www.przewoznik.zmpd.pl październik/listopad 2013 numer 5 (32)

przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

Rosyjska gra 6 - 21

W szponach interpretacji przepisów 30

Spotkanie z gwiazdą 54

POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ZYSK

RENAULT TRUCKS DELIVER

NOWA GAMA
RENAULT TRUCKS

renault-trucks.pl

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

RENAULT TRUCKS

PREFINANSOWANIE ZWROTU PODATKU

VAT %

Nie czekaj
na zakończenie kwartału

odzyskaj
podatek VAT błyskawicznie

w ciągu 14 dni

Więcej na ***www.uslugi.zmpd.pl***

OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ

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

1957 ZMPD

Rozmowa z **Janem Buczkiem,** prezesem ZMPD

Ślepy atak 16

Co powinni zrobić przewoźnicy? Przecież 1 grudnia karnety TIR chyba przestaną funkcjonować na terenie Rosji, albo nawet także w pozostałych krajach Unii Celnej?

Rosja nie może sobie pozwolić na taki zły wizerunek na szczeblu międzynarodowym, gdyż byłby to akt jednostronnego pogwałcenia międzynarodowego prawa, o którego poszanowanie sama Rosja wielokrotnie występowała. Po drugie - złamane jest prawo federalne, ponieważ wystąpienie przeciwko ASMAP-owi nie ma żadnych prawnych podstaw, gdyż wydumane roszczenia nie istnieją, a ASMAP wywiązuje się ze wszystkich obowiązków. Po trzecie - interes fiskalny Federacji Rosyjskiej wymaga istnienia realnego gwaranta, a dotychczasowe próby stworzenia alternatywnego systemu gwarancji są nieefektywne, bo instytucje gwarancyjne nie są na tyle wydolne, żeby objąć wszystkie operacje tranzytu celnego.
W związku z tym spodziewam się albo szybkiej interwencji z najwyższego szczebla władzy, albo kolejnego przekładania terminów i rozszerzania obszarów ograniczonego zasięgu funkcjonowania Konwencji TIR.

Rozmawia Robert Przybylski

Bezpieczeństwo. Drogi i rozsądek 38

Liczba wypadków zmniejszyła się o 1 990, czyli było ich mniej o 7,3 %. Życie w wypadkach straciło o 279 osób mniej niż rok wcześniej (co stanowi 10,9 %), natomiast liczba rannych zmniejszyła się o 2 730 (tj. o 8 %).

Rosyjska gra 12

Tak się zawsze składa, że kłopoty w handlu z Rosją mają te kraje, których polityka lub postępowanie nie odpowiada Rosjanom. Litwa, mająca w tym półroczu unijną prezydencję, aktywnie włączyła się w rozwiązanie kryzysu TIR.

Szkolenie kierowców. Co można zyskać? 48

Jeśli efekt ze szkolenia to tylko 5% mniej zużytego paliwa, to przy rocznych przebiegach rzędu 120 000 km uzyskane oszczędności to ok. 2 000 litrów. Łatwo policzyć, że przy flocie 30 pojazdów „dostajemy" jeden ciągnik siodłowy gratis już po jednym roku

Retro. Wolny rynek? Wolne żarty 42

W Niemczech w latach „Cudu gospodarczego" 1950-1980 kontrolowana przez państwo liczba dalekodystansowych przewoźników zwiększyła się o niecałe trzy czwarte, gdy PKB kraju wzrósł pięciokrotnie.

Frankfurt 2013 60

Trudno było doszukać się na nim dominujących trendów. Poza jednym. To salon prototypów. Mało aut pokazanych na niemieckiej wystawie trafi od razu do salonów, ale wiele zapowiada się wyjątkowo dobrze.

Ciężarówka w szponach interpretacji przepisów 32

Przewoźnik pozostaje zupełnie bezbronny wobec białoruskich metod. W tych trzynastu przypadkach w ogóle nie informowano ich o przyczynach zatrzymywania samochodów oraz ewentualnych konsekwencjach tych zatrzymań.

Kalendarium kryzysu	6
Rosyjska gra	12
Ślepy atak	16
Najwyższy priorytet	18
Karnet TIR to najlepsze zabezpieczenie	20
Fotomorgana. Świętuję, bo się źle czuję	22
Zebrania regionalne ZMPD	28
Między Bośnią a Paryżem	30
Ciężarówki w szponach interpretacji przepisów	32
„KWIT" czy ubezpieczenie do licencji	34
Raport o stanie branży transportowej	36
Bezpieczeństwo, czyli drogi i rozsądek	38
Polska premiera ciężarówek Renault	40
Retro. Wolny rynek? Wolne żarty!	42
Szkolenie kierowców. Co można zyskać?	48
Tracking zmienia działalność transportową...	50
Odpowiedzialność przewoźnika	52
Spotkanie z gwiazdą	54
Pasje. Amator jak zawodowiec	58
Frankfurt 2013	60
Te targi współtworzy konkurs mechaników	65

Dwumiesięcznik ZMPD Przewoźnik
ISSN 1899-9719
Wydawca: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, 00-175 Warszawa, Al. Jana Pawła II 78
Prezes ZMPD: Jan Buczek

Redaguje kolegium:
Marek Zagórski – redaktor naczelny, Józefa Miozga, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Jeneralski, Klaudiusz Madeja, Robert Przybylski, Grzegorz Rogiński, Tadeusz Wilk
Współpracują:
Anna Gawlik, Kacper Jeneralski, Zbigniew Kołodziejek,
Ogłoszenia i reklamy:
Dorota Pazik e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl
Katarzyna Milczarek e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl

Projekt graficzny: Tomasz Bogusławski
Grafika i skład: Adrian Podbielski
Druk: db PRINT POLSKA sp. z o.o.

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

przewoźnik nr 32

temat numeru

Kalendarium kryzysu

Trwa kryzys, jaki Rosjanie zgotowali nie tylko polskim przewoźnikom, europejskim przedsiębiorcom i światowej organizacji transportu, ale i sobie. Od początku tego lata strony konfliktu robią wszystko, by skutki rosyjskich postanowień były jak najmniej bolesne.

Anna Wrona

4 lipca 2013 r.

Służba Celna Federacji Rosyjskiej na swojej stronie internetowej umieszcza informację o wprowadzeniu od 14 sierpnia 2013 r. nowych zasad dotyczących transportu towarów z zastosowaniem karnetu TIR. Zmiany mają polegać na tym, że dla transportów w systemie TIR realizowanych do/z państw Unii Celnej Rosja – Białoruś - Kazachstan wymagane będzie wykupienie dodatkowej gwarancji ubezpieczeniowej.

Mało kto zauważył tego dnia nowy wpis na stronie FTS, nikt się go nie spodziewał.

6 lipca

ZMPD podejmuje działania, bowiem planowane przez FTS zmiany są niezgodne z zapisami Konwencji TIR i stanowią poważne zagrożenie dla całego rynku transportu drogowego, zwłaszcza dla polskich przewoźników. ZMPD nie zgadzając się na zastosowanie dodatkowych środków kontrolnych dla operacji TIR podejmuje formalne kroki, aby przewozy do tych trzech państw były nadal realizowane zgodnie z postanowieniami Konwencji TIR. Jednocześnie Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU oraz Sekretariat TIR Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ rozpoczynają negocjacje na najwyższym szczeblu z władzami celnymi Rosji i rosyjskim stowarzyszeniem przewoźników ASMAP.

22 lipca

Wiceminister finansów, szef polskiej Służby Celnej Jacek Kapica śle pismo do szefa cła Federacji Rosyjskiej, w którym wyraża zaniepokojenie decyzją FTS Rosji i prosi o jej wycofanie. Wskazuje na jej sprzeczność z Konwencją TIR, w szczególności z zapisami artykułów 4 i 48.

25 lipca

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce kontynuuje działania mające na celu skłonienie do rezygnacji przez rosyjskie władze celne z nowych zasad. Zwraca się też do Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z prośbą o pomoc i interwencję u rosyjskich władz celnych.

Jednocześnie informację o naruszeniu przez rosyjskie władze celne postanowień konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR przedstawia Dyrekcji Generalnej ds. Ceł i Podatków (DG TAXUD) Komisji Europejskiej. Na wniosek strony polskiej sprawę omawia Rada Unii Europejskiej.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) nadal prowadzi intensywne negocjacje ze służbą celną Federacji Rosyjskiej.

26 lipca

Odbywa się nadzwyczajne posiedzenie Zarządu ZMPD, w całości poświęcono kryzysowi w systemie TIR, spowodowanemu działaniami władz celnych Federacji Rosyjskiej. W spotkaniu uczestniczą członkowie Zarządu ZMPD oraz goście: wiceminister transportu Zbigniew Rynasiewicz, wiceminister gospodarki Andrzej Dycha, przewodniczący sejmowej Komisji In-

frastruktury Stanisław Żmijan, poseł do Parlamentu Europejskiego Bogusław Liberadzki, dyrektor Departamentu Transportu MTBiGM Łukasz Twardowski, dyrektor Departamentu Polityki Transportowej i Współpracy Międzynarodowej MTBiGM Tomasz Michalski, dyrektor Departamentu Polityki Celnej MF Tomasz Michalak oraz wicedyrektor Departamentu Polityki Handlowej MG Barbara Kopijkowska-Nowak.

Do tej pory wystąpienia do swoich rosyjskich odpowiedników skierowali lub wkrótce skierują: wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, minister transportu Sławomir Nowak, wiceminister finansów Jacek Kapica. Strona rządowa informuje też o działaniach, których efektem było pismo do szefa służby celnej Federacji Rosyjskiej wystosowane przez komisarza UE ds. podatków Algirdasa Szemeta. Na żadne z dotychczasowych wystąpień Rosja nie odpowiada.

26 lipca

Dyrektor Wydziału Transportu w EKG ONZ Eva Molnar kieruje pismo do Szefa Służby Celnej Federacji Rosyjskiej Andrieja Bieljaninowa. W piśmie dyr. Molnar przypomina, że zgodnie z ogólnymi zasadami prawa międzynarodowego, traktat wielostronny, jak np. Konwencja TIR, ma pierwszeństwo przed prawem krajowym i regionalnym. Jak wiadomo, międzynarodowa gwarancja stanowi podstawę Konwencji TIR, która zakazuje stosowania jakichkolwiek dodatkowych gwarancji.

29 lipca

Sekretarz wykonawczy UNECE (Europejskiej Komisji Ekonomicznej ONZ) śle pismo do ministra spraw zagranicznych Rosji Siergieja Ławrowa. Pisze w nim, że decyzja Federalnej Służby Celnej Rosji (FTS) może doprowadzić do zakłóceń w handlu zagranicznym z Rosją, a także będzie mieć poważne konsekwencje gospodarcze dla branży transportu samochodowego w Federacji Rosyjskiej oraz innych państw - stron Konwencji TIR. Oprócz tego UNECE zwraca się z prośbą do min. Ławrowa o okazanie "pomocy i wsparcia w wyjaśnieniu sytuacji i ponowne rozpatrzenie przewidzianego środka".

W odrębnym piśmie, skierowanym do szefa FTS Rosji Andrieja Beljaninowa, UNECE zaznacza, że "gwarancja międzynarodowa stanowi podstawę Konwencji TIR, co również zabrania wykorzystywania jakichkolwiek dodatkowych gwarancji. Tym samym decyzja rosyjskich organów celnych znajduje się w sprzeczności z Konwencją TIR".

29 lipca

Rosyjskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych ASMAP kieruje pismo do szefa Federalnej Służby Celnej Rosji Andrieja Bieljaninowa. Pisze w nim, że "wprowadzenie przez FTS Rosji od 14 sierpnia 2013 r. wymogu przedkładania dodatkowych gwarancji przez przewoźników wykonujących przewozy z wykorzystaniem karnetów TIR znajduje się w bezpośredniej sprzeczności z zapisami Konwencji TIR (art. 4) i nie jest zgodne z zapisami kodeksu celnego Unii Celnej (art. 217 ust. 2)".

Dalej czytamy, że decyzja FTS Rosji nie odpowiada zasadom funkcjonowania Unii Celnej Rosja – Białoruś – Kazachstan. ASMAP uważa, że wprowadzenie tych środków spowoduje naruszenie międzynarodowych zobowiązań Federacji Rosyjskiej oraz przyniesie istotny uszczerbek dla wszystkich uczestników międzynarodowej wymiany handlowej".

31 lipca

W Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odbywa się spotkanie zespołu międzyresortowego, zajmującego się kryzysem systemu TIR, wywołanym przez Rosjan. Według przedstawicieli MTBiGM strona rosyjska nie zmieniła stanowiska i

nadal forsuje, wbrew przepisom międzynarodowym, zaplanowane na 14 sierpnia nowe zasady. Już wcześniej minister Sławomir Nowak wystosował pismo do ministra transportu Fede-

racji Rosyjskiej Maksima Sokołowa, w którym pisze o negatywnych skutkach, jakie przyniosłoby wprowadzenie przez Rosję planowanych zmian w systemie TIR.

Administracja rosyjska nadal nie odpowiada na żadne z wystosowanych pism.

2 sierpnia

Rosyjska Federalna Służba Celna zwołuje konferencję prasową, poświęconą zapowiedzianym przez nią zmianom w warunkach korzystania z karnetów TIR od 14 sierpnia.

Zastępca szefa Federalnej Służby Celnej Rosji Tatiana Golendiejewa oznajmia, że jest konieczne przeprowadzenie zmian, ponieważ obecne stosowanie procedury TIR stało się problemem dla rosyjskiego budżetu federalnego. Informuje, że ze względu na niewykonywanie od 1996 r. zobowiązań przez ASMAP budżet federalny nie uzyskał 20 mld rubli. Zapewnia, że nowe formy zabezpieczenia przewozów tranzytowych nie będą prowadzić do wyższych cen towarów i dodaje, że istnieje możliwość podpisania porozumienia z ASMAP-em, albo innym wybranych przez FTS stowarzyszeniem, jako gwarantem należności przewidzianych przepisami.

Jednocześnie T. Golendiejewa informuje, że Rosja nie wychodzi z Konwencji TIR.

6 sierpnia 2013

Odbywa się spotkanie szefa FTS A. Bielaninowa z przedstawicielami firm - członków grupy roboczej "Doskonalenie ustawodawstwa celnego" Rady Konsultacyjnej do spraw Inwestycji Zagranicznych w Rosji oraz Stowarzyszenia Biznesu Europejskiego. Przedstawicieli biznesu informuje się, że zabezpieczenie należności celnych i opłaty podatku może być wykonane na jeden ze sposobów przewidzianych w ustawodawstwie celnym UC - za pomocą środków pieniężnych, gwarancji bankowej, przez poręczenie lub zastaw majątku.

7 sierpnia

Na portalu ZMPD publikowany jest list prezesa ZMPD Jana Buczka do polskich przewoźników, w którym pisze, że od kilkunastu dni ZMPD stara się wyjaśnić sprawę, w wyniku której przewoźnicy mogą utracić podstawowy instrument dający pełną niezależność i swobodę rynkową, jakim jest karnet TIR. „Poinformowaliśmy o tej sprawie już chyba wszystkie polskie, zagraniczne i międzynarodowe instytucje i organizacje, które są w jakikolwiek sposób odpowiedzialne za biznes, wolną konkurencję, swobodę gospodarczą i stosunki międzynarodowe. Apeluję też o krytyczne odbieranie wszelkich "super ofert", które pojawiają się na rynku. Nie wydawajcie pieniędzy bez zastanowienia, a - co najważniejsze – patrzcie, kto i w jakim celu żąda od Was kopiowania dokumentów handlowych, takich jak faktury, itp.

Walczymy o zachowanie niezależności przewoźników. To jest naszym nadrzędnym celem. Będziemy z Wami rozmawiać o możliwych alternatywnych rozwiązaniach. Mamy jednak nadzieję, że nie będzie konieczności wprowadzanie ich w życie".

8 sierpnia

Spotyka się grupa robocza w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej pod przewodnictwem ministra Sławomira Nowaka. Uczestniczą także wiceministrowie resortu transportu: Zbigniew Rynasiewicz i Maciej Jankowski oraz resortów finansów - Jacek Kapica, gospodarki - Andrzej Dycha, spraw zagranicznych - Henryka Mościcka-Dendys oraz przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury Stanisław Żmijan i główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć. Jest też kilkuosobowa reprezentacja ZMPD z prezesem Janem Buczkiem.

Przedstawiciele kierownictw tych resortów podejmują skoordynowane działania, aby przedstawić problem na arenie międzynarodowej (specjalne posiedzenie DG TAX/UE oraz TIRExB/EKG ONZ). Podejmowane są również osobiste interwencje w Prezydencji Litewskiej, aby zachęcić do zdecydowanych kroków wobec FR i obrony interesów przewoźników UE. Działania w celu weryfikacji i wyjaśnienia zamierzeń Federacji Rosyjskiej prowadzone są także przez Komisję Europejską oraz Komisję Transportu Lądowego w Europejskiej Komisji Gospodarczej przy ONZ.

8 sierpnia

Posiedzenie wszystkich organów statutowych ZMPD: Zarządu, Rady i Komisji Rewizyjnej, również dotyczące

zagrożenia dla przewozów. W biurze ZMPD na pytania dziennikarzy odpowiadają prezes Jan Buczek i wiceminister transportu Maciej Jankowski.

8 sierpnia

W kolejnym komunikacie na stronie internetowej FTS informuje, że przesunęła o jeden miesiąc - do 14 września - termin wprowadzenia dodatkowych wymagań dla międzynarodowych przewoźników drogowych dokonujących przewozów pod osłoną karnetu TIR. FTS pisze, że o przesunięciu poinformowała przedstawicieli zagranicznych służb celnych oraz służby dyplomatyczne w Moskwie.

12 sierpnia

Spotkanie kierownictwa FTS, ASMAP i IRU na temat sytuacji związanej z jednostronnym podjęciem przez FTS Rosji decyzji o zmianie trybu stosowania procedury TIR w FR. Zapada decyzja o utworzeniu wspólnej grupy roboczej do sprawy rozpatrzenia podstaw prawnych we wzajemnych stosunkach między FTS Rosji a ASMAP

- jako narodowego stowarzyszenia gwarancyjnego Konwencji TIR oraz uregulowania różnicy zdań odnośnie spłacenia żądań FTS Rosji.

14 sierpnia

W Moskwie odbywają się dwie konferencje prasowe: jedna zorganizowana wspólnie przez IRU i ASMAP oraz kolejna już konferencja FTS Rosji.

Szef FTS informuje, że poprzedniego dnia zaproponował ASMAP zrestrukturyzowanie długów stowarzyszenia wobec budżetu Rosji, a także przejście w dwustronnych relacjach na gwarancje bankowe. Zaznacza, że przy przyjęciu takiego rozwiązania zasady stosowania karnetów TIR na terytorium Federacji Rosyjskiej nie uległyby zmianie.

Szef FTS przekazuje, że na spotkaniu, w którym uczestniczyli też reprezentanci IRU, Unii Europejskiej i Eurazjatyckiej Komisji Gospodarczej, zapadła decyzja o utworzeniu wspólnej grupy roboczej, mającej za zadanie prawną ocenę zawartej w 2002 roku umowy o współpracy między służbą celną FR a ASMAP i IRU. Na konferencji ASMAP i IRU pada oświadczenie, że roszczenia FTS są nieuzasadnione.

27 sierpnia

W Genewie odbywa się nadzwyczajne posiedzenie Rady Wykonawczej TIR (TIRExB), zwołane przez przewodniczącego Rady w związku z decyzją służb celnych Federacji Rosyjskiej. Uczestniczą w nim w charakterze obserwatorów: przewodniczący Komitetu Administracyjnego Konwencji TIR (AC.2), przewodniczący Grupy Roboczej EKG ONZ, przedstawiciele Unii Europejskiej i Euroazjatyckiej Komisji Gospodarczej Unii Celnej, stały przedstawiciel Federacji Rosyjskiej w Genewie oraz przedstawiciele ASMAP i IRU.

Rada uznaje, że decyzja FTS byłaby naruszeniem Konwencji TIR; wzywa FTS do prawidłowego stosowania Konwencji TIR i odstąpienia od wprowadzenia zapowiadanej decyzji; wzywa też do przyspieszenia negocjacji i znalezienia rozwiązania, które mogłoby usunąć wątpliwości podniesione przez FTS; deklaruje gotowość do dalszej pomocy Federacji Rosyjskiej w znalezieniu sposobów i środków, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie procedury TIR w Rosji.

29 sierpnia

Na stronie internetowej FTS pojawia się informacja, że 28 sierpnia, czyli zaledwie dzień po posiedzeniu Rady Wykonawczej TIR w Genewie i jej wezwaniu do właściwego stosowania systemu TIR w Rosji, FTS podjęła kolejną decyzję – wypowiedziała z dniem 1 grudnia rosyjskiemu stowarzyszeniu przewoźników międzynarodowych ASMAP umowę gwarancyjną w systemie TIR.

5 - 6 września

Konferencja IRU w Jałcie. Na tym nadzwyczajnym posiedzeniu prezesów i sekretarzy generalnych głównym tematem są dotychczasowe działania i ocena aktywności kierownictwa IRU oraz stowarzyszeń narodowych, w tym ZMPD. IRU otrzymuje poparcie do kontynuowania działań zmierzających do całkowitego odstąpienia od zapowiadanych ograniczeń w funkcjonowaniu systemu TIR na terenie Federacji Rosyjskiej.

9 września

Prezes Jan Buczek na portalu ZMPD ponownie przestrzega przed podpisywaniem jakichkolwiek umów "gwarancyjnych", które mogą być w rezultacie niebezpiecznym narzędziem do bezkompromisowego obciążania majątku przewoźnika, nawet za niezawinione przez niego nieprawidłowości.

9 września

W ślad za decyzją uczestników konferencji w Jałcie, IRU kieruje pismo do prezydenta Rosji Władimira Putina z prośbą o interwencję w sprawie decyzji podjętych przez Federalną Służbę Celną Rosji. Pismo podpisuje prezydent IRU Janusz Łacny.

IRU wskazuje, że wdrożenie decyzji FTS, narzucającej przewoźnikom międzynarodowym dodatkowe wymogi, byłoby bezpośrednim naruszeniem przepisów Konwencji TIR. IRU podkreśla także potencjalnie niszczące konsekwencje tej decyzji dla obywali rosyjskich, rosyjskiej gospodarki, jak również gospodarki regionu euroazjatyckiego.

11 września

W związku z kryzysem systemu TIR w Rosji - IRU opracowuje szczegółowe zalecenia dla posiadaczy karnetów TIR i kierowców, wskazując działania, jakie należy podjąć w celu obrony swoich praw w przypadku otrzymania odmowy wykorzystania karnetu TIR na terytorium Federacji Rosyjskiej. Zalecenia dostępne są cały czas na portalu ZMPD.

12 września

ASMAP zwraca się do Najwyższego Sadu Arbitrażowego FR z wnioskiem o uznanie za nieważne pisma FTS Rosji nr 01-11/28474 z 4.07.2013 r. o międzynarodowych przewozach z zastosowaniem karnetów TIR. Wstępne posiedzenie sądu wyznaczono na 30 września 2013 r.

Oprócz tego ASMAP zwraca się do Sądu Arbitrażowego w Moskwie z wnioskiem o uznanie za niezgodną z prawem decyzję FTS Rosji, zawartą w tym samym piśmie.

13 września

Prezes ZMPD apeluje na portalu ZMPD: „Trzymajmy się razem! Należy się spodziewać międzynarodowych perturbacji, które - o ile Rosja nie wycofa się ze swojej decyzji - mogą potrwać kilka tygodni... Aby rozwiązać ten duży dla naszej branży problem musimy wykazać się ogromną determinacją i jednością w działaniu”.

13 września

FTS kieruje pismo do wszystkich regionalnych urzędów celnych FR z informacją, że dodatkowa gwarancja przewidziana przez władze celne Rosji powinna mieć zastosowanie w urzędach celnych "podporządkowanych Departamentom Celnym Syberii i Dalekiego Wschodu".

W IRU i ZMPD organizowane są dyżury (telefoniczne i internetowe), a także specjalny całodobowy dyżur przedstawicieli ZMPD na przejściu granicznym w Krasnej Gorce.

14 i 15 września

Nie ma problemów z przejazdem przez rosyjskie przejścia graniczne pojazdów przewożących ładunki pod osłoną karnetów TIR. Przedstawiciele ZMPD znajdujący się na granicy białorusko-rosyjskiej w Krasnej Gorce informują, że nie wdrożono tam żadnych dodatkowych środków kontroli. Jednak na przejściach granicznych z Rosją pojawia się znacznie mniej pojazdów niż zwykle.

25 września

FTS rozszerza zakres nielegalnych ograniczeń na kolejne regiony celne mimo wniosku ONZ, że działanie to jest naruszeniem Konwencji TIR, czyli prawa międzynarodowego. Ograniczenia wprowadzono w regionalnych urzędach celnych Czelabińska, Hanty-Mansijska, Kolcowa, Magnitogorska, Tiumeni, okręgu uralskiego, Jamalsko-Nienieckiego oraz Jekaterynburga.

25 września

IRU publikuje informator dotyczący kryzysu TIR w Rosji, w którym podsumowuje wszystkie bezpodstawne zarzuty Federalnej Służby Celnej Rosji od 4 lipca. Informator zawiera szczegółowe i przejrzyste wyjaśnienia nielegalnych decyzji FTS.

30 września

Na nadzwyczajnym posiedzeniu Zarządu ZMPD ponownie spotykają się z przewoźnikami przedstawiciele Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: podsekretarz stanu Maciej Jankowski i p.o. dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Łukasz Twardowski.

3 października

Federalna Służba Celna Rosji rozszerza zakres obowiązywania nielegalnych gwarancji na Nadwołżański Okręg Celny. Ograniczenia obejmą regiony: Nadwołżański, Baszkortostan, Niżnego Nowgorodu, Tatarstan, miasta Orenburg, Perm, Samara, Saratow, Uljanowsk.

