

# przewoźnik

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

## Najniższe podatki

20



Powtórna blokada białoruskiej granicy

6

Wybierz najlepsze opony do naczep

62

# Oszczędzaj paliwo. Wygraj samochód.



Nowe Volvo FH oferuje znakomite właściwości jezdne, zużywając mniej paliwa niż kiedykolwiek wcześniej. Ale czy potrafisz obchodzić się z nim mądrzej niż inni? Jeżeli tak, dołącz do rywalizacji, w której najbardziej oszczędny kierowca wygra nowe Volvo S60, a właściciel firmy – cenny voucher Volvo.

Powody, dla których **WARTO WZIĄĆ UDZIAŁ W KONKURSIE** znajdziesz na [volvotrucks.pl](http://volvotrucks.pl)

**THE DRIVERS'  
FUEL CHALLENGE**

by Volvo Trucks

Volvo Trucks. Driving Progress



## OGRANICZENIA RUCHU DROGOWEGO 2014



### zamów już dziś!



**OGRANICZENIA  
RUCHU DROGOWEGO 2014**



obowiązujące  
na obszarze Europy

**16,00 zł**

**cena brutto do 10 szt.**

**13,00 zł**

**cena brutto powyżej 10 szt.**

\* Podane kwoty nie zawierają kosztów wysyłki

#### FORMULARZ ZAMÓWIENIA

Nazwa firmy: \_\_\_\_\_

Adres firmy: \_\_\_\_\_

Nr członkowski: \_\_\_\_\_

NIP: \_\_\_\_\_

Ilość (szt.): \_\_\_\_\_

Adres do wysyłki: \_\_\_\_\_

Nr telefonu: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

Sposób wysyłki: UPS  Poczta polska

Podpis: \_\_\_\_\_

\* Zamówienia prosimy wysłać na adres e-mail: [ograniczenia@zmpd.pl](mailto:ograniczenia@zmpd.pl)  
lub faxem na numer: 022 536 10 66. Dodatkowe informacje: tel. 022 536 10 24



Jan Buczek, prezes ZMPD

## Kryzys TIR: Walczymy o pozytywne rozstrzygnięcie

Zaangażowanie całego środowiska przewoźników skupionego wokół IRU, dotyczące rozwiązania problemu zawieszenia procedury TIR w Rosji, jest niestabilną. Stowarzyszenia poręczające z wielu państw, w tym z Polski, wywierają presję na międzynarodowe organizacje odpowiadające za swobodę handlu i usług, aby tę nienormalną, szokującą sytuację jak najszybciej naprawić. Jednak w dalszym ciągu opór Federalnej Służby Celnej Rosji jest znaczny. Mamy do czynienia ze zniekształcaniem faktów, wobec czego środowisko przewoźników jest zgodne co do tego, że należy pokazać wszystkie dokumenty świadczące o tym, że system TIR nie ma wobec FSC żadnych zobowiązań wynikających jakoby ze starych spornych

spraw. Przystaniemy bić się w piersi i zapewniamy administrację państw o naszej rzetelności, bo będzie ona wynikała z przedstawionych dokumentów. Od 1999 roku władze i kierownictwo ZMPD dołożyło wszelkich starań, aby bez ujemnych skutków dla przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe, zakończyć serię nieprawidłowości, których ofiarą padli polscy przedsiębiorcy transportowi na terenie obu sąsiednich państw, to jest Niemiec i Rosji, oraz Hiszpanii. Udało się obronić naszych przewoźników i tak samo ta sprawa jest nadrzędną przed wszystkimi innymi. Jesteśmy przekonani, że i tym razem uda się znaleźć pozytywne rozstrzygnięcie.

## Historia prywatnych przewoźników

50

25 lat temu ustawa Wilczka umożliwiła prywatnym przewoźnikom drogowym rozpoczęcie międzynarodowego transportu. Wraz z nowym rynkiem, pojawiły się nowe problemy, które zmusiły do tworzenia stowarzyszeń.

## Długie zestawy

38

Europa potrzebuje taniego transportu, jaki zapewnią megazestawy, które już jeżdżą w kilku krajach Starego Kontynentu. Parlament zagłasuje już po wyborach.

## Białoczerwoni na Dakarze

72

Na najtrudniejszym na świecie rajdzie Polacy zajęli wysokie miejsca. To jedna z najlepszych dla naszych zawodników edycji legendarnej sportowej imprezy, w której wystąpili w licznej, narodowej reprezentacji.



