazdy ładownej w obie strony. I wówczas możemy

mówić o rentowności. Nie zawsze się to udaje. Jak już wcześniej powiedziałem, przewoźnicy którzy nie są afiliowani przy dużych spedycjach lub nie mają armatorskich kontraktów – często są pozbawieni możliwości transportu załadowanych kontenerów w dwie strony.

Czy zdarzały się już upadłości firm przewozowych na Pomorzu?

Nie ma spektakularnych upadłości firm transportowych, które dysponują flotą złożoną z przynajmniej dziesięciu pojazdów. Natomiast wycofują się już z działalności firmy małe – od trzech do siedmiu pojazdów. Jako powód rezygnacji z członkostwa w stowarzyszeniu podają upadłość. Jeszcze na tym etapie nie jest to sytuacja masowa, ale przy niskim poziomie cen za usługi i braku dostatecznej ilości ładunków może być coraz powszechniejsza. Mimo, że wszyscy walczą, ograniczają ilość taboru, maksymalnie tną koszty – sytuacja na rynku prowadzi do zachowań nie mających nic wspólnego z regułami gry rynkowej. Klient mając do wyboru dziesięć firm transportowych – dyktuje ceny. Co więcej niejednokrotnie sam przewoźnik deklaruje, że da niższą cenę niż jego kolega. Decydującym czynnikiem przy wyborze usługi jest obecnie cena. Mówię to z żalem, ponieważ firmy które dbały o jakość i solidność (czyli tzw. wartość dodaną) przegrywają z przypadkowymi i niechlujnymi- ale tańszymi usługodawcami. Perspektywa przetrwania najbliższego kwartału czy półroczna przesłania racjonalny ogląd sytuacji wielu naszym zleceniodawcom, z którymi przez lata byliśmy związani. Współpraca budowana przez długi czas zostaje przerwana pod presją chwili, to jest imperatywem „tnij koszty i kupuj jak najtaniej”. To będzie najwyższa cena, jaką zapłacimy za kryzys.

rozmawiał Ryszard Gałczyński

Terminal
kontenerowy
w Gdyni



Lider branży TSL otrzymał świadectwo „AEO – Uproszczenia Celne”

Status Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO (Authorised Economic Operator) jest przyznawany przez administrację celną i uznawany we wszystkich krajach Wspólnoty Europejskiej. Dzięki niemu PS Trade Trans znalazł się w wąskim gronie firm posiadających ten certyfikat i tym bardziej postrzegany przez kontrahentów oraz organy celne Unii Europejskiej jako bezpieczna i wiarygodna firma.

Dzięki otrzymanemu certyfikatowi wszelkie wnioski kierowane do służby celnej są traktowane priorytetowo. Informacja o uzyskaniu przez PS Trade Trans statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO została także umieszczona przez służbę celną w elektronicznym systemie dostępnym dla służb celnych Unii Europejskiej.

Posiadanie statusu AEO przez PS Trade Trans minimalizuje negatywne konsekwencje zaostrzonej światowej polityki bezpieczeństwa. Przewożone towary oraz dotycząca ich dokumentacja podlega mniejszej liczbie kontroli, a w przypadku wytypowania przesyłki do rewizji jest ona przeprowadzona w sposób priorytetowy. Firma może także wystąpić z wnioskiem o przeprowadze-

nie kontroli w innym miejscu niż urząd celny, natomiast wnioski o udzielenie pozwoleń na stosowanie uproszczeń rozpatrywane są bez ponownego badania spełnienia kryteriów prawnych. Od teraz wszelkie wnioski PS Trade Trans kierowane do organów celnych są traktowane priorytetowo. Ułatwienia te pozwalają na uniknięcie ewentualnych dodatkowych kosztów związanych z opóźnieniami w dostawach lub opłatami za magazynowanie towarów.

Dodatkowymi korzyściami dla firmy jest możliwość lepszego planowania operacji handlowych i zwiększone bezpieczeństwo w ramach całego łańcucha dostaw.

W toku procedury o wydanie świadectwa AEO firma PS Trade Trans musiała spełnić liczne kryteria kontroli. Organy celne restrykcyjnie badały dotychczasowe przestrzeganie wymogów celnych i posiadanie odpowiedniego systemu zarządzania ewidencjami handlowymi i transportowymi. Odpowiednie standardy bezpieczeństwa i ochrony, oraz udokumentowana wypłacalność przedsiębiorstwa były podstawowym warunkiem otrzymania certyfikatu AEO przez lidera branży TSL.



twój sukces nasza logistyka

teraz zapewniony dzięki świadectwu
AEO – Uproszczenia Celne



Droga od producenta do zadowolonego klienta jest długa – my ją skracamy. Skorzystaj z naszej wiedzy oraz centrów logistycznych, terminali przeladunkowych, magazynów i składów celnych. www.tradetrans.pl



Podlaskie Stowarzyszenie Przewoźników

Walne Zgromadzenie w Białowieży

autor: Ryszard Gałczyński



Wystawa plenerowa sponsorów

20 czerwca w Białowieży odbyło się Walne Zgromadzenie Podlaskiego Stowarzyszenia Przewoźników. Dokonano wyboru władz na nową

kadencję, a także dyskutowano nad kwestią prac związanych z podpisaniem porozumienia przewoźników z przedstawicielami rządu i Sejmu.

Prowadził je Jan Buczek. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że PSP jest członkiem Forum Transportu Drogowego, a jego przedstawiciele brali aktywny udział w pracach nad powstaniem dokumentu.

Nowym prezesem Zarządu Podlaskiego Stowarzyszenia został Władysław Żero, wiceprezesami: Andrzej Kondracki i Jerzy Jurkin, członkami Zarządu: Tadeusz Wiszowaty i Grzegorz Kicel. Do Komisji Rewizyjnej weszli: Tadeusz Sawicki - przewodniczący, Tadeusz Wiśniewski i Ryszard Butkiewicz. Radę Stowarzyszenia tworzą: Małgorzata Zdrodowska, Jarosław Jurewicz, Waldemar Idźkowski, Elżbieta Siebiatyńska, Henryk Pru-



od lewej:
Grzegorz Kicel, Tadeusz Wiszowaty, Jan Buczek, Jan Wardecki, Władysław Żero, Jarosław Jurewicz

szyński, Marek Kopiczko, Stefan Nowicki, Henryk Boguszewski, Jan Wardecki, Wojciech Kuśnerz, Jan Kamiński, Andrzej Łupiński, Marian Kobyliński, Henryk Truszkowski, Józef Kobus, Zygmunt Poletyło, Grzegorz Cebeliński, Janusz Rapicki i Mariusz Kuna.

PSP zostało utworzone w 2002 roku i liczy ponad 180 członków. Jest więc młodym i niedużym stowarzyszeniem, ale działającym dynamicznie i zaznaczającym swą obecność w regionie. To dzięki inicjatywie PSP Inspekcja Transportu Drogowego rozpoczęła na masową skalę kontrolę zezwoleń wśród rosyjskich przewoźników. W planach inwestycyjnych stowarzyszenia jest zakup budynku na nową siedzibę z terenem przeznaczonym na ośrodek szkoleń dla kierowców. Gośćmi pikniku, który odbył się po obradach zgromadzenia byli przedstawiciele władz samorządowych i Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego. Do Białowieży przyjechał również wiceminister infrastruktury – Tadeusz Jarmuziewicz.



Delegaci



Głosowanie



Obrady

Kujawsko-Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych

Spotkanie w Samociążku

autor: Ryszard Gałczyński

Walne Zebranie Członków Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych poświęcone było trzem kwestiom:

1. Uchwale Sądu Najwyższego dotyczącej rozliczania kierowców,
2. Zasadom wykonywania kabotażu w krajach UE
3. oraz sytuacji w branży w związku z podpisaniem 2 czerwca br. porozumienia pomiędzy rządem, Sejmem a przewoźnikami.

od lewej:
Dionizy Woźny,
Sławomir
Jeneński,
Czapiewski



W imieniu Prezesa ZMPD o najważniejszych sprawach, które mogą być załatwione na mocy przyjętego dokumentu mówił Sławomir Jeneński. Proponowane rozwiązania dotyczą: wprowadzenia możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu; umożliwienia wypłacania kierowcom diet za pracę wykonywaną poza siedzibą firmy; wprowadzenia możliwości łącznego opodatkowania podatkiem od środków transportu zespołów pojazdów; zmian w sys-

Członkowie stowarzyszenia podczas obrad



temie szkolenia kierowców zawodowych i wprowadzenia przepisów niwelujących nieuczciwą konkurencję przewoźników zagranicznych; wprowadzenie zasady zwrotu podatku VAT wyłącznie od faktur zapłaconych; ustanowienia dla pojazdów Euro 3 osobnej kategorii winiet; wprowadzenia ograniczeń do zawodu przewoźnika oraz zniesienia ograniczeń i opłat przy wwozie do Polski paliwa w zbiornikach pojazdów.

Dionizy Woźny podkreślił wartość podpisanego dokumentu. Po raz pierwszy udało się zawrzeć wspólne porozumienie z Sejmem i rządem, a z tego co już zostało podpisane i ogłoszone stronom trudno będzie się wycofać. Przypomnił, że protest został zawieszony, a nie odwołany. Do tego czasu będą trwały intensywne prace nad projektem ustawy. 10 lipca Ministerstwo Infrastruktury zobowiązało się również przedstawić odrębną kategorię winiet dla pojazdów Euro 3. Nawiązując do trudnej sytuacji na rynku poinformował, że stowarzyszenie uruchomiło własną firmę spedycyjną Trans-Lipniki Sp. z o.o. Zaprosił również na nową stronę stowarzyszenia:

www.transportowcy.kpspm.pl



Sponsorzy
zebrania



Namień obrad

Jesteśmy polskim operatorem logistycznym o międzynarodowych standardach

Rozmowa z Krzysztofem Zdziarskim,
Prezesem Zarządu PEKAES SA



Kryzys w branży transportowej jest faktem. Jaka jest obecnie kondycja firmy PEKAES- flagowego polskiego przewoźnika?

Przypomnijmy, że rok 2009 dla PEKAES jest ostatnim rokiem trzyletniej strategii przebudowy firmy.

Spowolnienie gospodarcze pojawiło się pod koniec naszych działań restrukturyzacyjnych i znacznie

utrudniło nam poprawę wyników w takim stopniu, w jakim sobie życzyliśmy i na jaki intensywnie pracowaliśmy. Z drugiej strony jednak, możemy głośno powiedzieć, że poprzez swoje działania nad poprawą konkurencyjności, które PEKAES rozpoczął w 2006 r., byliśmy przygotowani na kryzys.

Obecna kondycja operatora logi-

stycznego PEKAES jest dobra, stopniowo poprawiamy wynik, nasze pozycjonowanie rynkowe oceniamy jako wysokie, pracujemy nad poprawą naszego wizerunku w oczach klienta, a pomaga nam w tym silna i rozpoznawalna marka. Cały czas podnosimy standard relacji biznesowych. Mamy jedno z najszerszych portfolio, oferujemy dziś rynkowi komplementarność usług od przewozów całopojazdowych, przez dynamicznie rozwijającą się drobnicę, aż po spedycję morską, lotniczą i logistykę magazynową. A wszystko to w rozsądnej cenie. Nie jesteśmy ani bardzo drodzy, ani bardzo tani, chcemy być integratorem na rynku polskim.

Jakie działania podejmują Państwo w celu zminimalizowania pogłębiającej się recesji na rynku przewozowym?

Przede wszystkim zdobywamy wiedzę, szukamy nowych rozwiązań poprzez szkolenia dofinansowane z Funduszy Europejskich. Projekt przewiduje serię specjalistycznych szkoleń dla pracowników operacyjnych, jak i działów wsparcia. Wierzymy, że orientacja na rozwój silnego i zmotywowanego zespołu będzie sprzyjała wydajnej pracy i pozwoli zwiększać naszą konkurencyjność.

Inwestujemy również w narzędzia i nowoczesne technologie,

które automatyzują i usprawniają pracę. Nie zwalniamy tempa, walczymy o realizację zaplanowanych wyników i założonych celów. Poszukujemy efektywniejszych rozwiązań organizacji przewozów. Pozostajemy rozsądni w zakresie kosztów i pokorni wobec rynku.

Ostatnio firma kreuje nowy wizerunek i przedstawia się jako operator logistyczny PEKAES. Jaki jest zatem obecny profil firmy?

Jesteśmy na rynku już od ponad pięćdziesięciu lat. Przez ten czas zmieniał się profil firmy, a zmiany te wynikały z potrzeb klientów. Organizacja zorientowana na długoterminowy sukces musi być elastyczna i otwarta na nowe wyzwania rynkowe.

Kiedy mówimy o operatorze logistycznym, mamy na myśli kompleksową obsługę łańcucha dostaw, w której transport jest jedną z wielu usług.

PEKAES dziś, to wszystkie usługi logistyczne i każdy rodzaj transportu. Oferujemy naszym klientom pakiet zawierający, obok całych pojazdów i wspomnianej już logistyki magazynowej, dystrybucję drobnicową oraz spedycję morską i lotniczą.

Inwestycje w proces dystrybucji i platformę informatyczną umożli-

wiają między innymi elektroniczny przepływ danych, monitorowanie i pełną kontrolę przesyłek, przynosząc dziś zamierzone efekty. Nasz potencjał drobnicowy gwarantuje terminowość na bardzo wysokim poziomie. W zakresie spedycji morskiej i lotniczej obsługujemy importy i eksporty począwszy od basenu Morza Śródziemnego, aż po Daleki Wschód i Amerykę.

Odpowiadając bezpośrednio na pana pytanie dotyczące profilu PEKAES, powiem, że jesteśmy polskim operatorem logistycznym o międzynarodowych standardach.

W jakim kierunku będzie rozwijać się firma (czy jako operator logistyczny, czy firma przewozowa)?

Będziemy rozwijać i promować komplementarność oferty. Nie można mówić w naszym przypadku o jakiegokolwiek preferencji jednego produktu nad drugim. Przewozy drogowe to fundament działalności PEKAES i nie zamierzamy się z nich wycofać, jednak by odnosić sukces, należy stale przyglądać się potrzebom klientów i dynamicznie reagować na trendy rynkowe. Obecnie obserwujemy zjawisko rozdrobnienia ładunków i zapotrzebowanie na stale zwiększającą się częstotliwość dostaw. PEKAES odpowiada na te

potrzeby nie tylko drobnicą, ale idąc jeszcze bardziej do przodu, przygotowuje się do uruchomienia nowego produktu – dystrybucji paczek.

Będziemy rozwijać nasz potencjał drobnicowy, bo sieć 17 oddziałów w kraju i skompletowana grupa partnerów zagranicznych w całej Europie pozwala nam dziś realizować dystrybucję drobnicową na wysokim poziomie. Zamierzamy dbać o równoległy rozwój obszarów naszej działalności. Klienci dziś lubią odnaleźć w jednym miejscu to, czego potrzebują.

O jakości biznesu dużo mówią relacje z otoczeniem, dlatego kolejne miesiące to dla nas czas budowania trwałych relacji zarówno z przewoźnikami lokalnymi i liniowymi, jak i klientami. W przewozach całopojazdowych prócz własnego, nowoczesnego taboru opieramy się w dużej mierze na współpracy z przewoźnikami kontraktowymi, a więc i w tym obszarze będziemy pracować nad ulepszeniem modelu współpracy stawiając na lojalne relacje z partnerami.

Mamy sporo determinacji na kolejne miesiące, aby konkurować z innymi o satysfakcję naszych klientów.

rozmawiał Ryszard Gałczyński



Nowości TIR

autorzy: Ewa Suszyńska, dyrektor Departament TIR-ZMPD
Ewa Pęzińska, Anita Rusztecka, Departament TIR-ZMPD

Nowy numer EORI – również dla przewoźników międzynarodowych

1 lipca 2009 r. wchodzi w życie Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 312/2009, na podstawie którego wszystkie podmioty prowadzące działalność gospodarczą objętą przepisami prawa celnego zobowiązane będą do uzyskania numeru EORI. Dotyczy to również firm transportowych zajmujących się międzynarodowym przewozem towarów. Cięży bowiem na nich obowiązek dokonywania pisemnych i elektronicznych zgłoszeń celnych. Nadany przez administrację celną numer identyfikacyjny będzie rozpoznawany na obszarze całej wspólnoty. Głównym celem systemu EORI (ang. Economic Operators' Registration and Identification) jest przyspieszenie załatwienia formalności i operacji celnych przez przedsiębiorców i osoby fizyczne.

Przedsiębiorcy będą podlegali tylko jednokrotnej rejestracji w ww systemie i tylko raz zostanie nadany unikalny numer. Będą zobowiązani posługiwać się nim na obszarze Unii Europejskiej przy wykonywaniu wszystkich transakcji i czynności celnych.