7 października

W komunikacie IRU z tego dnia czytamy: w minionym tygodniu odbyła się seria spotkań organów TIR Organizacji Narodów Zjednoczonych, na których rządy państw członkowskich Konwencji TIR jednoznacznie potwierdziły naruszenie prawa międzynarodowego przez Rosję i wezwały do natychmiastowego unieważnienia decyzji Federalnej Służby Celnej. Ten apel został poparty przez delegacje państw - stron Konwencji TIR, które wyraziły swe stanowisko na spotkaniu Grupy Roboczej ds. Celnych Dotyczących Transportu (WP.30).

Co istotniejsze, Komitet Administracyjny Konwencji TIR (AC.2) jednoznacznie potwierdza, że wszystkie ostatnie posunięcia Federalnej Służby Celnej są "zaprzeczeniem zobowiązań Federacji Rosyjskiej wynikających z Konwencji TIR".

Sekretarz generalny IRU Umberto de Pretto: "Mamy do czynienia z wyjątkową sytuacją. Rządy państw - stron Konwencji TIR, Unia Europejska, a teraz najwyższe gremia TIR ONZ potwierdziły, że Rosja narusza prawo międzynarodowe. Wszyscy w sektorze prywatnym i publicznym jednogłośnie wzywają Rosję do wycofania swych jednostronnych i bezpodstawnych ograniczeń, które, jeśli zostaną wprowadzone, wpłyną na handel z Rosją i, co najważniejsze, na gospodarkę Rosji i jej obywateli. A jednak tego samego dnia, gdy spotykają się organy ONZ, aby dyskutować tę kwestię, Rosja rozszerza zakres swych bezprawnych restrykcji. Ta skandaliczna prowokacja wobec prawa międzynarodowego musi się już skończyć!".

14 października

Najwyższy Sąd Arbitrażowy Rosji podczas posiedzenia w dniu 14 października 2013 r., uznał pozew ASMAP i stwierdził nieważność pisma FTS Rosji nr 01-11/28474 z 4 lipca 2013 r. "O przewozach międzynarodowych z zastosowaniem karnetów TIR".

14 października

W dniu odczytania wyroku Najwyższego Sądu Arbitrażowego Rosji FTS wysłał do podległych jednostek administracyjnych 6 niejednoznacznie brzmiących pism, z których wynikało, że jadąc do Rosji z towarem trzeba mieć wykupione ubezpieczenie lub konwojowanie. W pismach FTS nie ma wzmianki o tym, co dzieje się z karnetem TIR. Prezes IRU Janusz Łacny wskazuje na wyrok sądu i dodaje, że także październikowa decyzja FTS jest nielegalna, bo narusza prawo międzynarodowe, czyli Konwencję TIR, do której Rosja dobrowolnie przystąpiła.

21 października

FTS ponownie rozszerza zasięg obowiązywania nowych wymagań, tym razem na region Północnokaukaski.

Najbardziej komfortowe miejsce pracy i do 10% niższe zużycie paliwa. WSZYSTKIE NOWOŚCI znajdziesz na volvotrucks.pl/fh

NOWE VOLVO FH

VOLVO

Volvo Trucks. Driving Progress

Rosyjska gra

Nikt dokładnie nie wie, dlaczego Rosjanie z takim uporem demontują system TIR. Stracą na tym nie tylko zagraniczne firmy, ale także ich przewoźnicy, społeczeństwo, które czeka na importowane ciężarówkami towary, a rosyjska administracja stawia siebie w jak najgorszym świetle.

Robert Przybylski

Federalna Służba Celna Rosji z ponad 3-miesięcznym wyprzedzeniem powiadomiła, że od 1 grudnia wypowiedziała stowarzyszeniu przewoźników międzynarodowych ASMAP umowę gwarancyjną w systemie TIR. Jest to pierwszy wypadek w historii Konwencji TIR, gdy służby celne wypowiadają krajowemu gwarantowi umowę i może to wyjątkowe wydarzenie zostałoby przyjęte przez Europę ze spokojem, choć oznacza to zawieszenie działania Konwencji TIR, gdyby nie kontekst całej sprawy.

Rosjanie z podejrzanym uporem starają się utrudnić funkcjonowanie samochodowych przewozów międzynarodowych. W środku wakacji, 4 lipca zapowiedzieli, że od 14 sierpnia będą wymagać dodatkowych zabezpieczeń należności celnych i podatkowych w samochodowych przewozach międzynarodowych. Ta decyzja oznaczała, że Konwencja TIR przestaje działać w Rosji.

Decyzja była pogwałceniem prawa międzynarodowego. Dlatego też na wniosek IRU, Sekretarz Wykonawczy EKG ONZ oraz unijny komisarz ds. podatków i unii celnej, audytu i zwalczania nadużyć finansowych niemal natychmiast wysłali pisma do władz Rosji, domagając się cofnięcia decyzji szefa rosyjskiej Federalnej Służby Celnej (FTS) Andrieja Bieljaninowa, uznając ją za niezgodną z prawem międzynarodowym. Podobne listy także otrzymali rosyjscy: prezydent, premier i minister spraw zagranicznych.

– Do konwencji międzynarodowej każdy kraj przystępuje na zasadzie dobrowolności i może ją także wypowiedzieć, ale w trybie notyfikacji złożonej na ręce Sekretarza Generalnego ONZ. W przypadku Konwencji TIR z 15 miesięcznym wyprzedzeniem robi to minister spraw zagranicznych danego państwa. Nie wiem dlaczego Rosjanie nie przestrzegają prawa międzynarodowego – zastanawiał się prezydent IRU Janusz Łacny. Przyznał, że na zasadzie wzajemności inne państwa mogą wymagać dodatkowych gwarancji od przewoźników z Unii Celnej Białorusi, Kazachstanu i Rosji.

Zmasowany protest światowej społeczności sprawił, że Rosjanie ugięli się i 8 sierpnia FSC przesunęła termin obowiązywania dodatkowych gwarancji na 14 września. Równocześnie trwały rozmowy pomiędzy ASMAP-em, IRU oraz administracją celną. Rosjanie niczego nie wskórali, więc 13 września wysłali faksem oświadczenie, że dodatkowe gwarancje obowiązują jedynie w przypadku przewozów na Syberię i Daleki Wschód. 24 września FTS dołączyło do listy także uralski okręg celny, a następnie nadwołżański. Obie decyzje także są pogwałceniem Konwencji TIR i nie mają żadnych podstaw prawnych.

14 października Naczelny Sąd Arbitrażowy w Moskwie stwierdził, że prawo międzynarodowe jest przed krajowym i lipcowa decyzja FTS jest nielegalna. W dniu odczytania wyroku FTS wysłał do podległych jednostek administracyjnych 6 bardzo niejednoznacznie brzmiących pism, z których wynikało, że jadąc do Rosji z towarem trzeba mieć wykupione ubezpieczenie lub konwojowanie. W pismach FTS nie ma wzmianki o tym, co dzieje się z karnetem TIR. Prezydent IRU Janusz Łacny wskazuje na wyrok sądu i dodaje, że także październikowa decyzja FTS jest nielegalna, bo narusza prawo międzynarodowe, czyli Konwencję TIR, do której Rosja dobrowolnie przystąpiła.

Nowe metody

Wbrew pozorom Rosjanie nie wycofali się z eskalowania kryzysu, zmienili jednak metody działania. Jako straszaka użyli wypowiedzenia umowy gwarancyjnej ASMAP. Wybór nowego podmiotu może zająć pół roku lub nawet dłuższy okres. W tym czasie nie będzie mowy o funkcjonowaniu Konwencji TIR w Rosji.

Prezes ZMPD Polsce Jan Buczek zaapelował do przewoźników o zachowanie spokoju. Podkreślił, że obecna sytuacja nie oznacza, że Rosja występuje z systemu TIR i nadal obowiązuje on na terenie Rosji.

Rosjanie rozproszyli jednak nikłą nadzieję, że przynajmniej do 1 grudnia ruch na ich granicach będzie odbywał się w cywilizowany sposób. 20 września litewskie stowarzyszenie przewoźników LINAVA poinformowało, że Rosja wprowadziła nowe ograniczenia – przewoźnikom litewskim nakazała stosowanie konwojów od granicy litewskiej do wewnętrznego urzędu celnego. Przykładowo konwój do Moskwy kosztuje 900 litów, to jest ok. 300 euro. To działanie jest niczym innym jak szykanowaniem obcych przewoźników. Według wstępnych szacunków przewoźnicy litewscy w tydzień ponieśli straty równe 10 mln euro. LINAVA podaje, że do Rosji jeździ ok. 650 przedsiębiorców, którzy dysponują 13 tys. ciężarówek.

Tak się zawsze składa, że kłopoty w handlu z Rosją mają te kraje, których polityka lub postępowanie nie odpowiada Rosjanom. Litwa, mają-

ca w tym półroczu unijną prezydencję, aktywnie włączyła się w rozwiązanie kryzysu TIR.

Kolejna odsłona sporu nastąpiła w Moskwie 14 października. Naczelny Sąd Arbitrażowy, do którego sprawę wniósł ASMAP o anulowanie decyzji FTS z 4 lipca, wydał wyrok, że decyzja jest nieważna, bo nie przestrzega prawa międzynarodowego.

Argumenty celników

Według FTS powód do wprowadzenia nowych zabezpieczeń dał ASMAP, który jakoby jest winien rosyjskiemu Ministerstwu Finansów 650 mln dol. (20 mld rubli). Bieljaninow zarzuca ASMAP, że w grudniu 2002 roku podpisał umowę z prawnym poprzednikiem FTS Rosji oraz Ministerstwem Transportu, w którym za likwidację 200 mln dol. zaległych należności celnych ASMAP wpłacił 7,5 mln dol. Po ponad dekadzie od zawarcia umowy Bieljaninow twierdzi, że przewoźnicy nie mieli prawa jej podpisywać, bo na zlikwidowanie długu może zgodzić się jedynie Ministerstwo Finansów. W związku z tym naliczył ASMAP karne odsetki, stąd łączna wartość długu ASMAP wobec służby celnej na 1 lipca 2013 roku sięgnęła 650 mln dol.

Zarzuty są absurdalne, przecież to nie ASMAP oraz IRU wybrały partnerów do podpisania porozumienia. Po podpisaniu porozumień Rosjanie wysłali oficjalne pismo do ONZ stwierdzając, że uważają sprawę za zamkniętą.

Dlatego też nikt, łącznie z Rosjanami, nie potrafi jasno powiedzieć, dlaczego FTS próbuje zawiesić działanie Konwencji TIR w Rosji.

W pierwszych dniach sporu zainteresowani sądzili, że może chodzić o stworzenie dla państwowej firmy Rostek rynku sprzedaży polis ubezpieczeniowych. Jednak brak jakichkolwiek szczegółów nie tylko handlowych, ale i o działaniu samego systemu, obalił tę hipotezę.

Zagadką jest wymówienie umowy dla ASMAP. Podczas konferencji prasowej 14 sierpnia Bielianinow stwierdził, że Konwencja TIR jest całkiem udaną, w ostatnich latach działała bardzo dobrze i nie ma zamiaru jej zniszczyć. – Dogadajmy się! – apelował do IRU i zaraz dorzucał, że IRU utrzymywane jest przez Rosję. – 78 proc. wpływów IRU pochodzi z karnetów wydawanych w Rosji, a nas w IRU nie widać, mamy w IRU tylko jedno miejsce – skarżył się podczas konferencji prasowej. Jednocześnie wyliczył, że z każdego kosztującego 100 dol. karnetu TIR, część pieniędzy trafia na konto IRU, który reasekuruje należności celne. Bieljaninow stwierdził, że do Szwajcarii trafiają zbyt duże pieniądze.

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego IRU jest kierowana przez 9-osobową radę, wybieraną spośród przedstawicieli ponad siedemdziesięciu krajowych zrzeszeń gwarancyjnych. Szef Departamentu TIR w IRU Marek Retelski zaprzecza, jakoby Rosjanie domagali się większego udziału we władzach IRU. – Nic takiego z ich strony nie padło – ucina.

IRU poprzez zrzeszenia krajowe wystawia dziennie 10 tys. karnetów TIR, gwarantujących wypłatę należności celnych i podatkowych wartości blisko miliarda dol. Dla porównania: 20 proc. karnetów wystawianych jest w Rosji, 22 proc. w Turcji, a 10 proc. w Polsce.

Retelski wylicza, że ubezpieczenie 100 dol. gwarancji w systemie TIR kosztuje zaledwie 7 centów. Przedstawiciel IRU podkreśla, że system jest nie tylko bardzo tani, ale i skuteczny. Zaledwie jeden karnet na 30 tys. wystawionych jest oprotestowany przez władze celne. Sprawy sporne rozwiązywane są przed sądami dzięki ONZ-towskiej Konwencji TIR, w której czynnie uczestniczy 57 państw.

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

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

Źródło: ZMPD

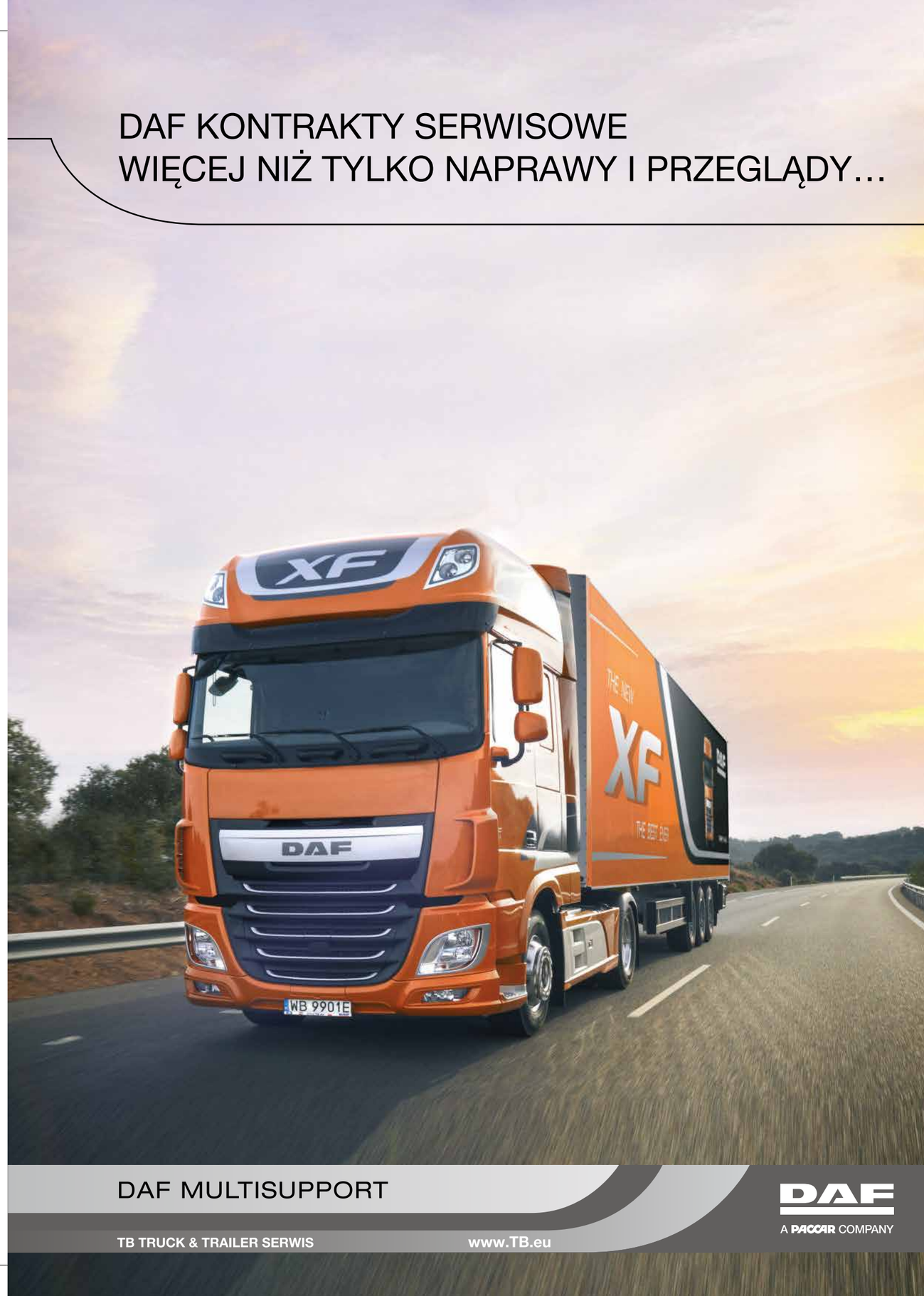
Jak nie autem, to pociągiem

W ostatnich dziesięciu latach wartość rosyjskiego importu wzrosła o 3,6 raza do blisko 14 trylionów rubli w 2012 roku. Połowa importu pochodzi z krajów unijnych i władze rosyjskie dobrze wiedzą, że państwom europejskim będzie przede wszystkim zależeć na utrzymaniu handlu. Władze rosyjskie próbują więc narzucić siłą swoje warunki. Najwyraźniej nie przejmują się przy tym rosyjskimi konsumentami, dla których ograniczenia importowe mogą oznaczać drożyznę, jak już to wcześniej bywało przy okazji różnych utrudnień dla przewoźników z wybranych państw.

Zawieszenie działania Konwencji TIR w Rosji sprawi, że bez pracy znajdą się przewoźnicy zarówno rosyjscy, jak i zagraniczni. Odpowiedzialny za międzynarodowy transport lądowy do krajów wschodnich i południowych w Schenker Jacek Pradel spodziewa się, że w górę pójdą stawki frachtu, choćby z powodu wyższych ubezpieczeń należności celnych, a także mniejszej liczby samochodów na rynku – nie każdy przedsiębiorca będzie chciał ryzykować i jeździć do Rosji. W przypadku wykupywania dodatkowych ubezpieczeń, trzeba będzie robić to na granicy, więc wydłuży się czas przekraczania granic i spadnie produktywność taboru.

Członek zarządu i dyrektor operacyjny Rohlig Suus Andrzej Kozłowski stwierdza, że jeśli zabraknie ciężarówek, jest gotów wykorzystać połączenia kolejowe. Wskazuje, że już od dłuższego czasu spółka korzysta z kolejowych połączeń z Petersburgiem. Dyrektor Logistyki Kolejowej w polskiej spółce koncernu Schenker Krzysztof Szarkowski przypomina, że umowa SMGS, która reguluje ruch międzynarodowy kolejowy, nadal obowiązuje i można skorzystać z przewozów intermodalnych.

Ostrożniej o perspektywach przejęcia przewozów samochodowych wypowiadają się specjaliści PKP Cargo. Twierdzą, że jedynie bardzo duże podwyżki frachtów i znaczna komplikacja sposobu nabycia dodatkowych ubezpieczeń mogłyby zwiększyć przewozy kolejowe.



Ślepy atak

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek przekonuje, że rosyjski kryzys TIR może wkrótce się rozwiązać. Jeśli to nie nastąpi, pozostałe państwa będą musiały odpowiedzieć retorsjami wobec rosyjskich przewoźników, aby zapewnić takie same warunki konkurencji.

z Janem Buczkiem, prezesem ZMPD, rozmawia Robert Przybylski

- **Spowodowany przez Federalną Służbę Celną kryzys systemu TIR jest chyba najpoważniejszym wydarzeniem w historii konwencji TIR?**

Niewątpliwie tak jest. Przynajmniej od czasu ostatniego kryzysu, kiedy to w latach 90. padaliśmy ofiarą zmowy przemytników z niektórymi celnikami na terenie Federacji Rosyjskiej (FR). My, jako pierwsza z organizacji zrzeszających przewoźników na poziomie narodowym, rozpoczęliśmy trudną batalię w sprawie ochrony polskich przewoźników przed skutkami tych przemytniczych działań. Co prawda nie udało nam się zrealizować do końca naszych planów, ale spowodowaliśmy, że IRU, która wówczas była jeszcze biernym obserwatorem, podjęła działanie na najwyższym możliwym wówczas szczeblu i doprowadziła do ostatecznego zakończenia fali naruszeń z udziałem skorumpowanych celników. Trzeba przyznać, że FR, jako państwo, zrobiła wszystko, aby ten niepokojący proceder bezpowrotnie przeciąć i uniemożliwić.

Nasza radość z wykonanej roboty nie trwała długo. Ówczesne negocjacje zakończone podpisaniem w latach 2003-2004 sześciu porozumień pomiędzy Głównym Komitetem Celnym FR (GTK) a IRU, jako globalnym gwarantem, są dziś podważane przez kierownictwo Federalnej Służby Celnej Rosji (FTS). Dowiadujemy się właśnie, że wypłacone w tamtym czasie przez IRU ogromne, wielomilionowe odszkodowanie (które wówczas było warunkiem zamknięcia dochodzenia roszczeń wobec Bogu ducha winnych przewoźników), przestało właśnie obowiązywać, ponieważ nowe kierownictwo interpretuje tamte sprawy „po nowemu". Oczywiście spowodowało to nie tylko zdziwienie i oburzenie w naszej branży, ale szeroko konsultowane działania zmierzające do zamknięcia tego bądź co bądź wstydliwego dla Federacji Rosyjskiej problemu. Przypomnę przy tym, że źródłem zasobów finansowych IRU są wszystkie stowarzyszenia narodowe, a więc także ZMPD.

- **Czy IRU nie jest zbyt małym partnerem do rozmowy dla strony rosyjskiej?**

IRU jest jak najbardziej właściwą w tym międzynarodowym sporze organizacją do wyjaśnienia tego sporu, gdyż - jak by na to nie patrząc - jest w istocie jego stroną. Niestety nie ma wpływu na adwersarzy, którzy próbują „obejść" IRU, na ślepo atakując stowarzyszenia poręczające.

- **Jakie jeszcze zostały środki nacisku na Rosjan? Czy ONZ ma czas i głowę, żeby zajmować się atakiem rosyjskiej służby celnej na Konwencję TIR?**

Zastosowano chyba wszystkie możliwe środki nacisku na Rosjan, jednakże nie należy się spodziewać, że Rosjanie ugną się tak po prostu. Nie mieści się w ich konwencji myślowej jakakolwiek uległość pod naciskiem. Ale ta sprawa jest też dla nich niewygodna, więc należy niejako pomóc im w wyjściu z twarzą z tej niekomfortowej również dla nich sytuacji.

- **Dlaczego „niekomfortowa", skoro Rosjanie sami ją wywołali?**

Sytuacja ta niejako wymknęła się spod kontroli. Potrzebujące sukcesu kierownictwo FTS postanowiło „uporządkować" historię, nie znając z autopsji przebiegu zdarzeń sprzed dziesięciu lat. FTS na początku lipca poinformowała, że wystąpiła z roszczeniem do stowarzyszenia poręczającego (ASMAP) dotyczącym ponad 20 mld rubli, demonstracyjnie ignorując porządek określony w szczegółowych zapisach Konwencji TIR wraz z załącznikami. Przez kilka miesięcy nie mogliśmy się dowiedzieć, z czego wynika takie roszczenie. Dopiero podczas wrześniowych posiedzeń grupy roboczej złożonej z przedstawicieli FTS, IRU i ASMAP okazało się, że problem dotyczy spraw zamkniętych już w 2004 roku! Kierownictwo FTS chyba uznało że „przykryje" swój brak wiedzy na ten temat idąc „w zaparte". W związku z tym nie docierają do nich żadne dowody i racjonalne argumenty. Również nie dociera do nich fakt, że Konwencja TIR jest międzynarodowym aktem prawnym najwyższego rzędu i nie podlega jakimkolwiek regionalnym, czy też sezonowym interpretacjom. Państwo - strona Konwencji może albo aktywnie uczestniczyć w stałych organach i grupie roboczej w celu wypracowania zasad jej stosowania i te zasady respektować, albo wystąpić z Konwencji.

- **Ale przecież Rosjanie, którzy aktywnie uczestniczą we wszystkich oficjalnych gremiach, dotychczas chyba nie zgłaszali żadnych zaległości płatniczych wobec „łańcucha gwarancyjnego TIR"?**

Cała sprawa wygląda na „odprysk" jakiegoś wewnętrznego konfliktu i należy się spodziewać dalszych niezrozumiałych dla nas ruchów, które będą odwracały uwagę obserwatorów.

- **Czy to, co się dzieje, można nazwać atakiem na Konwencję TIR? Czy Rosjanie raczej wprowadzają jej inne wykorzystanie?**

Nie jest to żaden atak na Konwencję. Jest to jakaś próba załatwienia swoich wewnętrznych konfliktów kosztem międzynarodowych interesów, ale tego nie należy traktować jako działanie państwa rosyjskiego. Moim zdaniem wręcz przeciwnie. Należy się spodziewać, że ten szkodliwy krok dla poprawiającego się w ostatnich latach wizerunku Federacji Rosyjskiej będzie cofnięty poprzez interwencję władz na najwyższym szczeblu.

Konwencja TIR jest potrzebna nie tylko biznesowi, bo zdejmuje z importerów i eksporterów obowiązek poszukiwania gwarancji należności celno-podatkowych, ale także w zintegrowany sposób znakomicie zabezpiecza interesy administracji celno-podatkowej Rosji, gdyż wszystkie szkody celne są w pełni regulowane, a chyba o to przede wszystkim chodzi.

- **Co zatem powinni zrobić przewoźnicy? Przecież 1 grudnia karnety TIR chyba przestaną funkcjonować na terenie Rosji, albo nawet także w pozostałych krajach Unii Celnej?**

Rosja nie może sobie pozwolić na taki zły wizerunek na szczeblu międzynarodowym, gdyż byłby to akt jednostronnego pogwałcenia międzynarodowego prawa, o którego poszanowanie sama Rosja wielokrotnie występowała. Po drugie - złamane jest prawo federalne, ponieważ wystąpienie przeciwko ASMAP-owi nie ma żadnych prawnych podstaw, gdyż prezentowane przez FTS roszczenia nie istnieją, a ASMAP wywiązuje się ze wszystkich obowiązków. Po trzecie - interes fiskalny Federacji Rosyjskiej wymaga istnienia realnego gwaranta, a dotychczasowe próby stworzenia alternatywnego systemu gwarancji są nieefektywne, bo instytucje gwarancyjne nie są na tyle wydolne, żeby objąć wszystkie operacje tranzytu celnego.