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:

Robert Przybylski – redaktor naczelny, Józefa Miozga, Anna Wrona, Ryszard Gałczyński, Euzebiusz Gawrysiuk, Sławomir Jeneralski, Tadeusz Wilk

### Współpracują:

Cezary Bednarski, Kacper Jeneralski, Joanna Popiołek, Klaudiusz Madeja, Tomasz Małyško, Piotr Mikiel

### Ogłoszenia i reklamy:

Dorota Pazik e-mail: dorota.pazik@zmpd.pl  
Katarzyna Milczarek e-mail: katarzyna.milczarek@zmpd.pl

### Projekt graficzny:

Tomasz Bogustawski

Grafika i skład: Adrian Podbielski

Druk: Zakłady Graficzne Taurus Sp. z o.o.

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

## Blokada białoruskiej granicy

6

Po raz kolejny w styczniu polsko-rosyjska granica była niedrożna. Tym razem na skutek zmian w organizacji pracy białoruskich funkcjonariuszy granicznych czas oczekiwania przekraczał dwie doby, a temperatura na zewnątrz spadła do 20 stopni poniżej zera.



## Karać z głową

36

Przewoźnicy alarmują, że potrzebne są pilne zmiany w ustawie o drogach publicznych i urealnienie systemu karania za brak opłacenia myta. Obecny system jest niesprawiedliwy i nieracjonalny.

## Gminy przyjazne dla transportu

20

Znamy najbardziej przyjazne gminy dla transportu drogowego. ZMPD zbadało gdzie są najniższe podatki od środków transportu. Wysokość podatków zależy też od aktywności przewoźników.

Powtórna blokada unijnej granicy	6
Wyroki zapadły. Zatrzymania na Białorusi	10
Problemy do rozwiązania na początek roku	12
Fotomorgana. Wesoly krok w nowy rok	14
Tu warto rejestrować samochody!	20
Akademia Samorządowa ZMPD. „Nie trzeba być pazernym, żeby być bogatym”	28
Rzeczpospolita samorządowa. Decydujemy sami o sobie	30
Walka o swoje pieniądze	32
Karać z głową	36
Więcej, lepiej, taniej. Europejskie megazestawy	38
Parlament nie chce efektywniejszych ciężarówek	42
Nie zamrażaj pieniędzy	47
Unikaj wakacyjnych kolejek po wizy rosyjskie	48
Niezależni i prywatni	50
Retro. Wspólny rynek	52
Wciąż coraz więcej pojazdów monitorowanych w TimoCom	58
Odpowiedzialność przewoźnika - część XIII	60
Zarabiaj non stop	62
Sześciopaki opon	64
Nowe opony naczepowe	66
Pasje. Krótki stok mnie nie „kręci”, ja potrzebuję przestrzeni	70
Dakar biało-czerwoni	72
Rajd Dakar 2014	74

# Powtórna blokada unijnej granicy

**Białoruskie służby zablokowały granicę, powodując potężne straty dla przewoźników. Brakuje przejść granicznych oraz infrastruktury umożliwiającej sprawne przekraczanie granicy między Unią Europejską i obszarem białorusko-rosyjsko-kazachskiej Unii Celnej.**

Robert Przybylski

Od niedrożności przejść granicznych przekonują się boleśnie przewoźnicy stojący w monstualnych kolejkach na polsko-białoruskiej granicy. ZMPD domaga się od wielu lat rozbudowy infrastruktury granicznej, która nie nadążyła za rosnącym ruchem samochodowym. W 2013 roku przez polsko-białoruską granicę przejechało w obu kierunkach 1 milion 88 tys. samochodów ciężarowych, o blisko 9 proc. więcej niż rok wcześniej.

Prezes ZMPD Jan Buczek uważa, że sejmowa Komisja Infrastruktury powinna jak najszybciej rozpocząć na ten temat debatę. Impulsem jest fatalna sytuacja na granicy wschodniej. – Jest to tym bardziej istotne, że w 2014 roku nie ma żadnych pieniędzy na modernizację przejść granicznych, więc trzeba zapewnić finansowanie w kolejnych budżetach – uważa Buczek. Dodaje, że chodzi także o drogi wiodące do terminali. Np. do punktu odpraw w Sławatyczach prowadzi droga krajowa nr 63 o zbyt małym dla samochodów ciężarowych nacisku na oś.