Stworzenie tego systemu zapewni wszystkim unijnym administracjom celnym bieżącą informację o podmiotach gospodarczych, natomiast przedsiębiorcy, poza ww korzyściami, zyskają możliwość dostępu do określonych danych na temat innych podmiotów gospodarczych (za uprzednią zgodą tych ostatnich).

Wszystkie przedsiębiorstwa mające siedzibę w Unii będą rejestrowane w systemie EORI przez organ celny lub wyznaczony organ państwa członkowskiego, w którym mają swoją siedzibę (tj. w polskim systemie nie będą rejestrowane firmy z innych państw członkowskich).

Zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej Ministerstwa Finansów pod adresem <http://www.mf.gov.pl/dokument.php?const=2&dzial=512&iid=172539> podmioty gospodarcze, które są znane władzom celnym z wcześniej prowadzonej działalności, mogą uzyskać automatycznie numer EORI przed 1 lipca 2009 roku bez konieczności składania wniosku. Natomiast do końca 2009 roku będą zobowiązane do weryfikacji swoich danych.

Informacje o nadanym numerze EORI zostaną umieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Finansów. Odnalezienie się na tych listach będzie stosunkowo proste, ponieważ numer EORI składać się będzie z liter PL, numeru NIP firmy, uzupełnionego o pięć zer, oraz ostatnich 5 znaków numeru REGON.

W przypadku, gdy przedsiębiorca nie znajdzie się na prezentowanych listach będzie zobowiązany do złożenia wniosku („PG-K” - formularz dostępny pod adresem: http://www.mf.gov.pl/_files/_sluzba_celna/rejestr_eori/dokumenty_i_formularze/pg-k_ver1_02_06_2009.pdf).

W Polsce firmy będą mogły rejestrować się w następujący sposób:

- poprzez złożenie lub przesłanie pocztą wniosku rejestracyjnego – w formie pisemnej,
- osobiście lub poprzez upoważnionego przedstawiciela,
- w urzędach lub oddziałach celnych na terenie Polski lub
- przed pierwszą operacją celną lub w jej trakcie.

O nadaniu numeru EORI przedsiębiorca będzie powiadamiany ustnie przez funkcjonariusza przyjmującego wniosek, poprzez stronę internetową Ministerstwa Finansów lub drogą mailową – jeśli we wniosku zostanie podany adres e-mail.

Dla tych wszystkich, którzy nie dokonają rejestracji przed 01.07.2009 r. został przewidziany awaryjny tryb przyznawania numeru EORI, tj. na granicy, w trakcie dokonywania czynności celnych. W tej sytuacji przedsiębiorca (czyli najczęściej przewoźnik) ma obowiązek złożyć wniosek „PG-K” wraz z odpowiednimi dokumentami, jeśli składa go dla swojej firmy.

W przypadku, gdy składa wniosek dla np. właściciela towaru wypełnia tylko część „D”, w której zobowiązany jest podać:

- nazwę przedsiębiorcy i jego adres
- numer NIP i REGON

Na tej podstawie właścicielowi towaru zostaje przyznany tymczasowy numer EORI. Przewoźnik podpisuje zobowiązanie w części D, w polu 53 wniosku, że zarówno numer EORI, jak również wszelkie informacje z nim związane przekaze zainteresowanej stronie.



Przedsiębiorco!

Już od 1 lipca 2009 r. musisz posiadać

numer

EORI

nadawany przez organy
Służby Celnej RP



Nie zwlekaj!

Uzyskaj Numer EORI już teraz!

Posługiwanie się identyfikacyjnym NUMEREM EORI będzie obowiązkowe na obszarze Unii Europejskiej we wszystkich transakcjach i czynnościach celnych.

Szczegóły na stronie internetowej:

<http://www.mf.gov.pl> w zakładce Służba Celna/Rejestr EORI



Przedsiębiorca ten (właściciel towaru) ma obowiązek w ciągu 30 dni zgłosić pełny wniosek wraz z potwierdzonymi i uzupełnionymi danymi. Jeśli tego nie zrobi w wyznaczonym terminie, numer EORI zostaje zawieszony i do czasu uzupełnienia danych nie będzie mógł być wykorzystywany.

W związku z tym, że system EORI jest obecnie w fazie wdrażania, informacja o nim nie jest zbyt obszerna. Tak więc podstawowe źródło jej uzyskania stanowi strona internetowa ministerstwa: www.mf.gov.pl.

Tańszy 4-woletowy karnet TIR (do wykorzystania w ściśle określonych relacjach)

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce informuje, iż w połowie lipca 2009 r. dostępna będzie specjalna oferta dotycząca nowych 4-woletowych karnetów TIR **po niższej cenie** – tzw. karnety **PILOT**.

Mogą one być wykorzystane **WYŁĄCZNIE** do bilateralnego transportu towarów z **Polski do kraju trzeciego, który ma bezpośrednią granicę z Unią Europejską oraz z kraju trzeciego do Polski**. Podobne karnety TIR były już w ofercie ZMPD od 2002 do 2004 r. i wykorzystywane były przez przewoźników z dużym sukcesem, obniżając koszty transportu.

Karnety te są doskonałą ofertą dla tych przewoźników, którzy będą otwierali karnet TIR w Polsce, a towar będzie transportowany do jednego z następujących państw: Białoruś, Ukraina, Rosja (okręg kalininogradzki), Rosja (tranzyt przez Litwę, Łotwę, Estonię), Turcja, Szwajcaria, Chorwacja, Serbia, Mołdawia (tranzyt przez Rumunię), Macedonia (tranzyt przez Rumunię i Bułgarię) lub w odwrotnych kierunkach, tzn. z wyżej wymienionych

państw do Polski, gdzie procedura TIR musi być zamknięta.

Podkreślić należy, iż podstawą określenia czy karnet PILOT został prawidłowo wykorzystany będzie kontrola poprawności jego wypełnienia (kraj wyjazdu i kraj docelowy) oraz sprawdzenie potwierdzenia otwarcia/zamknięcia karnetu TIR na grzbietach karnetu. W przypadku stwierdzenia, że przewoźnik nieprawidłowo wykorzystał karnet TIR PILOT (np. w relacji Ukraina – Rosja), będzie on zobowiązany do uiszczenia kary w wysokości równoważności 100 CHF, czyli koszt takiego transportu okaże się znacznie wyższy, a wręcz nieopłacalny dla przewoźnika.

Należy tu wyraźnie zaznaczyć, iż prawidłowe będzie wykorzystanie karnetu PILOT w sytuacji, kiedy towar zostanie załadowany w dowolnym unijnym kraju, pod warunkiem, że karnet TIR zostanie otwarty dopiero w Polsce. Podobnie

w relacji kraj trzeci – Polska. Karnet TIR musi być otwarty w jednym z ww krajów trzecich, a zamknięty w Polsce. Nie ma znaczenia, gdzie po zamknięciu procedury TIR towar zostanie dostarczony, tzn. do jakiego kraju unijnego. **Jeszcze raz podkreślamy – karnety 4-woletowe PILOT muszą być otwierane lub zamykane w Polsce.**

Przewoźnicy funkcjonujący w systemie TIR, którzy będą zainteresowani nową ofertą, będą mogli z niej skorzystać po podpisaniu za ledwie jednego dodatkowego dokumentu, jakim jest załącznik do „Deklaracji Zobowiązania Przewoźnika”.

Mamy nadzieję, że ten nowy produkt przyniesie wiele korzyści polskim przewoźnikom.

Nowa wersja programu TIR-EPD

1 stycznia 2009 r. weszły w życie zmiany w procedurze TIR związane



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym szczególnie w transportach międzynarodowych między Europą Wschodnią a Zachodnią.



dls zaprasza:

do współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe marki MERCEDES-BENZ celem realizacji stałych okrężnych transportów naszymi naczepami plandekowymi.



dls oferuje:

do sprzedaży naczepy typu SCHMITZ - chłodnie, rok produkcji 2003 lub 2004

Prosimy o kontakt:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
Andrzej Hische
E-Mail: A.Hische@dls-Deutschland.de
[http:// www.dls-Deutschland.de](http://www.dls-Deutschland.de)
Tel.: 0049 4107 333 141
Fax: 0049 4107 333 159

z obowiązkiem przesyłania do urzędu celnego na terenie Unii Europejskiej deklaracji elektronicznej dotyczącej każdej operacji transportowej realizowanej pod osłoną karnetu TIR. Pisaliśmy o tym w PRZEWOŹNIKU nr 3/2008.

Obecny artykuł skierowany jest głównie do tych firm, które wysyłają deklaracje TIR do NCTS wykorzystując program przygotowany przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU) w Genewie. Użytkownicy tej aplikacji zapewne zetknęli się z niedoskonałościami programu, a może i z kłopotami przy wysłaniu bardziej złożonej deklaracji. Były obietnice ze strony IRU o przygotowaniu nowej wersji, uwzględniającej złożony proces transportowy. ZMPD zostało oficjalnie poinformowane, że od połowy czerwca będzie można korzystać już

ze znowelizowanej wersji programu, uwzględniającej nowe funkcje. Bez zmian oczywiście zostaje możliwość stosowania języka polskiego przy przygotowywaniu elektronicznego zgłoszenia. Wszyscy użytkownicy, którzy po tej dacie będą się logować na stronie TIR-EPD, zostaną automatycznie przekierowani na nową stronę programu.

Nowa wersja programu jest bardziej przyjazna dla użytkownika i zawiera wiele nowych funkcji dotychczas niedostępnych.

Podstawową zmianą jest możliwość generowania przez system komunikatów zwrotnych, pochodzących z urzędów celnych Polski, Węgier i Finlandii, do których przesyłane będą deklaracje. Oznacza to w praktyce, że każdy użytkownik będzie otrzymywał informację zwrotną o prawidłowo sporządzonej

deklaracji lub o jej odrzuceniu wraz z podaniem powodu (np. informacji o błędzie i jego przyczynie). Aplikacja będzie umożliwiała zrobienie korekty zgłoszenia i ponownego wysłania.

Tak jak dotychczas, system ten będzie działał w Czechach, Estonii, Finlandii, na Węgrzech, w Polsce i Słowacji. Bardzo zaawansowane są rozmowy o przystąpieniu do niego Słowenii (może nastąpi to jeszcze w czerwcu), a o fakcie tym niezwłocznie poinformujemy. Prowadzone są prace i rozmowy z przedstawicielami służb celnych i stowarzyszeń kolejnych krajów, tj. Bułgarii, Białorusi, Litwy, Francji Rumunii i Turcji.

Bardziej szczegółowe informacje na ten temat zamieszczane są na bieżąco na stronie internetowej ZMPD: www.zmpd.pl. Zapraszamy.



Biuro Obsługi Klienta
Programu ZMPD
„Razem w przyszłość”

Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl

CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD



dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD

**LETNIA
PROMOCJA
TANIE OPONY**



EPO-TRANS SERWIS
ul. Graniczna 5
43-100 Tychy
Tel. 032-3278918-19
Faks 032-3278920
epc-serwis@katowice.home.pl
www.epo-trans.com.pl

PRZEWOZY KABOTAŻOWE KARTA KONTROLNA W AUSTRII!



*Mirosław Siech
Autor jest pracownikiem
Lutz Assekuranz
MaklergesmbH,
specjalistą ds. ubezpieczeń
transportowych*

Bezsporne jest, że kabotaż jest jeszcze jedną możliwością ekonomicznej eksploatacji taboru i unikania „przebiegów na pusto”. Jednak wykonując przewozy na terenie obcego państwa Unii Europejskiej należy znać przepisy i regulacje wewnętrzne odnośnie kabotażu. Niektóre państwa, między innymi Austria, wprowadziła już w 2007 r. mechanizmy kontrolne ograniczające kabotaż. Zgodnie z informacją Austriackiego Federalnego Ministerstwa Transportu, Innowacji i Technologii w dalszym ciągu obowiązuje regulacja „30/60” w roku kalendarzowym w odniesieniu do firm transportowych.

W Austrii zagraniczne przedsiębiorstwa transportowe (m.in. z Polski) mogą wykonywać przewozy kabotażowe wówczas, jeżeli mają one odpowiednie tzw. karty kontrolne z Federalnego Ministerstwa Transportu, Innowacji i Technologii. Warunkiem otrzymania takich kart jest przedłożenie przez zagraniczne przedsiębiorstwo licencji wspólnotowej. Po ich otrzymaniu można wykonywać, w ramach danej firmy, operacje kabotażowe przez 30 dni w ciągu okresu wynoszącego 60 dni w danym roku kalendarzowym (tzn. w przypadku danej firmy dla wszystkich pojazdów obowiązuje ten sam okres – 60 dni w roku kalendarzowym).

Przy rozszerzeniu Unii Europejskiej w latach 2004 i 2007 w zakresie transportu ustalono dla kabotażu (przewóz – załadunek i wyładunek w granicach kraju, w którym przedsiębiorca nie ma swojej siedziby) 5-letni okres przejściowy, tzn. wzajemny zakaz wykonywania przewozów kabotażowych. Ten okres przejściowy skończył się z dniem 1 maja 2009 r. (oprócz Rumunii i Bułgarii).

Obecna podstawa prawna w Austrii w uzupełnieniu do obowiązujących ustaw Unijnych to Ustawa o przewozie towarów, § 7 ust. 2 pkt. 2, Federalny Dziennik Ustaw (BGBl.) numer 593/1995, w wersji BGBl. I, numer 153/2006 oraz Rozporządzenie o kontroli przewozów kabotażowych, BGBl. II numer 132/2007 z dn. 18 lipca 2007 r.

Uwaga: Kontrole kart przeprowadzane są w ramach kontroli drogowych!

Zgodnie z powyższymi ustawami do wykonywania czynności kabotażowych niezbędne jest posiadanie karty kontrolnej przewozów kabotażowych wystawionej przez:

Federalne Ministerstwo Transportu,
Innowacji i Technologii
Oddział II/ST6 – Transport towarów
Radetzkystraße 2,
A-1030 Wiedeń

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie (BMVIT)
Abteilung II/ST6 – Güterverkehr
Radetzkystraße 2,
A-1030 Wien

Faks: +43 (0) 1 711 62 wew. 65 5852 – gdzie należy również składać wnioski o ich wystawienie. Wniosek należy zredagować samemu w formie wolnej w języku niemieckim lub angielskim, do tego celu nie wprowadzono standardowo jednolitego formularza. Godziny otwarcia: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek od 8:30 do 12:00. W tych godzinach można odebrać karty kontrolne lub mogą one zostać wysłane pocztą.

Uwaga: Wnioski należy składać przynajmniej 14 dni przed rozpoczęciem okresu ważności e-mailem, faksem lub pocztą!

Referenci/osoby do kontaktu:

- Pani Annemarie Steinbacher, Radetzkystraße 2, 1030 Wiedeń, pokój 1K19, telefon: +43 (0) 1 711 62 wew. 65 5532, e-mail: Annemarie.Steinbacher@bmvit.gv.at
- Pani Martina Pober, Radetzkystraße 2, 1030 Wiedeń, pokój 1K11, telefon: +43 (0) 1 711 62 wew. 65 5858, e-mail: Martina.Pober@bmvit.gv.at
- Pan Edwin Grundei, Radetzkystraße 2, 1030 Wiedeń, pokój 1K18, telefon: +43 (0) 1 711 62 wew. 65 5457, e-mail: Edwin.Grundei@bmvit.gv.at

Okres ważności wystawianych kart kontrolnych wynosi 60 dni na dany rok kalendarzowy, przy czym czynności kabotażowe można wykonywać najwyżej w ciągu 30 dni w ramach okresu obowiązywania wynoszącego 60 dni w roku kalendarzowym.

Pojazdy używane do takich przewozów powinny przynajmniej raz w miesiącu kalendarzowym opuścić terytorium Austrii. Jeżeli w ciągu okresu ważności kart kontrolnych nie zostaną wykonane żadne czynności kabotażowe, wydanie nowych kart kontrolnych na inny okres możliwe jest tylko wtedy, gdy puste, nieużyte karty kontrolne zostaną przesłane z powrotem na wyżej wskazany adres.

Przedsiębiorca powinien zadbać o to, aby w każdym pojeździe wykonującym czynności kabotażowe znajdowała się właściwie wypełniona karta kontrolna. Ponadto powinien pouczyć kierowców w zakresie właściwego używania kart kontrolnych. Przekazywanie kart kontrolnych z pojazdu do pojazdu jest niedozwolone.

Uwaga: wszystkie karty kontrolne należy przesłać z powrotem do Ministerstwa Federalnego najpóźniej po upływie 60-dniowego okresu wykonywania kabotażu!

Do karty kontrolnej należy wpisać:

- numer rejestracyjny samochodu ciężarowego (tylko ciężarówki lub ciągnika siodłowego!), którym wykonywana jest czynność kabotażowa,
- datę rozpoczęcia danej czynności kabotażowej,
- miejsce załadunku,
- datę zakończenia czynności kabotażowej,
- miejsce wyładunku,
- datę wyjazdu samochodu ciężarowego z Austrii.