W związku z tym spodziewam się albo szybkiej interwencji z najwyższego szczebla władzy, albo kolejnego przekładania terminów i rozszerzania o kolejne obszary ograniczeń w funkcjonowaniu Konwencji TIR. Trzeci wariant, do którego FTS dąży, jest również realny, ale skutki gospodarcze dla samej Rosji byłyby bardzo, bardzo wysokie.

Kierownictwo FTS zignorowało nawet partnerów w samej Unii Celnej. Nie wiadomo, jak te kraje zachowają się wobec tak przedmiotowego ich traktowania. To świadczy o tym, że kierownictwo FTS działało trochę po omacku...

- **Jakie są zagrożenia wykupienia polis narodowych? Przecież w ich przypadku nie będzie organizacji krajowej przewoźników, która w sądzie będzie broniła interesów przewoźnika?**

O czym mówimy? Jak na razie wszystko wskazuje, że jest to system inkasacji opłat za wystawienie dokumentu tranzytu celnego. Ponieważ na rynku funkcjonuje tani i powszechnie dostępny system TIR, to on jest punktem odniesienia dla każdego nowego produktu. Więc teraz reklamuje się tylko niską cenę za wystawienie dokumentów. Nikt nie analizuje ryzyka i kosztów obrony oraz windykacji, więc jest to raczej oferta bez pokrycia. Sprawnie funkcjonujący, wiarygodny system musi kosztować.

Nie wolno zapominać, że istnieją w przestrzeni gospodarczej również tacy „przedsiębiorcy", którzy permanentnie szukają „okazji". Jak tylko rozszczelni się system, to oni natychmiast wykorzystają okazję, żeby ktoś inny za nich zapłacił cło i podatki. Oby nie musieli za nich płacić nasi przewoźnicy.

A co się tyczy obrony przewoźników, to dowiedliśmy nie mową, ale czynem, że robimy wszystko, aby nasi przewoźnicy nie płacili za nie swoje grzechy. Gdyby było inaczej, to pewnie połowy tych, którzy mieli kłopoty w latach dziewięćdziesiątych, już dziś by nie było. Kto będzie ich osłaniał i bronił w tzw. nacjonalnej procedurze - nie wiem, a nie sądzę, żeby robiła to firma komercyjna, której celem jest unikanie kosztów i generowanie zysków. Na szczęście nasi przewoźnicy są tego świadomi.

- **Jakie będą skutki obecnego kryzysu dla przewoźników i gospodarki?**

Paradoksalnie, przynajmniej w chwili obecnej, szeroko pojęty interes gospodarczy FR jest naszym sojusznikiem w tym absurdalnym sporze. Chyba nikt o zdrowych zmysłach nie doprowadzi do zakłócenia obrotu towarowego z zagranicą. To byłyby trudne do oszacowania straty dla rosyjskiej gospodarki, bo zakłóciłoby to również procesy produkcyjne, które dziś są powiązane różnymi kooperacyjnymi związkami.

- **Czy zainteresowane kraje mogą odpowiedzieć retorsjami?**

Oczywiście, ponieważ niezamierzonym skutkiem ewentualnych ograniczeń w wykorzystaniu przez przewoźników karnetu TIR byłaby o wiele lepsza sytuacja rynkowa rosyjskich przewoźników. Tym bardziej, że Kodeks Celny Unii Celnej Białoruś-Rosja-Kazachstan wyraźnie daje możliwości zastosowania korzystniejszych warunków dla rezydentów tej unii. W związku z tym zasygnowaliśmy już potrzebę pracy nad rozwiązaniami prawnymi zrównującymi warunki konkurencyjne na międzynarodowym rynku transportowym.

To jest zadanie dla naszej Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU, która po gruntownych zmianach personalnych oraz wyborach nowych władz na początku listopada br. zapowiada nowe otwarcie na problemy przewoźników w wielu krajach.

Najwyższy priorytet

z Januszem Łacnym, prezydentem IRU, rozmawia Robert Przybylski

Jak wygląda sytuacja z kryzysem systemu TIR?

Prace nad rozwiązaniem kryzysu sytemu TIR w Rosji mają najwyższy priorytet w IRU. Budujemy szeroką koalicję państw i międzynarodowych organizacji zainteresowanych pozytywnym, dla społeczności międzynarodowej, zakończeniem obecnego kryzysu.

Czy zmuszenie przewoźników pismem FTS z 14 października do kupowania dodatkowych zabezpieczeń jest legalne?

W świetle prawa międzynarodowego ostatnia decyzja rosyjskiej Federalnej Służby Celnej jest tak samo nielegalna jak działania zapoczątkowane jej decyzją z 4 lipca, wstrzymującą działanie Konwencji TIR na terenie całej Rosji. Ale obecnie dochodzi do tego jeszcze jeden poważny problem, związany z zagrożeniem cofnięcia przez FTS, od 1 grudnia 2013 r., umowy o uznawaniu stowarzyszenia ASMAP jako rosyjskiej organizacji poręczającej w systemie TIR. Brak krajowego gwaranta sytemu TIR sprawi, że cała Konwencja TIR nie będzie mogła działać na terenie Rosji. A niestety, takie wymówienie współpracy na linii FTS – ASMAP nie jest działaniem nielegalnym.

Zatem nie można wykluczyć, że w Rosji system TIR nie będzie działać?

Nie wiemy, co zrobią Rosjanie. Nieoficjalnie słyszy się o próbach zastąpienia stowarzyszenia ASMAP przez inne podmioty rosyjskie, ale one nie spełniają wymogów Konwencji TIR, ponieważ nie są stowarzyszeniami przewoźników.

Z drugiej strony, w ewentualnych próbach zastąpienia systemu TIR przez wewnętrzne, rosyjskie zabezpieczenia należności celnych niepokoi mnie następujący fakt: w przypadku Konwencji TIR przewoźnicy chronieni są przez prawo międzynarodowe, dzięki któremu wiadomo jest w szczególności, jakie dokumenty potwierdzają prawidłowość przeprowadzenia operacji celno-przewozowych oraz co trzeba przedstawić, aby przewoźnik mógł się skutecznie bronić w przypadku zarzutów o nieprawidłowości, np. o przemyt.

Nowe podmioty gwarantujące należności celne będą działać według prawa rosyjskiego, więc zagraniczni przewoźnicy będą pozbawieni ochrony przez prawo międzynarodowe, co poważnie osłabi ich, i bez tego, wątłą pozycję wobec organów rosyjskiego państwa. Jednak na razie nic nie jest jeszcze przesądzone. Czekamy na ruch Rosjan i nie marnujemy czasu, prowadząc działania i poszukując jak najlepszych aliantów.

reklama

PL 49* > 3,5 t viaTOLL

viaTOLL

OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE DLA POJAZDÓW > 3,5 t

NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH
OD 31 PAŹDZIERNIKA ORAZ 1 GRUDNIA 2013 ROKU

Infolinia: 800 101 101**/ + 48 22 521 10 10***
www.viatoll.pl

* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.
** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.
*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

eurowag
payment solution on the road

Ecotaxe 2014

Przygotuj się zawczasu
i zarezerwuj sobie urządzenie
pokładowe z Eurowag.

W styczniu 2014 r. w Francji wprowadzony zostanie ogólnokrajowy podatek ekologiczny, którym objęte będą wszystkie francuskie i zagraniczne pojazdy powyżej 3,5 tony.

Korzyści wynikające z płatności Ecotaxe za pośrednictwem Eurowag:
- jedno urządzenie pokładowe OBU do opłacania Ecotaxe i myta we FR/PT/ES;
- najniższe opłaty
- wykorzystanie kompleksowego systemu rabatów przyznawanych przez operatorów autostrad;
- rejestracja on-line nowych pojazdów znacząco upraszcza i przyśpiesza związaną z tym biurokrację;
- do dyspozycji sieć strzeżonych parkingów oraz mostów i tuneli.

Rejestracji można dokonywać na www.eurowag.com

Tel.: +48 (22) 490 34 35

Karnet TIR to najlepsze zabezpieczenie

Decyzja władz Federalnej Służby Celnej Rosji o wprowadzeniu dodatkowych gwarancji była pomysłem tak szokującym, że chyba niewielu specjalistów w tej branży przypuszczało, że Rosjanie będą rzeczywiście dążyć do wprowadzenia jej w życie.

Ryszard Gałczyński

Decyzja władz Federalnej Służby Celnej Rosji (FTS) o wprowadzeniu dodatkowych gwarancji finansowych w przewozach drogowych realizowanych pod osłoną karnetu TIR była pomysłem tak szokującym i niezrozumiałym, że chyba niewielu specjalistów w tej branży przypuszczało, że Rosjanie będą rzeczywiście dążyć do wprowadzenia jej w życie. Przede wszystkim dlatego, że stała sprzeczności z przepisami prawa międzynarodowego, które Rosja ratyfikowała; była jawnym pogwałceniem Konwencji TIR.

Powód takich działań Federalna Służba Celna Rosji uzasadniła długami, jakie wobec skarbu państwa ma Rosyjskie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych ASMAP, operator systemu TIR na terytorium Federacji Rosyjskiej. Według szacunków FTS jest to kwota przekraczająca 20 mld rubli (604 mln dolarów), która pochodzi jeszcze z lat 90. ASMAP nie uznaje tego zadłużenia i oświadcza, że roszczenia, o których mówi FTS Rosji, zostały uregulowane na mocy umowy z 2004 roku. Ten konflikt wewnętrzny, który na początku potraktowano jako element politycznej rozgrywki moskiewskiego establishmentu – z powodu trudnych do oszacowania skutków ekonomicznych stał się bardzo szybko problemem ogólnoświatowym. Przez cały sierpień wiele rządów różnych państw (w tym również Polski) oraz Komisja Europejska, Organizacja Narodów Zjednoczonych i IRU wystosowywały pisma do rządu Federacji, informując, że decyzja FTS Rosji jest jawnym łamaniem prawa międzynarodowego i apelując o jej wycofanie.

14 września szef Federalnej Służby Celnej Andriej Bieljaninow poinformował, że wymóg dodatkowych zabezpieczeń przy przewozie drogowym nie dotyczy europejskiej części Rosji, całej azjatyckiej części terytorium – tak. FTS Rosji nie wycofało się z decyzji, którą oprotestowało pół świata, więc widocznie o jej utrzymaniu musiano zadecydować na dużo wyższym szczeblu. IRU w specjalnym oświadczeniu uznała działania służb rosyjskich za bezprawne.

Jak dalej będzie funkcjonował system TIR, przekonamy się 1 grudnia. Po tej dacie ASMAP, jeżeli wcześniej nie nastąpi jakaś ugoda z Federalną Służbą Celną Rosji, przestanie być nadzorcą i operatorem tego systemu. Władze IRU nazwały zaistniałą sytuację kryzysem TIR w Rosji.

Zapytaliśmy, co sądzą o tym polscy przewoźnicy...

Krzysztof Rosiński

Jeżdżę do Rosji od ponad 20 lat. Przez ten czas system TIR został tak doszlifowany, że karnet TIR jest aktualnie najlepszym zabezpieczeniem. Ja od dziesięciu lat nie miałem najmniejszego problemu z tym dokumentem. Podważanie przez Rosjan systemu TIR jest dla mnie zupełnie niezrozumiałe. Bardzo się temu dziwię i na dobrą sprawę nie wiem, czemu to ma służyć. Dzisiaj karnet jest dobrą i funkcjonalną formą zabezpieczenia przewoźników.

Wprowadzenie dodatkowych rosyjskich zabezpieczeń oznacza przede wszystkim konieczność udostępniania rosyjskim firmom dokumentów zawierających poufne dane wynikające z umów handlowych. Fakt, że z taką wiedzą będą oni mogli wprowadzać ceny dumpingowe za usługę i przejmować w ten sposób nasze kontrakty, budzi mój największy niepokój.

Jeżeli wartość przewożonego towaru jest bardzo wysoka, to Rosjanie żądają od nas jazdy w konwoju, co wiąże się z dodatkowym kosztem. To były dotychczas jedyne sytuacje, które wymagały dodatkowych zabezpieczeń (taki przewóz odbywa się oczywiście na karnecie TIR), ale o tym wszyscy wiedzą.

Jan Wardecki

Skoro Kanada i USA rozważają przystąpienie do systemu TIR, to dziwi mnie i bulwersuje fakt, że Rosja chce z niego wystąpić. Od dwudziestu lat operujemy na tym rynku. Teraz jest łatwiej uzyskać dostęp do karnetów TIR niż kilkanaście lat wcześniej. Dlaczego strona rosyjska w ten sposób do tego podchodzi? Bez względu na to, ile wynoszą zobowiązania ASMAP wobec Federalnej Służby Celnej Rosji, polscy przewoźnicy w niczym tu nie zawinili.

Ja wierzę w system TIR i jestem przekonany, że mimo wszystko będzie funkcjonował. Zabezpieczenie w systemie TIR jest dziś najbardziej pewnym i nie ma lepszych i korzystniejszych - jak

starają się sugerować Rosjanie. Niczego lepszego oprócz karnetu TIR jeszcze nie wymyślono. Trzeba też pamiętać, że system TIR działa w obydwie strony. Jeżeli Rosjanie wprowadzą dodatkowe zabezpieczenia dla całej UE (całego systemu), to również UE, albo każdy kraj członkowski z osobna powinien wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia dla przewoźników rosyjskich.

Piotr Kuklinowski

Rosjanie takimi decyzjami chcą nas ze swojego rynku wyrugować. Od dłuższego czasu używają różnych sztuczek, które mają nam utrudnić życie w przewozach. Tak samo należy traktować te decyzje, które wymagają dodatkowego ubezpieczenia. Mimo że po 14 września nie obowiązuje w europejskiej części Rosji, nadal nie wiadomo, jak od strony technicznej ją zrealizować i jaka jest cena takiego zabezpieczenia.

Dodatkowe, niezaplanowane koszty będą za sobą pociągały konieczność renegocjacji zawartych umów. Ja obsługuję kierunek rosyjski od 1994 roku i nie było w mojej firmie przypadku zaginięcia towaru czy takiej sytuacji, w której towar nie dotarłby do wyznaczonego celu. System TIR jest tak szczelny, że nie pozostawia możliwości, aby samochód nie wjechał do urzędu celnego – jest to równoznaczne z dopełnieniem wszystkich formalności. Karnet jest bardzo dobrym dokumentem, ponieważ umożliwia szybką odprawę i jest gwarancją należności do wysokości 60 tys. euro, co powinno wystarczyć na zabezpieczenie wszystkich opłat podatkowo-celnych. Białorusini od roku wymuszają dodatkowe opłaty, wynikające z konieczności konwojowania ciężarówek przez ich terytorium, w przypadku gdy wartość przewożonego towaru jest wyższa niż 60 tys. euro.

Gerard Kaczmarczyk

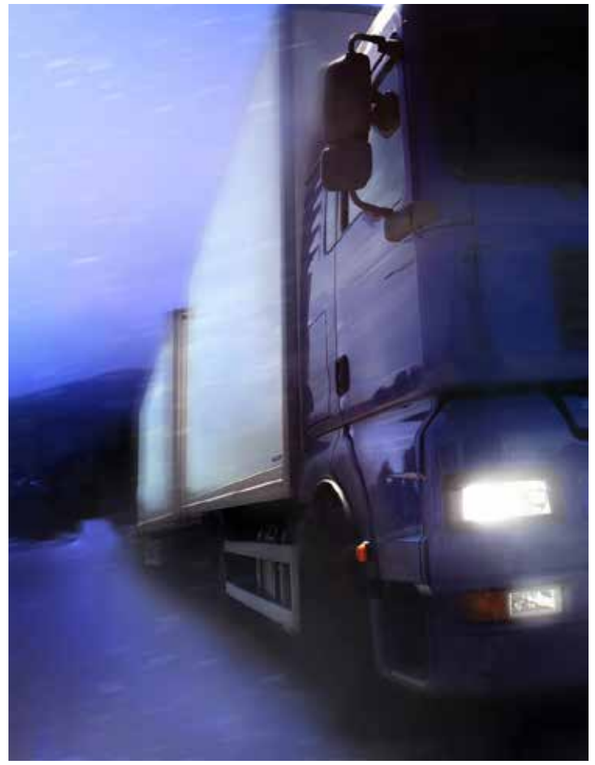
Uważam, że system TIR i karnety to jedyne rozsądne rozwiązanie. Jest ogólnie znane i upraszcza pracę przewoźnikowi. Nie wyobrażam sobie innego systemu zabezpieczeń. A już na pewno takiego, który będzie ode mnie wymagał gwarantowania swoim majątkiem dokonania opłat celnych za towar, który przewiozłem. To jest obowiązek importera, odbiorcy towaru! On ma gwarantować opłatę należności celnych.

System TIR działa od wielu lat, jest dobry i sprawdzony, a problem w jego funkcjonowaniu stwarzają sami Rosjanie. Jeżeli w Rosji nastąpiły jakieś nieprawidłowości ze strony ASMAP w stosunku do urzędu celnego i występują jakieś należności do zapłaty - to jest problem rosyjski. Zasada jest jedna: własne brudy pierze się w swoim domu. Tymczasem ich wewnętrzny konflikt może dotknąć wszystkich przewoźników funkcjonujących w systemie TIR. My jeździmy na karnetach TIR zgodnie z ustalonymi procedurami i nie powinniśmy ponosić konsekwencji za to, że w Rosji panuje bałagan.

Dodatkowe zabezpieczenia to dodatkowe koszty. Dzisiaj w transporcie nie ma na nie miejsca. My mamy odpowiadać za przewóz ładunku, a nie uczestniczyć w łańcuchu zdarzeń, które nas w ogóle nie powinny dotyczyć. Zabezpieczanie należności celnych absolutnie nie jest naszą rolą. Jesteśmy prawem międzynarodowym zobowiązani do przewozu towaru pod osłoną karnetu TIR i zgodnie z tą procedurą działamy.

INWESTUJEMY W TRANSPORT

LEASING



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

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

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

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

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

SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

fotomorgana

Świętuję, bo się źle czuję

Sławomir Jeneralski

Drodzy Państwo, w związku z powszechnym pojękiwaniem chcemy zapisać w naszym statucie obowiązujące toasty, które zalecamy wykrzykiwać przy uroczystych okazjach i świętach.

Prof. Bogusław Liberadzki

Panie Profesorze, zechce Pan wybrać jako pierwszy. Który toast wpisuje się w Pański charakter?

Z przyjemnością, ale ja nie piję.

Wicepremier Janusz Piechociński

Proponuję świętować każdą nową drogę, obwodnicę, autostradę, które otwieramy ku radości i satysfakcji przewoźników.

Małgorzata Zdrodowska

I każdą zamykaną dla tirów drogę. Może w święto lotnictwa, bo przecież towar musi dolecieć.

Piotr Mikiel, Andrzej Olechnicki, Waldemar Wierzbicki

Uczcijmy świętą zasadę „przewoźniku nie wychylaj się". Połączmy to ze świętem Pendolino, będzie taniej.

Wiceminister Zbigniew Rynasiewicz

Wznoszę toast za wszystkich kierowców wyróżnionych odznaką „Zasłużony Kierowca". Mamy tych odznak z siedem kilo chyba...

Sławomir Kostjan

Ale nie ma zawodu kierowcy, panie ministrze.

No, nie ma...

Jan Buczek

Marzy mi się nagroda, którą ufunduje ZMPD. „Płać i nie pytaj na co".

Wiesław Starostka

Aleksander Reisch

Euzebiusz Jasiński

Zofia Stępnicka, Tadeusz Gajownik, Jarosław Jakoniuk

Bolesław Milewski

Henryk Boguszewski

Waldemar Jaszczur, posłanka Stanisława Prządka, poseł Krzysztof Tchórzewski

Tadeusz Wilk, Bogusław Liberadzki, Artur Kamiński

wydarzenia

Spotkanie przewodniczących regionów ZMPD

12 września

Przewodniczący regionów ZMPD spotkali się w połowie września w Wiechlicach w województwie lubuskim. Do omówienia były ważne problemy: skutki kryzysu systemu TIR; ubezpieczeń, zatrzymywanie polskich pojazdów przez służby białoruskie, funkcjonowanie systemu zaufanych stacji serwisowych, plany uruchomienia Akademii Samorządowej ZMPD, czyli cyklu szkoleń dla przewoźników zainteresowanych aktywnością w samorządach terytorialnych.

Sporo czasu uczestnicy spotkania poświęcili sprawie wprowadzenia przez stronę rosyjską dodatkowych gwarancji celnych. Prezes ZMPD Jan Buczek obszernie poinformował o działaniach podejmowanych w tej sprawie przez Zrzeszenie, rząd oraz organizacje międzynarodowe. ZMPD podejmuje szereg działań, chcąc pomóc przewoźnikom, których pojazdy zostały zatrzymane na Białorusi. Trzeba jednak pamiętać, że to przewoźnicy - właściciele tych pojazdów powinni przede wszystkim analizować zgodność wykonywanych przewozów z obowiązującymi przepisami. W przypadku ewidentnego złamania przepisów białoruskich trudno bowiem przeciwdziałać sankcjom. Akademia Samorządowa ZMPD została oceniona przez przewodniczących regionów jako potrzebna inicjatywa. Realizację projektu pilotować będzie Rada ZMPD. Wkrótce rozpocznie się rekrutacja uczestników szkoleń.

Więcej informacji prawnych na portalu ZMPD

Z inicjatywy Rady ZMPD rozszerzyliśmy internetowy Serwis Prawny ZMPD, znajdujący się na portalu ZMPD. Oprócz znajdujących się już w tym serwisie działów, zawierających ujednolicone teksty aktów prawnych, dodaliśmy nowy: wzory dokumentów. Zamieściliśmy w nim te dokumenty, które są przydatne w prowadzeniu przedsiębiorstwa transportowego.
Znajdują się w nim obecnie wzory formularzy: obowiązki pracodawcy przewoźnika drogowego; umowa o pracę; podstawowe czynności i obowiązki kierowcy wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy; regulamin pracy firmy transportowej; informacja o warunkach zatrudnienia; wzór obwieszczenia.
Zachęcamy przewoźników do korzystania z gotowych wzorów, które zamieszczamy na portalu ZMPD w części Branża - Pomoc prawna.

Terminy szkoleń COS ZMPD (listopad-grudzień 2013)

- 13 listopada - Warszawa - Podstawowe przepisy konwencji TIR,
- 23 listopada - Bydgoszcz - Podatek VAT w transporcie i spedycji,
- 26 listopada - Gdynia - Podatek VAT w transporcie i spedycji,
- 26 listopada - Opole - Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców,
- 27 listopada - Wrocław - Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców,
- 28 listopada - 7 grudnia - Warszawa - szkolenie przed egzaminem na certyfikat kompetencji zawodowych,
- 07 grudnia - Warszawa - Podstawowe przepisy konwencji TIR,
- 07 grudnia - Biała Podlaska - Podatek VAT w transporcie i spedycji,
- 17 grudnia - Rzeszów - Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców,
- 18 grudnia - Lublin - Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców.

Akademia Samorządowa ZMPD

„Człowiek jest z natury zwierzęciem politycznym”. Arystoteles

ZMPD organizuje cykl szkoleń dla przewoźników, którzy chcą kandydować w przyszłorocznych wyborach samorządowych oraz dla tych, którzy obecnie pełnią funkcje radnych gminnych, powiatowych lub wojewódzkich.
W programie Akademii Samorządowej ZMPD znajdą się wykłady, seminaria i ćwiczenia poświęcone:

- historii i strukturze samorządu w Polsce
- przepisom regulującym funkcjonowanie samorządów
- finansom samorządów
- organizacji i finansowaniu kampanii wyborczych
- sztuce wystąpień publicznych i zasadom kontaktów z mediami.

Akademia Samorządowa ZMPD jest projektem wolnym od wpływów jakiejkolwiek partii politycznej.
Głównym celem jej działania jest przygotowanie przedsiębiorców do aktywnej działalności w samorządach i skutecznego reprezentowania w nich wyborców zainteresowanych rozwojem przedsiębiorczości.
W okresie 2013 - 2104 planowanych jest pięć sesji szkoleniowych. Udział w zajęciach będzie dla członków ZMPD bezpłatny.
Zgłoszenia uczestnictwa w szkoleniach może dokonać każdy członek ZMPD, wypełniając Formularz Zgłoszeniowy Akademii Samorządowej ZMPD, znajdujący się na stronie internetowej ZMPD (w części „Informacje”).
Wypełnione formularze należy przesyłać (do wyboru):

- na adres e-mail: akademia@zmpd.pl
- faksem na numer: (+48 22) 536 10 25
- pocztą na adres: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa, z dopiskiem: Akademia ZMPD.

Termin zgłoszeń mija 20 listopada 2013 r. Decyduje data wysłania zgłoszenia.

Zebrania regionalne ZMPD

Kryzys systemu TIR oraz problemy z systemem viaTOLL zdominowały dyskusję na wrześniowych zebraniach regionalnych członków ZMPD

Sławomir Jeneralski

Kryzys systemu TIR oraz problemy z systemem viaTOLL zdominowały dyskusję na zebraniach regionalnych członków ZMPD z regionów Pomorskiego i Warmińsko – Mazurskiego, które odbyły się 25 i 26 września. Na obydwu o kryzysie systemu TIR wywołanym zapowiedzianym przez rosyjską służbę celną żądaniem dodatkowych gwarancji celnych informował prezes ZMPD (o tych problemach obszernie informujemy w tym numerze „Przewoźnika"). Wiele emocji wywołało seminarium poświęcone zmianom w systemie viaTOLL. Zastępca dyrektora Departamentu Transportu ZMPD - Piotr Mikiel, mówił o różnicy poglądów w sprawie kar w systemie viaTOLL pomiędzy rządem a organizacjami przewoźników. Rząd chce obarczyć przedsiębiorców odpowiedzialnością za wykroczenia popełniane przez kierowców - przewoźnicy kategorycznie się na to nie zgadzają.