Od 6 stycznia 2014 na polsko-białoruskiej granicy niepokojąco spadło tempo odprawy samochodów ciężarowych. O ile w grudniu każdego dnia przez Oddział Celnicy w Koroszczynie przejeżdżało do tysiąca samochodów (rekord to 569 na 12-godzinny zmianę), to na początku stycznia tempo odpraw spadło do ok. 600-700 dziennie (rekord to 300 na zmianę). Z odprawami nie radzą sobie służby białoruskie. W grudniu na białoruskie odprawy czekało na każdej zmianie po 100-150 samochodów, których kierowcy przeszli wszystkie procedury u polskich celników, zaś w styczniu ta liczba zwiększyła się do blisko dwustu.

Kierowcy byli bardzo zaskoczeni, gdy zazwyczaj drożne o tej porze roku przejścia zapchały się. Matka jednego z kierowców z firmy należącej do ZMPD dzwoniła do Zrzeszenia domagając się interwencji, bo kierowcy niemal zamarzali w kolejkach. Musieli stać po dwie doby czekając na przejazd. Już 10 stycznia celnicy szacowali, że na odprawę w kolejce czeka tylko w Koroszczynie 200 ciężarówek, zaś 19 stycznia liczba ta wzrosła do 1 200 samochodów.

Stojący w kolejkach na polsko-białoruskiej granicy kierowcy niemal zamarzali. Na trzaskającym mrozie musieli oczekiwać na przejazd po dwie doby. Już 10 stycznia celnicy szacowali, że na odprawę w kolejce czeka tylko w Koroszczynie 200 ciężarówek, 19 stycznia liczba ta wzrosła do 1 200 samochodów.

Stojąca ciężarówka to wymierne straty. Koszty stałe utrzymania zestawu składającego się z ciągnika i naczepy to ok. 300 euro dziennie, które przedsiębiorca ponosi niezależnie od tego, czy ciężarówka jedzie, czy stoi. – Przez dwa dni zjechałbym do Moskwy. Przymusowy postój to nie tylko mój problem, ale i straty dla państwa, bo jeżeli nie zarabiam, to nie płacę podatków – zauważa współwłaściciel firmy Jar-Sped Euzebiusz Gawrysiuk.

J. Buczek podkreśla, że w kolejce przeważają samochody z rejestracjami rosyjskimi i białoruskimi. Polskie stanowiły ok. 20 proc. oczekujących. Przez



## Wschodnia granica

### Przejezdne

2. Grzechotki-Mamonowo
3. Bezledy-Bagratiowski
5. Kuźnica-Bruzgi
6. Bobrowniki-Bierestownica
9. Kukuryki-Kozłowichy
11. Dorohusk-Jagodin
13. Hrebenne-Rawa Ruska
15. Korczowa-Krakowiec
16. Medyka-Szeginie

### Nie przejezdne

1. Gronowo-Mamonowo
4. Gołdap-Gusiew
7. Białowieża-Piererow
8. Połowce-Pieszczatka
10. Sławatycze-Domaczewo
12. Zosin-Uścilug
14. Budomierz-Hruszczów
17. Krościenko-Smolnica

Białoruś polscy przewoźnicy wykonują ćwierć milionajazd rocznie.

### Białoruskie usprawnienia

Izby celne w Białej Podlaskiej i Białymstoku potwierdzały, że zakorkowanie granicy jest skutkiem reorganizacji służb białoruskich. Wszystkie czynności kontrolne transportu drogowego przejęli białoruscy celnicy,

ale ich obsada na granicy nie została zwiększona.

Widząc rosnące kolejki polska Służba Celna uruchomiła strefy buforowe przed przejściami granicznymi w Kuźnicy, Bobrownikach i Koroszczynie. Ponadto 12 stycznia br. pełnomocnik Szefa Służby Celnej ds. granicznych interweniował u odpowiedzialnego za funkcjonowanie granicy po stronie białoruskiej dyrektora departamentu Państwowego Komitetu Cel