Za wystawienie karty kontrolnej należy uiścić kwotę w wysokości 15,30 EUR (13,20 EUR według ustawy o opłatach + 2,10 EUR według rozporządzenia o federalnych opłatach administracyjnych). Kwotę tę można uregulować przy odbiorze gotówką w kasie urzędu lub darmowym przelewem na poniższy rachunek:

Österreichische Postsparkasse, kod banku 60000,

Numer konta 5040003,

IBAN AT 586 0000 0000 5040 003,

BEC OPSKATWW

Uwaga: Karty kontrolne zostają przesłane dopiero po wpłynięciu płatności na wyżej podane konto!

Przedsiębiorstwa wykonujące transporty kabotażowe na terenie Austrii powinny pamiętać że:

- Karta kontrolna ważna jest tylko w połączeniu z licencją wspólnotową.
- Okres ważności odnosi się do danego przedsiębiorstwa.
- Przedsiębiorca transportowy nie może po upływie 60 dni w roku kalendarzowym wykonywać już żadnych operacji kabotażowych, chyba że w tym okresie nie wykonano żadnej takiej operacji, w tej sytuacji należy zwrócić nieużyte karty kontrolne.
- W ciągu 60-dniowego okresu każdy przedsiębiorca może złożyć wniosek o dowolną liczbę kart kontrolnych, jednakże wszystkie te karty mają taki sam okres ważności.
- Okres ważności jest wpisywany przez Ministerstwo Federalne i odpowiada informacjom przekazany przez przedsiębiorcę w pierwszym wniosku.
- Operacje kabotażowe zaczynają i kończą się w tym samym roku kalendarzowym.
- Kontynuowanie operacji kabotażowych, na które złożono wniosek, na przełomie roku (od około 12 grudnia do 9 stycznia) nie jest możliwe.
- Obsługa petentów w urzędach austriackich odbywa się w języku niemieckim i angielskim

Uwaga: Wykonywanie kabotażu małymi samochodami jest bez wyjątków zabronione!

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD

al. Jana Pawła II 78,
00-175 Warszawa
telefon: (022) 536 10 84
telefaks: (022) 536 10 85
e-mail: lutz@zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

Biuro w Wiedniu

Meidlinger Hauptstraße 51-53
A-1120 Wiedeń
telefon: +43 1 8175573 21
telefaks: +43 1 8175573 22
e-mail: siech@lutz-assekuranz.at
www.lutz-assekuranz.pl

Dział likwidacji szkód:

telefon: +43 1 8175573 16
telefaks: +43 1 8175573 22
e-mail: chiang@lutz-assekuranz.at
office@lutz-assekuranz.pl



Względy przemawiające za zawarciem ubezpieczenia OCP poprzez LUTZ ASSEKURANZ

KABOTAŻ - MIĘDZYNARODOWE I KRAJOWE W JEDNEJ POLISIE

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z sumą ubezpieczeniową 1.000.000 € na każde zdarzenie dla ubezpieczenia OCP i kabotażu
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG
- Zakres terytorialny OCP Kabotażu: cała Unia Europejska
- Zapewniamy szybką likwidację szkód
- Pełnimy rolę „advokata” firmy transportowej w zakresie objętej ubezpieczeniem m odpowiedzialności cywilnej przewoźnika
- Przewozy ADR, chłodnicze, AGD, towarów podlegających akcyzie, elektroniki ubezpieczone są standardowo bez dodatkowych dopłat.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym
- Nasza polisa nie wymaga „doubezpieczania” przez spedycje”
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem

LUTZ ASSEKURANZ Maklerges.m.b.H.

Biuro Obsługi Klienta przy ZMPD
00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Telefon: (022) 5361084
Telefaks: (022) 5361085
E-mail: lutz@zmpd.pl
(Partnerzy Biznesowi) www.zmpd.pl
www.uslugi.zmpd.pl

A-1120 Wien, Meidlinger Hauptstr. 51-53
Dystrybucja polis: +43 1 8175573 21
Likwidacja szkód: +43 1 8175573 16
Telefaks: +43 1 8175573 22
office@lutz-assekuranz.pl

www.lutz-assekuranz.pl

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



OCP i kabotaż

autor: Małgorzata Kaniewska
prezes zarządu BMK Broker Ubezpieczeniowy Sp. z o.o.

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w międzynarodowym ruchu drogowym należy do dobrowolnych kluczowych ubezpieczeń, o którego posiadanie powinna zadbać każda firma transportowa.

Zgodnie z artykułem 17 rozdział IV Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów zwanej CMR – przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem. Jeżeli wina przewoźnika nie wystąpiła, nie ma jego odpowiedzialności. Wszystkie ogólne warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu międzynarodowym oparte są na odpowiedzialności ściśle wynikającej z postanowień CMR.

To jest podstawowy powód aby tę Konwencję dobrze znać i nie dać się manipulować nadawcom i odbiorcom towaru, którzy często swojej winy przerzucają w ciężar firmy transportowej, która wykonała zlecenie. W praktyce takie zjawisko jest często notowane, przewoźnik przyjmuje odpowiedzialność prawie za wszystko tylko dlatego, aby nie stracić kontrahenta. Z punktu widzenia ubezpieczyciela uznanie winy przez przewoźnika nie jest jednoznaczne z uznaniem roszczenia.

Zdarzają się też sytuacje w których przewoźnik nie uznaje swojej winy, ale żąda wypłaty odszkodowania na rzecz odbiorcy lub nadawcy, bądź dla siebie (w przypadku bezpośredniego obciążenia szkodą jego firmy przez kontrahenta). Znajomość przepisów bardzo w takich przypadkach pomaga. Każdy z przedsiębiorców, a także każda osoba działająca w imieniu tego przedsiębiorstwa (głównie kierowcy) – winna znać zasady i zakres odpowiedzialności przewoźnika. Niestety bardzo często firmy transportowe ponoszą konsekwencje finansowe za błędy i niewłaściwe działanie swoich pracowników, które nie mieszczą się w katalogu działań ubezpieczonej działalności.

Podobne ogólne zasady odpowiedzialności obowiązują w ubezpieczeniach przewozów kabotażowych. Kabotaż (przywołując definicję Wikipedii) jest definiowany jako przewóz towaru na terenie jednego państwa, bez możliwości transportu transgranicznego. W Unii Europejskiej przez przewóz kabotażowy w transporcie samochodowym rozumie się przewóz wykonywany pojazdem samochodowym zarejestrowanym za granicą lub przez przedsiębiorcę zagranicznego między miejscami położonymi na terytorium danego kraju. Określenie to pochodzi od przybrzeżnej komuni-

kacji wodnej, zwłaszcza handlowej, między portami jednego kraju, leżącymi w akwenie tego samego morza (kabotaż mały), bądź nad różnymi morzami (kabotaż wielki); także żegluga przybrzeżna. Z uwagi na fakt iż tzw. mały przewóz kabotażowy jest wykonywany w obrębie terytorium jednego państwa, obowiązującymi są przepisy danego kraju. Oznacza to, że umowa ubezpieczenia dotycząca przewozów kabotażowych musi także uwzględniać przepisy kraju w którym wykonywany jest kabotaż.

Według przepisów polskich, a także większości krajów unijnych umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego jest typem umowy ubezpieczenia dobrowolnego, czyli jej konstrukcja jest oparta na umownych warunkach przedstawionych przez ubezpieczyciela i zaakceptowanych przez ubezpieczającego z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa. Takie umowy podlegają procesom negocjacji w celu np. zwiększenia ochrony.

Istnieją także ubezpieczenia obowiązkowe, tj. takie, które narzucone są przez ustawodawcę. Warunki do takich ubezpieczeń są dla wszystkich jednakowe, określone w aktach prawnych do których pisane są instrukcje wykonawcze. W Polsce są to ustawy i rozporządzenia

CZY MASZ JUŻ AKTYWNA KARTĘ ZMPD?

DZIĘKI NIEJ ZAOSZCZĘDZISZ W CIĄGU ROKU
WIELE TYSIĘCY ZŁOTYCH!

ZMPD SEKCJA
SERWISOWA

RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ

PROGRAM USŁUG I POMOCY DLA FIRM W UZYSKANIU WIĘKSZEJ KONKURENCYJNOŚCI

KORZYSTNE WARUNKI ZAKUPU

- kart paliwowych ● ogumienia ● akumulatorów ● pojazdów dostawczych
- usług windykacji krajowych i międzynarodowych
- usług pomocy drogowej w Europie ● usług giełd ładunków i pojazdów
- usług rozliczania czasu kierowców ● reklamy ● i inne

Świadczymy usługi m.in. w zakresie zwrotu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych, pośrednictwa wizowego, pośrednictwa ubezpieczeniowego.

Sprzedaż winiet – atrakcyjna oferta dla Firm z grupy ZMPD
Do nabycia „Katalog Firm Transportowych z 2009 r.”
Zamów już dziś w TruckShop na www.uslugi.zmpd.pl

WYJĄTKOWA OFERTA PALIWOWA W POLSCE I INNYCH KRAJACH EUROPY!

Szczegóły na www.uslugi.zmpd.pl

Kontakt do Sekcji Serwisowej:

Tel. 022 536 10 90
Faks: 022 536 10 66

www.uslugi.zmpd.pl

sekcjaserwisowa@zmpd.pl

Truck
Shop ZMPD

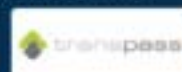


SPONSORZY GŁÓWNI:



www.uslugi.zmpd.pl

Zapraszamy do sklepu internetowego TRUCK SHOP
www.uslugi.zmpd.pl



dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych.

Przepisy regulują także minimalne sumy gwarancyjne (sumy ubezpieczenia) na jakie winny być zawarte umowy ubezpieczeń obowiązkowych. Oznacza to, że zawsze można sumę gwarancyjną (ubezpieczenia) podwyższyć, ale nigdy nie można jej zmniejszyć. Na podstawie aktów prawnych określających zakres i wielkość odpowiedzialności ubezpieczyciel ustala wysokość składki.

Brak spełnienia obowiązku ubezpieczenia powoduje nałożenie odpowiedniej kary. Jednym z przykładów takiego ubezpieczenia jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, tzw. OC komunikacyjne, które jest ubezpieczeniem obowiązkowym w każdym cywilizowanym kraju z uwagi na ochronę osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. W Polsce do ubezpieczeń obowiązkowych należą m.in. ubezpieczenia rolne (budynki od ognia i innych zdarzeń losowych, OC z tytułu wykonywania działalności rolnej), ubezpieczenia działalności zawodowej np. lekarzy, brokerów, adwokatów, radców prawnych, doradców podatkowych, zarządców nieruchomości, a także szpitali i wiele innych.

Nie ma z pewnością wśród ubezpieczeń obowiązkowych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Wyjątek stanowią Niemcy, w których to ubezpieczenie jest obowiązkowe według ustawy towarowego ruchu motorowego §7 (GuKG). Minimalna suma gwarancyjna obowiązująca na terenie Niemiec określona przepisami prawa wynosi 600.000 euro na jedno zdarzenie i nie mniej jak 1.200.000 euro na wszystkie zdarzenia w ciągu rocznego okresu ubezpieczenia. Fakt posiadania przedmiotowej umowy ubezpieczenia podlega obo-

wiązkowemu zgłoszeniu do Federalnego Urzędu ds. Ruchu Towarowego. Bezwzględnie przestrzegany jest przepis o posiadaniu oryginalnego potwierdzenia zawarcia umowy ubezpieczenia przez każdego kierowcę wykonującego kabotaż na terenie Niemiec. Wskazane jest aby dokument był wystawiony w języku niemieckim. Należy się spodziewać, że kontrole w tym zakresie będą się odbywały dosyć często z uwagi na ochronę rynku niemieckiego i interesu niemieckich przewoźników.

Ubezpieczenia na rynku zachodniej części Unii Europejskiej są bardzo mocno rozwinięte, co jest bardzo silnie związane z wysoką świadomością ubezpieczeniową społeczeństwa, która w Polsce jest jeszcze stosunkowo niewielka. Należy wspomnieć iż Niemcy i Anglicy to kolebka „twórczości ubezpieczeniowej”. Ogólne warunki ubezpieczeń funkcjonujące w większości firm ubezpieczeniowych oparte są na filarach z tych dwóch rynków.

W odróżnieniu do rynku niemieckiego w pozostałych krajach, w których polscy przewoźnicy mogą wykonywać przewozy kabotażowe, umowa ubezpieczenia jest umową dobrowolną, w związku z czym nie ma określonej minimalnej sumy gwarancyjnej. Proponowana przez ubezpieczycieli suma gwarancyjna wynosi 400.000 euro na jedno zdarzenie i 800.000 euro na wszystkie zdarzenia w ciągu rocznego okresu ubezpieczenia. W Polsce nie ma problemu z zawarciem umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywania przewozów kabotażowych. Większość ubezpieczycieli proponuje zawarcie tego ubezpieczenia na preferencyjnych warunkach tylko swoim klientom, którzy posiadają u nich aktualną polisę OCPDM. Dla pozostałych koszt takiego ubezpieczenia jest wyższy. Różnorodność cenowa po-

między ofertami jest dość znaczna, dlatego należy analizować i porównywać oferty, a nie pochopnie podpisywać umowy.

Praktyka (co prawda bardzo krótka, bo od 1 maja 2009 r.) wskazuje, że ubezpieczyciele oferując ubezpieczenie kabotażowe wymagają zobowiązania od klienta, że umowa ubezpieczenia OCP zostanie zawarta w ich towarzystwie. Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem jest zawarcie umowy z tym ubezpieczycielem, z którym mamy zawarte OCP – przynajmniej na ten rok – bez składania żadnych zobowiązań. Może się okazać, że ubezpieczenie kabotażu jest atrakcyjne cenowo, ale przyrzeczona umowa już nie. Oczywiście jest, że z uwagi na dużo wyższe sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu kabotażu, niż te na które mają zawarte umowy ubezpieczenia polscy przewoźnicy (reguła to 100 do 300 tys. euro lub USD) generują wyższą składkę. Niektórzy ubezpieczyciele do podstawowej polisy OCPDM dołączają aneks rozszerzający odpowiedzialność za przewozy kabotażowe.

Należy pamiętać aby dokument ubezpieczenia był wydany także w języku angielskim i niemieckim. Wiadomą rzeczą jest, że każdy podmiot gospodarczy działa w warunkach niepewności. Niepewność to np. polityka rządu, wzrost inflacji, a także wystąpienie zdarzenia losowego. Przed wystąpieniem takiego zdarzenia możemy zabezpieczyć się na dwa sposoby:

- gromadzić rezerwy finansowe na pokrycie strat wynikających z takich zdarzeń losowych
- przenieść ciężar powstałych strat finansowych na ubezpieczyciela zawierając umowę ubezpieczenia

Ten ostatni wariant polecam Państwu jako dużo łatwiejszy do realizacji i zdecydowanie mniej kosztowy.

Fakturowanie kabotażu oraz innych usług opodatkowanych za granicą

autor: Anna Piotrkiewicz

Do zasad fakturowania usług transportowych wykonanych za granicą kraju, w tym usług kabotażowych w drogowym transporcie towarowym wykonanych na terenach krajów członkowskich UE, odnoszą się niżej wymienione przepisy.

- Dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 347, z późn. zm.) – zwana dalej dyrektywą 112.
- Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 54, poz. 535, z późn. zm.) – zwana dalej ustawą o VAT.
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 28 listopada 2008 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. nr 212, poz. 1337) – zwane dalej rozporządzeniem o fakturach.
- Ustawy o podatku VAT w każdym z krajów członkowskich.
- Przepisy wykonawcze do ustaw o podatku VAT, w tym szczególnie o zasadach wystawiania faktur VAT w tych krajach.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym

państwie (Dz. U. UE. L. 1993 r. 279.9 z późn. zm.) – zwane dalej rozporządzeniem o kabotażu.

Przepisy te jak i zasady należy odnieść do regulacji rozporządzenia o kabotażu, które jako uprawnionych do wykonywania przewozów kabotażowych w drogowym transporcie towarowym wskazuje przewoźników posiadających określone licencje. Rozporządzenie to nie odnosi się wprost do pośrednictwa w usługach transportowych. Poniższy artykuł przygotowany został więc przy założeniu, iż zleceniodawcą kabotażu dla polskich przewoźników, jest zleceniodawca będący podatnikiem i mający siedzibę lub zarejestrowane miejsce prowadzenia działalności w kraju, w którym przewóz faktycznie jest wykonywany. Daje to polskiemu przewoźnikowi pełną gwarancję, że zleceniodawca przejmie na siebie obowiązek podatkowy za wykonaną przez polskiego podatnika usługę i tym samym na polskim przewoźniku nie będzie ciążył obowiązek rejestracji

podatkowej w tym kraju.