W regionie pomorskim Tomasz Rejek krytykował przepisy dotyczące szkolenia kierowców. Doprowadziły one do zaniżenia poziomu kształcenia, a nawet do tworzenia fikcji polegającej na kupowaniu zaświadczeń. ZMPD prowadzi rozmowy w sprawie przywrócenia nauczania kierowców w szkołach publicznych. Doraźnym rozwiązaniem może być finansowanie szkolenia poprzez Powiatowe Urzędy Pracy. Działania w tym kierunku Zrzeszenie prowadzi od kilku miesięcy wspólnie z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej.

Andrzej Olechnicki podniósł problem rosnących podatków od środków transportu, a także wielkich różnic stawek w poszczególnych gminach. Reakcją ZMPD na ten problem jest uruchomienie Akademii Samorządowej ZMPD, która ma przygotowywać do aktywności w samorządach terytorialnych oraz do kandydowania w przyszłorocznych wyborach samorządowych.

Ważną częścią zebrań były informacje nt. działalności organów statutowych. Prezentowali je prezes Jan Buczek, przewodniczący Rady Aleksander Reisch i zastępca Sławomir Kostjan, przedstawiciele Komisji Rewizyjnej Stefan Przastek i Jan Oleksiuk oraz dyrektor generalny ZMPD Wiesław Starostka.

W regionie pomorskim obrady rozpoczęły się od wręczenia szefowi tego regionu ZMPD - Rafałowi Olszewskiemu odznaczenia MTBiGM "Zasłużony dla Transportu".

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

SZKOLENIA

bezpłatne - misyjne
dla pracowników
firm członkowskich ZMPD

Więcej na ***www.szkolenia.zmpd.pl***

OFERTA CENTRALNEGO OŚRODKA SZKOLEŃ ZMPD

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

1957 ZMPD

przewoźnik nr 32

Między Sarajewem a Paryżem

Tadeusz Wilk
Anna Gawlik

W ostatnim czasie odbyło się kilka - istotnych dla polskich przewoźników - międzynarodowych spotkań związanych z funkcjonowaniem międzynarodowego transportu drogowego.

W Paryżu 19 i 20 września obradowała Grupa ds. transportu drogowego Międzynarodowego Forum Transportowego (ITF). W obradach uczestniczył sekretarz generalny ITF Jose Viegas. Posiedzenie zdominowały dwa tematy. Pierwszy to określenie zasad i warunków funkcjonowania firm transportu drogowego w formie „Księgi Jakości" (kryteria jakościowe w zakresie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego). Dokument ten ma stanowić podstawę funkcjonowania systemu EKMT po 2015 roku. Drugi - to określenie wielkości kontyngentów bazowych zezwoleń EKMT na rok 2014. Strona rosyjska utrzymała wprowadzone w 2011 roku swoje ograniczenie terytorialne, co oznacza, że w 2014 roku na terytorium Rosji pozostaje ważnych 67 bazowych zezwoleń EKMT. Jednocześnie przedstawiciel Federacji Rosyjskiej poinformował, że Rosja w każdej chwili gotowa jest usunąć swoje ograniczenie terytorialne pod warunkiem, że wszystkie inne kraje, na terytorium których istnieją ograniczenia, również zniosą swoje ograniczenia lub zastrzeżenia.

Niestety na tym posiedzeniu nie doszło do takiego porozumienia. W efekcie utrzymanie ograniczenia przez stronę rosyjską oznacza, że na 2014 rok Polska otrzyma 301 zezwoleń bazowych, w tym 67 zezwoleń bazowych ważnych na przewozy do/z Federacji Rosyjskiej.

W trakcie spotkania poruszony został również problem wykorzystania zezwoleń EKMT na terenie Unii Celnej Rosja - Białoruś - Kazachstan. Rozmawiano głownie o praktycznych aspektach tego zagadnienia, związanych z nakładaniem kar przez służby białoruskie w przypadku przewozu wykonywanego na podstawie zezwolenia EKMT, który rozpoczyna się w jednym z krajów Unii Celnej i kończy się w innym kraju Unii Celnej. Przedstawiciel Białorusi wyjaśnił, że Kodeks Celny Unii Celnej przewiduje sankcje za wykonanie takich przewozów i jest to w pewnym sensie niespójne z zasadami funkcjonowania systemu EKMT. Stwierdził również, że podobny problem jest z wykonywaniem przewozów wynikających z umów bilateralnych zawartych pomiędzy krajami Unii Celnej i innymi krajami w kontekście stosowania przepisów Kodeksu Celnego UC. Poinformował także o wystąpieniu przez rząd białoruski do władz Unii Celnej o zmianę zapisów Kodeksu Celnego w tym zakresie.

We wrześniu i w październiku odbyły się też posiedzenia czterech komisji mieszanych do spraw międzynarodowych przewozów drogowych.

16 i 17 września obradowała w Gdańsku Polsko - Rosyjska Komisja Mieszana do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Głównymi tematami były: stosowanie Konwencji TIR na terenie Federacji Rosyjskiej po 1 grudnia 2013 r. oraz potwierdzenie ustaleń protokołu z Soczi w kontekście kontroli dokumentów polskich przewoźników wykonujących przewozy do Federacji Rosyjskiej. Delegacja rosyjska poinformowała o zamierzeniach dotyczących dalszego funkcjonowania systemu TIR na terenie Federacji Rosyjskiej. Stwierdziła, że strona rosyjska nie ma zamiaru wycofywać się z Konwencji TIR, a podejmowane działania mają jedynie służyć wypracowaniu alternatywnych form gwarancji tranzytu celnego na obszarze Rosji.

Rosjanie potwierdzili także, że zapisy protokołu z Soczi są w pełni obowiązujące i wszelkie żądania rosyjskich służb kontrolnych niezgodne z tymi ustaleniami są niewłaściwe. Strona polska poprosiła o przypomnienie rosyjskim służbom kontrolnym ustaleń wymienionego protokołu.

30 września i 1 października odbyło się w Belgradzie posiedzenie Polsko – Serbskiej Komisji Mieszanej do spraw międzynarodowych przewozów drogowych. Strony wymieniły się informacjami na temat rozwoju przewozów drogowych pomiędzy obydwoma krajami. W trakcie dyskusji podjęto problematykę liberalizacji przewozów drogowych pomiędzy oboma krajami. Temat ten już wcześniej był podejmowany podczas obrad komisji mieszanych. Obie strony wyraziły zainteresowanie tą problematyką i ustaliły, że będą podejmowały działania zmierzające do tego celu. Ustalono kontyngent zezwoleń na rok 2014. Po raz pierwszy w kontyngencie została ujęta kwota 100 zezwoleń przeznaczonych na przewozy do/z krajów trzecich bez potrzeby tranzytowania kraju rejestracji pojazdu. W protokole sprecyzowano także zasady przewozów dla pojazdów do 3,5 t ładowności i do 6 t dmc. Ważną częścią dyskusji były zapisy projektu nowej umowy transportowej pomiędzy Polską i Serbią. Dotychczas przewozy pomiędzy oboma krajami odbywają się na podstawie umowy zawartej pomiędzy rządem PRL a rządem Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii.

10 i 11 października odbyło się w Sarajewie posiedzenie Polsko - Bośniackiej Komisji Mieszanej w sprawie międzynarodowych przewozów drogowych. Obie strony potwierdziły, że w latach 2008 – 2013 następował stały wzrost wymiany handlowej pomiędzy obydwoma krajami. Delegacja Bośni i Hercegowiny zaproponowała zliberalizowanie przewozów tranzytowych i przewozów dwustronnych w 2014 r. Delegacja polska przychylając się do stanowiska gospodarzy uznała jednak, że mając na uwadze posiadane uprawnienia i zapisy obowiązującej umowy dwustronnej, nie może przyjąć tej propozycji na tym posiedzeniu. W związku z tym uzgodniono, że kwestia liberalizacji przewozów towarów będzie przedmiotem przyszłych rozmów.

Uzgodniono wstępny kontyngent zezwoleń na rok 2014 w wysokości 2 000 zezwoleń ogólnych, uprawniających do wykonywania przewozów dwustronnych lub tranzytowych, oraz 500 zezwoleń na przewozy do/z krajów trzecich.

Obie strony zgodziły się również, że należy kontynuować prace związane z nową umową o międzynarodowym transporcie drogowym, ponieważ obowiązuje nadal umowa między rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a rządem Socjalistycznej Federacyjnej Republiki Jugosławii o międzynarodowych przewozach drogowych.

17-18 października odbyło się w Warszawie posiedzenie Polsko - Ukraińskiej Komisji Mieszanej ds. międzynarodowych przewozów drogowych. Obie delegacje potwierdziły systematyczny wzrost wymiany handlowej i przewozów drogowych wykonywanych przez przewoźników obu krajów. Biorąc pod uwagę dotychczasową współpracę delegacje uzgodniły wstępny kontyngent zezwoleń na 2014 rok w wysokości 260 tys. zezwoleń dla każdej ze stron.

Delegacje omówiły również kwestie problematyczne w przewozach między obu krajami, takie jak: limit wwozu paliwa zwolnionego od opłat, możliwości wzajemnego uznawania wyników ważenia pojazdów, długotrwałe kontrole ładunków, a także problemy wynikające z nieformalnych – w opinii polskiej - opłat pobieranych przez ukraińskie służby kontrolne na przejściach granicznych. Wnioskowano o jednoznaczne określenie dokumentów kontrolnych potwierdzających prawo do korzystania z pojazdu oraz o zwiększenie liczby przejść granicznych dostępnych dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton.

Delegacji polskiej przewodniczyła Marlena Rozkosz, zastępca dyrektora w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W rozmowach uczestniczyli przedstawiciele ZMPD.

PORTAL POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH
www.zmpd.pl
Informacje
na wyciągnięcie ręki
50 tys. odsłon
miesięcznie

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE
1957 ZMPD

Ciężarówki w szponach interpretacji przepisów

Przewoźnicy, którzy zetknęli się z białoruskim wymiarem sprawiedliwości, doskonale wiedzą, że ciężarówka zatrzymana przez tamtejsze służby kontrolne już do Polski nie wraca. Konfiskaty pojazdów na białorusko–polskiej granicy nie są niestety wyjątkami i nawet błaha przyczyna może skutkować poważnymi konsekwencjami finansowymi.

Ryszard Gałczyński

Zwykle na przedsiębiorcę nakładana jest grzywna równa wielokrotności „stawki bazowej", żąda się także zapłaty należności celno-podatkowych, które zazwyczaj są większe od wartości samochodu, a pojazd zostaje konfiskowany lub zaaresztowany jako „gwarancja" dokonania zapłaty przez ukaranego. Nie zdarzyło się jeszcze, aby białoruskie sądy kiedykolwiek podważyły decyzje tamtejszych służb celnych. Dotychczas konfiskaty były skutkiem drobnych przestępstw popełnianych przez kierowców, „dorabiających" głównie przemytem papierosów. Za kilka kartonów tej kontrabandy, wartych dwa tysiące złotych, właściciel firmy tracił pojazd za ponad 100 tysięcy euro.

Od sierpnia tego roku mamy do czynienia z falą zatrzymań, która wygląda jak zorganizowana akcja wymierzona w polskich przewoźników. Białoruscy celnicy dokonują aresztowania ciężarówek z powodu nieprawidłowo udokumentowanego przewozu. ZMPD dysponuje danymi na temat trzynastu takich przypadków. Problemy dotyczą sytuacji, gdy miejsce rozładunku towaru, zgodnie z listem przewozowym CMR, znajduje się w Federacji Rosyjskiej, a miejsce zakończenia procedur celnych na terytorium Republiki Białoruś. Według „nowej" interpretacji przepisów Unii Celnej (Rosja – Białoruś – Kazachstan) tamtejsi funkcjonariusze uznają takie przewozy za kabotaż wewnątrz UC. Białoruskie służby celne zarzucają przewoźnikom, że wykonywali przewozy wewnętrzne z Białorusi do Rosji, które zgodnie z art. 344 Kodeksu celnego Unii Celnej są zabronione dla pojazdów objętych „odprawą czasową". A jeszcze kilka miesięcy temu realizowany w taki sposób transport nie wzbudzał żadnych wątpliwości, ani służb białoruskich, ani rosyjskich.

W ocenie Departamentu Transportu ZMPD stosowana przez białoruskich urzędników interpretacja przepisów jest nieprawidłowa.

Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD: - List przewozowy CMR - zgodnie z art. 4 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) (Dz. U. z 1962 r. nr 49, poz. 238) - jest dowodem zawarcia umowy przewozu. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie, ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom Konwencji CMR. Przewoźnicy realizowali przewóz zgodnie z dokumentem przewozowym, dokonując odprawy celnej towaru we wskazanym w nim miejscu. Przewozy te nie były kwestionowane przez służby celne Białorusi, jak również przez inne służby kontrolne.

Polscy przewoźnicy otrzymywali zlecenia Polska - Rosja, natomiast z otrzymywanych informacji wynika, że białoruskie służby celne interpretują to tak, że w miejscu odprawy celnej powinien być zamknięty dotychczasowy list przewozowy (w relacji Polska - Rosja) oraz wystawiony nowy list przewozowy, gdzie dotychczasowy odbiorca na Białorusi staje się nadawcą towaru do Rosji.

- Nie zgadzamy się z taką interpretacją - mówi T. Wilk - bowiem konwencja CMR nie odnosi się do miejsca clenia ładunku i nie nakazuje odbiorcy potwierdzania odbioru ładunku w miejscu odprawy celnej. Odbiorca ładunku lub upoważniona przez niego osoba przejmuje ładunek w miejscu przeznaczenia, wskazanym w liście przewozowym CMR. Niezależnie od przedstawionej interpretacji przewozu międzynarodowego zgodnie z Konwencją CMR, nie możemy się zgodzić z tym, że polski przewoźnik nie może wykonać przewozu pomiędzy Białorusią i Federacją Rosyjską, bowiem taki przewóz jest dopuszczony zarówno zgodnie z umową pomiędzy Polską i Republiką Białorusi, jak również z umową pomiędzy Polską a Federacja Rosyjską (Polska wymienia z tymi krajami zezwolenia na przewozy do i z krajów trzecich). I te umowy międzynarodowe nie mogą być pomijane w interpretacji strony białoruskiej. Niestety, jest to zdaniem białoruskich służb celnych niezgodne z

Kodeksem Celnym Unii Celnej (Białorusi, Rosji i Kazachstanu) i służby te stosują sankcje wynikające z Kodeksu Celnego UC. Naszym zdaniem jednak nie należy sięgać do umów transportowych przy ocenie wymienionych przewozów, bowiem problem związany jest wyłącznie z właściwą interpretacją Konwencji CMR.

W praktyce stosowanie „nowej interpretacji" przepisów przez białoruskich urzędników obarcza całą odpowiedzialnością za import towarów na terytorium Unii Celnej – odprawy celne na Białorusi – przypadkowo wynajętego przewoźnika, a nie – jak wprost stanowią międzynarodowe przepisy – importera tych towarów.

Sytuacja jest bardzo trudna, ponieważ tamtejsi celnicy mogą zatrzymać praktycznie każdą polską ciężarówkę, która jedzie z towarem do Rosji przez Białoruś. Pojazd może zostać zaanektowany na przykład wtedy, kiedy w styczniu 2013 r. firma wykonała przewóz niezgodny z „interpretacją obowiązującą" w październiku 2013 r. Przewoźnik pozostaje zupełnie bezbronny wobec tego rodzaju metod. W tych trzynastu przypadkach w ogóle nie informowano ich o przyczynach zatrzymywania samochodów oraz ewentualnych konsekwencjach tych zatrzymań. We wszystkich zatrzymania pojazdów nastąpiły przy okazji kolejnego przejazdu przez Białoruś. Przy każdym z tych wydarzeń cała dokumentacja prowadzonego aktualnie przewozu była bez zarzutu!

Dzisiaj wiadomo, że wysokość grzywien za rzekome naruszenia zaczyna się od 13 000 euro. Niezależnie od tego sprawy - w wyniku wyroku sądu - mogą się zakończyć nawet konfiskatą pojazdów.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Służba Celna były na bieżąco informowane przez Zrzeszenie o sytuacji na białoruskich przejściach granicznych, po to, aby te resorty mogły podjąć skuteczne działania służące ochronie polskich przedsiębiorców i obywateli, a także w celu wykazania władzom celnym Białorusi, że przyjęta przez nich interpretacja przepisów jest niewłaściwa.

Oto odpowiedź, jaka wpłynęła od rzecznika MTBiGM na pytanie, jakie działania ministerstwo podjęło w tej sprawie: „Natychmiast po zatrzymaniu pojazdów polskich przewoźników, w sierpniu br., nastąpiła reakcja Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej poprzez wystosowanie pisma do ambasadora Republiki Białoruś w Polsce. Ambasada przekazała pismo do właściwego w sprawie organu, jakim jest Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś".

Również polskie służby celne zwróciły się do przewodniczącego Państwowego Komitetu Celnego Republiki Białoruś o wyjaśnienie powodów zatrzymań polskich pojazdów. Odpowiedź przesłana przez stronę białoruską do polskiego Ministerstwa Finansów wskazywała na rozbieżność umowy dwustronnej pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Republiką Białoruś z przepisami celnymi Unii Celnej rosyjsko-białorusko-kazachskiej.

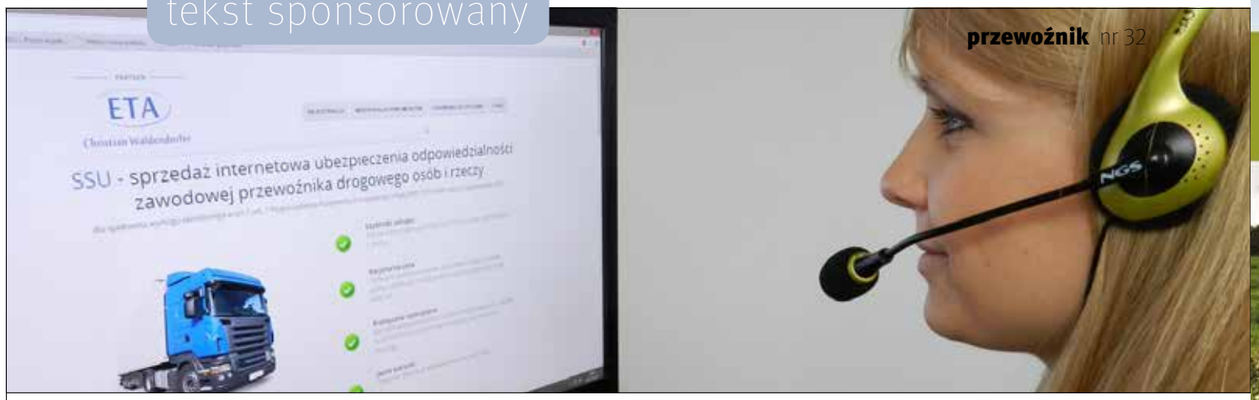
Na przełomie sierpnia i września br. wiceminister TBiGM Maciej Jankowski skierował do wiceministra Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś Aleksandra Szyszko pismo z prośbą o wyjaśnienie zaistniałej sytuacji. Odpowiedź przesłana przez stronę białoruską zawiera informację, że przejazd z towarem z Polski do Rosji przez Białoruś powinien odbywać się na podstawie jednego zezwolenia CMR. Według informacji zawartej w odpowiedzi, Ministerstwo Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś powiadomiło o takiej interpretacji szefa białoruskiej Służby Celnej.

Biorąc pod uwagę wagę tego problemu oraz negatywne konsekwencje dla polskich przewoźników, minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej wystąpił do Ministerstwa Transportu i Komunikacji Republiki Białoruś o zwołanie w październiku br. nadzwyczajnego posiedzenia komisji mieszanej, na którym ma zostać dokładnie omówiony problem zatrzymań.

Ponieważ żadne istotne rozstrzygnięcia w tej sprawie jeszcze nie nastąpiły, ZMPD przestrzega przed wykonywaniem przewozów przez Białoruś przez firmy, których pojazdy wykonywały przewozy do Rosji, a odprawę celną końcową realizowano na Białorusi.

Trans Poland
26 - 28 listopada 2013
SPOTKAJMY SIĘ!
Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki W WARSZAWIE
trans-poland.pl

TARGI WSPÓŁORGANIZOWANE PRZEZ:
PARTNERZY:
ORGANIZATOR:



„KWIT” czy ubezpieczenie do licencji

ETA Christian Waldendorfer

Jedną z dopuszczalnych form jest „ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej” – „jako prosty i opłacalny ekonomicznie sposób wykazania zdolności finansowej”.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanowiło wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchyliło dyrektywę Rady 96/26/WE. Przewoźnik w świetle tego rozporządzenia musi spełnić określone warunki do wykonywania zawodu, w tym wykazać zdolność finansową w równowartości 9 tys. EUR za pierwszy i 5 tys. EUR za każdy następny pojazd, którym wykonuje swoją działalność.

Ubezpieczenie nie jest równoznaczne z gwarancją

Stanowi ono alternatywą formą i jest pewnego rodzaju liberalizacją wymagań „w drodze odstępstwa” od pozostałych (wymienionych w art. 7 rozporządzenia) instrumentów służących do wykazania tej zdolności. Dodatkowo ostatnia nowelizacja ustawy transportowej usankcjonowała ubezpieczenie jako regularny sposób udokumentowania zdolności finansowej przez przewoźników, którzy nie prowadzą tzw. pełnej księgowości.

„Ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej” nie jest - w odróżnieniu od ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych - zdefiniowane przepisami prawa ani pod względem zakresu, ani warunków ubezpieczenia. Z powodu ekonomicznego ubezpieczenie to nie może spełniać roli „hiper ubezpieczenia”, obejmującego ochroną wszystkie ryzyka wynikające z prowadzenia działalności przewozowej. Powinno ono jednak uzupełniać, a nie zastępować zakresem istniejące produkty ubezpieczeniowe. Ubezpieczenie nie może być także instrumentem kredytującym lub współfinansującym zwykłe funkcjonowanie przedsiębiorstwa przewozowego, natomiast powinno chronić dbałego przedsiębiorcę w przypadkach utraty zdolności finansowej wskutek okoliczności od niego niezależnych, które spowodowały jego niewypłacalność.

Wybierając produkt ubezpieczeniowy należy bezwzględnie zwrócić uwagę, kiedy ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie oraz jakie warunki należy spełnić, aby ta wypłata nastąpiła. Jeżeli warunki nie określają w sposób jasny spełnienia wymogów do otrzymania odszkodowania, to takie ubezpieczenie jest puste. Promowana przed dwoma laty reklama PZU, że „w ubezpieczeniach należy uważać na atrapy”, jest nadal aktualna.

Często zdarza się, że przewoźnik nie czyta warunków, a wybierając „ubezpieczenie” kieruje się przede wszystkim „ceną polisy”. Dzieję się tak dlatego, że w środowisku przewoźników „ubezpieczenie do licencji” określa się jako „kwit” potrzebny przy składaniu wniosku do licencji w BOTM lub do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika w starostwach. Prawidłowo wybrane ubezpieczenie nie jest jednak tylko „kwitem”, lecz udziela przedsiębiorcy dodatkowego bezpieczeństwa finansowego.

Dla zapewnienia właściwego rozpoczęcia i kontynuacji działalności przewoźnik powinien w sposób ciągły spełniać wymóg posiadania zdolności finansowej. Dlatego też istotnym elementem bezpieczeństwa finansowego jest kontynuacja ubezpieczenia u tego samego ubezpieczyciela, ponieważ warunki ubezpieczenia przewidują, aby zdarzenie powodujące niewypłacalność nastąpiło w trakcie trwania umowy ubezpieczeniowej. Im dłużej trwa kontynuacja ubezpieczenia, tym dłuższy jest czas ochrony.

Wybierając ubezpieczenie CIG Pannonia, węgierskiego towarzystwa ubezpieczeń, które jako pierwsze wprowadziło odpowiedni produkt na rynek polski, mamy do czynienia z profesjonalnym produktem, zapewniającym przewoźnikowi wypłatę odszkodowania według jasno określonych w warunkach ubezpieczenia kryteriów. Przy składaniu wniosku ubezpieczyciel nie wymaga podania numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi przewoźnik wykonuje działalność, ponieważ zgodnie z rozporządzeniem istotna jest liczba pojazdów, a nie ich identyfikacja na podstawie numerów rejestracyjnych. Wymienienie numerów rejestracyjnych na dokumencie ubezpieczeniowym powoduje tylko zbędne formalności, np. w przypadku wykupienia pojazdu z leasingu i może generować dodatkowe koszty.

Makler Ubezpieczeniowy i Doradca w Sprawach Ubezpieczeń, Oddział w Polsce, 00-838 Warszawa, ul. Prosta 69.

Raport o stanie branży transportowej

Prawda o branży transportowej, a głównie finansowe aspekty prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego w Polsce, to temat, który zainteresował Instytut Keralla Research. Raport pokazuje trwającą niepewność wśród przewoźników drogowych.

Klaudiusz Madeja

Badanie zostało przeprowadzone w okresie od 27 maja do 5 lipca 2013 r. na podstawie telefonicznych wywiadów z 1 200 firmami transportowymi. W 43 proc. przypadków respondentem był właściciel lub współwłaściciel firmy, w 26 proc. - kierownik lub specjalista ds. transportu, natomiast w pozostałych sytuacjach dyrektorzy lub opiekunowie floty.

Opinie wyrażali przedstawiciele firm dysponujących powyżej 50 pojazdami (ogółem 14 proc. respondentów), średnimi flotami (od 11 do 50 pojazdów - 31 proc. badanych), jak też dysponujący mniejszym taborem, których jest najwięcej w strukturze wszystkich firm transportowych w Polsce (poniżej 10 pojazdów - 53 proc. pytanych). Głównym celem badania było ukazanie informacji o finansowych aspektach prowadzenia działalności transportowej w Polsce.