w Mińsku; 17 stycznia br. w Grodnie podczas polsko-białoruskiego spotkania pełnomocnik Szefa Służby Celnej oraz wojewoda podlaski interweniowali u gubernatora Obwodu Grodzieńskiego i dyrektora Regionalnego Urzędu Celnego w Grodnie; 14 stycznia br. Szef Służby Celnej Jacek Kapica wysłał pismo do przewodniczącego Państwowego Komitetu Cel Republiki Białoruś z prośbą o osobistą interwencję w sprawie; 20 stycznia br. Szef Służby Celnej zwrócił się do ministra spraw zagranicznych z prośbą o interwencję; 20 stycznia br. Szef Służby Celnej zwrócił się z prośbą o interwencję do Komisji Europejskiej; 27 stycz-

nia odbyło się osobiste spotkanie szefa Służby Celnej z zastępcą przewodniczącego Państwowego Komitetu Cel Republiki Białoruś. Dodatkowo na każdej zmianie kierownicy oddziałów celnych i naczelnicy urzędów celnych interweniują u swoich odpowiedników po stronie białoruskiej w sprawie spowolnionych odpraw. ZMPD podjęła interwencje u przedstawicieli polskich służb celnych oraz w białoruskim stowarzyszeniu przewoźników międzynarodowych BAMAP.

### Bufory na drogach

Mając na uwadze bezpieczeństwo na drogach dojazdowych do przejść granicznych w Kuźnicy i Bobrownikach okresowo uruchomiane są specjalne strefy buforowe dla samochodów ciężarowych wyjeżdżających z Polski. Pozwalają na większe uporządkowanie kolejki, poprawiają bezpieczeństwa ruchu i tworzą kierowcom możliwość kilkugodzinnego odpoczynku. Rozwiązanie to ma zapobiec również ewentualnemu zablokowaniu ruchu drogowego w Sokółce.

Gdy liczba ciężarówek dojeżdżających do przejścia granicznego znacznie wzrasta (powyżej 550 pojazdów przed Kuźnicą oraz 450 pojazdów przed Bo-

## PRZEKRACZANIE GRANIC 2013

	Rosją	Białorusią	Ukrainą	Razem
<b>Cudzoziemcy</b>	<b>143652</b>	<b>701295</b>	<b>570119</b>	<b>1415066</b>
przyjazd	67945	291004	245329	604278
wyjazd	75707	410291	324790	810788
<b>Obywatele RP</b>	<b>43102</b>	<b>386962</b>	<b>178372</b>	<b>608436</b>
przyjazd	21599	137081	85457	244137
wyjazd	21503	249881	92915	364299
<b>Suma</b>	<b>186754</b>	<b>1088257</b>	<b>748491</b>	<b>2023502</b>

## PRZEKRACZANIE GRANIC 2012

	Rosją	Białorusią	Ukrainą	Razem
<b>Cudzoziemcy</b>	<b>130350</b>	<b>651832</b>	<b>566958</b>	<b>1349140</b>
przyjazd	59999	267827	239267	567093
wyjazd	70351	384005	327691	782047
<b>Obywatele RP</b>	<b>44238</b>	<b>348329</b>	<b>180810</b>	<b>573377</b>
przyjazd	21974	115106	87106	224186
wyjazd	22264	233223	93704	349191
<b>Suma</b>	<b>174588</b>	<b>1000161</b>	<b>747768</b>	<b>1922517</b>

Źródło: Straż Graniczna

brownikami), kolejka samochodów dzielona jest na dwie części i tworzone są dwa bufory. Pojazdy znajdujące się w buforze pierwszym są sukcesywnie odprawiane, natomiast ruch ciężarówek w drugim buforze jest wstrzymywany, co umożliwia kierowcom wzięcie kilkugodzinnej przerwy w pracy.

Powie ktoś: „lepiej dwie godziny niż dwa dni”, jednak dłuższe kolejki mogą w każdej chwili powrócić. Przewoźcy przez wschodnią granicę Polski rosła nawet o 10 proc. rocznie i ten wzrost utrzyma się w nadchodzących latach. Dlatego ZMPD postuluje, aby zarówno dyplomacja UE oraz krajów Unii Celnej,

wyznaczony jest poprzez ustawienie sygnalizatora świetlnego przed Sokółką (jadąc od Białegostoku);

- Szacunkowy czas odprawy wszystkich pojazdów z pierwszej strefy buforowej to około 24 godziny;
- W drugiej strefie buforowej ruch będzie wstrzymany, co umożliwi oczekującym kierowcom kilkugodzinny wypoczynek;
- Co kilka godzin, stosując się do sygnalizacji świetlnej, część pojazdów będzie wjeżdżała do strefy pierwszej. Droga krajowa nr 65 do przejścia drogowego w Bobrownikach:

- Pierwsza strefa buforowa kończy się ok. 4,5 km od wjazdu na przejście graniczne;
- Strefa druga, wyznaczona przez specjalnie ustawiony sygnalizator świetlny, rozpoczyna się w miejscu zakończenia strefy pierwszej;
- Prognozowany czas oczekiwania pojazdów w pierwszej strefie wynosi około 12 godzin;
- W drugiej strefie buforowej ruch jest wstrzymany, co umożliwi oczekującym kierowcom kilkugodzinny wypoczynek;
- Co kilka godzin, stosując się do sygnalizacji świetlnej, część pojazdów będzie wjeżdżała do strefy pierwszej. W organizacji stref buforowych uczestniczą m.in. służby podległe Wojewodzie Podlaskiemu, Straż Graniczna, Policja, Służba Celna, Inspekcja Transportu Drogowego.

a także polski i białoruski rząd znalazły systemowe rozwiązanie kwestii sprawnego przekraczania granicy. Przecież chodzi o najważniejszą oś komunikacyjną pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią kontynentu.

## Założenia działania stref buforowych:

Na drodze krajowej nr 19 do przejścia drogowego w Kuźnicy:

- Pierwsza strefa buforowa rozciąga się od wjazdu na przejście graniczne aż po granice administracyjne Sokółki;
- Początek drugiej strefy buforowej

W grudniu na białoruskie odprawy czekało na każdej zmianie po 100-150 samochodów, których kierowcy przeszli wszystkie procedury u polskich celników, zaś w styczniu ta liczba zwiększyła się do blisko dwustu.

Informacje o wprowadzeniu buforowania na bieżąco przekazują kierowcom patrole współdziałających służb: Policji, Straży Granicznej, Służby Celnej oraz Inspekcji Transportu Drogowego.

Kierowcy zadowoleni są z buforów, które umożliwiają im odpoczynek, ale nie rozwiązują problemu. Klienci przewoźników są zaniepokojeni opóźnieniami, komplikują się same odprawy, bo zgłoszone przez brokerów ubezpieczeniowych ciężarówki przyjeżdżają do terminali celnych spóźnione.

W połowie lutego sytuacja na granicy unormowała się, bo kierowcy stali „jedynie” w dwugodzinnych kolejkach.



Wybierz z gamy 15 silników Scania Euro 6

Silniki Euro 6 w technologii EGR z SCR lub tylko SCR

Dostępne moce silników Euro 6 od 250 do 730 KM

Druga generacja silników Scania Euro 6

Dostarczyliśmy już ponad 5.000 pojazdów Scania Euro 6

Pierwszy silnik V8 Euro 6 na rynku

## Sprawdzone rozwiązania Euro 6

### SILNIKI SCANIA EURO 6 DRUGIEJ GENERACJI

Silniki Scania od zawsze charakteryzowała moc, oszczędność oraz wysoki stosunek momentu obrotowego do mocy. Kolejną istotną cechą jest niezawodność będąca rezultatem setek godzin testów. W zakresie oczyszczania spalin Scania ma największe doświadczenie zarówno jeśli chodzi o technologie recyrkulacji spalin (EGR), jak i selektywnej redukcji katalitycznej (SCR). W ostatnich trzech latach dostarczyliśmy ponad 160.000 silników wyposażonych w jeden z tych układów. Suma zdobytych doświadczeń składa się na najbardziej sprawdzone i niezawodne silniki spełniające normę Euro 6. Już dziś możesz wybrać silniki Euro 6 drugiej generacji w technologii EGR z SCR lub wykorzystujące tylko SCR.

Zmaksymalizuj swoją produktywność poprzez obniżenie zużycia paliwa aż do 8%.

Zwiększ dyspozycyjność swojego pojazdu korzystając z planu serwisowego. Wykorzystaj moc silników Scania Euro 6 drugiej generacji. Poznaj prawdziwie aerodynamiczną kabinę.

Niech podróż trwa [www.scania.com/streamline](http://www.scania.com/streamline).



Scania. Stworzona by przewodzić.