Z punktu widzenia fakturowania usług kabotażowych najistotniejsze znaczenie ma przepis par. 6 ust. 1 pkt. e) rozporządzenia o kabotażu, zgodnie z którym w drodze odstępstwa od stosowania przepisów wspólnotowych, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym państwa członkowskiego przyjmującego w obszarze podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.

Biorąc pod uwagę, że przewozy kabotażowe wykonywane są przez przewoźników polskich w innych krajach członkowskich bez posiadania w tych krajach siedzib jak i zarejestrowanego miejsca prowadzenia działalności, drugim istotnym przepisem jest art. 194 dyrektywy 112, który mówi, iż w przypadku, gdy podlegające opodatkowaniu świadczenie usług jest dokonywane przez podatnika nie mającego siedziby w państwie członkowskim, w którym podatek VAT jest należny,



państwa członkowskie mogą postanowić, że osobą zobowiązaną do zapłaty VAT jest usługobiorca.

Aby jednak usługobiorca mógł przejąć na siebie obowiązek podatkowy, musi on być zarejestrowanym podatnikiem VAT i składać we właściwym urzędzie skarbowym deklaracje podatkowe. W tych właśnie deklaracjach podatkowych VAT będzie wykazywany podatek od usługi kabotażowej wykonanej przez polskiego przewoźnika.

Przyjmując zatem zlecenie na przewóz kabotażowy należy ustalić, czy zleceniodawca jest zarejestrowanym podatnikiem VAT w tym kraju. W każdym przypadku, gdy zleceniodawca w zleceniu dla wystawienia faktury za wykonaną usługę poda numer rejestracji podatkowej VAT poprzedzony symbolem kraju rejestracji np. w Holandii NL, możemy ten numer zweryfikować w systemie VIES i mamy pewność, że nasz zleceniodawca na pewno jest podatnikiem, który składa deklaracje podatkowe i rozlicza podatek za usługobiorców realizujących przewozy kabotażowe.

Należy jednakże pamiętać, że w niektórych krajach członkowskich UE funkcjonują podwójne systemy rejestracji, np. w Niemczech. Zleceniodawca niemiecki dla przewozów kabotażowych może posiadać numer 9 cyfrowy poprzedzony symbolem DE (*Umsatzsteuer-Identifikationsnummer*) lub numer 11 cyfrowy (*Steuernummer*). Niemieccy podatnicy VAT posiadają oprócz numeru dla transakcji wewnątrzspółnotowych (*Umsatzsteuer-Identifikationsnummer*) dodatkowo wewnętrzny numer podatkowy, który wykorzystywany jest dla potrzeb krajowych (tzw. *Steuernummer*). Wewnętrzny (krajowy) numer podatkowy – *Steuernummer* – składa się z 10 lub 11 cyfr. Struktura *Steuernummer* różni się w zależności od

landów. W przewozach kabotażowych najczęściej może być wykorzystywany zatem *Steuernummer* przy przewozach w Niemczech.

Nie mniej istotnym jest przepis art. 226 pkt 11) dyrektywy 112, zgodnie z którym – w przypadku gdy nabywca usługi zobowiązany jest do zapłaty podatku – należy wpisać w fakturze odesłanie do właściwego przepisu dyrektywy. Przepis ten ma swój polski odpowiednik w § 25 rozporządzenia o fakturach. Faktury wystawiane przez polskich podatników zagranicznym zleceniodawcom za usługi nie podlegające opodatkowaniu w kraju – powinny spełniać wymogi z § 25 rozporządzenia o fakturach.

§ 25 ust. 1 rozporządzenia o fakturach dotyczy przewozów w kabotażu po krajach członkowskich UE (np. Niemcy–Niemcy) jak również:

- przewozów z art. 28 ust. 1 – po UE (DE–PL bez NIP UE)
- przewozów w kabotażu po krajach trzecich
- przewozów pomiędzy krajami trzecimi
- przewozów pozostałych niemieszczących się w żadnej z tych kategorii.

Przepis ten stosują polscy podatnicy nieposiadający rejestracji w krajach obowiązku podatkowego, jeżeli przepisy kraju przewozu nie określają innych wymogów dla wystawianej faktury za usługę kabotażową.

Faktura taka powinna zawierać:

- informację, że zobowiązanym do rozliczenia podatku jest nabywca usługi lub
- przepis dyrektywy przenoszący obowiązek podatkowy na nabywcę usługi, w tym przypadku należy wskazać art. 194 dyrektywy 112.

Zleceniodawca kabotażu przyjmując taką fakturę od polskiego przewoźnika przejmuje na siebie obowiązek podatkowy.

Biorąc pod uwagę, że wymienione wyżej faktury za usługi nie podlegające opodatkowaniu w kraju – nie będą zawierały kwot podatku VAT, nie będą do nich miały zastosowania przepisy rozporządzenia o fakturach mówiące o wykazywaniu kwoty podatku VAT w walucie kraju członkowskiego według przepisów którego faktura jest wystawiana.

Do wszystkich faktur wystawionych zarówno na usługi opodatkowane w kraju, kabotażowe, inne nie podlegające opodatkowaniu w kraju zgodnie z art. 203 dyrektywy 112 – podatnik wykazujący VAT na fakturze jest obowiązany go zapłacić.

W przypadku pozostałych usług transportowych, w tym wewnątrzspółnotowych, nie podlegających opodatkowaniu w kraju – zastosowanie ma § 25 ust. 4 rozporządzenia o fakturach, który dotyczy:

- usług nie podlegających opodatkowaniu w kraju, dla nabywców z UE (art. 27 ust. 4)
- usług opodatkowanych na NIP UE poza PL (art. 28 ust. 3, 4, 6, 7)

Przepis stosują polscy podatnicy w fakturach dla nabywców usług z UE.

Faktura powinna zawierać:

- NIP UE nabywcy usługi
- klauzulę lub przepis dyrektywy przenoszący obowiązek podatkowy na nabywcę usługi

W tym przypadku jest to art. 196 dyrektywy 112 – wskazujący na obowiązek podatkowy u nabywcy usługi.

Są to ogólne informacje o zasadach fakturowania w kabotażu i innych usługach podlegających opodatkowaniu w innych krajach. W miarę rozwoju tych usług, informacje te będą aktualizowane i uzupełniane przykładami opartymi na sytuacjach z jakimi polscy przewoźnicy będą się spotykać. Podjęte zostaną również działania w kierunku uzyskania informacji w tym zakresie z innych krajów członkowskich.

Nowy tachograf DTCO 1318 rel. 1.3

DRABPOL[®]

Na rynku polskim, jak i w całej Europie od stycznia 2009r pojawił się nowy tachograf cyfrowy spod znaku VDO: DTCO 1381 wersja 1.3.

Genezą powstania nowej wersji programowej tachografu cyfrowego były informacje z rynku o potrzebie udogodnienia i kontroli. Najważniejsze z nich to:

- Usprawnienie obsługi urządzenia
- Eliminację błędów podczas obsługi
- Kompatybilność z innymi elementami elektroniki pojazdowej
- Ułatwienie kontroli na drodze
- Poszerzenie możliwości analiz wypadkowych
- Uniwersalizacja rozwiązań i aplikacji dla producentów
- Dostosowanie do zmieniającego się prawa unijnego

Z jednego usprawnienia zadowoleni będą zwłaszcza bezpośredni użytkownicy – kierowcy; otóż w modelu 1.3 została wprowadzona funkcja automatycznego przełączania tachografu pozycji „inna praca” na pozycję „odpoczynek” z chwilą wyłączenia zapłonu. To sprytne rozwiązanie wyeliminowało zdarzające się przy niedopatrzaniu ze strony kierowcy pomyłki w rejestracji czasu pracy. Innym zastosowanym w wersji 1.3 rozwiązaniem, które czerpie z doświadczeń praktycznych jest możliwość ruszenia pojazdem z jeszcze nie do końca zalogowaną kartą w tachografie. Szczególną wartością dodaną do modelu 1.3 w stosunku do poprzedniej wersji DTCO 1381 są możliwości w dziedzinie automatycznego przenoszenia danych: prędkość tej operacji wzrosła trzykrotnie.

Nowy model każdorazowo po zatrzymaniu pojazdu bądź po zmianie parametrów dodatkowych sumuje przebieg, dzięki czemu zostały wyeliminowane zdarzające się poprzednio nieścisłości w odczycie kilometrażu. Podczas kontroli drogowej kierowca może jeśli posiada DTCO 1381 rel. 1.3 przedstawić wydruki graficzne dotyczące prędkości pojazdu oraz rodzajów czasu pracy kierowcy. Nowy tachograf pozwala także na monitorowanie pracy urządzeń dodatkowych – jak np. rejestrację załączenia i wyłączenia urządzeń w pojeździe. Zwiększona pamięć szczegółów wypadkowym. Kolejne dwa atrybuty DTCO 1381 rel. 1.3 to: powiadomienie o upływie ważności włożonej do tachografu karty chipowej oraz o zbliżającej się konieczności przeprowadzenia badania okresowego (kalibracji) tachografu.

Ważność karty jest odczytywana za każdym jej włożeniem do slotu i jeśli kończyć się będzie ten okres w terminie równym lub krótszym niż 28 dni, tachograf powiadomi obsługę stosownym komunikatem na wyświetlaczu. Z kolei każdorazowe uruchomienie zapłonu powoduje, że DTCO 1381 rel. 1.3 weryfikuje, ile dni pozostało do wygaśnięcia badania okresowego.



... z doświadczenia pewni!

DRABPOL Sp. j.

42-233 Mykanów, ul. Akacja 24/26

tel: 34/ 366 00 22 w. 263; fax: 34/ 366 04 62

e-mail: tacho@drabpol.pl

www.drabpol.pl

www.tis.info.pl

Salon Prezentacyjno-Wystawienniczy:

02-497 Warszawa 142, Al. Jerozolimskie 250

tel: 22/ 738-74-00; fax: 22/738-74-01

e-mail: biurowarszawa@drabpol.pl



**Biuro Obsługi Klienta
Programu ZMPD
„Razem w przyszłość”**

Tel. 022-5361090
sekcjaserwisowa@zmpd.pl

www.uslugi.zmpd.pl



CENTRUM SERWISOWE TRUCKSERVICE ZMPD

dla użytkowników aktywnych Kart ZMPD



**LETNIA
PROMOCJA
TANIE OPONY**



JAKONTRANS
Biała Podlaska
Grabanów Kolonia 40-A
Tel. 083-3435585
serwis@jakontrans.pl
www.jakontrans.pl



Nowy system nawigacji dla samochodów ciężarowych Mercedes-Benz

Inteligentny europejski przewodnik drogowy uwzględniający wymagania dotyczące pojazdów użytkowych jest już dostępny na wyposażeniu samochodów ciężarowych Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz w swoich pojazdach użytkowych wprowadza wiele nowinek, które mają na celu ułatwienie pracy kierowcy i zwiększenie bezpieczeństwa. Niektóre elementy wyposażenia dodatkowego, jak pakiet elementów chromowanych na osłonę chłodnicy czy ze stali szlachetnej, jak wsporniki lamp dachowych czy klaksony, mają przede wszystkim walory estetyczne i nadają niepowtarzalnego charakteru danemu pojazdowi.

Większość z nich łączy jednak wszystkie powyższe cechy: komfort, bezpieczeństwo oraz indywidualizację. Jedną z ostatnich nowinek Mercedesa jest nowy system nawigacji skrojony na miarę samochodów ciężarowych, będący fabrycznym wyposażeniem modeli Mercedes-Benz Atego, Axor i Actros.

Nawigacja na miarę samochodów ciężarowych

Cechą szczególną Mercedesa-Benz jest dostosowanie do specyfiki samochodów ciężarowych i obliczanie trasy z uwzględnieniem wymagań stawianym pojazdom ciężkim,

takich jak ograniczeń dopuszczalnej masy, wysokości czy szerokości auta, zakazów wjazdu. Dzięki temu system planuje m.in. specjalne trasy dojazdowe do centrów miast. Zasób map obejmuje 26 krajów Europy, a system oferuje instrukcje głosowe w 15 językach europejskich, w tym w języku polskim.

System nawigacji Mercedes-Benz jest wygodnym w użyciu i przyjaznym przewodnikiem po nieznanym okolicach. Urządzenie prowadzi kierowcę za pomocą strzałki nawigacyjnej na tablicy rozdzielczej i/lub mapy wyświetlanej na ekranie o przekątnej 6,5 cala. Nawigacja działa w technologii TMC (Traffic Message Channel), która stanowi kanał informacji o ruchu drogowym. Dzięki temu możliwy jest objazd korków i utrudnień w ruchu drogowym, co przyczynia się do oszczędności czasu i zwiększenia komfortu jazdy.

Komfortowa droga do celu

Zastosowanie zintegrowanego systemu nawigacji dla samochodów ciężarowych zapewnia szybką i łatwą orientację



w terenie i jednocześnie podnosi poziom bezpieczeństwa jazdy – pokazując kierunek jazdy za pomocą strzałek na tablicy rozdzielczej. Kierowca bez problemu wybierze odpowiedni pas ruchu i przygotuje się do manewrów. Gotowy do pracy system jest instalowany fabrycznie w zakładach Mercedes-Benz w Wörth, dzięki czemu nie ma potrzeby doposażania pojazdu. Obsługa systemu jest wyjątkowo prosta, dzięki osobnemu panelowi kontrolnemu.

Mapy 26 krajów europejskich (Tele Atlas) są zapisane na DVD i stanowią standardowe wyposażenie systemu już w wersji wyjściowej. Język komunikatów głosowych, które słyszalne są za pośrednictwem głośników samochodowych, można wybrać spośród 15 dostępnych języków europejskich. Mapy wzbogacone są o wiele przydatnych informacji, takich jak lokalizacje zajazdów przy autostradach, parkingi czy stacje obsługi Mercedes-Benz.

Trasa przejazdu dostosowana do potrzeb

Przed rozpoczęciem podróży wprowadza się informacje

dotyczące pojazdu istotne z punktu widzenia planowanej trasy: szerokość, wysokość, długość, dopuszczalną masę całkowitą, dopuszczalne maksymalne obciążenie osi, przewóz towarów niebezpiecznych.

System umożliwia wytyczenie trzech różnych tras przejazdu: najszybszej, najkrótszej oraz indywidualnej, z uwzględnieniem żądanych postojów. Przed podróżą kierowca może pokonać drogę wirtualnie, a podczas jazdy ekran o przekątnej 6,5 cala zamontowany na desce rozdzielczej jest cały czas doskonale widoczny dla kierowcy. Urządzenie sterujące, które umieszczono w schowku nad przednią szybą, służy nie tylko do obsługi nawigacji, ale również wbudowanego telefonu, jeśli pojazd jest w niego wyposażony. Dodatkowo oferowany system nawigacji dla samochodów ciężarowych można zamówić w pakiecie z radiem CD, opcjonalnie z technologią Bluetooth i wbudowanym telefonem – Truck Phone Comfort, który zapewnia optymalną wygodę telefonowania dzięki funkcjom takim jak obsługa głosowa czy automatyczne ściszenie radia.

Transport samochodowy na świecie

*Hakuna matata**

autor i fot.: Robert Przybylski



* W języku suahili „nie ma problemu“

Przewozy międzynarodowe między Kenią i Tanzanią wykonują ciężarówki. Na zdjęciu chińskie wersje Mercedesa z silnikami Cummins. Za kabinami samochody mają zamontowane dodatkowe zbiorniki paliwa.