Nieprzypadkowo tematem badań stała się branża transportowa. - W 2013 r. postanowiliśmy zwrócić się w kierunku branży transportowej, która wytwarza ok. 10 proc. PKB kraju - komentuje Radosław Woźniak, wiceprezes Europejskiego Funduszu Leasingowego, który badanie zamówił. - Jest też liczącym się pracodawcą, u którego posadę znajduje milion osób, czyli 7,5 proc. wszystkich zatrudnionych w Polsce. Transport pozostaje kluczowym sektorem również dla branży leasingowej. W minionym półroczu pojazdy były motorami wzrostu rynku leasingu i w naszej ocenie w najbliższym czasie sektor ten będzie się nadal dynamicznie rozwijał.

Obecnie ok. 130 000 firm zajmuje się transportem drogowym (107 tys. krajowym i 27 tys. międzynarodowym). Polskie firmy realizują 20 proc. przewozów międzynarodowych, czyli transportu towarów, które zostały załadowane lub rozładowane w Polsce. W 2012 r. polscy przewoźnicy mieli przeszło 25-procentowy udział w unijnym transporcie drogowym. Od lat zalicza się nas do specjalistów w zakresie transportu międzynarodowego, a szczególnie dalekobieżnego - od 1 do 2 i więcej tys. km. Według raportu transport drogowy wytwarza 7 proc. PKB.

> Większość przedsiębiorców branży transportowej przechodzi aktualnie jeden z trudniejszych momentów w prowadzonym biznesie. Dominują negatywne oceny dotyczące stanu gospodarki.

Wśród barier, jakie napotykają w swojej działalności firmy transportowe, niemal jednym głosem przedsiębiorcy wskazują: malejącą marżę za świadczone usługi (82 proc.), wysoką konkurencję wewnątrz kraju (62,2 proc.), która uruchamia mechanizm dumpingu i jeszcze mocniej wpływa na trudności przedsiębiorstw, nękanie kontrolami (25 proc.), zbyt rozbudowany system przepisów (35,8 proc.) przy jednocześnie wysokich kosztach paliwa (44,6 proc.), ubezpieczeń (15,1 proc.) czy obsługi zatrudnienia (70 proc.).

Na zlecenie EFL opracowany został Index Kondycji Finansowej Branży Transportowej, zbudowany m.in. na podstawie postrzeganej oraz przewidywanej sytuacji finansowej firmy w perspektywie 6 miesięcy, częstotliwości doświadczania problemów finansowych, udziału środków zewnętrznych w prowadzonej działalności oraz planowanych inwestycji. Jego wartość w lipcu br. określono na 56,7 pkt. - To stosunkowo niska wartość, oznaczająca przychody pozwalające na pokrycie kosztów własnych, niewielki zysk i mocno ograniczone możliwości inwestycji – ocenia Radosław Woźniak.

W Raporcie wskazano, że większość przedsiębiorców branży transportowej przechodzi aktualnie jeden z trudniejszych momentów w prowadzonym biznesie. Dominują negatywne oceny dotyczące stanu gospodarki. Przedstawiciele branży transportowej zgodnie twierdzą, że ostatnie półrocze nie sprzyjało ich działalności - minione 6 miesięcy negatywnie ocenia 77 proc. ankietowanych. Pesymistycznie oceniana jest przez ankietowanych również druga połowa 2013 r. Zdaniem 42 proc. badanych sytuacja raczej nie będzie sprzyjać branży lub zdecydowanie nie będzie sprzyjać w ocenie 16,3 proc. ankietowanych.

Mimo tych negatywnych ocen autorzy raportu „Transport pod lupą" wskazują, że blisko jedna trzecia przewoźników rozważa podjęcie inwestycji w samochody. Wśród nich blisko 60 proc. przedsiębiorców zamierza skorzystać z finansowania leasingiem, ponad 43 proc. rozważa gotówkę, więcej niż 12 proc. kredyt i niecałe 4 proc. wynajem długoterminowy. Przewoźnicy uważają, że w nadchodzącym roku będą kupować nowe pojazdy, aby uniknąć wyższych stawek myta dla modeli spełniających starsze normy emisji spalin - tak odpowiedziało ponad 30 proc. badanych. Blisko 29 proc. jest zdania, że firmy transportowe zamiast kupować ciężarówki, zaczną je wynajmować.

Chociaż przewoźnicy kupują w znacznej części używane samochody i posługują się głównie gotówką, to aż 55 proc. z nich uważa, że nie ma kłopotów w dostępie do zewnętrznego finansowania. Na trudności w dostępie do finansowania wskazuje 28,5 proc. Wśród najczęściej wymienianych barier finansowania 52,6 proc. przedsiębiorców wskazało na zaostrzenie kryteriów. 37,7 proc. respondentów stwierdziło, że brakuje ofert dostosowanych do specyfiki branży transportowej, natomiast co czwarty ankietowany narzekał na wysokie koszty zewnętrznego finansowania. Niepewność gospodarcza i obawa przed pogorszeniem sytuacji firmy była barierą do wykorzystania zewnętrznego finansowania dla 22,8 proc. pytanych.

Respondenci pytani w połowie obecnego roku o spodziewane trendy w transporcie na pierwszym miejscu wymieniali inwestycje w pojazdy o niskiej emisji CO_2 (30,5 proc.), rezygnację z zakupów pojazdów na rzecz wynajmu i najmu (28,7 proc.), konsolidację (23,2 proc.), przestawianie się na obsługę głównie przewozów zagranicznych (22,4 proc.), umowy ponadnarodowe i wykluczanie małych przewoźników (17,2 proc.). Niespełna 11 proc. (dokładnie 10,9 proc.) respondentów nie spodziewa się żadnych zmian.

reklama

Fot. archiwum

Bezpieczeństwo, czyli drogi i rozsądek

Statystyki pokazują, że stan bezpieczeństwa na polskich drogach z roku na rok jest coraz lepszy. Oczywiście spośród trzech czynników: kierowca, pojazd, droga, zawsze najważniejszy jest ten pierwszy.

Klaudiusz Madaja

To kierowca przecież decyduje jak jechać, dostosowując sposób prowadzenia auta m.in. do stanu nawierzchni i warunków atmosferycznych. Jednak inne czynniki także mają wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

Duże znaczenie ma rozbudowa naszej infrastruktury drogowej. Budowane według najnowszych standardów drogi stwarzają mniej „okazji" do powstawania sytuacji niebezpiecznych. Ciekawy jest przykład z Niemiec, gdzie do przypadków wjechania pod prąd na autostradzie dochodzi rzadziej we wschodnich landach. Tam autostrady budowano głównie w ciągu ostatnich 20 lat, stosując aktualne rozwiązania w dziedzinie bezpieczeństwa. Na zachodzie kierowcy są bardziej doświadczeni i obyci z autostradami, lecz takie błędy trafiają im się częściej.

Najczęstszą przyczyną śmierci młodych ludzi w przedziale wieku 15 – 29 lat są wypadki drogowe. Ilość niebezpiecznych zdarzeń sprawiła, że poszczególne państwa realizują różne programy, mające na celu znaczące zmniejszenie liczby niebezpiecznych zdarzeń. Na ten cel powinno się przeznaczać 10 proc. całego budżetu zarządców dróg. W Polsce jest to niestety dużo mniej. Mimo to podejmowane często akcje i inne działania sprawiają, że od kilku lat statystyka wypadków bardzo się poprawiła.

Jednym z ważnych czynników, mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, jest stan infrastruktury, przy czym nie chodzi tylko o jakość dróg, lecz także o elementy dodatkowe, jak oznakowanie, oświetlenie, informacje i parkingi. Unia Europejska widzi potrzebę objęcia szczególną opieką najważniejszych korytarzy transportowych. Takim pilotażowym programem jest droga Rotterdam – Wiedeń. Zadbano tam m.in. o to, aby kierowca miał dobrą informację o korkach i wypadkach wzdłuż całej trasy.

Paweł Stelmaszczyk z Wydziału ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej zapytany, czy powstaną kolejne takie korytarze, w tym na linii Wschód – Zachód, odpowiedział: - Na pewno takowy zostanie prędzej czy później utworzony. Jego ważnym elementem będzie polski odcinek, czy chociażby tak popularna, również wśród naszych kierowców, autostrada A2 w Niemczech. Taki korytarz transportowy dostaje swojego komisarza, który troszczy się o to, aby przejazd nim nastręczał kierowcom jak najmniej kłopotów. Korytarz powinien z jednej strony zapewniać możliwie szybki i płynny przejazd, a z drugiej ma być szlakiem bezpiecznym – dodaje Paweł Stelmaszczyk. Z pewnością powstanie kilku takich głównych korytarzy transportowych poprawiłoby zarówno bezpieczeństwo kierowców, jak i płynność jazdy. Wspomniany komisarz będzie się koncentrował na „swojej" trasie, dbał o jej stan, włączając w to całą infrastrukturę dodatkową, jak choćby parkingi.

Z przejazdem długimi odcinkami autostrad wiąże się także monotonia jazdy i problem koncentracji prowadzących pojazdy. Badania wykazały, że 85 – 95 procent aktywności kierowców zawodowych i tych z dużym doświadczeniem jest zautomatyzowanych. Ta druga wartość dotyczy np. tej samej trasy, pokonywanej codziennie. Stąd ważne jest, aby sami kierujący potrafili utrzymać swoją aktywność na poziomie niezbędnym do bezpiecznej jazdy. Jednak paradoksalnie, zbyt duża koncentracja i „przejmowanie się" jazdą prowadzi do szybkiego i nadmiernego zmęczenia. Każdy powinien wiec znaleźć odpowiedni dla swoich predyspozycji bezpieczny sposób jazdy. Takie, może nieco zaskakujące wyniki, przedstawiono na międzynarodowym Kongresie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który odbył się na początku października w Warszawie.

Mówiono tam dużo o infrastrukturze drogowej. Okazuje się, że niektóre problemy są identyczne w wielu krajach europejskich. Jedną z bolączek jest popełnianie błędów już na samym etapie projektowania drogi, które nie uwzględnia często potrzeb transportu drogowego. Dopiero później następują „poprawki", gdy trasa już działa. Chodzi m.in. o narzekania na uciążliwość przejeżdżających pojazdów ciężarowych. Gdyby uwzględniono ciągle rozwijający się transport drogowy właśnie na etapie planowania nowej trasy lub jej generalnego remontu, nie dochodziłoby do spornych sytuacji, a w ich konsekwencji protestów, itp.

Jednym z elementów przeszkadzających i rozpraszających kierowców jest m.in. nagromadzenie wszelakich reklam i bilbordów tuż przy drogach. W tym także tych z jaskrawymi światłami, oślepiającymi i męczącymi wzrok kierowców. Podczas kongresu wykazano potrzebę uregulowania tej kwestii, być może nawet na poziomie UE.

Podobnie ma być z podstawowymi komunikatami, jakie kierowcy otrzymują poprzez nawigacje lub informacje wyświetlane na tablicach, umieszczonych przy drogach lub nad jezdnią. Obecnie jest to tylko zalecenie Komisji Europejskiej, lecz niewykluczone, że w przyszłości zostanie określona konkretna data wprowadzenia takowych na terenie całej UE. Chodzi o to, aby grupa około dwudziestu (może więcej) tych samych, podstawowych oznaczeń (piktogramów), oznaczających najważniejsze informacje (np. wypadek, korek, itd.), była stosowana wszędzie. To pozwoli każdemu kierującemu szybko się zorientować w aktualnej sytuacji na drodze.

Jeśli chodzi o ujednolicenie znaków i informacji drogowych, takich prac KE na razie nie prowadzi, jednak w nieokreślonej jeszcze przyszłości na pewno takie czynności się rozpoczną. Dzisiaj w wielu krajach mamy różne znaki, które są trudne do zrozumienia, zwłaszcza dla kierowców jadących tam pierwszy raz. Podobnie rzecz ma się z dodatkowymi opisami, umieszczanymi często pod znakami. I tu nie chodzi tylko o obcokrajowców, lecz także o wielkość i ilość umieszczanych tam informacji, które nie są możliwe do odczytania w czasie jazdy.

Powoli też zmienia się postawa kierowców, choć niestety nie wszystkich. Jednak wielu zrozumiało, że droga jest wspólna i każdy chce cały i zdrowy dojechać do domu. Podsumowanie 9 miesięcy 2013 roku napawa optymizmem. Doszło do mniejszej liczby wypadków niż w 2012 r., a co za tym idzie, ucierpiało mniej osób.

Liczba wypadków zmniejszyła się o 1 990, czyli było ich mniej o 7,3 %. Życie w wypadkach straciło o 279 osób mniej niż rok wcześniej (co stanowi 10,9 %), natomiast liczba rannych zmniejszyła się o 2 730 (tj. o 8 %). W pierwszych trzech kwartałach 2013 r. główną przyczyną tragicznych zdarzeń było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu - 5 921 wypadków (w stosunku do 2012 r. spadek o 403), w zdarzeniach tych 692 osoby poniosły śmierć (spadek o 144), a 8 108 zostało rannych (spadek o 603).

Jesteśmy więc na dobrej drodze, aby kontynuować pozytywny trend. Sprzyjają temu budowane, co prawda powoli, nowe drogi. Pamiętajmy jednak, że zawsze najważniejszy w tym wszystkim jest rozsądek kierowców „za kółkiem".

reklama

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

UWAGA! CAŁOROCZNA WSPÓŁPRACA!

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

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

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

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

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

Andrzej Hische Tel: 0049 4107 8770 2 140, Fax: 0049 4107 8770 1 140

Polska premiera ciężarówek Renault

Pod koniec września odbyła się w Warszawie polska prezentacja nowej gamy pojazdów ciężarowych Renault z silnikami spełniającymi normę Euro 6

Klaudiusz Madeja

O tym, jak ważne było to dla francuskiego producenta wydarzenie, świadczy rozmach imprezy, na którą zaproszono 1 200 osób. Gros z nich stanowili przedsiębiorcy transportowi – kluczowi klienci Renault Trucks Polska.

Prezentację nowych pojazdów zapowiadano już przed rokiem podczas targów w Hanowerze. Po światowej premierze w Lyonie latem tego roku, przyszedł czas na przedstawienie nowych pojazdów w Polsce. Świadczy to m.in. o tym, jak ważnym rynkiem dla francuskiego koncernu jest nasz kraj. Uczestników powitał Tom Jörning, dyrektor zarządzający Rynku Europy Centralno-Wschodniej w Volvo Group Trucks, do której od kilku miesięcy zalicza się również Renault Trucks.

Ustanowienie nowej normy emisji spalin Euro 6 stało się okazją do całkowitego odnowienia gamy pojazdów dalekobieżnych. Renault Trucks ujednoliciło swoją ofertę, obejmującą obecnie jeden bazowy model, który dzięki swojej modułowej budowie może zaspokoić potrzeby wszystkich klientów w segmencie transportu dalekobieżnego. Teraz dla tej grupy odbiorców ciężarówka będzie nosiła nazwę T. Nowe oznaczenia nawiązują do historycznych pojazdów Berliet z lat 50. Model T łączy w sobie wydajność i niskie zużycie paliwa dotychczasowego Premium Route z komfortem i prestiżem Magnum. Oprócz całkowicie nowej kabiny, oferuje również udoskonalony układ napędowy.

Debiut poprzedziła seria najintensywniejszych i najbardziej rygorystycznych testów w całej historii firmy. Źródłem mocy w Renault Trucks T są silnik i DTI 11 oraz i DTI 13, zgodne z normą emisji spalin Euro 6. Wszystkie pojazdy tej serii są wyposażone w zautomatyzowaną skrzynię biegów Optidriver, z nowo opracowanym układem sterowania. Kolejnymi nowościami w serii T są: całkowicie nowy zespół dystrybucji sprężonego powietrza EACU (Electronic Air Control Unit), energooszczędna pompa wspomagania układu kierowniczego o zmiennym wydatku oraz zbiorniki paliwa o pojemności do 1 475 litrów. Ułatwiono także obsługę techniczną poprzez odseparowanie instalacji elektrycznej od pneumatycznej. Wiązki elektryczne są obecnie poprowadzone po prawej stronie podwozia, podczas gdy przewody pneumatyczne - po stronie lewej.

Przy szerokości 2,5 metra kabina jest bardziej przestronna i komfortowa. Wyposażono ją w rozsuwaną leżankę, a także w leżankę górną, która w razie potrzeby możne pełnić funkcję dodatkowego schowka. Obecnie tunel silnika ma wysokość zaledwie 200 mm, zaś w kabinie z płaską podłogą nie ma go w ogóle. Z innych nowinek uwagę zwracają zaprojektowane specjalnie dla Renault przez firmę Recaro nowe fotele, ergonomiczna deska rozdzielcza z 7-calowym wyświetlaczem głównym i zmieniony układ przełączników. Sprzyja to zajęciu optymalnej pozycji za kierownicą. Pojazdy T są również wyposażone w schowek dostępny zarówno z zewnątrz, jak i z wnętrza kabiny. Kierowcy mają do swojej dyspozycji szereg elementów zwiększających bezpieczeństwo, takich jak np. reflektory doświetlające zakręt i wielofunkcyjne koło kierownicy, regulowane w trzech płaszczyznach.

W razie potrzeby kierowca może użyć znajdującego się na desce rozdzielczej przycisku "24/7" w celu aktywacji funkcji ciągłego monitorowania lokalizacji (geolokalizacja) i bezprzewodowej transmisji parametrów roboczych pojazdu. Seria T została także przystosowana do pełnej integracji z systemem zarządzania flotą Optifleet, zwiększającym opłacalność eksploatacji samochodu ciężarowego. Oczywiście w unowocześnionej gamie pojazdów bardzo duży nacisk położono na zmniejszenie zużycia paliwa w stosunku do poprzednich generacji. Tradycyjnie dużo miejsca w ciężarówkach Renault oferuje kabina kierowcy. Do dyspozycji kierowców jest zautomatyzowana skrzynia biegów Optidriver. Renault Trucks nadal oferuje system analizujący styl jazdy i monitorujący zużycie paliwa Optifuel Infomax.

Nowa gama Renault Trucks to inwestycje o wartości 2 miliardów euro, 5 000 osób zaangażowanych w projektowanie i wykonanie, 50 klientów z całego świata uczestniczących w kształtowaniu docelowych specyfikacji. To wreszcie 500 wyprodukowanych pojazdów przedprodukcyjnych i 300 doświadczalnych, 5 milionów godzin badań stanowiskowych i 10 milionów kilometrów badań poligonowych.

Wolny rynek? **Wolne żarty!**

Administracje państw chroniąc koleje przed samochodową konkurencją, kontrolowały ceny frachtów, ograniczyły dostęp do wykonywania zawodu, a przy okazji zapewniły przewoźnikom drogowym dobre warunki rozwoju, ale ich klientom wysokie koszty usług transportowych

Liczne zmiany niemieckich przepisów doprowadziły do stworzenia 3-osiowych modeli, które były droższe od 2-osiowych, ale spełniały wszystkie zachcianki administracji.

przewoźnik nr 32

Pod koniec lat 50. zaczął rozwijać się transport specjalizowany. Przewoźnik Fukuokaunyu był pierwszym w Japonii, który specjalizował się w transporcie chłodniczym.

Ściśle kontrolowany przez państwa transport drogowy był mimo wszystkich ograniczeń efektywniejszy od kolei i zdobywał rynek.

Robert Przybylski

W większości krajów świata firmy transportowe funkcjonowały w systemie taryfowym, który miał za zadanie ochronę kolei przed rosnącą konkurencją samochodów. Rządy kontrolowały transport drogowy m.in. w: Niemczech, Francji, Holandii (od 1954 roku), Wielkiej Brytanii, USA oraz krajach bloku wschodniego. Dostęp do zawodu także był ograniczony i podlegał trudnym do przejścia procedurom administracyjnym.

Firmy, które rozwijały się, kupowały samochody z licencjami lub wykupywały konkurentów. W połowie lat 50. w Wielkiej Brytanii na czarnym rynku za licencję A płaciło się od 100 do 200 funtów za każdą tonę masy pustego, nabywanego samochodu (dla porównania: najtańszy Ford kosztował 450 funtów). Przejmowanie innych firm było jedynym pewnym sposobem powiększenia liczby licencji. Sesje komisji samorządowych poświęcone przyznawaniu licencji, szczególnie tych otwartych i najcenniejszych, typu A, były zawsze bardzo burzliwe.

Przykładem walki o licencje mogą być perypetie brytyjskiej firmy Arrows Bulk Carriers Ltd. Jeden z jej klientów zgodził się iść do sądu samorządowego, aby wesprzeć podanie o licencję A na cysternę, która miała obsługiwać jego zakłady. Jak zwykle inni przewoźnicy przeciwstawiali się wydaniu licencji dla Arrows mówiąc, że mają wolne cysterny. Na to klient odpowiedział: „Pan posłucha, panie sędzio. Towar jest mój i jeżeli mówię, że będzie wożony cysternami Arrows, to będzie tylko tymi i żadnymi innymi, niezależnie od tego, ile wolnych cystern mają inni przewoźnicy”. Sąd przychylił się do wniosku Arrows.

Do 1968 roku wydawanie licencji w Wielkiej Brytanii było bardzo restrykcyjne. Komisje często nie chciały zezwolić nawet na powiększenie masy własnej ciężarówki przy okazji wymiany zużytego taboru, odmawiając na zasadzie „nie, bo nie”. W drugiej połowie lat 60. rząd zdecydował się na deregulację, znosząc w 1968 roku ograniczenia ilościowe i kontrolę cen. Wbrew czarnym proroctwom otwarcie rynku nie przyniosło fali bankructw, podobnie jak nie zaobserwowano fali nowych podmiotów. Także zyski przedsiębiorstw w 1971 roku były podobne do wypracowanych w 1965 roku. Sytuacja nie zmieniła się pod koniec tej dekady. Raport parlamentarnego zespołu stwierdził, że branża wykazuje się dużą stabilnością.

W Niemczech w latach „Cudu gospodarczego” 1950-1980 kontrolowana przez państwo liczba dalekodystansowych przewoźników zwiększyła się o niecałe trzy czwarte, gdy PKB kraju wzrósł pięciokrotnie. Na czarnym rynku ceny licencji przewozowych dochodziły do równowartości ciągnika siodłowego, w połowie lat 60. było to 200 tys. marek. Taryfy cen przewozów wyznaczane były także przez administrację, ze spedytorami występującymi jedynie w roli doradców. Ceny nie odbiegały od kolejowych. Gdy okazały się zbyt małe i nie dość skutecznie zniechęcały do korzystania z ciężarówek, w latach 1955-1958 rząd podniósł pięciokrotnie podatek od dalekodystansowych przewozów samochodowych, co zaznaczyło się 11-procentowym spadkiem tego typu usług. Przewoźnicy oddali sprawę do Trybunału Konstytucyjnego, jednak prawnicy nie dopatrzyli się w postępowaniu administracji złamania prawa. Stwierdzili, że nie ma przymusu wyboru zarówno zawodu, jak i środka transportu, a podniesione podatki mają chronić kolej. Powrót do normalniejszych stawek wymusił przemysł, któremu zaczęły doskwierać wyższe koszty transportu.

W latach 60. w Europie rządy rozpoczęły budowę autostrad, które okazały się wielkim ułatwieniem dla transportu samochodowego.

Przymusowe wyceny

We Francji ustawa o transporcie drogowym (Loi d'Organistation des Transports Interieus, w skrócie LOTI) obowiązywała od 1944 roku. Ograniczała ona dostęp do zawodu, wprowadziła także licencje na przewozy lokalne (w promieniu do 200 km od siedziby) oraz dalekodystansowe. Od 1949 roku działał system obligatoryjnej wyceny frachtów, znany pod skrótem TRO (Tarification reglementaire obligatoire). Administracja francuska, obserwując burzliwy rozwój przewozów drogowych, powoli liberalizowała podejście do przewoźników samochodowych. W 1959 roku podniosła limit łącznej ładowności ciężarówek transportu dalekodystansowego ze 115 tys. ton do 140 tys. Dekretem z 15 czerwca 1963 roku zniosła autoryzację na samochody o dmc poniżej 6 ton, zaś autoryzacje dotyczyły firm, a nie indywidualnych pojazdów. W kolejnym roku urzędnicy podnieśli limit tonażu do 225 tys. ton i stworzyli ATIE, czyli łączną autoryzację na transport lokalny i dalekodystansowy. W 1971 roku rząd wprowadził kolejne ułatwienia w przekazywaniu autoryzacji i limitach tonażu. Wycofał się z kontroli stawek przewozów na małych dystansach w 1979 roku i zniósł TRO w 1986 roku, całkowicie liberalizując przewozy w 1989 roku.

Kontrolę cen przewozów prowadziła także waszyngtońska administracja za pośrednictwem Interstate Commerce Commission. ICC zezwoliła, aby duże amerykańskie firmy powołały w latach 40. biura przewozowe, które ustalały stawki dla całego regionu. Kraj podzielony został na 80 stref, z których każda miała własne biuro dbające o utrzymywanie jak najwyższego poziomu cen oraz niedopuszczenie do zleceń małych firm. Liczba skarg składanych przez niezależnych przewoźników wrosła z 597 w 1946 roku do 5 170 w 1952 roku. ICC jednak rozpatrywała je bardzo ślamazarnie, najwyraźniej popierając konsolidację rynku i porozumienia kartelowe.

Jedno z biur - Rocky Mountains Motor Tariff Bureau pobrało w 1968 roku od członków 1,7 mln dol. opłat i używało tych pieniędzy m.in. do reklamowania swojej działalności oraz marginalizacji niezależnych firm.