Ciężarówki umożliwiają rozwój gospodarczy krajów Azji i Afryki. Zawód kierowcy samochodu ciężarowego jest wymarzoną karierą dla młodych ludzi, a własny autobus lub ciężarówka najlepszą inwestycją przedsiębiorcy

– Kierowcy dalekobieżnych ciężarówek to bogacze, każdy chce mieć taki zawód – mówi Protus, kierowca terenowej Toyoty Landcruiser. Protus jest Masajem, obwozi zagranicznych turystów po parku w Ngorongoro i marzy, aby przesiąść się do dużej ciężarówki. – Kierowcy w trzy tygodnie zarabiają 300 dolarów i mają dobrą pracę – uważa Protus. Dla niego to majątek, bo dniówka Masaja wynosi 1-2 dolary. Trzy tygodnie ciężarówka jedzie z tanzańskiego Arusha, miasta u podnóża

Kilmandżaro, do Mozambiku. Mój rozmówca dodaje, że z tych trzystu dolarów kierowca musi płacić za żywność i hotele. Wyglądają jak szalasy, tylko postawione nad wejściem dykty z napisem „hotel” informują o funkcji skromnego budynku. Hoteli jest sporo, bo w Tanzanii nie wolno jeździć po zmroku. – Po ciemku jest niebezpiecznie – tłumaczy Protus. Dodaje, że przy dobrym planowaniu ciężarówką za dnia dojedzie z Arusha do Dar es Salaam – głównego portu kraju. Przewozy towarowe są wykonywane przede wszystkim przez samochody ciężarowe. Sieć drogowa ma długość 29 tys. km, a kolejowa tylko 2700 km, natomiast kraj jest trzykrotnie większy od Polski. Dla ciężarówek przewiezienie nawet kilku tysięcy ton to nie problem – czyli w języku

suahili *hakuna matata*. W Tanzanii blisko 20 tys. firm ma licencje na przewozy towarowe i osobowe. Ponieważ kraj jest biedny (PKB to zaledwie nieco ponad 20 mld dolarów), przedsiębiorstwa transportowe zakładane są przez kapitał z Indii, Chin i Europy Zachodniej. Wszystkie korzystają z ciężarówek z drugiej ręki. Na szosach widać zażytkowe Leylandy, Fiaty, Bedfordy i Mercedesy – najróżniejsze modele z lat sześćdziesiątych. – Do naszych Fiatów 682 RN i 645 kupujemy bez problemów części w Dar es Salaam – mówi Rathan, zajmujący się naprawą ciężarówek w jednej z tanzańskich firm budowlanych. Chwali Fiaty i określa je jako bardzo niezawodne. Jednak w transporcie dalekodystansowym królują Scanie – głównie serii 3. Według danych

Scanii w 2008 roku przedsiębiorcy sprowadzili do Tanzanii ponad tysiąc używanych ciężarówek tej marki. Szwedzi od lat 70. do początku 90. mieli montownię samochodów i sprzedali ponad 4500 ciężarówek. Jednak w 2008 roku nie sprzedali ani jednego nowego samochodu, natomiast Mercedes znalazł odbiorców na 10 ciężkich pojazdów.

Kenia

Kenia jest znacznie mniejsza od Tanzanii (580 tys. km kw.), ale przy podobnym zaludnieniu (38 mln w Kenii i 39, 5 mln w Tanzanii) jest bogatsza – jej PKB wynosi 30, 2 mld dolarów. Eksportowym przebojem są m.in. kwiaty. Z Nairobi startuje do Francji codziennie jeden jumbo-jet wypełniony kwieciami. Kenię przecinają dwie afrykańskie arterie drogowe – południkowa, łącząca Kair z Kapsztadem (Trans African Highway No 4) i równoleżnikowa No 1, z Lagos do Mombasy. „Jedynka” mimo poważnej nazwy tuż za Nairobi staje się błotnistym szlakiem,

po którym ciężarówki i wyprzedzające je osobówki powoli przemieszczają się. Kenia ma własny przemysł, jak cementownie, rafinerię, stąd i więcej pieniędzy przeznaczają się na transport. W 2008 roku importerzy sprzedali ok. 500 nowych ciężarówek najcięższej klasy, w tym Mercedes 150, a Scania ok. połowę mniej. Od 1983 roku Scania montuje w Kenii swoje modele i łącznie sprzedała 1400 samochodów.

Także w tym kraju największym zainteresowaniem cieszą się samochody z drugiej ręki. Przedsiębiorcy sprowadzili w 2008 roku ok. 300 używanych Scanii. Samochody ściągane są niemal z całego świata. Trafiają do lokalnych warsztatów, które nieprzydatny na gruntowych drogach europejski, dwuosiowy ciągnik przerobią na skrzyniowe podwozie z układem napędowym 6x4 i osiami z pojazdu budowlanego – w porze deszczowej zwolnice są nieocenione przy pokonywaniu błotnistych odcinków. Widocznych jest sporo ciągników siodłowych z Wielkiej Brytanii,

wyposażonych w osie pchaną. Zarówno w Kenii jak i Tanzanii widoczne są ciężarówki chińskie. Korzystają z nich firmy budowlane z Chin, które zdobyły kontrakty na budowę dróg lub inne projekty infrastrukturalne. Samochody z Państwa Środka nie cieszą się dobrą opinią. – Rząd Ugandy dostał kilkadziesiąt wojskowych Jefangów, które po roku zamieniły się w złom.auta wzorowane są na Isuzu, ale Chińczycy zmodyfikowali osie i skrzynie biegów, które się już zdążyły rozpaść – tłumaczy John, przedsiębiorca przewoźny. Sam korzysta z trzech kilkunastoletnich ciągników 6x4 Mercedes SK, którymi wozi ładunki z wybrzeża do Nairobi. Dodaje że nie ma sensu kupować nowych aut. – Resory piórowe naprawię w każdym miejscu, a z powietrznymi jest kłopot – porównuje. On także uważa, że drogi są niebezpieczne. W 2000 roku w Kenii było zarejestrowanych 580 tys. samochodów i w tym samym roku wydarzyło się 103 tys. wypadków, w których zginęło 2830 osób.



W Indiach najpowszechniej używanymi ciężarówkami są samochody Tata na licencji Mercedesa sprzed czterdziestu lat

Indie

Indie są 10 razy większe od Polski, mają niemal 31 razy więcej ludności, a co rok przybywa im 38 milionów obywateli. Dlatego średnia wieku ledwo przekracza 24 lata. Około 40 procent mieszkańców Indii nie potrafi czytać, ale Indie są drugim krajem po USA z największą liczbą techników i inżynierów. Dla przeciętnego mieszkańca Indii motoryzacja jest symbolem postępu – prężny rozwój tego kraju najlepiej widoczny jest właśnie na drogach. Ulice Delhi są tak zatłoczone, że pomiędzy samochodami i autoryksami z trudnością przeciskają się nawet motocykle i skutery. Hałas na ulicy dosięga 90 decybeli, bo wszyscy trąbią. Mimo tłoku i wrzawy nie ma najmniejszych śladów agresji. Pojazdy nie jadą zbyt szybko, za to

Najwięksi światowi producenci średnich i ciężkich samochodów ciężarowych w 2008 roku

Producent	Produkcja w tys. sztuk	Udział w światowym rynku w %
Daimler Trucks	329, 8	15, 2
Volvo Global Trucks	176, 0	8, 1
Dongfeng	166, 9	7, 7
FAW	155, 5	7, 1
Paccar	122, 8	5, 6
Tata Motors	113, 3	5, 2
CNHTC	111, 4	5, 1
Navistar	92, 8	4, 3
MAN	82, 5	3, 8
Toyota/Hino	78, 8	3, 6
Isuzu	72, 0	3, 3
Iveco	70, 0	3, 2
Scania	60, 3	2, 8
Foton	57, 1	2, 6
Razem	2 176, 8	-

Źródło: Daimler Trucks



Ta ciężarówka wioząca sprzężarkę ekipy wierzącej studnie – przez cztery dni nie mogła wyjechać z błotnistej pulapki

niemal ocierają się o siebie lusterkami. Także na drogach międzymiastowych ruch jest intensywny i chaotyczny. Hindusi żartem wyjaśniają, że w niektórych krajach jeździ się po prawej, w innych po lewej stronie, a w Indiach zawsze w cieniu.

Indyjskie szosy zatłoczone są niczym polskie. Przejechanie 300 km zajmuje 6-7 godzin. Państwo buduje nowe drogi. Sztandarową inwestycją za ponad 30 mld euro jest Golden Quadrilateral obiegający dookoła cały półwysep. Szosa powstała dzięki pomocy funduszy prywatnych i momentami ma do sześciu pasów ruchu w jedną stronę. Oczywiście jest płatna – za kilkunastokilometrowy odcinek opłata wynosi 21 rupii dla osobówek i trzy razy tyle dla ciężarówek. W najbliższych latach na poszerzenie dróg krajowych administracja wyda 13,6 mld euro, a na drogi miejskie władze przeznaczyły 4, 5 mld euro. Kraj szybko modernizuje się. Święte krowy wbrew powszechnym ste-

reotypom nie pałętają się nagminnie po drogach – wolą jeść zieleninę rosnącą na poboczach niż leżeć na gorącym asfalcie. Przydrożne małe biznesy kipią aktywnością: serwisy ogumienia, warsztaty mechaniczne, mają pełne ręce roboty i otwarte są non-stop. Rząd subsydiuje ceny oleju napędowego, więc transport samochodowy kwitnie. Producenci ciężarówek rozkwitają: Tata w 2007 roku wyprodukował blisko 150 tys. średnich i ciężkich samochodów ciężarowych. Te ciężarówki najczęściej spotyka się na indyjskich drogach, ale najlepszą opinią cieszą się ciężkie Ashok Leyland. Wykorzystują zakupioną w latach 60. licencję Leylanda. Fabryka ogranicza się do sprzedaży podwozia. Kabinę i zabudowę nabywca zleca innej firmie. Dlatego każdy Ashok ma niepowtarzalny wygląd. Drewniano-metalowa kabina ma wewnątrz nawet łóżka – wykonane z rurek i blachy. Miejsce kierowcy wykonane jest w podobny sposób. Chociaż warun-

ki pracy są prymitywne, a godziny pracy długie (samochody przeważnie nie jadą szybciej niż 40 km/h), dla wielu młodych ludzi praca kierowcy jest marzeniem życia.

Chiny

Chiny mają 1, 6 mln km dróg, z czego 200 tys. zbudowano w ostatnich pięciu latach. Rząd zapewnia, że do 2010 roku autostrady będą liczyły 50 tys. km, tworząc 12 arterii łączących wszystkie miasta liczące powyżej 1 mln mieszkańców i 93 procent miast mających powyżej pół mln. Mimo tych postępów do zrobienia jest jeszcze bardzo dużo. W Chinach koszt przewiezienia kontenera wewnątrz kraju jest nawet o 50 procent większy niż dostarczenie go do Europy lub Ameryki Północnej. Dlatego też rząd zaplanował pod koniec 2004 roku wydatek 242,1 mld dolarów na autostrady o łącznej długości 85 tys. km – tak, aby tysiąckilometrową podróż można było odbyć w jeden



Rozmoczone w czasie pory deszczowej pobocza kenijskich dróg są pułapką dla ciężarówek



Transafrican Highway No 1. Samochody toczą się powoli

dzień. Program potrwa 30 lat i po jego ukończeniu autostradami połączone zostaną miasta liczące do 200 tys. mieszkańców. Po chińskich drogach jeździ ponad 6 mln samo-

chodów ciężarowych. Co roku przybywa 250 tys. ciężkich pojazdów i przewiduje się, że Chiny staną się największym rynkiem dla producentów takich samochodów. Korzystają

z tego lokalni producenci, którzy już stają się światowymi potęgami – zajmują cztery miejsca w pierwszej czternastce największych producentów ciężarówek. W tym roku



Ashok Leyland jest popularną ciężarówką w Indiach, stosowaną do najcięższych zadań. Ten ciągnik siodłowy, sfotografowany na indyjskiej autostradzie, połączony jest z naczepą do przewozu samochodów



Chińskie ciężarówki Szanksi budują afrykańskie drogi

wszystkie chińskie koncerny zaprezentowały silniki spełniające normę China 4 (odpowiada Euro 4), wykorzystując SCR. Norma wchodzi w życie w Chinach w październiku 2010 roku. – W 2012 roku wejdzie w życie norma China 5 i wtedy zaczniemy eksport do Europy – mówi David Wei z działu eksportu China National Heavy Duty Truck Corp.

CNHTC już trzy lata z rzędu jest największym chińskim producentem ciężkich samochodów i chce zdobyć mocną pozycję na światowych rynkach. Chińczycy sporo ciężarówek sprzedają na Bliskim Wschodzie, w Rosji i Afryce. Opinie nie są jednak dobre. Irańczycy uważają, że lepsze są 15-letnie ciężarówki zachodnioeuropejskie niż nowe chiń-

skie. – Silniki i osie rozsypują się po 30 tys. km, a części zamiennych nie ma – uważa jeden z irańskich przemysłowców. Chińczycy jednak nie przejmują się. Przedstawiciel Dongfeng zapowiada, że ciężarówki jego koncernu są nie gorsze od zachodnich. – Udowodnimy to w rajdach. Przygotowaliśmy nawet specjalny rajdowy model – ostrzega.



Wzdłuż głównej drogi łączącej Kenię i Tanzanię ciężarówki parkują przed zapadnięciem zmroku

Pontiac

– koniec historii

autor: Kacper Jeneralcki
fot. archiwum autora



Pontiac Solstice
w wersji cabrio

W 2010 roku z taśm produkcyjnych zjedzie ostatni Pontiac. Po ponad osiemdziesięciu latach istnienia Pontiaca dopadł globalny kryzys – marka stała się pierwszą jego śmiertelną ofiarą.

Pontiac jest jedną z wielu marek wchodzących w skład koncernu General Motors. Kiedy stało się jasne, że koncern nie poradzi sobie ze swoimi problemami bez gruntownej restrukturyzacji – wszystkie marki podzielono na dwie grupy. Pierwsza z nich to grupa rokująca nadzieję na przyszłość – w jej skład wszedł między innymi Chevrolet. Inne marki takie jak Saab, Opel czy Pontiac miały zostać sprzedane lub zlikwidowane.

Pierwszy Pontiac wyprodukowany został w 1926 roku, model 6-27 wyposażony był w 6 cylindrowy silnik i rozwijał maksymalną prędkość 80 km/h. Kiedy w kwietniu 2009 roku szefostwo General Motors ogłosiło decyzję o likwidacji marki, nie owijało w bawełnę: „nie mamy pomysłu na Pontiaca”, tak brzmiał komunikat.

„Mistrz kierownicy” bez samochodu

O ile Pontiac nie jest częstą marką na naszych drogach, to jego jeden model jest szczególnie bliski wszystkim miłośnikom samochodowego kina. Czarny Trans Am z 1977 roku z orłem na masce był samochodową

gwiazdą w filmie „Mistrz kierownicy ucieka” (Smokey & Bandit). Nawet najwięksi motoryzacyjni ignoranci będą pamiętali rolę uśmiechniętego pirata drogowego w kapeluszu, w którą wcielił się Burt Reynolds. I choć sam kierowca był na bakier z wszelkimi przepisami drogowymi, a za Pontiakiem nieustannie podążał sznur radiowozów, to pełna pościgów komedia przyniosła marce bardzo dobrą sławę.

Trans Am był też gwiazdą małego ekranu, a to za sprawą serialu „Nieustraszone” (Knight Rider). Tu główną rolę grał znany między innymi z serialu „Słoneczny Patrol” David Hasselhoff. Jego pojazdem i wiernym kompanem był czarny

Pontiac Trans Am z 1982 roku. K.I.T.T – to niezniszczalny inteligentny samochód z przyszłości, który potrafił nawet mówić. W rzeczywistości Trans AM z 1982 roku nie był aż tak doskonałą maszyną. Do serialu trafił w ramach kontraktu reklamowego. General Motors chciało jakoś zareklamować swój nowy samochód, a udział w serialu okazał się strzałem w dziesiątkę.

Pontiac był też związany z innym hitem kinowym, a konkretnie związany był z nim szef marki i najmłodszy w historii prezes General Motors – John Zachary DeLorean. Człowiek ten, mimo zawrotnej kariery jaką zrobił w General Motors pod koniec lat siedemdziesiątych, postanowił odejść z firmy i założyć własny interes. Owocem jego działalności był DeLorean DMC – 12, bohater serii kinowej „Powrót do przyszłości”. DeLorean to dwumiejscowy samochód sportowy, którego nadwozie zostało wykonane z polerowanej stali nierdzewnej. Ten futurystyczny samochód sprawdził się lepiej na srebrnym ekranie, niż na rynku. Sprzedano niewiele ponad 9 tysięcy egzemplarzy DeLoreana.



Pontiac GT0



Pontiac GT0 z 1964 roku



6-27 – pierwszy Pontiac w historii

Filmowy Delorean
– czy można go
nazwać krewnym
Pontika?



Nie tylko film był żywiołem Pontika

Prawdopodobnie najbardziej udanym samochodem marki był Pontiac GTO. To jeden z prekursorów średniej wielkości musclecarów. Został zbudowany w myśl prostej zasady – jak największy silnik i jak najniższe nadwozie. Pierwszy GTO pojawił się na rynku w 1964 roku i został świetnie przyjęty. Kiedy w 1968 roku ukazało się GTO z nowym nadwoziem, które jak powiedział producent – było inspirowane kształtem butelki coca coli – lubujący się w popkulturze Amerykanie rozpoczęli szturm salonów. Samochody o tym przydomku produkowane były zaledwie przez dziesięć lat, a mimo to GTO urosło do rangi legendy.

Ciekawym autem w historii Pontika był też produkowany w latach osiemdziesiątych model Fiero. To dwumiejscowy i wyjątkowo mały jak na Amerykę roadster z centralnie umieszczonym silnikiem. Na początku napędzany był nieco cherlawą czterocylindrową jednostką, która przy pojemności 2,5 litra generowała niecałe 100KM. Później Fiero ulepszono montując w nim

Trans AM
K.I.T.T.



Pontiac
Fiero



140 konny silnik V6. Nadwozie Fiero wykonane z włókna szklanego zapewniało mu niską masę, a kierowcy świetną zabawę. Model nie doczekał się następcy, a zdaniem miłośników marki, była to fatalna decyzja. Co ciekawe – obecnie leciwe już egzemplarze Fiero wykorzystywane są często jako baza do budowy replik Ferrari.