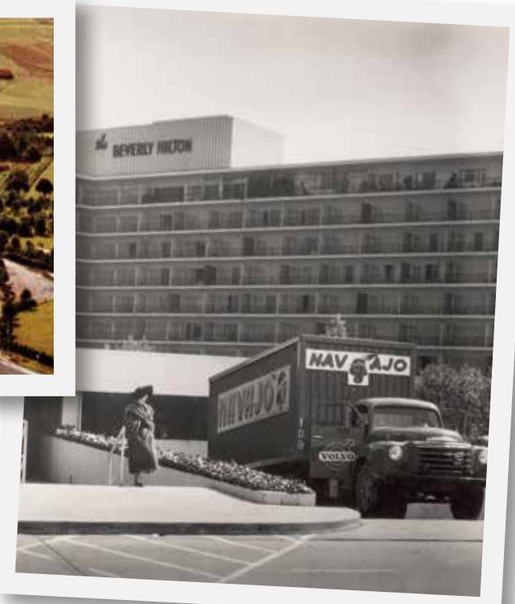
Regulowane stawki zapewniały dużym graczom spore profity. Dolar zainwestowany w firmę transportową przynosił 5 dol. przychodu rocznie, wymagał jednak dużej ilości pracy. Pensja stanowiła ok. 60 proc. kosztów przewoźnika. Pomimo wyśrubowanych stawek marża była niewielka – wynosiła ok. 5 proc.

Wspieranie konsolidacji rynku przyniosło efekty: w 1971 roku 15 tys. firm wykonywało przewozy drogowe - wynikało z danych ICC, gdy w 1940 roku ta liczba wynosiła 26 tys. Największy z przewoźników, Roadway Express, miał 3 proc. rynku. Inną dużą firmą była Lee Way Motor Freight, założona w 1934 roku przez R.W. Lee. Przewoziła towary między Oklahomą i Teksasem. Jej rozwój jest typowym przykładem działania przepisów. Firma zaczęła wykupywać inne firmy i w 1956 roku miała sieć połączeń w Oklahomie, Teksasie i Missouri. W latach 1966-1976 kupowała przeciętnie jednego przedsiębiorcę rocznie i w sumie wykupiła 21 firm. Tego typu handel miał miejsce do końca lat 70. Deregulacja amerykańskiego rynku nastąpiła w 1981 roku.

Kolej spada na drugie miejsce

Rosnące mimo utrudnień administracji rządowych przewozy samochodowe doprowadziły do deficytu przewoźników kolejowych. Od 1957 roku Bonn musiało dopłacać do Bundesbahn. Rósł deficyt kolei francuskich. Koleje brytyjskie, których majątek rząd brytyjski oceniał w 1960 roku na 1,6 mld funtów, traciły rocznie 100 mln funtów i w tym samym roku miały dług równy 500 mln funtów. Nawet w USA koleje traciły klientów i pieniądze. Ich udział w międzymiastowych przewozach ładunków (liczonych

W latach 50. i 60. w Europie narodziła się nowa branża – usługi dla kierowców ciężarówek. Wzdłuż dróg i autostrad powstawały parkingi dla ciężarówek i restauracje dla kierowców.



Regulacja rynku sprzyjała konsolidacji branży przewozowej, co szczególnie wyraźnie widoczne było w USA. Jednym z największych na Zachodnim Wybrzeżu były Navajo Freight Lines.

w tonokilometrach) zmalał z 55 proc. w 1950 roku do 40 proc. w 1970 roku. Koleje nie były w stanie konkurować z transportem rzecznym i samochodowym. Obie wymienione gałęzie transportu korzystały z dużych federalnych inwestycji: w tym okresie powstawał system międzystanowych autostrad oraz dróg wodnych. Na dodatek ICC zmuszała koleje do utrzymywania deficytowych połączeń pasażerskich oraz utrudniała wprowadzenie np. dużych, stutonowych wagonów, zakazując pobierania niższych stawek przewozowych. W rezultacie tylko w 1970 roku przedsiębiorstwa kolejowe zanotowały łącznie 200 mln dol. strat (dziś to ok. 900 mln dol.) i nie były w stanie dłużej funkcjonować. Państwo w 1970 roku przejęło kolejowe przewozy osobowe.

Wszędzie tam, gdzie stawki przewozowe narzucało państwo, spedytorzy uciekali na drogi. W 1959 roku ciężarówki w USA wykonały pracę przewozową 211 mld tonomil (w tym zestawy - 153 mln tonomil), zaś w 1971 roku 464,8 mld tonomil, w tym 407,8 przypadło na zestawy. Praca przewozowa niemieckich przewoźników samochodowych w okresie od 1960 do 1965 roku wzrosła o blisko 50 proc. - do 62,5 mld tkm i po raz pierwszy w historii Niemiec przewyższyła pracę przewozową kolei, która wyniosła 58,2 mld tkm.

O ile amerykańska administracja nie walczyła z całą mocą z przewoźnikami samochodowymi, o tyle niemiecka broniła swoich kolejowych inwestycji. Rząd w połowie lat 50. zaplanował w kolejnej dekadzie zainwestować 25 mld marek, aby zwiększyć przepustowość kolejowej sieci. Walka Bonn z ciężarówkami przybrała formę drakońskich ograniczeń prawnych. Do 1956 roku na pojedynczą oś mogło przypadać 10 ton obciążenia, na podwójną 16 ton. Po tej dacie nacisk na pojedynczą oś nie mógł przekraczać 8 ton, na podwójną 12 ton. Te limity okazały się tak dalece niepraktyczne, że już w 1960 roku oś napędowa mogła mieć nacisk 10 ton, a podwójna 14,5 tony lub 16 ton, gdy odstęp między osiami wynosił co najmniej 1,3 metra. Po 1965 roku nastąpiła dalsza liberalizacja i na każdą z osi mogło przypadać 10 ton, a na podwójną 16 ton, a więc tyle samo co 10 lat wcześniej.

W przypadku mas całkowitych ograniczenia były jeszcze ostrzejsze. Po 1956 roku dopuszczalna masa całkowita dla pojazdu dwuosiowego zmalała z 16 ton do 12 ton (16 ton dla autobusów). W 1960 roku rząd podniósł limit do 16 ton dla wszystkich 2-osiowych pojazdów i po 1965 roku utrzymał te limity. Przed rokiem 1956 zestawy mogły osiągać 40 ton masy całkowitej, po nim zaledwie 24 tony (!), po 1960 roku 32 tony i 38 ton po 1965 roku. Długość zestawu pojazdów do 1956 roku mogła sięgać 20 m, po tej dacie 14 m, od 1960 roku 16,5 m, co administracja zwiększyła do 18 m po 1965 roku. Mimo drakońskich ograniczeń przewozy nadal rosły i w dekadzie lat 60. wzrosły o 83 proc., sięgając w 1970 roku 78 mld tkm. Blisko dwukrotnie zwiększyła się praca w przewozach lokalnych - do ponad 36 mld tkm, natomiast w dalekobieżnych wzrost wyniósł niecałe 77 proc.

Korki tamują ruch

W powojennych dekadach rozkwitła motoryzacja. Np. w Wielkiej Brytanii w okresie od 1948 do 1958 roku liczba pojazdów wzrosła ponad dwukrotnie, do blisko 8 mln sztuk. Tymczasem długość dróg niemal się nie zmieniła. Liczba samochodów przypadających na milę wszystkich rodzajów dróg powiększyła się w tym okresie również dwukrotnie, do ponad 41. Stojący w korkach zdenerwowani automobiliści słali do swoich posłów listy, domagając się budowy dróg. W grudniu 1958 roku została otworzona dla ruchu pierwsza autostradowa obwodnica w Wielkiej Brytanii (Preston, na trasie M6), a w listopadzie 1959 roku kierowcy mogli jeździć pierwszym,

Holendrzy szybko zdobyli rynek przewozów międzynarodowych. Oni też szybko wprowadzili w swoich samochodach kabiny sypialne.

Pod koniec lat 60. sprzedaż karnetów TIR była liczona w setkach tysięcy – transport międzynarodowy rozwinął skrzydła.

60-milowym odcinkiem M1. Został on zbudowany w rekordowym czasie 19 miesięcy.

Rząd i władze lokalne modernizowały drogi krajowe, poszerzając je i wzmacniając. Dopiero w 1965 roku brytyjskie przepisy dopuściły rejestrację 30-tonowych zestawów. Jednak najważniejszymi inwestycjami pozostały autostrady. W pięcioleciu 1960-65 brytyjscy budowlani oddali do użytku 80 km autostrad, w kolejnej pięciolatce 100 km i rekordowe ponad 180 km w latach 1970-1975.

Jak powolne to było tempo, widać w porównaniu z Belgią, która tylko w 1972 roku wydłużyła swoją sieć autostrad o 278 km. Pod koniec lat 60. budowy autostrad ruszyły we Francji, w tempie podobnym do brytyjskiego. W Niemczech kontynuowano prace z lat 30. Do 1943 roku w Niemczech powstało 3 893 km autostrad i drugie tyle było w budowie. W 1950 roku w RFN kierowcy mogli pędzić po 2 128 kilometrach autostrad, a ich sieć w kolejnej dekadzie wydłużyła się do 2 551 km. W 1970 roku w Europie Zachodniej było już 15 864 km autostrad, w tym 4 110 km w Niemczech Zachodnich i 1 010 km we Francji.

Wszystkich przyćmił rozmach prac drogowych w USA. 29 czerwca 1956 roku prezydent Dwight Eisenhower podpisał ustawę o budowie autostrad międzystanowych. Planował, że do 1975 roku powstanie ich 41 tys. mi (65,6 tys. km). Ostatecznie Kongres wydłużył sieć do 42,5 tys. mil. W 1960 roku zbudowano ponad 10 tys. mil autostrad, 5 lat później 20 tys., a w 1970 roku 30 tys. mil. Dopiero w 1980 roku długość sieci Interstate przekroczyła 40 tys. mil.

Wybudowanie sieci skróciło czas przejazdu między miastami co najmniej o 20 proc. Okazało się, że koszty użytkowania zestawu na sieci Interstate były o 17 proc. mniejsze niż na pozostałych drogach. Zanim zbudowano sieć Interstate, administracja drogowa w 1959 roku szacowała średnią prędkość ciężarówek na 75,5 km/h, jednocześnie dodając, że 32 proc. ciężarówek przekraczało prędkość 80 km/h (70 proc. autobusów), zaś 100 km/h tylko 4 proc. ciężarówek i 21 proc. autobusów.

Przez granice

Lata 60. charakteryzowały się wzrostem transportu międzynarodowego w Europie. Jeden z holenderskich kierowców wspominał tamten okres, gdy pracował jako student u ojca w firmie transportowej. – Miałem książeczkę, w której wpisywałem godziny pracy. Byłem przy tym dosyć kreatywny, bo z limitem 12 godzin pracy tygodniowo, za kierownicą spędzałem nawet 18 godzin. Nie wolno było mi wyjeżdżać za granicę, ale jak urzędnik przypadkowo zobaczył mnie na drodze z Niemiec, to odpowiedziałem mu, że jadę z pasa niczyjego (pas ziemi niczyjej o szerokości ok. 300 m). Za granicę jeździliśmy ładowni tylko w jedną stronę. Do Niemiec jeździł też ojciec już w latach 30. z holenderskimi serami. Przekroczenie granicy trwało cały dzień i kosztowało dodatkowo pół kg sera dla funkcjonariusza służby granicznej. W latach 60. coraz częściej jeździliśmy do Włoch. Jazda tam i z powrotem trwała 3 tygodnie. Tylko w Aoście na granicy z Włochami stało się co najmniej dzień – wspominał kierowca.

Pomimo trudów ruch na przejściach granicznych gęstniał. Łącznie wjechało i wyjechało z Niemiec niemieckich ciężarówek: w 1955 roku 2 536, w 1960 już 5 040, a 2 lata później 6 908. Zagranicznych ciężarówek wjechało i wyjechało z Niemiec w 1955 roku 1 745, w 1960 roku już 7 tys., a w 1962 roku 10 760. Zagraniczni przewoźnicy coraz częściej korzystali także z niemieckiego tranzytu (w zasadzie przewoźnicy z NRD i Polski). W 1955 roku takich tranzytowych przejazdów naliczono 81, w 1960 roku 292, a 2 lata później 545.

Wykonywanie przewozów międzynarodowych było warunkowane otrzymaniem limitowanego zezwolenia, o które przewoźnicy musieli ubiegać się na

Rosnące przewozy dalekodystansowe wymagały nowych modeli samochodów, z większymi kabinami. Jedną z pierwszych europejskich marek, która przygotowała odpowiedni produkt był Berliet.

wiele tygodni przed jazdą. W przypadku przewozu całosamochodowego sprawa na tym się kończyła. Natomiast prawdziwym wyzwaniem pozostawała drobnica. Ładunki częściowe można było przewozić jedynie pod warunkiem, że były clone w tym samym miejscu. W przeciwnym wypadku trzeba było samochód powtórnie plombować, co było skomplikowane i czasochłonne.

Kłopotliwy był także brak harmonizacji podstawowych parametrów samochodów. Maksymalne naciski na oś wynosiły 13 ton we Francji i w Belgii, 8 we Włoszech, 10 w Szwajcarii, zaś w Niemczech administracja zmieniała limity co kilka lat. O różnych naciskach na osie trzeba było pamiętać, ale łatwo było je spełnić – wystarczyło załadować odpowiedni tonaż. Natomiast w przypadku przekroczenia długości lub innego wymiaru, konieczna była papierkowa robota. Np. jadąc do Hiszpanii ciężarówką z przyczepą, jeżeli długość zestawu przekraczała 14 m, konieczne było tzw. „żółte zezwolenie". Cała procedura zajmowała zazwyczaj 2 miesiące (drogą pocztową) i nie zwalniała od uzyskania zwykłego zezwolenia.

Francuscy przewoźnicy, którzy musieli płacić wyśrubowane ceny ON w swoim kraju, domagali się oczywiście harmonizacji (czytaj: podniesienia) cen paliwa. Według danych francuskich ceny ON w maju 1959 roku wynosiły: 21,86 starych franków w Holandii, 29 w Belgii, 63,70 w Niemczech i 69,20 w północnej Francji.

Mimo proceduralnych utrudnień przewozy samochodowe rosły również na alpejskich przełęczach granicy francusko-włoskiej. Latem 1964 roku przełęcz Mount Cenis pokonywało miesięcznie do 40 tys. ciężarówek, zaś rok później 50 tys. W kolejnych latach ruch przejął tunel pod Mont Blanc. Ciężarówki przewiozły w 1965 roku 185 tys. ton towarów. Wśród samochodów 45 proc. stanowiły zarejestrowane we Włoszech, 34 proc. we Francji, 18 proc. Belgii i 2 proc. łącznie w Holandii, Wielkiej Brytanii, Szwajcarii i w Niemczech. Sporadycznie pojawiały się na przejściu ciężarówki z Jugosławii oraz Bułgarii. W Alpach w tym czasie obowiązywał limit wysokości wynoszący 2,79 m i długości do 10 m.

Otworzony w 1965 roku tunel pod Mont Blanc miał 11 km długości i przepustowość do 600 samochodów na godzinę. Duże ciężarówki płaciły 200 franków za przejazd. Od 20 października do końca grudnia 1965 roku przejechało nim 5 337 ciężarówek, z których 58,97 proc. miało rejestracje francuskie, 26,96 włoskie, 5,42 szwajcarskie, 2,34 niemieckie, 2,42 brytyjskie, 2,08 belgijskie, holenderskie i luksemburskie. Już w pierwszym roku eksploatacji w miesiącach letnich gęstość ruchu przekraczała przepustowość tunelu i wówczas zakazywano przejazdu ciężarówkom.

Ekspansję międzynarodowego handlu dobrze widać w statystykach wydanych karnetów TIR: z nieco ponad 80 tys. w 1960 roku do 293,4 tys. 5 lat później. W 1969 roku liczba wydanych karnetów wzrosła w stosunku do roku 1965 o 269 proc. Przewoźnicy z krajów EWG wykorzystali blisko 78 proc., kraje stowarzyszone (Austria i Szwajcaria) ponad 8 proc., Wielka Brytania oraz Irlandia 2,6 proc., kraje RWPG 5,1 proc. W podziale na kraje przewoźnicy z Francji wykorzystali w 1969 roku 194,5 tys. karnetów TIR, z Niemiec ponad 140 tys., z Holandii blisko 120 tys., z Włoch 103 tys., z Belgii 56 tys. Dla porównania przewoźnik węgierski Hungarocamion zużył 11,8 tys. karnetów TIR, rumuński 9,5 tys., czechosłowacki CSAD 7,3 tys., polski Pekaes 6,5 tys., a bułgarski państwowy przewoźnik 4,8 tys.

Żeby uniezależnić się od dewizowego systemu TIR, w przewozach między krajami bloku wschodniego przewoźnicy krajów RWPG od połowy lat 60. wykorzystywali manifesty AGT, które ubezpieczane były w rublach, a nie we frankach szwajcarskich.

poradnik

Szkolenie kierowców.

W dobie coraz bardziej rozbudowanych systemów szkoleniowych dla kierowców ich praktyczna wiedza o tym, jak ekonomicznie prowadzić samochód ciężarowy, jest praktycznie zerowa. Nie jest to wina kierowców, tylko systemu szkoleń, który szkoli nie jak jeździć, tylko jak zdać egzamin.

Zbigniew Kołodziejek

Kierowcy muszą więc uczyć się samodzielnie lub przez „Uniwersytet CB”, niestety nie zawsze, a raczej rzadko kiedy poprawnie. Jazda samochodem to jak chodzenie – działa na zasadzie odruchów. Przez cały dzień pracy kierowca prowadzi pojazd świadomie jedynie przez maksimum 5 minut, to znaczy wtedy, gdy coś szczególnego dzieje się na drodze, co wytrąca z rutynowego trybu jazdy. To jest normalne zjawisko, inaczej nie byłby w stanie wytrzymać wielu godzin za kierownicą. Z tego faktu wynika, że kierowcy nie mają świadomości popełnianych błędów, a dopiero nagranie video tego, co się faktycznie dzieje na drodze i w kabinie jest lustrem, z którego kierowca dowiaduje się o swojej rutynie za kierownicą. Wielokrotnie kierowcy po szkoleniu w DAF EcoDrive mówili, że nie wiedzieli, że jadą z nogą na pedale sprzęgła, mają niewłaściwą pozycję za kierownicą, czy trzymają rękę na dźwigni zmiany biegów. Te z pozoru błahe błędy generują z czasem uszkodzenia pojazdu, bądź nawet mogą spowodować zagrożenia na drodze.

Co zyskujemy szkoląc kierowców? Najszybciej widocznym i najłatwiej mierzalnym jest oczywiście mniejsze zużycie paliwa. Jeśli trwały efekt ze szkolenia to tylko 5 % mniej zużytego paliwa, to przy rocznych przebiegach rzędu 120 000 km uzyskane oszczędności to ok. 2 000 litrów. Łatwo policzyć, że przy flocie 30 pojazdów „dostajemy” jeden ciągnik siodłowy gratis już po jednym roku. Wielu przewoźników uważa, że szkolenie przynosi efekt, bo kierowca zaczynają jeździć wolniej. Nic bardziej mylnego. Prawidłowo przeprowadzone szkolenie uczy jazdy płynnej – to znaczy tańszej i niejednokrotnie właśnie szybszej. Wskazują na to wyniki osiągane przez uczestników. Mniej spektakularne, ale równie wymierne są oszczędności w kosztach napraw i obsług, bowiem świadomy kierowca lepiej wykorzystuje pojazd. Rzadziej zatem wymieniamy sprzęgło, hamulce, synchronizatory, itd. Właściwie eksploatowany pojazd powinien całe swoje techniczne życie przejechać na fabrycznie zamontowanym sprzęgle, tzn. nawet 1,6 mln km! Pojazd z retarderem powinien osiągnąć przebieg 1,2 mln kilometrów na oryginalnych klockach i tarczach hamulcowych. Te przebiegi są naprawdę możliwe.

Szkolenie DAF EcoDrive to dwa przejazdy. Jeden zgodny z tym, jak kierowca zawsze jeździ, drugi pod dyktando instruktora. Wybieramy zawsze trudną trasę, która będzie wymagać od kierowcy umiejętności. Po pierwszym przejeździe kierowca nie jest w stanie dotknąć kół pojazdu z powodu rozgrzanych hamulców. Jednorazowe rozgrzanie tarcz hamulcowych do 600 stopni Celsjusza to 4 mm okładzin hamulcowych mniej, to znaczy, że nie wyszkolony kierowca może zużyć hamulce w czasie jednego wyjazdu na Słowację i z powrotem. Poza kosztami nowych hamulców to też koszt spędzenia całego dnia w warsztacie.

Co można zyskać?

Dobrze wyszkolony kierowca to także mniej kolizji. Każda wypłata odszkodowania odnotowana jest przecież przez ubezpieczyciela. Jeśli przekroczymy pewien próg wypłat, nie dostaniemy dobrej stawki za ubezpieczenie w kolejnym roku, a w krańcowych przypadkach nawet trudno będzie znaleźć chętną firmę, które ubezpieczy naszą flotę. Ponadto każdy przestój, czy to z powodu awarii czy kolizji, to pojazd, który nie pracuje, a nadal generuje koszty. To również niezrealizowany transport z konsekwencjami w postaci kar, czy nawet zerwanych kontraktów. I na koniec równie ważny element: świadomy kierowca lepiej planuje trasę, jest mniej zmęczony, zatem wykorzystuje czas bardziej efektywnie.

Z całą pewnością każde szkolenie coś każdemu daje. Jednak to, czy nowe umiejętności zostaną przyswojone, a następnie zastosowane w praktyce, zależy od bardzo wielu czynników. Jeśli szkolenie jest jednorazowym spotkaniem, to skutkuje tym, że jego efekty nie mogą być w pełni wykorzystane, a sama treść szkolenia może być szybko zapomniana. Jeśli chcemy osiągnąć doskonałe wyniki w postaci trwałej redukcji kosztów i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, ważne jest, aby w praktyce funkcjonował system motywacyjny kierowców. Firmy, w których kierowcy mają realne korzyści z oszczędzania, poprawiają swoje wyniki po każdym kolejnym szkoleniu. Wtedy i tylko wtedy najważniejsze pytanie, jakie zadajemy uczestnikom, czyli - czy można jeszcze taniej niż dotychczas, przekłada się na realne wyniki. Zainteresowani kierowcy dopytują, szukają odpowiedzi, jak jeździć taniej. W takich przypadkach efekty są i większe po każdym szkoleniu, jak i dużo bardziej trwałe niż wtedy, kiedy uczestnictwo w szkoleniu jest tylko koniecznością, „bo szef tak kazał”. Ważnym elementem procesu szkolenia jest waga, jaką do jakości pracy przykłada szef/właściciel firmy. Często spotykamy się z sytuacją, kiedy pojazd z naczepą wart ponad 500 tysięcy złotych, z ładunkiem, którego wartość przekracza niejednokrotnie cenę pojazdu, dostaje w swoje ręce kierowca, o którym niewiele wiemy. Pracownik o niezweryfikowanych umiejętnościach ryzykuje przy tym cennym dla firmy kontraktem.

> Często spotykamy się z sytuacją, kiedy pojazd z naczepą wart ponad pół miliona złotych, z ładunkiem, którego wartość przekracza niejednokrotnie cenę pojazdu, dostaje w swoje ręce kierowca, o którym niewiele wiemy.

Regularne szkolenia dla kierowców są też coraz częściej wymagane przez poważnych spedytorów, którzy doceniają zalety wynikające z edukowania kierowców i firma, która nie prowadzi polityki szkoleniowej po prostu nie może rozpocząć współpracy przy wymagających kontraktach. Wychodząc temu naprzeciw od 2013 roku DAF EcoDrive oferuje też dodatkowe moduły szkoleniowe, które obejmują np. czas pracy, zagadnienia dotyczące tego, jak sobie radzić w czasie kontroli i szereg innych, zarówno dla kierowców, jak i przedsiębiorców.

Szkolenie jest procesem, w którym ważne jest powtarzanie treningów, ponieważ kierowcy będą wracać do rutyny. Największe efekty po szkoleniu uzyskujemy wtedy, kiedy pracodawcy angażują się w szkolenie i wspólnie z kierowcami działają na rzecz oszczędności i motywują swoich pracowników. Zdecydowanie najlepiej jest, jeśli kierowcy też odczuwają efekty oszczędzania w postaci nagród bądź wyższych zarobków, przy czym jeszcze korzystniej działa tu duch rywalizacji. Jeśli system motywacyjny zależy od postępów i wyników współzawodnictwa, pozytywne efekty są odczuwalne i trwałe.

Autor jest członkiem władz Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

Tracking zmienia działalność transportową...

...czyli dlaczego warto korzystać z nowego TC eMap®

TimoCom

Od początku lipca br. klienci TimoCom mogą bezpłatnie korzystać z zupełnie nowego na europejskim rynku oprogramowania. Innowacyjny TC eMap® łączy w sobie mapę, moduł kalkulacyjny oraz możliwość monitorowania pozycji pojazdów na jednej, neutralnej platformie. A wszystko to w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych ładunków oraz usprawnienia pracy przewoźników, spedytorów, jak i nadawców towarów.

Jakość przede wszystkim

Przedstawiciele spedycji Adar z Elbląga dowiedzieli się o nowym programie podczas targów logistycznych w Monachium. Po kilkunastu dniach jego testowania okazało się, że „narzędzie to bardzo zmienia profesjonalny transport całopojazdowy i pozwala podnieść jakość wykonywanych usług" – mówi Adam Aszyk, dyrektor spedycji w firmie Adar. A do jakości realizowanych zleceń przedsiębiorstwo przywiązuje uwagę od zawsze. Wybrana strategia przełożyła się na zaufanie klientów i dynamiczny rozwój. Dziś spółka nie tylko świadczy kompleksowe usługi transportowe i spedycyjne dla przesyłek drobnicowych oraz wielkogabarytowych na terenie całej Europy, ale także posiada własny serwis naprawczy, jak również centrum logistyczne.