Choć najślawniejsze modele Pontiaka były samochodami sportowymi, to marka przez pewien czas uznawana była za nieco nudną, a w całej historii z fabryk wyjechało kilka kompletnie nieudanych modeli. O zmarłych nie mówi się źle, więc póki marka – wprawdzie z podpisanym wyrokiem śmierci – ale jeszcze żyje, warto wytknąć jej największe wpadki. Amerykanie wybierając najgorsze auta w historii Pontiaka głosowali na takie modele jak Sunfire, czy G3. Jednak przeciętnemu Europejczykowi te nazwy nic nie

mówią. Kiedy ktoś powie: Pontiac Le Mans – również nie zostanie zrozumiany – a ten model to nic innego, jak zaadaptowany na potrzeby rynku amerykańskiego Opel Kadett, który powstawał w fabrykach Daewoo. O ile Kadett w Europie się sprawdził, to zmiana nazwy i sprze-

daż w Stanach na pewno nie wyszła mu na dobre.

Drugą wpadką marki, której przemilczeć nie można, jest cieszący się prawdopodobnie najgorszą sławą model Aztek. To auto jest jak abstrakcyjny obraz – gość galerii zastanawia się, co autor miał na



Trans AM w filmie



Trans Am mistrza kierowcy



Pontiac
Star Chief



Pontiac GTO



Brzydkie
Kaczątko
czyli
Pontiac Aztek

myśli i co zażywał. Podobnie myśleli goście salonów Pontiaka kiedy auto pojawiło się w nich w 2001 roku. Wszelkie magazyny branżowe prześcigały się w wynajdywaniu mu przezwisk. Aztek przez pewien czas był niekwestionowanym zwycięzcą wszelkich rankingów na najbrzydsze auto na rynku. Ponoć kadra menedżerska General Motors po fatalnym przyjęciu auta przez rynek próbowała jeździć Aztekami, żeby przekonać do nich ludzi – akcja nie poskutkowała. Model został wycofany z produkcji w 2005 roku.

Obecnie Pontiac oferuje kilka samochodów – między innymi, kompaktowego Vana Vibe, SUV o nazwie Torrent, czy niewielkiego roadstera Solstice. Amerykanie mogą spodziewać się sporych wyprzedży w salonach, których liczba w ciągu pół roku zostanie ograniczona o połowę. W ciągu półtora roku marka, która wydała na świat niejedno kultowe auto – całkowicie zniknie z rynku. Czy kiedykolwiek powróci? GM milczy na ten temat.

Kryzysowe wakacje

autor: Jacek Wejman

fot. autor, DOG camping, Unicat, Bimobil, Tischer



Nie każdy zadowolony się urlopem spędzonym pod namiotem. Nawet w czasach kryzysu niektórym marzy się odrobina luksusu. Pojazdy kempingowe, przez spadek wartości złotego, stały się niedostępne dla średniozamożnego Kowalskiego. Na szczęście na rynku turystyki mobilnej znajduje się kilka firm, które oferują doskonale substitute przewoźnych domków.

Nocleg na platformie

Firma 3Dog Camping specjalizuje się w rozwiązaniach niskobudżetowych, jak na warunki zachodnioeuropejskie i proponuje kilka wariantów wypoczynku. W zależności od pojazdu na jakim wykona zabudowę namiotową, przyszły klient będzie spał albo na platformie umieszczonej na dachu samochodu albo na przyczepce bagażowej. Obie propozycje oferują wypoczynek na znacznie wyższym poziomie niż standardowy namiot.

Wariant pierwszy szczególnie polecany jest dla osób mających samo-

chód z wytrzymałym na obciążenie dachem np: Land Rover Discovery lub Volvo XC 90, od biedy może być VW Passat w wersji kombi – bez szczególnych wymagań co do rocznika. Na specjalnej platformie dachowej znajduje się spakowany namiot, który po rozłożeniu oferuje dwa miejsca do spania w standardzie i ogromny przedsiónek zabudowany przy bocznej ścianie auta. Namiot dachowy 3Dog kosztuje niemałe pieniądze (4600 euro) jak na polskie warunki, jednak oprócz solidnej konstrukcji i wysokiej jakości wykonania znacznie podnosi atrakcyjność właściciela, który z pewnością będzie się wyróżniał na parkingu. Oczywiście firma oferuje dodatkowe elementy znacząco podnoszące komfort i funkcjonalność – m. in. przystawki zwiększające powierzchnię przedsiönka, łóżka, materace i sprzęt biwakowy o jednolitej stylistyce.

Wariant drugi to cała gama przyczep namiotowych przypominających do złudzenia bagażówki z Niewiadowa. Pojazdy występują w

trzech odmianach: dwóch drogowych i jednej terenowej. Najtańszy model ScoutDog dostępny jest za równowartość 7200 euro, nieco droższy jest TrailDog (7900 euro). Na warunki europejskie stosunkowo nieduże pieniądze, na polskie – nadal drogo, a konkurencja z Niewiadowa oferuje za takie same pieniądze nieśmiertelną N126, której nie trzeba rozkładać. Patrząc jednak na zalety; przyczepę 3Dog znacznie łatwiej holować, manewrować na parkingu i przestawiać bez użycia auta.

Dla lubiących imponować, Trzy Psy przygotowały dodatkowy przedsiónek oraz możliwość zamontowania rozkładanego aneksu kuchennego wyposażonego w kuchnię dwupalnikową, zlewozmywak, zbiornik na wodę i miejsce na przybory kuchenne. Niestety w przypadku kompletnego wyposażenia pojazdu cena sięga ponad 10 tys. euro! Dodatkowo można zamówić wariant OffRoad, który oprócz niskiej masy własnej w stanie niezaladowanym (300 kg) posiada 380 mm prześwitu, kąt natarcia 32 stopnie i może bro-

Zestaw 3Dog camping składający się z przyczepy OffRoad oraz platformy dachowej umożliwia podróżowanie po bezdrożach

dzić do głębokości 570 mm. Ponadto umożliwia poruszanie się z prędkością maksymalną 100 km/h.

Kempingowe szaleństwa

Na drugim biegunie ekstrawagancji znajdują się pojazdy, które tylko czasowo zostały przystosowane do wymagań mobilnej turystyki, jednak oferują komfort porównywalny z samochodami kempingowymi i przyczepami. Mowa tu o wszelkiego rodzaju nakładkach /nastawkach na specjalnie przystosowane podwozia. Najczęściej adaptacje wykonuje się na samochodach typu pickup lub na dostawczych. W tego rodzaju zabudowach specjalizują się firmy Tischer i Bimobil. Aby jednak umieścić plastikową skorupę na pickapie należy go najpierw odpowiednio do tego przygotować. Nawet najlżejsze konstrukcje mocno obciążają zawieszenie pojazdu, dlatego w pierwszej kolejności należy wzmocnić tylne zawieszenie(w przypadku większości pickupów mamy zawieszenia na resorach piórowych, dlatego nie jest

to skomplikowane) i dostosować skrzynię ładunkową. Firma Bimobil poszła o krok dalej i na czas montażu zabudowy demontuje całkowicie skrzynię pozostawiając więcej miejsca dla skorupy.

Zaletą takich konstrukcji jest przede wszystkim wielofunkcyjność. Pojazd bazowy może nam służyć do wypadów w bardziej niedostępne miejsca. Może być użytkowany każdego dnia, jak zwyczajny pickup.

Skorupa mieszkalna nie dość, że komfortem nie ustępuje większości kamperów, to dodatkowo ciekawie prezentuje się na kempingu. Sam proces rozstawiania naszego lokum jest niezwykle efektowny, gdyż po zajęciu miejsca na kempingu trzeba rozłożyć cztery podpory (odpowiednio mocne nogi z wysokowytrzymałej stali), lekko unieść skorupę, po czym odjechać pojazdem na którym była zamontowana.



Po rozłożeniu zestawu 3Dog mamy do dyspozycji małe obozowisko

Wadą pozostaje cena, która z reguły przekracza koszty zakupu najtańszych samochodów kempingowych. Na pocieszenie pozostaje fakt, że wytrzymałość tego typu konstrukcji, przy prawidłowym użytkowaniu, wynosi ponad 15 lat.

Naczepa kempingowa???

Propozycją, dla zatwardziałych trakerów, którzy nawet wakacje lubią spędzać na ciągnięciu naczep, jest zakup naczepy mieszkalnej Tischer Trail-Liner. Na szczęście do jej ciągnięcia nie jest wymagany ciągnik siodłowy, ale odpowiednio przystosowany (patrz: wyposażony w siodło) samochód dostawczy lub pickup. Jest to znacznie lepsze rozwiązanie niż klasyczna przyczepa kempingowa. Prowadzi się znacznie lepiej, a i manewry są łatwiejsze. Ze względu na znaczną długość i masę własną naczepa posiada dwie osie jezdne pneumatycznie resorowane z możliwością zmiany prześwitu. W odróżnieniu od nakładek jest znacznie przestronniejsza w środ-



Skromne i wygodne wnętrze zabudowy Tischer



Iveco Daily z zabudową Bimobil

ku. Oferuje co najmniej 4 miejsca do spania, toaletę, prysznic, salon i aneks kuchenny.

Nie należy do konstrukcji najtańszych (zakup naczepy, auta do ciągnięcia i zabudowanie na nim siodła), jednak na kempingu dodaje swojemu właścicielowi splendoru. Podobnie jak inne rozwiązania Tischer, umożliwia pełną swobodę użytkownika auta po odpięciu naczepy. Potencjalny nabywca Tischer Trail-Linera musi pamiętać o tym aby samochód do ciągnięcia naczepy mieszkalnej posiadał odpowiednio mocną jednostkę napędową zdolną uciągnąć pojazd ważący ponad 1,5 tony.

Tani kamper lub przyczepa

W polskiej rzeczywistości rozwiązania dostosowane do naszych potrzeb oferuje niezawodny Niewiadów z legendarną już N126,

która obecnie występuje w trzech wersjach. Klasyczna N126n oferuje trzy miejsca do spania (plus podwieszane łóżeczko dla dziecka), ale nie posiada toalety i prysznic. Natomiast modele bardziej luksusowe wyposażono w toaletę i prysznic, jednak ograniczono miejsce do spania. W odmianie N126ntl producent dość swobodnie potraktował miejsce do spania o wymiarach 185x190 cm jako trzyosobowy materac, natomiast w wariantcie N126nt ograniczył go do 130 cm szerokości na rzecz dodatkowej szafki. Dla osób cierpiących na klaustrofobię Niewiadów proponuje dodatkowe przedsiönki, które dwukrotnie zwiększają przestrzeń mieszkalną na kempingu. Ceny przyczep wahają się w przedziale od 27800 do 31750 zł, a dla oszczędnych pozostaje oferta pojazdów używanych.

Zachodni producenci przyczep oferują bardziej zróżnicowane pojazdy nowe – jednak za cenę znacznie przewyższającą trzykrotność wartości N126.

Poszukujący samochodów kempingowych mogą przebierać spośród setek ofert aut używanych i nowych, które w coraz większej ilości oferują polscy dealerzy. Nowe wozy bez większych problemów powinny posłużyć nam ok. 15 lat. Przy starannym serwisowaniu i użytkowaniu tylko w okresie wakacyjnym takie konstrukcje są w stanie przeżyć właściciela, dlatego spośród oferty używanych pojazdów nierzadko można spotkać pojazdy z lat 70- i 80-tych ubiegłego stulecia, w całkiem dobrym stanie. Wybierając pojazd nowy najlepiej rozejrzeć się za takim, który posiada popularną platformę (auto bazowe na którym zbudowano kamper). Najlepiej, kiedy mamy do czynienia z Fiatem Ducato, Fordem Transitem, VW Transporterem/LT, Mercedesem Sprinterem lub Renault Masterem.

Ciekawą propozycję stanowi VW Caddy Tramper, skonstruowany i produkowany w Poznaniu. Za stosunkowo nieduże pieniądze otrzymujemy mobilne dwuosobowe łóżko i odrobinę intymności. Dodatkowo możliwość rozłożenia przedsiönka i niezapomniane wrażenia z wakacji. Po sezonie wakacyjnym Tramper jest pełnoprawnym samochodem 5 osobowym z dużą przestrzenią bagażową.

Podróż życia

Na zakończenie, propozycja dla odważnych – kamper wyprawowy. Takie pojazdy buduje zaledwie kilka firm na świecie. Spośród nich warto wymienić Unicat, Weinsberg, Bimobil, Ormocar. Kampery wyprawowe wykonuje się na specjalne zamówienia i dostosowuje do potrzeb danego klienta. Naj-



3Dog camping

mniejsze powstają na podwoziach terenowych samochodów dostawczych (Iveco Daily 4x4, Mercedes Sprinter 4x4), większe buduje się na terenowych podwoziach samochodów ciężarowych klasy lekkiej (Iveco Eurocargo, Mercedes Atego), najcięższe powstają na podwoziach ciężarowych dwu-, trzy- lub czterosiowych (Volvo FH, MAN TGM, Mercedes Actros). Aby stać się posiadaczem takiego mobilnego domu trzeba niekiedy sprzedać cały dobytek i zdecydować się na podróż życia. Kamper wyprawy oprócz zapewnienia dachu nad głową potrafi sprawnie pokonywać leśne dukty, strome podjazdy, pustynne piaski i niedostępne dla zwykłych pojazdów miejsca. Odpowiednio dobrane zbiorniki na wodę i niezbędny zapas jedzenia pozwalają tygodniami włączyć się bo bezkresach sawanny, pustyni czy tajgi.



Zbudowany na podwoziu Forda Transita Bürstner to doskonała inwestycja na lata



Kolejna odsłona Forda Transita z alkoą Bürstner



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce



Centralny Ośrodek Szkoleń ZMPD

- **Jedyny Ośrodek w Polsce akredytowany przez AKADEMIEJ IRU W GENEWIE**
- **Uznani wykładowcy z wieloletnim doświadczeniem**
- **Atrakcyjne ceny**

oraz **Akademia Transportu i Przedsiębiorczości Sp. z o.o.**
(Partner ZMPD w zakresie szkoleń)



Zapisy i informacje w COS ZMPD
Al. Jana Pawła II 78 w Warszawie

Kontakt:

tel. + 48 22 536 10 69
tel. + 48 22 536 10 62
tel. + 48 22 536 10 63
faks: + 48 22 536 10 70
e-mail: szkolenia@zmpd.pl

PRESTIŻOWE DYPLOMY AKADEMII IRU

Oferujemy szkolenia związane z transportem drogowym, w tym między innymi:

- Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego
- Szkolenie (obowiązkowe) dla kierowców wykonujących transport drogowy
- Czas pracy kierowców
- Obsługa tachografu analogowego
- Obsługa tachografu cyfrowego
- Zasady załadunku pojazdów i mocowania na nich ładunków
- Transport towarów niebezpiecznych
- Doradcy do spraw bezpieczeństwa w transporcie towarów niebezpiecznych (DGSA)

Organizujemy szkolenia na temat dowolnej tematyki transportowej wg indywidualnych potrzeb klientów.

Szkolenia odbywają się w siedzibie ZMPD (patrz mapa obok) lub w siedzibie klienta.



www.zmpd.pl

E-Fascynacja

autor i fot.: Klaudiusz Madeja



Zaczął się w latach osiemdziesiątych XX wieku, gdy Niemcy wprowadzili to oznaczenie dla samochodów z silnikiem z wtryskiem paliwa (Einspritzmotor). Zastępowały one tradycyjne, gaźnikowe jednostki napędowe (Saugmotor). W języku angielskim była to literka „i” od „injection”. Pozostałby jednak przy literze „E”, która właściwie zniknęła na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku z oznaczeń silników. Przyczyną była prosta: stare silniki zostały wycofane z produkcji i pozostały tylko te z wtryskiem paliwa.

Koncern Daimler-Benz od połowy 1993 r. postanowił swoje auta klasy średniej oznaczyć literą „E” i nazwać je „E-Klasą”. Wynikało to z rozwoju oferty rynkowej, a także z ewolucji w motoryzacji. Poprzednio ten model był określany po prostu jako „Mittelklasse”, czyli klasa średnia.