Od samego początku swojej działalności organizację cechowało innowacyjne podejście do pojawiających się na rynku internetowych rozwiązań dla branży TSL. Już od ponad 13 lat jest użytkownikiem platform oferowanych przez TimoCom, a od niedawna z powodzeniem wykorzystuje także najnowszy produkt firmy - moduł kalkulacyjny tras TC eMap®, który został rozszerzony o funkcję trackingu. Przewoźnicy, których flota wyposażona jest w urządzenia telematyczne różnych dostawców, mogą w niezwykle prosty sposób lokalizować swoje pojazdy na jednej, przejrzystej mapie TimoCom. Co więcej, w tym samym programie mogą oni udostępniać wybranym kontrahentom widok na aktualną pozycję ciężarówek z ich towarem. Wystarczy, że wskażą numer ID danego zleceniodawcy i okres, przez który podgląd ma być aktywny. „Zauważyliśmy, że nasi klienci są bardzo zadowoleni z możliwości monitorowania swoich ładunków na nowej mapie TimoCom. Co więcej, często przy kolejnym przewozie od razu zaznaczają, że chcieliby, aby ciężarówki przewożące ich towar były widoczne w programie" – opowiada Adam Aszyk.

Tego jeszcze nie było

Innowacyjność TC eMap® polega na tym, iż program skupia w jednym miejscu rozwiązania największych dostawców telematycznych z całej Europy. Bieżące monitorowanie na jednej mapie pozycji samochodów, w których zainstalowane zostały różne systemy telematyczne, nie było dotąd możliwe. Teraz dzięki ich integracji w TC eMap® istnieje sposób na śledzenie tychże pojazdów w tym samym miejscu, a tym samym dyspozycja stała się bardziej efektywna. Również możliwość udostępnienia partnerowi widoku na aktualne położenie ciężarówki znacznie ułatwia pracę obu stronom. Nadawcy ładunków nie muszą już bowiem wykonywać czasochłonnych połączeń telefonicznych mających na celu uzyskanie informacji o lokalizacji, w której w danej chwili znajduje się ich towar lub też przełączać się między systemami różnych dostawców telematycznych. Natomiast usługodawcy transportowi zamiast stale przygotowywać informacje dla klientów o ciągle zmieniającym się położeniu ładunków, mogą zająć się innymi czynnościami. Potwierdza to również Adam Aszyk: „Efekt korzystania z TC eMap® jest zauważalny natychmiast. Nie musimy już non stop informować zleceniodawców, gdzie jest przesyłka. Mogą sami to stwierdzić, dosłownie zobaczyć aktualną pozycję naszych ciężarówek z ich towarem na mapie".

Dla zleceniodawców możliwość obserwowania pojazdów różnych przewoźników, wyposażonych w odmienne nadajniki GPS na jednej mapie, oznacza sporą oszczędność czasu. Zalety programu szybko dostrzegli także dysponenci firmy GLK GmbH, Gaida Logistik Kompetenz. To właśnie im spedytorzy Adar'u aktywowali jedno z pierwszych udostępnień podglądu na przemieszczające się po Europie auta z towarem niemieckiej spółki. Dyrektor Horst Gaida z zainteresowaniem przyjął wiadomość od polskiego partnera, że może mu udostępniać pojazdy na mapie TimoCom, tak, by zawsze wiedział jaka jest ich aktualna pozycja. „To duże ułatwienie dla dyspozytorów. Każdego dnia zlecamy kilkadziesiąt transportów. Dodatkowo posiadamy także własną flotę. Nasi pracownicy tracili dużo czasu, aby każdego dnia, na nowo, lokalizować pozycję ciężarówek z naszym towarem. Teraz nie muszą tego robić, ponieważ wszystkie te pojazdy mogą widzieć na jednej mapie. Wystarczy, że poproszą przewoźnika o udostępnienie sygnału GPS. Dodatkowo, dzięki zwiększeniu transparentności przewozów, TC eMap® sprawia, że ładunki są bardziej bezpieczne."

Decyzja przewoźnika

Przewoźnik, który zdecyduje się korzystać z programu, nic nie traci. To on wybiera, której firmie, kiedy i na jak długo udostępni widok na pozycję konkretnego pojazdu. Nie musi się zatem obawiać, że informacje o jego ciężarówkach trafią w niepowołane ręce. W programie wskazuje nr ID w TimoCom partnera oraz dokładny okres, w którym będzie on mógł zobaczyć dany sygnał na mapie. Po tym czasie udostępnienie wygasa, a pojazd dostępny jest wyłącznie dla jego właściciela.

Dodawanie własnych samochodów do TC eMap® jest niezwykle łatwe. „Niektórzy mogą myśleć, że zaimportowanie pojazdów do trackingu jest skomplikowane. Ale to zupełnie nieprawda. Wystarczą bowiem dwa kliknięcia oraz podanie loginu i hasła. Wszystko zajmuje 10 sekund"– relacjonuje Adam Aszyk ze spedycji Adar. Klienci TimoCom jak zawsze mogą liczyć także na pomoc doświadczonych konsultantów, którzy dostępni są od poniedziałku do piątku między godziną 8.00 a 16.30.

Marcel Frings, Chief Representative firmy TimoCom, cieszy się z pozytywnych trendów: „Nowe technologie są wykorzystywane. W TC eMap® mamy już większą część wiodących w Europie dostawców telematycznych, a integracja z wieloma następnymi nastąpi już wkrótce."

Więcej informacji znajdziecie Państwo także na www.adar.pl, www.glk-spedition.de oraz www.timocom.pl/tracking.

Odpowiedzialność przewoźnika

w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XI

LUTZ ASSEKURANZ

W dotychczas opublikowanych 10 artykułach z niniejszej serii omówiono już kilka sytuacji pociągających za sobą odpowiedzialność cywilną oraz wiążące się z nimi kwestie dotyczące ubezpieczenia. Tym razem prezentujemy w ogólnym zarysie najważniejsze regulacje Konwencji CMR, stanowiące podstawy ponoszenia odpowiedzialności cywilnej oraz podstawy prawne związanych z nią roszczeń. Niektóre z poniżej przytoczonych postanowień nie są w ścisłym znaczeniu samodzielnymi regulacjami określającymi odpowiedzialność cywilną, są jednak z takimi regulacjami związane.

Rozdział IV jest zatytułowany: „Odpowiedzialność przewoźnika". Tytuł ten jest mylący, ponieważ w rozdziałach I, II, III i VI znajduje się wiele innych postanowień dotyczących tej kwestii. Podstawy prawne roszczeń przysługujących przewoźnikowi można znaleźć w rodziałach III i IV. Regulacje dotyczące odpowiedzialności w stosunkach między kolejnymi przewoźnikami zamieszczone są w rozdziale VI.

Ważne jest, aby każdy staranny przewoźnik oraz każdy spedytor, zawierający pierwotne umowy przewozu, umowy spedycji po kosztach stałych oraz spedycji ładunków zbiorowych i ponoszący z tego względu odpowiedzialność zgodnie z bezwzględnie obowiązującym prawem przewozowym, jakim jest Konwencja CMR (por. art. 41 CMR), znał wszystkie omawiane tu podstawy prawne roszczeń i mógł sprawdzić, które z nich objęte są ochroną ubezpieczeniową w ramach posiadanej polisy CMR (lub subsydiarnego ubezpieczenia CMR). Jest to duże wyzwanie, z czego wszyscy zdajemy sobie sprawę. Specjaliści z firmy Lutz Assekuranz pozostają zawsze chętnie do Państwa dyspozycji zarówno w zakresie opisywanych tu zagadnień, jak i w kwestii zawierania umów ubezpieczenia, odpowiednio dostosowanych do potrzeb przedsiębiorstwa.

Jakie zatem istotne podstawy ponoszenia odpowiedzialności cywilnej lub podstawy prawne roszczeń skierowanych wobec przewoźnika oraz związane z tym regulacje można znaleźć, przeglądając szczegółowo kolejne artykuły Konwencji CMR? Przy czym poniższej listy nie należy uznawać za kompletną.

Praktyczne wskazówki

- **Kwestię odpowiedzialności przewoźnika reguluje nie tylko rozdział IV, lecz także kilka artykułów znajdujących się w innych rozdziałach Konwencji CMR.**
- **Konwencja CMR zawiera również liczne zapisy stanowiące podstawy prawne roszczeń przewoźnika wobec osób, których dotyczy umowa przewozu.**
- **Regulacje określające odpowiedzialność kolejnych przewoźników oraz kompensaty roszczeń w stosunkach wewnętrznych między nimi znajdują się w rozdziale VI Konwencji CMR.**
- **Staranni przewoźnicy (a także spedytorzy) powinni sprawdzać, czy ich polisy ubezpieczenia CMR (lub subsydiarnego ubezpieczenia CMR) oferują wystarczającą ochronę ubezpieczeniową, obejmującą liczne sytuacje zaistniałe z tytułu odpowiedzialności przewoźnika zgodnie z Konwencją CMR.**

Odpowiedzialność przewoźnika

*Art. 2 CMR: W tym postanowieniu uregulowana została odpowiedzialność przewoźnika w transporcie kombinowanym (tzw. piggy-back:„na barana"). W pewnych sytuacjach może się zdarzyć, że przewoźnik drogowy będzie odpowiadał na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów regulujących kwestię odpowiedzialności, stosowanych w odniesieniu do środka transportu, przewożącego pojazd drogowy wraz z ładunkiem. Bliższe informacje na ten temat znajdą Państwo w artykule III z niniejszej serii.

*Art. 3 CMR: Odpowiedzialność pomocników: W ramach obowiązywania Konwencji CMR przewoźnik odpowiada, jak za swoje własne czynności i zaniedbania, za czynności i zaniedbania osób trzecich, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, kiedy te osoby trzecie działają w wykonaniu swych funkcji. W pochodzącym z niniejszej serii artykule IV omówiono zarówno częściowo bolesne konsekwencje powyższego postanowienia dla przewoźników głównych, jak i wymóg konieczności posiadania subsydiarnego ubezpieczenia CMR.

*Art. 7 ust. 3 CMR: Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia przewidzianego w artykule 6 ust. 1 lit. k., to przewoźnik odpowiada za wszelkie koszty i szkody, które mogłaby ponieść z powodu tego zaniedbania osoba mająca prawo do towaru (por. treść artykułu V z niniejszej serii).

*Art. 11 ust. 3 CMR: Zgodnie z tym, co omawialiśmy w artykule VIII z naszej serii, przewoźnik odpowiada za zagubienie lub niewłaściwe użycie dokumentów wymienionych w liście przewozowym i dołączonych do niego przez nadawcę, a także wręczonych przewoźnikowi również bez stosownego wpisu w liście przewozowym.

*Art. 12 ust. 7 CMR: Tematem artykułu IX z przedmiotowej serii była między innymi odpowiedzialność przewoźnika na podstawie artykułu 12 ust. 7 CMR wobec osoby uprawnionej za szkodę powstałą na skutek niewykonania przez przewoźnika instrukcji wydanych w warunkach przewidzianych w tym artykule Konwencji lub zastosowania się do takich instrukcji nie zażądawszy przedłożenia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

*Art. 16 ust. 2 CMR: Temat ten poruszono w poprzednim artykule tej serii. Przewoźnik odpowiada za rozsądny wybór osoby trzeciej, której powierza dozór transportowanego towaru, jeżeli w przypadkach przewidzianych w artykule 14 ust. 1 i w artykule 15 dokona wyładunku towaru na rachunek osoby uprawnionej.

*Art. 17 ust. 1 CMR: To główne postanowienie regulujące kwestię odpowiedzialności przewoźnika mówi, że odpowiada on za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

*Art. 17 ust. 3 CMR: Z tego postanowienia wynika, że przewoźnik odpowiada za wady pojazdu, przy czym w innym artykule w ramach niniejszej serii trzeba będzie jeszcze rozważyć, co należy rozumieć przez pojęcie „wady pojazdu, którym się przewoźnik posługuje dla wykonania przewozu".

*Art. 20 CMR: W tym postanowieniu chodzi o tzw. „zaginięcie towaru przyjęte na zasadzie fikcji prawnej" i na tej podstawie osoba uprawniona bez dalszych dowodów może uważać towar za zaginiony, jeżeli nie zostanie on wydany w określonych terminach. W tym miejscu należy również zauważyć, że roszczenia wynikające z domniemanego zaginięcia towaru stanowią popularną przyczynę wyłączenia ochrony ubezpieczeniowej w niektórych polisach CMR, co w ostateczności może prowadzić do całkiem znacznych roszczeń odszkodowawczych, nieobjętych ubezpieczeniem.

*Art. 21 CMR: Jeżeli przewoźnik wydaje towar odbiorcy bez pobrania uzgodnionego zaliczenia, to jest on zobowiązany w ramach postanowienia art. 21 CMR do wypłaty odszkodowania.

*Art. 24 i 26 CMR: W tych artykułach konwencji chodzi o uzgodnione w umowie podwyższenie limitu odpowiedzialności lub rozszerzenie jej zakresu na skutek zadeklarowania wartości towaru lub szczególnego interesu w dostawie.

*Art. 28 CMR: To postanowienie reguluje sytuacje, kiedy to według prawa, które ma zastosowanie, zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy uprawnia do wystąpienia wobec przewoźnika z reklamacją pozaumowną.

*Art. 29 CMR: W tym głównym postanowieniu omawianej konwencji, które w obliczu rosnących wartości towarów coraz bardziej zyskuje na znaczeniu, zawarto normę mówiącą, że przewoźnik w przypadku winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa nie może powoływać się na zamieszczone w rozdziale IV przesłanki wyłączające lub ograniczające jego odpowiedzialność albo zapisy przenoszące na drugą stronę ciężar dowodu.

*Art. 34 CMR: Treść regulacji zawartej w tym artykule mówi, że wykonanie przewozu na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, z których drugi i każdy następny przewoźnik przyjmuje towar i list przewozowy, prowadzi do powstania wspólnej odpowiedzialności kolejnych przewoźników drogowych.

Roszczenia przewoźnika

Po zaprezentowaniu listy roszczeń, jakie mogą być skierowane w stosunku do przewoźnika, wyszczególnione zostaną zapisy stanowiące podstawę prawną roszczeń przysługujących przewoźnikowi (w związku z powstałymi u niego szkodami i kosztami).

*Art. 7 ust. 1 lit. a, b, c oraz ust. 3: Zgodnie z art. 7 ust. 1 CMR nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie koszty i szkody, jakie powstaną na skutek nieścisłości lub niedostatecznych danych zawartych w liście przewozowym i to bez względu na własną winę również wtedy, gdy przewoźnik na żądanie wpisał do listu przewozowego określone dane podane przez nadawcę.

*Art. 8 ust. 3 CMR: W artykule 6 z naszej serii zwrócono uwagę na to, że przewoźnik ma prawo domagać się zwrotu kosztów sprawdzenia wagi brutto, albo inaczej wyrażonej ilości towaru, a także kosztów sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki.

*Art. 10 CMR: Zgodnie z tym postanowieniem nadawca odpowiada za szkody wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty, których przyczyną byłoby wadliwe opakowanie towaru, chyba że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wniósł zastrzeżeń w tym przedmiocie. Bardziej szczegółowe omówienie tego tematu można znaleźć w artykule VII niniejszej serii.

*Art. 11 ust. 2 CMR: Artykuł VIII z przedmiotowej serii traktował o odpowiedzialności nadawcy wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wyniknąć wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dokumentów i informacji otrzymanych od nadawcy, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.

*Art. 12 ust. 5 lit. a CMR: Zgodnie z tym, co opisano w artykule IX z publikowanej przez nas serii, nadawca albo odbiorca w pewnych okolicznościach wykonują prawo rozporządzenia towarem, przy czym zobowiązani są oni wynagrodzić przewoźnikowi wszelkie koszty i szkody, jakie pociąga za sobą wykonanie wydanych przez nich instrukcji.

*Art. 13 ust. 2 CMR: W wyżej wspomnianym artykule 9 zwrócono uwagę na to, że odbiorca, który korzysta z praw, jakie mu przysługują w myśl art. 13 ust. 1 CMR, obowiązany jest na podstawie art. 13 ust. 2 CMR zapłacić kwotę należności wynikającą z listu przewozowego.

*Art. 16 ust. 1 CMR: Zgodnie z tym, co pisaliśmy w ostatniej publikacji, przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów, jakie poniósł w następstwie zażądania lub wykonania instrukcji w związku z zaistniałymi przeszkodami w przewozie lub wydaniu towaru, o ile koszty te nie wynikły z jego winy.

*Art. 16 ust. 4 CMR: Również w ostatniej publikacji naszej serii naświetlono sytuację, w której przewoźnikowi przysługują roszczenia względem osoby uprawnionej z tytułu kosztów, które nie zostały pokryte kwotą uzyskaną ze sprzedaży przewożonego towaru, której dokonał przewoźnik z uwagi na zaistniałą konieczność.

*Art. 22 CMR: Postanowienie to reguluje odpowiedzialność nadawcy wobec przewoźnika w przypadku, gdy powierza on przewoźnikowi towary niebezpieczne bez dokładnego określenia, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają, a także bez wskazania na to, jakie środki ostrożności należy podjąć w razie potrzeby.

Odpowiedzialność między przewoźnikami

Na zakończenie odsyłamy Państwa jeszcze do artykułów 37, 38 i 40 Konwencji CMR, regulujących roszczenia w stosunkach wewnętrznych między kolejnymi przewoźnikami w rozumieniu art. 34 CMR.

Należy ponadto zwrócić uwagę, że w przypadku drogowego przewozu towarów pewną rolę mogą odgrywać także stany faktyczne pociągające za sobą odpowiedzialność cywilną na podstawie prawa krajowego, jednakże zajmowanie się tą kwestią wykraczałoby poza treść niniejszej serii artykułów. Ważne jest w każdym razie, aby zwrócić uwagę na to, czy wchodzące tu w rachubę sytuacje, dające podstawę do pociągnięcia przewoźnika do odpowiedzialności, objęte są odpowiednią ochroną ubezpieczeniową.

W następnym wydaniu rozpoczniemy dokładniejsze rozważania na temat odpowiedzialności przewoźnika w świetle rozdziału IV Konwencji CMR.

tekst sponsorowany

Od lewej:
Tomek Ciesielski, Product & Marketing Manager i Christoph Stemmer z nagrodą „Polskiego Trakera”.

Spotkanie z gwiazdą

Autograf mistrza
Mariusz Pudzianowski podpisywał plakaty z Nowym Actrosem

Tegoroczne 20. Spotkanie Trakerskie w Krakowie upłynęło pod znakiem wielkich emocji. Fani Mercedes-Benz mieli wiele powodów do radości

ŚWIĘTO TRAKERÓW___Trakerskie Spotkania w Krakowie zawsze obfitowały w wiele atrakcji, ale tym razem wydarzenia na płycie krakowskiego lotniska w Czyżynach sprawiły, że emocje były wyjątkowo gorące – podobnie jak towarzysząca im letnia aura. Część z nich zapewnił Nowy Actros i marka Mercedes-Benz, jeden ze sponsorów spotkania. Pierwszy dzień wypełniły konkursy dla młodych i bardzo młodych kierowców (w kategorii Super Młode Wilki i Młode Wilki), atrakcje dla dzieci, konkurs modelarski i oczywiście podziwianie przybyłych pojazdów. Jednak to drugi dzień dostarczył najwięcej wrażeń: zaczęło się od imponującego, tradycyjnego już konwoju, a potem emocje rosły. Na zlocie nie zabrakło Mercedesów w różnych barwach (m.in. firm Porębski czy Pawtrans), ale największe zainteresowanie wzbudził Nowy Actros reprezentujący barwy firmy Pudzianowski Team. Efektowne malowanie z wizerunkami słynnego strongmana zwracało uwagę wszystkich gości. Gdy koło samochodu pojawił się sam mistrz Mariusz „Pudzian” Pudzianowski – chętnych do zdobycia plakatu z Nowym Actrosem i autografem Pudziana było tak wielu, że do namiotu Mercedes-Benz uformowała się mocno zakręcona kolejka. Muskulaturę strongmana można było podziwiać na tle Nowego Actrosa podczas krótkiej sesji fotograficznej. Sam Pudzianowski podkreślał za to walory pojazdu: – Jestem bardzo zadowolony z wyników spalania – Nowy Actros to lider oszczędności w mojej flocie – mówił.

Nieco wcześniej tytuł Ciężarówki Roku 2013 w Polsce dla tego właśnie pojazdu odebrał Christoph Stemmer, dyrektor marketingu i sprzedaży samochodów użytkowych Mercedes-Benz Polska. Statuetkę i dyplom przekazali mu Aleksander Głuś, redaktor naczelny „Polskiego Trakera”, oraz Bogusława Zimmer, wydawca miesięcznika. – Cieszymy się, że nasze pojazdy zostały uhonorowane tą szczególną nagrodą – zwrócił się (po polsku) do zebranych gości Christoph Stemmer. – Zrobimy wszystko, aby dalej budować zaufanie do pojazdów Mercedes-Benz – zarówno wśród klientów, jak i kierowców.

„NOWY ACTROS TO LIDER OSZCZĘDNOŚCI W MOJEJ FLOCIE”

Mariusz Pudzianowski, właściciel Pudzianowski Team

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

przewoźnik nr 32

ciekawe

Kłopoty szkół jazdy

Od początku roku działalność zawiesił co dziesiąty ośrodek szkolenia kierowców. To oznacza, że z rynku zniknęło ponad 1 000 szkół. Właściciele upadających ośrodków za taki stan winią nowy system szkolenia kierowców i trudniejsze egzaminy. Ponoć nowe zasady odstraszają chętnych. Największe trudności mają małe szkoły, które masowo powstawały w ostatnim czasie. Kursantów może być mniej ze względu na niż demograficzny oraz zeszłoroczny boom egzaminacyjny. Na przełomie 2012 i 2013 roku chętni na prawo jazdy stali w kolejkach, żeby zdążyć przed wprowadzeniem nowych przepisów.

Koniec najmniejszego Astona

Aston Martin Cygnet nie będzie już produkowany. Luksusowy wózek na zakupy, bo tak można go określić, to zmodyfikowana toyota IQ. Samochód został wprowadzony do sprzedaży w 2010 roku. Spece od tuningu zafundowali mu grill astona i eleganckie dodatki. Wewnątrz znalazła się skóra bardzo wysokiej jakości i bogate wyposażenie. Cygnet kończy swój żywot, do sprzedania pozostały już ostatnie egzemplarze tego auta. Cena: 150 000 zł.

Sam ominie pieszego

Ford zaprezentował nowy system bezpieczeństwa, który w razie zagrożenia ma sam ominąć pieszego na drodze. Rozwiązanie o nazwie Obstacle Avoidance korzysta z radarów, kamery i kilku czujników wykrywających przeszkody na drodze. Jeśli przed samochodem pojawi się pieszy, a kierowca w porę nie zareaguje, system przejmie kontrolę nad autem. Może sam rozpocząć hamowanie, albo przejąć władzę nad kierownicą i ominąć pieszego. Rozwiązanie jest na razie w fazie testów.

Ferrari 2CV

Skrzyżowanie samochodu z parasolką - tak przez niektórych nazywany jest citroen 2CV. Francuski samochód dla ludu stał się kultowym autem, jest ceniony za styl, prostą konstrukcję, ale na pewno nie za osiągi. Właściciele jednego z włoskich zespołów rajdowych zbudowali dostawczą wersję 2CV, bazującą na ferrari. Dawcą podzespołów było uszkodzone ferrari Berlinetta. Czerwony citroen ma teraz silnik V8 o mocy 375 koni mechanicznych. Auto rozpędza się do setki w 5 sekund, a maksymalnie może osiągnąć prawie 300 km/h

Śmierć Marii de Villoty

Nie żyje Maria de Villota, znana ze startów w wielu seriach wyścigowych. Znaleziono ją martwą w pokoju hotelowym w Sewilli. O Hiszpance zrobiło się głośno po ubiegłorocznym wypadku w czasie testów bolidu F1. Maria de Villota miała startować w barwach zespołu Marussia. Podczas testów jej bolid uderzył w ciężarówkę serwisową. Hiszpanka straciła w wypadku oko. Powróciła do normalnego życia, ale nie wróciła za kierownicę. Jak wykazała sekcja zwłok, jej śmierć miała związek z obrażeniami neurologicznymi, jakich doznała w ubiegłym roku.

Brak biletu za szybą

Naczelny Sąd Administracyjny orzekł, że za brak biletu za parkowanie pod szybą nie można karać mandatem. Sprawa dotyczy stolicy i uchwały Rady Warszawy. Kontrolerzy nie mogą karać kierowcy, który wykupił bilet za parkowanie, a nie umieścił go za szybą. Sąd wyjaśnił, że można wymagać włożenia biletu pod szybę, ale nie można wprowadzić mandatu za niewykonanie tego zalecenia. Warszawa tłumaczyła się, że nakaz ma usprawnić system poboru opłat i że ukarani, którzy wykupili bilet, mogą wnieść reklamację. To nie przekonało sądu.

Brak chętnych na Vipera

Trzecia generacja legendarnego Vipera nie sprzedaje się. Producent superauta - firma SRT zmniejszyła produkcję o połowę. Samochód wprowadzono do sprzedaży w tym roku, ale liczba zamówień nie jest zbyt duża. Dealerzy mają w salonach prawie 600 niesprzedanych aut. Szef SRT zachowuje zimną krew i czeka na wiosnę, kiedy to jego zdaniem sprzedaż znacznie się polepszy. SRT Viper to samochód z największym seryjnie montowanym silnikiem. Ma 8,4 litra pojemności, 10 cylindrów i 640 koni mechanicznych. Auto kosztuje ponad 100 tysięcy dolarów i nie jest oferowane w Europie.

Wirtualny dźwięk V8

Zmieniają dźwięk zwykłego silnika w gang rasowego ośmiocylindrowca. W sieci pojawiły się aplikacje, które dostarczają sporo emocji miłośnikom sportowych aut. Program łączy się z samochodem poprzez bluetooth, a z głośników dobiega do nas ryk sportowego silnika i pisk opon rodem z amerykańskiego pościgu. Przydatność takiego gadżetu jest mocno dyskusyjna, ale może być miłą terapią dla znudzonych dźwiękiem zwykłego "szarego" auta.

przewoźnik nr 32

ciekawe

Amator jak **zawodowiec**

Pasje

z Mariuszem Kąkolem, prezesem firmy Ost Sped, rozmawia Ryszard Gałczyński

- **Skoki przez przeszkody to pasja wymagająca wysokich kwalifikacji, czy jeździectwo uprawia Pan wyczynowo?**

Można tak powiedzieć, chociaż twierdzenie, że to wyczyn, jest bardzo na wyrost. Uprawiam ten sport na poziomie, który pozwala mi uczestniczyć w zawodach ogólnopolskich, czy nawet międzynarodowych; konkurować z zawodowymi jeźdźcami i zajmować punktowane miejsca. Niemniej jestem w tym sporcie amatorem.