W 136 i W 191 – powojenne odrodzenie

Pierwsze egzemplarze ujrzały światło dzienne już w 1936 r. Po II wojnie światowej wznowiono produkcję w 1947 r. Był to pierwszy powojenny samochód osobowy marki Mercedes Benz. Na początku konstruktorzy nie wnieśli nic nowego i powtórzyli, a może raczej, kontynuowali przedwojenną produkcję. Lecz już w 1949 r. po raz pierwszy pokazano model 170 D (W 191) wyposażony w silnik wysokoprężny. Wówczas chyba jeszcze nie przypuszczano, jak litera „D” (będąca skrótem od diesel) w oznaczeniach aut odegra wielką rolę przez następne kilkadziesiąt lat. Ówczesny diesel miał pojemność 1697 cm³ i osiągał moc 38 KM przy 3200 obr/min. W tym czasie była dostępna tylko czterodrzwiowa limuzyna długości 4,27 m i szerokości 1,57 m. Na przełomie lat 40-tych i 50-tych XX w. wprowadzono zmia-

ny konstrukcyjne, m.in. zmieniono hamulce i zastosowano teleskopowe amortyzatory. Moc silnika wysokoprężnego wzrosła do 40 KM. Pojawiła się wersja 170 S, a później także 170 DS. W sumie w latach 1936–1953 z taśm zjechało prawie 140 000 Mercedesów 170, w tym 34 000 z silnikiem Diesla. To był pierwszy, powojenny samochód osobowy z napędem wysokoprężnym.

W 120 i W 121 – rozkwit

Bogacący się szybko ludzie i rozwijająca się gospodarka potrzebowały dobrych aut. Debiutujący w 1953 r. Mercedes 180–190 na pewno wychodził naprzeciw tym oczekiwaniom. Samonośna konstrukcja, czyli jednoczęściowa karoseria zamiast składanych podwozia z nadwoziem, była prawdziwą rewolucją. Większego znaczenia nabrał także kształt karoserii, mający ogromny wpływ na zużycie paliwa. Nieprzypadkowo ten szereg klasy

średniej Mercedesa został nazwany „pontonem”. Zaokrąglone kształty pełniły równocześnie funkcję praktyczną i estetyczną. Ta generacja wkroczyła szeroką falą na postoję taksówek. Wysokoprężne silniki o pojemnościach 1,8 do 2,0 litrów i mocy 40–50 KM okazały się idealnym połączeniem z komfortem oferowanym pasażerom. Ciekawostką jest, że Mercedes 180 wyposażony w benzynowy silnik poprzedniej ge-

neracji (była to jeszcze konstrukcja przedwojenna) kosztował 9950 DM, a za ogrzewanie trzeba było dodatkowo dopłacić 45 DM. W tej serii czuło się już rozwój motoryzacji, ponieważ pojawiało się coraz więcej unowocześnień. W sumie czterocylindrowego „pontona” wybrało na całym świecie 443 tysiące nabywców, a jako ciekawostkę można wymienić wersję pick-up, popularną szczególnie w Afryce Południowej.

W 110 – bezpieczeństwo przede wszystkim

Rozwój gospodarczy, a co za tym idzie, rozwój techniki i motoryzacji miały też niestety swoje negatywne skutki. Aut było coraz więcej i jeździły coraz szybciej. Rosła też liczba wypadków i ofiar na drogach. Dlatego w konstrukcjach nowych samochodów coraz większą rolę zaczęły odgrywać elementy poprawiające bezpieczeństwo pasażerów. Tak też było z nowym modelem klasy średniej ze Stuttgartu, nazywanego u nas „skrzydlakiem” – ze względu na charakterystyczne wykończenia tylnych błotników. W Niemczech tę serię określa się jako „Heckflosse”, czyli tylna płetwa. To charakterystyczne zakończenie miało nie tylko za zadanie ozdabiać pojazd, ale także stabilizować i ułatwiać manewrowanie. Kompleksowe testy zderzeniowe, przeprowadzane przed debiutem tej generacji w 1961 r., spowodowały m.in. skonstruowanie sztywnej kabiny pasażerskiej i wprowadzenie z przodu auta strefy



W 120 był najstarszym pokazanym na wystawie autem. Spoglądając na szczegóły, człowiek się uśmiecha. To były czasy...



kontrolowanego zgniotu, mającej na celu absorpcję ewentualnego zderzenia. To właśnie wówczas po raz pierwszy pojawiło się określenie „pasywne bezpieczeństwo”. Można się tylko zastanawiać, czy komuś wtedy śniły się np. poduszki powietrzne?

Za dopłatą oferowano dodatkowe reflektory przeciwmgłowe (od 1965 r. po liftingu były już w standardzie). Mercedes 190 miał wtedy 4,68 m długości i 1,77 m szerokości. Nowością była wydłużona wersja 7-osobowa licząca 5,33 m. Po raz pierwszy w historii zdarzyło się tak, że samochody z silnikiem wysokoprężnym tego samego modelu, sprzedawały się lepiej od aut z napędem benzynowym. Ówczesny 2-litrowy diesel o mocy 55 KM osiągał 100 km/h w 29 sekund! To naprawdę rewelacyjny wynik dla ważącego ok. 1,4 tony pojazdu. W 1962 r. do wyboru była już automatyczna skrzynia biegów. Co ważne 4-stopniowa, podczas, gdy większość tego typu przekładni miała wtedy tylko 3 przełożenia. Oczywiście dźwignia zmiany biegów lub trybu znajdowała się jeszcze przy kierownicy (później dostępna także w podłodze). Do 1963 r. lewe lusterko zewnętrzne znajdowało się jeszcze na przednim błotniku, potem montowano je już w drzwiach kierowcy. Ten „drobiazg” znacznie ułatwił prowadzącemu właściwe ustawienie tego elementu... Również w 1963 r. zastosowano dwuobwodowy układ hamulcowy wyposażony w tarcze.

Inną, charakterystyczną, cechą „skrzydlaka” był pionowy prędkościomierz. W zależności od szybkości jazdy kolor tła zmieniał się z żółtego na żółto – czerwony i wreszcie czerwony. Ciekawostką była wersja kombi tego modelu. Nie produkował jej jednak Mercedes, a mieszcząca się w belgijskim Mechelen, tajemnicza firma IMA. Według specyfikacji Mercedesa wykonywała samochód nazwany

„Universal”. Nie była to jednak masowa produkcja, bo wypuszczono niespełna 3 tysiące tych pojazdów, a całe przedsiębiorstwo splajtowało w 1968 r. Niemniej produkty tej firmy przyjęto jako jedyne oficjalne wersje kombi, a pozostałe uznaje się jako zabudowy.

W niewielkich ilościach pojawiła się również w latach 1961–1965 wersja coupe. Egzemplarze w dobrym stanie są dzisiaj rarytasem na rynku. Flagowym sedanem był 300 SE z 3-litrowym silnikiem o mocy 160 KM (od lutego 1964 r. podniesionej do 170 KM) i luksusowym, jak na

owe czasy wyposażeniem. A zaliczała się do niego m.in. czterostopniowa, automatyczna skrzynia biegów, tarczowe hamulce z przodu i z tyłu oraz wspomaganie kierownicy. Cena zawierała się między 26 a 35 tysięcy marek niemieckich. A wśród płatnych dodatków było m.in. oddziel-



„Skrzydłak” w wersji amerykańskiej z 1967 r. Czarny kolor dodaje jeszcze powagi i splendoru. Auto dyplomatów i prezesów.

ne ogrzewanie z tyłu samochodu, klimatyzacja i... centralny zamek. Tylko do tego, flagowego modelu można było zamówić wówczas lakier metalizowany.

Dla porównania w tamtych czasach niemiecki urzędnik zarabiał około 800 marek, a popularny VW „Garbus” kosztował ok. 5 400 marek. Ale „skrzydlak” w swoich najlepszych wersjach trafiał przede wszystkim do dyplomacji, prezesów i dyrektorów, a także oczywiście do flot samochodów rządowych.

W 115 – to były czasy...

Te samochody można jeszcze spotkać na naszych drogach i to nie jako egzemplarze historyczne, ale normalnie użytkowane pojazdy. Wynika to nie tylko z „młodego” wieku, ale także z naszej historii. W latach 80-tych minionego stulecia, gdy „panowała” już następna generacja „Mittelklasy” wielu naszych rodaków sprowadzało ten właśnie model jako używany. Cena na zachodzie była już wówczas niewysoka, choć

i tak stanowiła majątek, jeśli przyjąć ówczesny stosunek naszej waluty do dolara USA i marki niemieckiej. Na ten samochód decydowali się zwłaszcza taksówkarze, ponieważ wydatek im się zwracał dość szybko, a auta były bardzo wytrzymałe.

W tym miejscu należy się wyjaśnienie młodszym czytelnikom. Taksówkarz to był kiedyś „gość”. Wtedy ludzie stali w kolejkach na postojach, a nie auta. Nierzadko było tak, że to taksówkarz decydował w jakim kierunku jechać i zabierał kilku pasażerów. Oczywiście od każdego inkasował potem za cały kurs. Inną grupą klientów byli „dewizowcy” oraz ich „panie do towarzystwa”. Nawet śmieszna dla człowieka z zachodu kwota w „twardej” walucie stanowiła u nas znakomity zarobek. Dlatego zamiast Opla czy VW kupowano właśnie Mercedesy – solidne, trwałe i mało awaryjne. Oczywiście był jeszcze jeden argument – silnik diesla. Zanim wprowadzono kartki na paliwo, a było to dopiero podczas następnej gene-

racji, o której przeczytają Państwo dalej, ten rodzaj napędu cieszył się już ogromną popularnością.

Ta generacja odznaczyła się pierwszym na świecie silnikiem pięciocyndrowym montowanym seryjnie w aucie osobowym. Ponadto zadebiutowała wersja coupe (dwudrzwiowa) bazująca bezpośrednio na wersji sedan. Wcześniej przy „pontonie” pojawił się, kultowy zresztą, model 190 SL, ale nie był on tak powiązany i tak podobny do sedana. Dlatego za pierwsze coupe klasy średniej Mercedesa przyjmuje się właśnie ten model (fabryka nadała mu kod W 114). Tak podaje koncern w swoich, oficjalnych materiałach, ale przecież już przy „skrzydlaku” mieliśmy wersję dwudrzwiową. Miała nieco zmieniony tył (właściwie brakowało skrzydeł, albo płetw, jak kto woli) i może dlatego nie uznano jej jako pierwsze coupe.

Wracając do W 115 – ta generacja miała już pasy bezpieczeństwa w wyposażeniu standardowym (oczywiście tylko z przodu). W tej wersji pojawi-



W 115 prezentowany na wystawie nie był w najlepszym stanie. Egzemplarz napędzany 2-litrowym dieslem o mocy 55 KM pochodzi z 1971 r.

ło się dużo elementów, które można było dodatkowo zamawiać. Należały do nich m.in. elektrycznie otwierane szyby (dwie lub cztery), otwierany

dach stalowy (także w wersji elektrycznej), klimatyzacja, lampy halogenowe, spryskiwacze i wycieraczki halogenów (od 1972 r.), felgi z lek-

kiego metalu, a także centralny zamek, skórzana tapicerka czy dodatkowy sygnał dźwiękowy lub środkowy podłokietnik.



Trudno dzisiaj znaleźć egzemplarz „beczki” w dobrym stanie. Ten z 1980 r. ma zupełnie u nas niepopularny silnik benzynowy 2.0. Nioryginalne kołpaki i lakier tylko pogarszają jego wygląd.



Seria 124
była
reprezentowana
przez jeden
z nasilniejszych
modeli z 1990 r.
500 E.
5-litrowy silnik
w układzie V8
potrzebuje 6 sek
na osiągnięcie
100 km/h.
Egzemplarz
sprowadzony
ze Szwajcarii.

Początkowo dopłacać trzeba było również za zagłówki przednie i tylne. Od 1972 r. te z przodu wchodziły już w skład wyposażenia podstawowego. Od 1973 r. zmieniono kierownicę, na bezpieczną, wykonaną z tworzywa. Flagowym modelem była wersja 280 E, która w najlepszym wyposażeniu obejmującym m.in. automatyczną skrzynię biegów, wspomaganie kierownicy, skórzaną tapicerkę, lekko przyciemniane, kolorowe szyby (czyli nie „białe”) oraz prawe lustro zewnętrzne (wówczas także dodatek) kosztowała wtedy ponad 40 000 marek zachodnich. Dla porównania podstawowa wersja z dwulitrowym silnikiem benzynowym kosztowała ok. 13 000 marek. W latach 1968–1976 sprzedano około 1,8 mln. egzemplarzy modelu W 115.

Niezbyt okazały i efektowny z zewnątrz, okazał się wygodnym, trwałym i niezawodnym autem. W Muzeum Mercedes w Stuttgarcie stoi rekordzista 240 D z 1976 r. Do 2004 r. jako taksówka w Salonikach samochód, w którym dwukrotnie wymieniano w tym czasie silnik, przejechał 4,6 mln kilometrów...

W 123 – historyczny sukces

Lata 80-te XX stulecia w Polsce były bardzo burzliwe. Ale, zwłaszcza na początku tej dekady, można było spotkać taki obrazek: skórzana kurtka, sygnet na palcu i Mercedes serii W 123. Koniecznie diesel, bo tylko to paliwo było w wolnej sprzedaży (czyli nie na talony limitujące sprzedaż). W tamtych czasach zachodni samochód pośród Dacii, Fiatów, Ład, Skód (tych starej generacji), Wartburgów, Trabantów i Zastaw był rzadkością i wzbudzał spore zainteresowanie, a nawet sensację. Początkowo były to głównie Mercedesy, później także VW, Audi i Ople. Z czasem dołączyło do nich kilka japońskich modeli, a to

za sprawą sprzedaży za dewizy (czyli dolary USA) w tzw. eksporcie wewnętrznym.

W tamtym czasie marka z trójramienną gwiazdą na przedniej masce miała już w Polsce ustaloną renomę, a także swój „serwis”. Wiele prywatnych warsztatów poznało te auta i nauczyło się je naprawiać. Odbywało się to często przy pomocy krajowych „zamienników” zapożyczonych z innych marek lub produkowanych przez rodzimych rzemieślników. Często była to produkcja niemal chałupnicza i nie było oczywiście mowy o jakiejś oficjalnej licencji, zezwoleniu itp.

Nowy Mercedes klasy średniej od razu zdobył ogromną popularność. Pod koniec lat 70-tych ubiegłego wieku okres oczekiwania w Niemczech przekraczał rok, by z czasem urosnąć nawet do 3 lat! Ponadto auto uzyskiwało wysokie ceny na giełdach i w autokomisach, znacznie przekraczające te katalogowe. Ale zgodnie z regułą popytu i podaży, byli tacy, którzy chcieli od razu jeździć nowym Mercedese. Z kolei inni odstępowali odebrane właśnie egzemplarze lub zamówione już specyfikacje. Przy początkowym przedziale cen detalicznych od 19 do 27 tysięcy marek, tzw. „górką” przy odprzedaży dochodziła do 5 tysięcy. Nie jest więc prawdą, że wówczas tylko w Polsce za nowy samochód na wolnym rynku płacono o wiele więcej niż jego fabryczna cena. Inna sprawa, że u nas tak było ze wszystkimi markami, a na Zachodzie tylko z wybranymi modelami w pewnych okresach.

Oprócz bardzo cenionego i poszukiwanego do dziś modelu coupe, pojawiła się również po raz pierwszy, już oficjalnie, wersja kombi. I to był prawdziwy strzał w dziesiątkę. O produkowanej w Niemczech wersji „T” (turystyka i transport) można powiedzieć, że był to prawdziwy „jumbo jet” wśród aut osobowych.



Ta seria była reprezentowana przez czarnego E 55 AMG z 2000 r. 356-konny silnik o pojemności 5439 cm³ pozwalał ponoć osiągać 307 km/h. Za ten egzemplarz z przebiegiem 135 tys. km właściciel chce 40 tys. złotych



Poprawiony „okularnik” nadal wygląda jak nowy. Smukła sylwetka i bixenonowe światła od razu przyciągnęły klientów

Składane do zupełnie płaskiej pozycji oparcie tylnej kanapy pozwalało uzyskać ogromną przestrzeń ładunkową. Ale ta wersja nadawała się także idealnie na wyjazdy turystyczne i biznesowe. Duża ładowność plus wygoda podróżowania zrobiły swoje, i to na najbliższych ładnych parę lat. Właściwie dopiero „epoka vanów” spowodowała, że duże kombi straciły nieco na popularności. Ale zanim do tego doszło, w 1980 r. Mercedes serii W 123 zdeklasował VW Golfa w ilości nowo rejestrowanych pojazdów w ówczesnym RFN.

Ta generacja klasy średniej również była przebojem wśród taksówkarzy. Ponadto panuje opinia, że seria W 123 jest ostatnią, solidną wersją Mercedesa. Tam używano jeszcze prawdziwej blachy, mówią dawni i obecni użytkownicy tej marki. Paradoksalnie, bardzo trudno dziś o dobrze utrzymany egzemplarz z tej serii. Pomimo 2,7 mln wyprodukowanych egzemplarzy, niewiele zachowało się w kolekcjonerskim stanie. Wynika to z tego, że te auta najpierw były kupowane dla wygody i prestiżu, a później ze względu na swoją niezawodność i niezaprzeczalne walory użytkowe.

W 123 to chyba największy sukces w całej historii klasy średniej marki Mercedes. Różne czynniki sprawiły, że jego następcy już nie osiągnęli tak wielkiej popularności rynkowej. To chyba był odpowiedni model w odpowiednim punkcie rozwoju motoryzacji. Również dla Polaków ten model ma jakieś historyczno-sentymentalne znaczenie. Na skutek gwałtownych zmian polityczno-ekonomicznych, z obiektu niemal nierealnych marzeń na przełomie lat 70-tych i 80-tych, po nieco ponad 10 latach, stał się dostępnym pojazdem. A spowodował to spadek cen na rynku niemieckim (mieszkańcy byłej NRD woleli raczej Ople

i Volkswageny po wymianie swoich marek na zachodnie) i reforma Balcerowicza, która w konsekwencji doprowadziła do urealnienia kursu złotego do dolara i innych walut. Zachodnie cuda motoryzacji stały się dla nas jeszcze bardziej dostępne...

W 124 – sukcesor poprzednika

Gdy kariera modelu 123 dobiegała powoli końca, a konkurencja wymuszała odnowienie wyglądu, pod koniec 1984 roku pojawił się następca. Nie była to już tak rewolucyjna zmiana, jak poprzednim razem. Choć oczywiście „trapez” albo „baleron”, bo z takimi nazwami się spotkałem, na pewno był atrakcyjnym samochodem. Gdy w 1985 r. na Śląsku właściciel pewnej znanej firmy polonijnej kupił taki samochód – wzbudzał powszechne zainteresowanie i podziw. Niespełna rok po debiucie pojawiła się wersja kombi, a dwa lata później coupe.

Nowością stał się czteroosobowy kabriolet, przedstawiony pierwszy raz w połowie 1991 r. Od 1986 r. samochody były seryjnie wyposażone w katalizator spalin. W 124 poprawił się opór powietrza, a co za tym idzie zmniejszono zużycie paliwa. Oczywiście przyczyniały się do tego kolejne, unowocześniane wersje silnikowe. A było ich wiele, że wymienię tylko dostępny po raz pierwszy, silnik V 8. W 1987 r. seryjnie zaczęto montować ABS, a pięć lat później poduszkę powietrzną kierowcy. Od razu rzucała się w oczy tylko jedna, chowająca się niemal całkowicie pod maskę, wycieraczka szyby przedniej. Mimo to czyściła 86% jej powierzchni. Nowością były wysuwane spryskiwacze przednich reflektorów i składane tylne zagłówki.

Nabywcy tego modelu mogli również na życzenie (dosyć drogie zresztą) zamówić wersję z napędem na wszystkie koła 4 MATIC i był to także debiut tego rozwiązania

w tej klasie. Ta generacja charakteryzowała się już inną filozofią wariantów wyposażenia, wymuszoną chyba częściowo przez konkurencję. Mianowicie pojawiły się wersje wyposażenia, takie jak np. „Sportlinie” czy w późniejszym okresie AMG.

Rozpiętość jednostek napędowych była olbrzymia. Począwszy od 72-konnego 200 D po 320-konnego E 500. Rekordzistą mocy był wówczas produkowany w latach 1993–1994 E 60 AMG osiągający maksymalnie 381 KM. Te dwa ostatnie modele kosztowały odpowiednio około 140 i 180 tysięcy marek niemieckich. Od połowy 1993 r. dotychczasowa „Mittelklasa” została zastąpiona oznaczeniem „E-Klasa”. Odtąd używano już oznaczenia typu E 200 diesel, E 220, E 250 diesel itd.

W Polsce oczywiście nadal najpopularniejszym napędem był diesel. Miłośnicy tego paliwa z pewnością ucieszyli się, gdy na początku 1989 r. Mercedes zaczął montować nową generację silników wysokoprężnych. Poprawiła się moc, kultura pracy, a jednocześnie zmalało spalanie i emisja spalin. Ale ta generacja nie miała już tak znakomitej opinii, jak poprzednik. W Niemczech doszło nawet do protestu taksówkarczy przeciwko złej jakości i częstym

usterkom technicznym występującym w „trapezach”. To, a także konkurencja rynkowa sprawiły, że nieco ponad 2,5 miliona sprzedanych egzemplarzy nie było jednak jakimś powalającym z nóg wynikiem koncernu ze Stuttgartu. Do dzisiaj widuje się przede wszystkim pojemne kombi i sedana służące jeszcze gdzieś jako taksówki.

W 210 – gdzie są moje okulary

Tak chciało powiedzieć wielu zwolenników marki i E-Klasy, gdy pierwszy raz zobaczyli nową wersję modelu w 1995 r. Ci starsi tęsknili chyba za olśnieniem serii W 123, a młodszy liczyli na jakieś poważne odświeżenie wyglądu poprzednika, który mimo wielu modyfikacji i liftingów, już trochę się opatrzył. Samochód z zewnątrz nie mógł rzucić na kolana. Oczywiście od razu uwagę zwracały podwójne przednie światła, nigdy wcześniej nie występujące w Mercedesach. Stąd też nazwa „okularnik”, która szybko się przyjęła. Tył – jakby bezbarwny. Profil – nie do końca określony. Najlepszy efekt robiła chyba opadająca, przednia maska z bocznymi przetłoczeniami na „okulary”. Natomiast bardzo dobre wrażenie sprawiało wnętrze.



Deska rozdzielcza stała się jeszcze bardziej ergonomiczna, komfort także został podniesiony. Jeżeli było to dodatkowo uzupełnione skórzaną tapicerką, efekt wysmienity. W tej serii konstruktorzy ze Stuttgartu pierwszy raz zastosowali system kilku wersji wyposażenia, co miało przyciągnąć większą rzeszę klientów i ułatwić im zadanie. Rzeczywiście lista dodatkowych opcji i ich ceny wzbudzały u niektórych negatywne odczucia.

Konkurencja na rynku podnosiła coraz wyżej poprzeczkę i dodawała kolejne elementy w cenie auta. To spowodowało, że klienci mogli wybierać spośród trzech linii: Classic, Elegance i Avantgarde. Oczywiście pozostała również możliwość zamawiania niektórych, co bardziej kosztownych dodatków, ale podstawowe wersje na pewno uległy wzbogaceniu. Warte zauważenia jest, że różnice między wersjami nie ograniczały się tylko do wnętrza, ale dotyczyły również wyglądu zewnętrznego niektórych elementów. Wersja

kombi była reklamowana jako największa w swojej klasie.

Od 1997 r. pojawiły się m.in. seryjnie montowane poduszki powietrzne w drzwiach przednich, asystent hamowania, a także automatyczne zamykanie drzwi powyżej prędkości 8 km/h. Kolejny, duży lifting miał miejsce pod koniec 1999 r., by w XXI wiek wejść z nowym tchnieniem. E-Klasa została seryjnie wyposażona w system ESP. Zmieniły się niektóre detale w nadwoziu i w wyglądzie wnętrza: boczne kierunkowskazy przeniesiono z błotników na lusterka, wymieniono tylne lampy, wyświetlacz na desce rozdzielczej zastąpiono tym zapożyczonym z S-Klasy i wprowadzono wielofunkcyjne kierownice. To tylko niektóre zmiany, które jednak nie mogły przesłonić długiej listy usterek występujących w tej generacji. Zwłaszcza wiele narzekań było i jest na korodowanie niektórych części karoserii.

Solidność, do której przyzwyczaili swoich klientów Mercedes, odeszła

chyba w niepamięć. Czas ostrej konkurencji i przenoszenie produkcji do innych państw, nie zawsze wychodzi na dobre.

W 211 – smukła sylwetka

Gdy w 2002 r. pokazano nową wersję Klasy E, wielu jej miłośników od razu poczuło fascynację. Przy pozostawionych „okularach” z przodu koncern przedstawił nam znakomicie prezentującą się z zewnątrz karoserię. Mająca w podstawowej wersji 4,85 m długości i 1,82 m szerokości i ważąca między 1,5 a 2 tony limuzyna wygląda jak usportowiony wóz.

Właściwie w wyglądzie zewnętrznym zrobiono wszystko to, czego oczekiwali rozczarowani miłośnicy po obejrzeniu w 1995 r. debiutującego „okularnika” serii W 210. Co do środka, a właściwie konsoli środkowej, to zdania są podzielone. Jedni uważają, że jej odnowiony wygląd bardzo pasuje do nowego designu, inni woleliby dawny, bardziej klasyczny wygląd.

Czy nowa E-Klasa powtórzy sukcesy swoich poprzedników...
Jedno jest pewne, komfortowy środek od razu zachęca do zajęcia miejsca za kierownicą. Ciekawe, jak te auta będą wyglądały za kilkadziesiąt lat...



Wśród wielu nowości, jakie wprowadzono w tej serii, na pewno trzeba wymienić adaptacyjne poduszki powietrzne, dwustopniowe ograniczniki napięcia pasów bezpieczeństwa oraz aktywne oświetlenie zakrętów przez reflektory bi-ksenonowe. Firma chwali się także nowym typem klimatyzacji, sterowanej czujnikami. Nie wiem, czy ta ostatnia rzecz jest rzeczywiście taka ważna, bo mnie nigdy nie udało się siedzieć w aucie, w którym rzeczywiście można osiągnąć żadaną temperaturę w przedziale np. 18–25 °C, bez względu na temperaturę panującą na zewnątrz.

Po roku pojawiła się wersja kombi, bardzo podobna do bliźniaczej odmiany Klasy C, ale oczywiście dająca dużo większe możliwości w zakresie przestrzeni wewnątrz pojazdu. Od razu zaprezentowano także wersję coupe czyli, jak w serii W 210-CLS (oznaczoną tutaj kodem W 209), mającą swoich gorących zwolenników.

Podobnie, jak w poprzedniej generacji, firma pozostała przy trzech rodzajach wyposażenia oraz długiej liście wymyślnych dodatków. Zgodnie ze światowymi trendami, do wyposażenia seryjnego należą

m.in. wspomniane wyżej klimatyzacja i poduszki powietrzne, radio-odtwarzacz z telefoniczną klawiaturą, elektrycznie sterowane siedzenia oraz elektrycznie regulowane zagłówki z tyłu. Wśród opcji jest m.in. po raz pierwszy szklany, panoramiczny dach, system Distronic pozwalający jadać z prędkością 30–180 km/h utrzymywać stały odstęp od poprzedzającego nas pojazdu oraz chociażby Parktronic pomagający przy parkowaniu auta.

Jeżeli porównać to z pierwszymi seriami sprzed kilkudziesięciu lat, to postęp wydaje się wręcz astronomiczny. Dodatkowo od 2005 r. zaoferowano w wyposażeniu tzw. pakiet sportowy, a później także „pakiet sportowy AMG”. Odtąd te trzy litery, elektryzujące fanów motoryzacji, oznaczają również wersję wyposażenia, a nie jak poprzednio, konkretny model z bardzo mocnym silnikiem. Czasy się zmieniają...

Paleta silników oferowanych w tej serii jest ogromna, ale na uwagę zasługuje jednostka napędzana gazem ziemnym E 200 NGT (Natural Gas Technology) o mocy 163 KM. Według producenta to najmocniejsza, seryjnie produkowana limuzyna z tym napędem.

Ta generacja ma krótką historię. Zgodnie z panującymi trendami i ambicjami producenta została naszpikowana elektroniką i mnóstwem rozwiązań, o których kiedyś pewnie nikomu się nawet nie śniło. Niestety Mercedes nie uniknął usterek i wad, które musiał usuwać na swój koszt. Pomimo tego modele serii 211 cieszą się dużym powodzeniem i utrzymują wysokie ceny odsprzedaży. To chyba zasługa znakomitej sylwetki i przyzwyczajenia wielu klientów do marki, która bardzo pozytywnie zaskoczyła odbiorców zaprezentowaną w 2002 r. limuzyną.

W 212 – czy tak miało być...

Na 2009 r. zaplanowano debiut nowej Klasy E. Można było się spodziewać podobieństw do pokazanej dwa lata wcześniej C-Klasy. Trudno mówić o gustach. Jednym się ta nowa wersja bardzo podoba, inni są nieco rozczarowani.

Ale zostawmy gusta, a zajmijmy się „zawartością” nowej E-Klasy. Wewnątrz panuje duży komfort, a rozwiązania technologiczne są, jak zwykle, na najwyższym, światowym poziomie. Do tych, technicznych nowinek należą m.in.: system rozpoznający zmęczenie kierowcy,



automatyczne hamowanie w obliczu niebezpieczeństwa, układ regulujący samoczynnie amortyzatory oraz o 30% zwiększona sztywność nadwozia i adaptacyjne światła drogowe. Po raz pierwszy istnieje także możliwość zamówienia przednich światła do jazdy dziennej typu LED.

Nowy system Attention Assist (asystent zachowania czujności) jest na wyposażeniu seryjnym i opiera się na niezwykle czułych sensorach, które nieprzerwanie monitorują przeszło 70 parametrów. Obserwacja zachowań podczas prowadzenia pojazdu okazała się szczególnie istotnym wskaźnikiem.

Opcjonalny system Adaptive Main Beam Assist (adaptacyjny asystent światła drogowych) wykorzystuje kamerę w przedniej szybie do rozpoznawania ruchu samochodów z przeciwka i przed sobą oraz nadzoruje światła drogowe, tak by ich strumień nie oślepiał innych kierowców. Dzięki temu prowadzący ma przed sobą zawsze optymalnie oświetloną drogę. Zasięg światła czołowych może się wahać od 65 do 300 m – kiedy droga przed samo-

chodem jest pusta, strumień światła jest łagodnie unoszony, aż do pozycji światła drogowych.

To tylko niektóre z mnóstwa dostępnych opcji. Czas pokaże, jak one się sprawdzą w praktyce i czy nie będą ulegały awariom. Wobec obecnie produkowanych, naszpikowanych wszelaką elektroniką samochodów, często stawiamy sobie takie pytanie: a co będzie, jak to się zepsuje? Czasy napraw w trasie, np. leżącego pod autem kierowcy minęły bezpowrotnie. Przez pewien okres mamy gwarancję producenta, ale nasuwa się pytanie, ile te współczesne samochody są w stanie wytrzymać? Czy za 20 albo 40 lat egzemplarze serii W 212 będą samochodami kolekcjonerskimi? Jak zadziała wtedy ich skomplikowana elektronika? Trudno odpowiedzieć na te pytania dzisiaj, podobnie jak trudno ocenić powodzenie nowej serii E-Klasy. Ma przecież niespełna rok. Nie znamy jeszcze wersji kombi, za to mamy już wersję coupe, przedstawianą jako „coupe Klasy E”, a nie „CLK”, wzorem dwóch wcześniejszych modeli. Niestety nie miałem okazji przejechać się

nowym produktem rodem ze Stuttgartu, pozwolono mi tylko usiąść w środku... Jest na pewno bardzo bogato i wygodnie...

Tajemnica litery „E”

Prezentacja nowego modelu Klasy E, albo wcześniej klasy średniej (Mittelklasse) stała się okazją do pokazania w warszawskiej siedzibie koncernu Daimler-Benz historii tego modelu.

Ta klasa aut znakomicie pokazuje, jak zmieniała się motoryzacja od zakończenia II wojny światowej do dzisiaj. Postęp jest ogromny, ale z drugiej strony nadal jeździmy po tych samych drogach, zdarzają się wypadki, no i czasem nam się te auta psują. Skąd tajemnica sukcesu E-Klasy? Kiedyś był to chyba przede wszystkim prestiż i komfort, później doszło także bezpieczeństwo, solidność wykonania i nowinki techniczne. Niektórzy kierowcy od lat jeżdżący Mercedesami (zwłaszcza taksówkarze) twierdzą, że cenią sobie wygodę, bezpieczeństwo i pewne rozwiązania praktyczne, od lat konsekwentnie stosowane przez producenta.





Tańsze rozmowy i telefony

Oferta największego na rynku operatora telefonii komórkowej, Polkomtel S.A., to między innymi możliwość bezpłatnych rozmów między pracownikami firmy, taryfy z niskim abonamentem i przedłużone terminy płatności. A do tego biznesowy telefon Nokia N6210 Navigator w promocji.

Kontakt e-mail: malgorzata.pilat@plus.pl

Plus
RAZEM LEPIEJ




ROTRA

II Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

21-23.10.2009 Kielce

CENY PROMOCYJNE DO 30 CZERWCA

Współpraca:  Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Patronat medialny:     

TARGI KIELCE Sp. z o.o., ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Dyrektor Projektu- Bogusława Grzechowska,
tel. 41 365 12 10, fax.: 41 365 13 13, e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

www.rotra.targikielce.pl





Rekord świata dla Actrosa: tylko 19,44 l na 100 km

Żadna ciężarówka nie zużywa mniej. Z tak niskim zużyciem paliwa nowy Actros trafił do Księgi rekordów Guinnessa. Tym samym pokonał wszystkie inne seryjnie produkowane samochody ciężarowe.

www.mercedes-benz.pl/actros



Trucks you can trust

Mercedes-Benz