- **Czy tylko dlatego, że nie zarabia Pan tym na życie?**

Dokładnie tak, to nie jest mój zawód i tym samym moje umiejętności nie będą na poziomie profesjonalnym. Żeby dzisiaj odnosić sukcesy, trzeba się jeździectwu całkowicie poświęcić, to znaczy całymi dniami konsekwentnie trenować. Wtedy można z powodzeniem rywalizować z zawodnikami polskiej czy europejskiej czołówki. Natomiast kiedy się na to poświęca „trochę czasu” - bo przede wszystkim ma się obowiązki wobec rodziny i własną firmę - nie ma możliwości osiągnięcia takich umiejętności, jak jeźdźcy najwyższej klasy.

- **Kiedy jeździectwo przestało być dla Pana miłym hobby, a rozpoczęło się współzawodnictwo?**

Jeździecka przygoda zaczęła się równolegle z rozpoczęciem funkcjonowania mojej firmy, czyli ponad 20 lat temu. Na początku odwiedzałem znajomych na wsi i tam jeździłem sobie konno po lesie. Zawsze lubiłem ten sport i jazda sprawiała mi wielką przyjemność. Nawet jeżeli to był trening. Po kilku latach konsekwentnej pracy moje umiejętności były już na tyle duże, że mogłem uprawiać ten sport nie tylko rekreacyjnie - jak to robi większość ludzi i co być może jest najpiękniejsze. Pierwszy raz uczestniczyłem w prawdziwych zawodach w roku 1995.

- **Czy miłość do koni wynika z tradycji rodzinnych?**

Moi dziadkowie mieli konie, a ja większość swojego dzieciństwa spędziłem u nich na wsi. To ukształtowało mój stosunek do tych zwierząt. Nie były to jeszcze konie wierzchowe. Jeździectwo zaczęło się dla mnie na początku lat dziewięćdziesiątych. W Polsce zaczęły wtedy powstawać profesjonalne ośrodki jeździeckie. W czasach komunistycznych ten sport funkcjonował tylko wokół stadnin państwowych, a w naszym regionie (czyli w południowej Wielkopolsce) nie mieliśmy szczęścia posiadania takiej stadniny. Najbliższe były pod Wrocławiem i Poznaniem.

- **Czy zaraził Pan pasją jeździecką swoich najbliższych?**

Kiedyś bardzo chciałem zainteresować tym moje dzieci, czyli syna i dwie córki. Wszyscy próbowali; obecnie mój syn jest na takim poziomie zaawansowania, że poważnie rozważa rozpoczęcie regularnych startów w zawodach. Natomiast córki jeżdżą konno, ale tylko rekreacyjnie. Nawiasem mówiąc - wspólne uprawianie sportu, a mówię to na podstawie własnego doświadczenia, jest znakomitym sposobem na tworzenie dobrych relacji między rodzicami a dziećmi.

- **Czy jeździcie wspólnie na zawody?**

Tak, oczywiście. W tym sporcie na zawody nie można wyjechać samemu. Zawsze każdemu startującemu potrzebny jest „luzak”. W jeździeckim żargonie jest to bardzo ważna osoba, która wykonuje wszystkie czynności, aby przygotować konia do wyjazdu na parkur. Moim luzakiem jest najczęściej syn, który już bardzo dobrze zna się na koniach i we wszystkim mi pomaga.

- **Wspomniał Pan, że dzieli swój czas pomiędzy rodzinę, firmę i konie. Jak Pan to godzi?**

Jest to bardzo trudne – tak jak w życiu, zawsze coś się odbywa kosztem czegoś. Niemniej jednak mogę powiedzieć, że w 50 procentach mi się to udaje. Na dobrą sprawę dzisiaj firma wymagałaby, żeby poświęcić jej 100 % czasu. Nie mogę się pochwalić, że te wszystkie obowiązki udaje mi się idealnie pogodzić.

- **Ile czasu Pan poświęca koniom?**

Dobrze byłoby być w stajni codziennie i chociaż troszeczkę pojeździć. Mnie się to udaje dwa, trzy razy w tygodniu, po pracy. W tej chwili mam dwa własne koniki – dwunastolatki. To są już konie dojrzałe i doświadczone. Do czwartego roku życia konia traktuje się jak źrebaka, przez kolejne cztery lata trwa wiek młodzieńczy. Dopiero koń ośmioletni osiąga pełnię swoich możliwości, wchodzi w dorosłość. Zwierzę umiejętnie prowadzone od 4 do 12 roku życia można już nazwać koniem doświadczonym i dobrze ułożonym. To wszystko zależy od konsekwentnej pracy – tak jak w firmie, gdy poświęca się dużo czasu, aby poukładać wszystkie elementy w jednolitą całość, wtedy dobrze funkcjonuje. Z koniem jest podobnie - jeżeli poświęciło mu się czas, dzieląc go w sposób zrównoważony na pracę i odpoczynek - to jest w dobrej formie i dużo potrafi.

- **Jeździectwo jest pięknym i efektownym sportem, ale zdarza się podczas jego uprawiania bardzo dużo wypadków...**

Tak, mnie również zdarzały się bardzo bolesne upadki. Porównałbym ten sport do narciarstwa. Jeżeli ktoś zaczyna jeździć na „oślej łączce”, a nie wychodzi od razu na czarną trasę - to uprawia ten sport w sposób mądry i bezpieczny. Analogiczna sytuacja jest w jeździectwie. Wszystko zależy od tego, w jaki sposób zaczynamy uprawiać ten sport: w jakim ośrodku, na jakim koniu. Jeżeli robi się to umiejętnie, to ujeżdżenie czy skoki przez przeszkody stają się sportem dosyć bezpiecznym. Poza tym wypadki zdarzają się wszędzie. Mimo że parę razy turlałem się razem z koniem i drągami z przeszkody, nigdy mnie to do tego sportu nie zraziło. Przede wszystkim należy takie sytuacje analizować i wyciągać odpowiednie wnioski, które będą służyły doskonaleniu własnego warsztatu.

- **Czy uprawianie tego sportu pomaga Panu w prowadzeniu firmy?**

Oczywiście, że tak - sport to rywalizacja i dążenie do osiągania jak najlepszych wyników. Funkcjonowanie firmy na rynku to również współzawodnictwo. Niemniej najważniejsze są dla mnie walory terapeutyczne jeździectwa - jest to odskocznia od codziennych problemów. Wydaje mi się, że zasadniczo mężczyzna powinien mieć właśnie życie podzielone na trzy części: rodzinę, firmę (pracę) i swoją pasję. Ja w każdym razie dobrze się w takim układzie czuję.

Poza tym uprawiając ten sport i jeżdżąc na różne konkursy można spotkać niezwykłych ludzi - nie tylko poprzez ich wielkie jeździeckie umiejętności. Niejednokrotnie takie spotkania na parkurze przynoszą nowe kontakty biznesowe. Ja osobiście mam kilku partnerów, którzy mnie jako zawodnika w różny sposób wspierają. Kluczową firmą jest oczywiście Ost Sped, ale są również: Mercedes - w osobach Jana i Andrzeja Garcarka, a także firma EBREX i Intermodal Services. Fakt, że jestem w stanie zareklamować w tym środowisku swoje usługi, a także moich kluczowych partnerów, sprawia mi wielką przyjemność i satysfakcję.

- **Z jakich trofeów jest Pan szczególnie dumny?**

Byłem wicemistrzem Polski w „klasie biznes” w konkursie halowego Pucharu Polski w roku 2010. Zdobyłem także pierwsze miejsce w derbach Dolnego Śląska w 2011 r. (derby to konkurs skoków przez przeszkody na parkurze i w terenie). To są moje największe sukcesy. Na zawodach ogólnopolskich zdarza się, że mieszczę się w pierwszej szóstce. Klasa biznes została stworzona dla przedsiębiorców, czyli amatorów. Derby to zawody ogólnopolskie, gdzie już startują zawodowcy. Na swoich koniach jestem w stanie osiągnąć bardzo dobry wynik w zawodach tzw. małej rundy, czyli konkursach niższych kategorii krajowego rankingu. Ja nie mam koni z „górnej półki”, tylko przeznaczone na ten poziom. Ale jak na amatora - to jest sukces.

Frankfurt 2013

Kacper Jeneralski

Motoryzacja bierze głęboki wdech i szykuje się do ataku. Tak można interpretować sytuację na salonie samochodowym we Frankfurcie. Trudno było doszukać się na nim dominujących trendów. Poza jednym. To salon prototypów. Mało aut pokazanych na niemieckiej wystawie trafi od razu do salonów, ale wiele zapowiada się wyjątkowo dobrze.

Gwiazda salonu
Mercedes S Coupe

Kiedy Mercedes ogłosił koniec produkcji maybacha, zapowiedział, że miejsce po nim wypełni gama bardziej luksusowych samochodów z klasy S. Nową klasyczną S-klasę już widzieliśmy, teraz przyszła pora na jej dwudrzwiową odmianę. To prototyp, ale bliski seryjnej produkcji. Detalami, rozmachem i jakością wykończenia zwala z nóg. Szefowie marki nie kryją, że to tak naprawdę następca klasy CL, tylko pod innym szyldem. Do budowy prototypu użyto najlepszych materiałów: skóry, aluminium, karbonu, a nawet jedwabiu. Na detale techniczne jeszcze trochę poczekamy.

Klasyk w nowym wydaniu
Audi Sport Quattro

Ponad 30 lat temu Audi zaprezentowało swoje legendarne coupe z napędem na cztery koła. Teraz określenie „Quattro", używane w stosunku do niemieckiego napędu na cztery koła, stało się jednym z największych skarbów Audi. Nic dziwnego, że producent chce wskrzesić sportowe coupe sprzed lat. Sport Quattro to prototyp, który wprawdzie jest hybrydą, ale o ekologii zbyt głośno nie myśli. Pod maską ma silnik V8, który jest podstawą napędu. Jednostka benzynowa jest wspomagana prze silnik elektryczny. Czy dzięki temu samochód mniej pali? Tak, ale ważniejsza jest moc. Oba silniki generują łącznie 700 koni mechanicznych. Nadwozie Quattro to bezpośrednie nawiązanie do Quatro sprzed lat w nieco bardziej muskularnej odmianie. Gdybyśmy szukali europejskiego odpowiednika amerykańskich musclecarów, to chyba jest odpowiedź.

Bez kolców
Citroen cactus

Nie ma bocznych szyb i przypomina plażowy wózek dla surfera, ale według Francuzów trafi do sprzedaży i to już w przyszłym roku. Citroen cactus to zapowiedź zupełnie nowego auta w gamie francuskiego producenta. Samochód wyposażony jest w specjalne zderzaki airbump, które przy małych prędkościach podczas lekkiej stłuczki powinny pozostać niezarysowane. Auto będzie też miało z przodu kanapę w stylu retro zamiast tradycyjnych foteli. Cactus napędzany jest silnikiem hybrydowym, który wykorzystuje sprężone powietrze. Jednostka ma spalać średnio 3 litry benzyny na setkę. Nie ma jeszcze pewności, ale być może samochód zastąpi model C4.

Leon zakłada rodzinę
Seat Leon ST

Kompaktowy seat nigdy nie był oferowany w wersji kombi, teraz to się zmieni. Nowe auto ma prawie 600 litrów pojemności bagażnika. Po jego wprowadzeniu gama Leona będzie niemal kompletna. Jest już 5-drzwiowy hatchback i wersja 3-drzwiowa. Kombi zastąpi w gamie seata dobrze znaną Altę. Czy to wystarczy, żeby wyciągnąć z dołka Seata? Czas pokaże. Kombi trafi na rynek w 2014 roku.

Odważny
Lexus LF NX

Nieco większym crossoverem od mercedesa GLA ma być nowy lexus. Japończycy zapowiadają, w co trudno uwierzyć, że kosmiczne nadwozie w zbliżonej formie trafi do salonów i to niebawem. LF NX ma potężny trójwymiarowy grill, nadwozie przecinają ostre li-

nie. Trudno wyobrazić sobie takie auto na drodze, ale pewne jest, że samochód nie trafi do osób, które chcą wtopić się w tłum. Pod maską znajdzie się hybrydowy silnik, co w lexusie jest już praktycznie standardem. Przy okazji frankfurckiego salonu Japończycy w pewnym sensie zapowiedzieli, że zrezygnują ze sprzedaży diesli na rzecz hybryd.

Najdroższe
Porsche 918 Spyder

Marka Porsche do tanich nigdy nie należała, ale od klasy tak zwanych supersamochodów, niemal wszystkie modele Porsche były nieco tańsze. Teraz na rynek trafia 918 spyder, czyli kabriolet za 2,7 miliona złotych. Czemu tak drogo? Powodów jest kilka. 918 ma aż trzy silniki - benzynowy V8 i dwa motory elektryczne. Łączna moc zestawu to 720 koni mechanicznych. Auto wyposażone jest w zaawansowany napęd na obie osie, a pierwszą setkę osiąga w 3,2 sekundy. Jest przy tym ekologiczne i emituje zaledwie 70 g CO_2 na kilometr. O tym, że samochód trafi do sprzedaży, zadecydowali klienci. Szefowie marki ogłosili, że potrzebują przynajmniej 2 000 zamówień, żeby 918 trafiło na rynek. Ta granica została szybko przekroczona.

Mini
Mercedes Klasa GLA

Crossovery są wszędzie, szał na kompaktowe samochody przypominające auta klasy SUV nie ustaje. Każda marka chce mieć w swojej ofercie samochód, który wygląda na lekko uterenowiony, ale nigdy nie zjedzie z asfaltu. Pogromcą krawężników w wydaniu Mercedesa ma być model GLA. Auto wkrótce wejdzie do sprzedaży. Konstrukcyjnie bazuje na A klasie i tak jak ona ma niewiele miejsca wewnątrz. GLA ma pięć miejsc i nieco ponad 400 litrów pojemności bagażnika. Od tradycyjnych crossoverów różni się wyższą jakością wykonania. Cywilne odmiany GLA będą oferowane z silnikami o mocach od 136 do 211 koni mechanicznych. Dla bardziej wymagających przygotowano wersję 45 AMG z dwulitrowym doładowanym silnikiem o mocy 360 koni mechanicznych.

Ani hatchback, ani kombi
Skoda Rapid Spaceback

Skoda Rapid Spaceback to forma pośrednia pomiędzy hatchbackiem i kombi. Ma pięciodrzwiową bryłę i klapę bagażnika jak w kompakcie. Czesi wydłużyli jednak nadwozie o tyle, że za tylnymi drzwiami znalazło się miejsce na dodatkowe okno i dodatkową przestrzeń w bagażniku. Znakiem rozpoznawczym Spacebacka jest pokrywa bagażnika z przedłużoną przyciemnianą szybą. Niestety za ten gadżet trzeba będzie dopłacić. Auto oficjalnie debiutowało we Frankfurcie, ale producent zapowiedział je nieco wcześniej. Rapid Spaceback jest już w salonach.

Odmłodzony hit
Dacia Duster FL

Kiedy Dacia wprowadziła do sprzedaży Dustera, mały SUV stał się hitem, a w salonach ustawiały się po niego kolejki. Klienci czekali na odbiór auta nawet po kilka miesięcy. Sukces nietrudno wytłumaczyć. Duster kosztuje niewiele, a wygląda znacznie lepiej niż pozostałe modele rumuńskiej marki. Odświeżając Dustera styliści postawili na detale. Auto otrzymało nowy elegancki grill, ciekawe masywne relingi na dachu i nowe lampy. Wewnątrz poprawiono niektóre elementy wyposażenia. Pod maską znajdzie się nowy silnik benzynowy o pojemność 1,2 litra i mocy 120 koni.

Nowy
SUV Suzuki iv-4

Wielu widzi w tym aucie nową Grand Vitarę, ale prototyp z Japonii zapowiada też zupełnie nowego, mniejszego SUV-a w ofercie Suzuki. Iv-4 jest tylko makietą, nie ma układu napędowego i wnętrza. Mimo to i tak jest wydarzeniem, bo Suzuki nieczęsto wprowadza na rynek nowe modele. Być może iv-4 będzie następcą sprzedawanej w latach 90 małej Vitary. To wszystko spekulacje, ale jedno jest niemal pewne; trudno spodziewać się, że samochód będzie bazował na ramie, tak jak inne 4x4 suzuki.

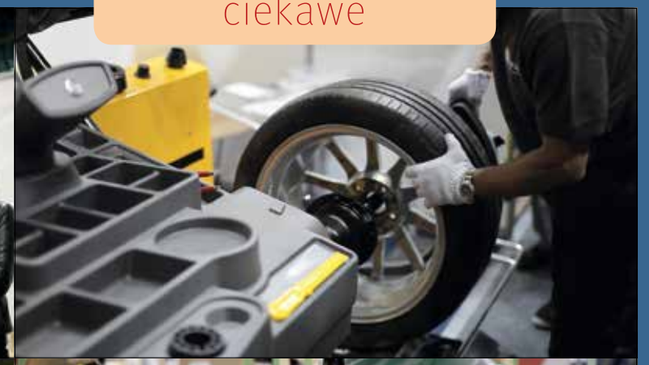
Stylowe pudełko
KIA SOUL

Przedstawiciele marki KIA twierdzą, że nowy Soul został zainspirowany odważnym prototypem o nazwie Track'ster. Być może, ale na pierwszy rzut oka wygląda jak stary Soul po lekkim faceliftingu. Nie zmienia to faktu, że modyfikacje wyszły na zdrowie. Samochód jest oparty na nowoczesnej platformie podłogowej. Zwiększone wymiary pozwoliły wygospodarować więcej miejsca dla pasażerów i bagaży. Większy rozstaw osi powinien pozytywnie wpłynąć na właściwości jezdne auta.

Największe kombi
Honda Civic Sports Tourer

Honda po wielu latach postanowiła powrócić do pomysłu kompaktowego kombi. To powrót z przytupem, bo Civic Sports Tourer ma największy kufer w klasie o pojemności prawie 630 litrów. Przy okazji udało się zachować dynamiczną i nowoczesną sylwetkę Civica. Bagażnik ma bardzo dużą pokrywę i próg załadunku umieszczony niemal przy ziemi. Trzeba przewieźć dwie pralki? Nie powinno być problemu.

Te targi współtworzy **konkurs mechaników**



14-15 września odbyły się we Wrocławiu II Targi Obsługi Serwisowej Pojazdów i Techniki Warsztatowej MeCaTech. Jest to największa tego rodzaju impreza na Dolnym Śląsku. W tym roku uczestniczyło w niej ponad trzydziestu wystawców z całej Polski.

Ryszard Gałczyński

MeCaTech to okazja do spotkania przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej, zainteresowanych wszechstronnym wyposażeniem warsztatu czy stacji kontroli pojazdów. Wystawcy zaprezentowali między innymi: nowoczesny sprzęt diagnostyczny i oprogramowanie; narzędzia warsztatowe i specjalistyczną odzież; urządzenia do regeneracji części zamiennych i podzespołów oraz sprzęt i materiały dla warsztatów blacharskich, wulkanizacyjnych i lakierniczych. W trakcie wystawy odbywały się seminaria, podczas których prezentowano najnowsze rozwiązania i urządzenia techniki warsztatowej, np. innowacyjne metody wyciągania zapieczonych i urwanych wtryskiwaczy Common Rail. Targom towarzyszyła wystawa samochodów rajdowych. Można było obejrzeć BMW E-36 M3, bolid PWR Racing Team – grupy studentów Politechniki Wrocławskiej oraz samochody marki Mercedes. Poza tym podczas jednego z seminariów swoją najnowszą książkę „Historia prawa jazdy na ziemiach polskich” zaprezentował Jerzy Kociszewski. Jej fragmenty drukowaliśmy na łamach „Przewoźnika”.

Najważniejszą jednak imprezą, która nadaje targom MeCaTech oryginalny i niepowtarzalny charakter, są Ogólnopolskie Mistrzostwa Mechaników, rozgrywane dotychczas w dwóch kategoriach: mechanika ogólna i mechanika ciężarowa. W tym roku pojawiła się jeszcze jedna, przeznaczona dla uczniów szkół samochodowych: młody mechanik. Liczba uczniowskich zespołów, jakie zgłosiły się do eliminacji, przeszła najśmielsze oczekiwania organizatorów. Równie imponujące były umiejętności i zapał młodych mechaników. Z 84 szkół naszego kraju do finału, który odbywał się pierwszego dnia targów, zakwalifikowano 10 zespołów.

Zbigniew Lizoń, przewodniczący jury w Mistrzostwach Mechaników: - W 2012 roku powstał pomysł, aby zorganizować taki konkurs dla uczniów techników samochodowych. Okazał się „strzałem w dziesiątkę”. W tym roku do eliminacji przystąpiły 84 szkoły z całej Polski. Na targach rywalizuje 10 zespołów, które weszły do ścisłego finału. Ten pomysł bardzo spodobał się firmie Mobil, która objęła konkurs młodych mechaników swoim patronatem. Udział w takiej imprezie jest, wydaje mi się, nobilitacją dla szkół i dla tych chłopców, ponieważ pozwala im się przekonać, że uczą się czegoś konkretnego, co daje perspektywę dobrej pracy.

Michał Pełczyński, biuro prasowe Mobil: - Dotychczas Mobil wspierał

młodych ludzi promując niektóre kierunki na politechnice i zachęcając do ich studiowania. Mistrzostwa przeznaczone dla uczniów tworzą nową jakość, jeżeli chodzi o zaangażowanie firmy w propagowanie i wspomaganie dobrego przygotowania zawodowego. Nie do przecenienia jest fakt, że przy organizowaniu takiej imprezy pierwszy raz do walki o finał przystąpiło ponad 80 zespołów z całej Polski. To pokazuje, jak wielki potencjał tkwi w tych młodych ludziach, oznacza, że posiadają oni wiedzę i umiejętności, które na taką rywalizację pozwalają oraz widzą w tym cel. Uważamy, że na dzisiejszym trudnym rynku pracy każdy rodzaj wyróżnienia się w CV może być przysłowiowym „otwarciem drzwi" do pracodawcy i atrakcyjnego zatrudnienia. Wartym uwagi jest również fakt zaangażowania w ten konkurs nauczycieli. Uczestnictwo w nim jest również znakomitą formą promocji szkoły.

Mariusz Flis, dealer firmy Mercedes na Dolnym Śląsku: - Było u nich widać wielkie zainteresowanie motoryzacją, bystrość i nowoczesne podejście do przyszłego zawodu. Myślę, że uczestnicy konkursu mają z takim nastawieniem bardzo duże szanse na zatrudnienie na obecnym, wymagającym rynku pracy. Nie zapominajmy jednak, że są to jeszcze bardzo młodzi ludzie i muszą się jeszcze wiele nauczyć. Natomiast jeżeli chodzi o ich zaangażowanie oraz wiedzę i umiejętności wyniesione ze szkoły na tym etapie ich edukacji – to są imponujące.

Po bardzo zaciętej walce w kategorii Młody Mechanik zwyciężyli: Janusz Górski i Jakub Gaworczyk („Samochodziarze") z Zespołu Szkół Samochodowych w Bochni. Drugie miejsce zajęli: Łukasz Witaczak i Krzysztof Lewandowski („Focus Team") z Zespołu Szkół Samochodowych w Bydgoszczy. Trzecie: Mateusz Skrzeszewski i Dariusz Mrozik („Skrzeszewski Team") z Zespołu Szkół Samochodowych w Bydgoszczy.

Następnego dnia targów konkurowali ze sobą profesjonaliści. W kategorii Mechanik Samochodów Osobowych tytuł wywalczony w ubiegłym roku obronił Jacek Jakimów, zaś kolejne miejsca zajęli: Janusz Jędrosek i Tomasz Kamiński.

W kategorii Mechanik Samochodów Ciężarowych zwyciężył Marcin Nowaczyk, wyprzedzając Sławomira Mikuckiego i Grzegorza Kubika.

W 2012 roku powstał pomysł, aby zorganizować taki konkurs dla uczniów techników samochodowych. Okazał się „strzałem w dziesiątkę". W tym roku do eliminacji przystąpiły 84 szkoły z całej Polski.

TimoCom Transport z przyszłością!

„Mam ładunki z całej Europy na wyciągnięcie ręki"

Leszek Guderski, PPHU Aga z siedzibą w Ujściu

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

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

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

Dołącz do nas na Facebook'u!

www.timocom.pl/przewoznik

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

Mirosław Maszoński, Maszoński Logistic

Wybrałem Nowego Actrosa, bo przekonała mnie jakość tego pojazdu, jego ekonomia i nowoczesny wygląd, który jest istotnym elementem w działalności naszej firmy

Pojazdy Mercedes-Benz jeżdżą w naszej firmie już od kilku lat, mamy zaufanie do tej marki, stąd zainteresowanie Nowym Actrosem było naturalne. O zakupie 25 ciągników z silnikami spełniającymi normę Euro 6 zdecydowały przede wszystkim trzy podstawowe elementy. Po pierwsze – oszczędne spalanie, dziś podstawa w każdym biznesie związanym z transportem. Po drugie – niezawodność, która wynika bezpośrednio z jakości i zastosowanej innowacyjnej technologii, i również przekłada się na rachunek finansowy. Po trzecie – wizerunek, design, zupełnie wyjątkowy w tym segmencie pojazdów. Dla nas to bardzo istotne, ponieważ wygląd naszych pojazdów stanowi element strategii marketingowej i czytelny komunikat dla klientów: oto nowoczesna firma. Dodatkowym, ale tak samo ważnym atutem był komfort, jaki Nowy Actros zapewnia kierowcom – dotąd niespotykany w pojazdach ciężarowych.

Marka Daimler AG

Mercedes-Benz
Trucks you can trust