# Wyroki zapadły. Zatrzymania na Białorusi

**Białoruskie władze niszczą karami administracyjnymi polskich przewoźników, stosując konfiskaty pojazdów.**

Ryszard Galczyński

**P**odczas posiedzenia Forum Transportu Drogowego 3 grudnia 2013 r. dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Tadeusz Wilk apelował do przedstawicieli administracji rządowej o zaangażowanie po stronie polskich przewoźników, których pojazdy zatrzymano na Białorusi na przełomie lipca i sierpnia 2013 r. Od tego czasu białoruskie sądy wydały wyroki w prawie wszystkich sprawach, w przypadku odwołań utrzymały orzeczenia I instancji. ZMPD wielokrotnie składała prośby w polskich ministerstwach o interwencję w tej sprawie. Tym bardziej że te sprawy wynikają, w opinii polskich prawników, z niezgodności przepisów prawa międzynarodowego (i umów międzynarodowych) z regulacjami zawartymi w Kodeksie Celnym Unii Celnej Białoruś – Rosja – Kazachstan. Kwestionowane przez białoruskie służby kontrolne przewozy zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami Konwencji CMR. („Przewoźnik” nr 33)

Na początku 2014 r. spośród zatrzymań dokonanych przez białoruskie służby celne, w sześciu sprawach rozpatrzono odwołania w sądach II instancji, w kolejnych sześciu przypadkach zapadły wyroki w I instancji; jedna sprawa została jeszcze nierozstrzygnięta. Wszystkie wyroki są dla przedsiębiorców bardzo niekorzystne. Karani są w dwojaki sposób: nałożeniem kary administracyjnej wraz z konfiskatą pojazdu albo nałożeniem kary administracyjnej bez konfiskaty, ale z koniecznością zaspokojenia roszczeń urzędu celnego.

O wysokości kary administracyjnej decyduje sąd, zazwyczaj mieści się to w kwocie od 120 do 200 euro (w przeliczeniu z rubli białoruskich). Jeżeli zasądzone konfiskatę, pojazd jest praktycznie stracony. Natomiast jeśli nie ma konfiskaty, a pojazd jest własnością przewoźnika, to z praktyki wynika, że urząd celny go nie wyda, pozostawiając jako zabezpieczenie swoich roszczeń.

Wysokość opłat celnych i podatkowych za pojazd określa (według własnych kryteriów) urząd celny. W przypadku zatrzymań z lipca i sierpnia 2013 roku kwoty konieczne do zapłaty wynoszą od 38 tys. do 53 tys. euro. Do tych sum dochodzą jeszcze odsetki, które są naliczane od dnia popełnienia naruszenia, czyli od daty wykonania przewozu. Powody, dla których zatrzymano pojazdy (błędy w dokumentacji przewozowej) i sankcje, jakie zostały za to nałożone, pokazują, że system karania przewoźników (obcokrajowców – w tym przede wszystkim Polaków) na Białorusi nie jest po to, aby ich dyscyplinować, ale niszczyć.

## Wyrwać majątek

Jednakże rok 2013 w tym aspekcie stosunków polsko – białoruskich przyniósł również wydarzenia niemal historyczne... Trzem przewoźnikom udało się odzyskać zatrzymane ciężarówki i wróciły one do Polski. Z tego w dwóch przypadkach udało się kancelariom prawnym wyegzekwować odbiór pojazdu bez płacenia należności celnych i podatkowych. Było to możliwe, ponieważ w tych trzech przypadkach nałożono karę administracyjną bez konfiskaty, a zatrzymane pojazdy były leasingowane. Przepisy białoruskie mówią, że nie

można zatrzymać pojazd, o ile nie jest własnością przewoźnika. W takich okolicznościach należności celno-podatkowe ciążyą na firmie, a urząd celny jest zobowiązany do zwrócenia pojazdu. Trzeci przewoźnik zdecydował, że zapłaci wszystkie roszczenia i odebrał samochód. Nigdy wcześniej nie zdarzyło się, aby białoruski urząd celny wypuścił zatrzymaną ciężarówkę bez wysokiego wykupu. – W pierwszej instancji dostałem nakaz zapłacenia kary administracyjnej oraz należności celno-podatkowych za pojazd w kwocie 38 tys. euro. Nie składałem odwołania, ponieważ w tych okolicznościach było to dla mnie pomyślne. Adwokat, który sprawę prowadził stwierdził, że samochód odzyska bez konieczności uprzedniego ponoszenia tych opłat, ze względu na to, że pojazd jest leasingowany - nie stanowi własności firmy. Tak też się stało. Przy pomocy tamtejszego prawnika udało mi się tę sytuację wykorzystać. Proces odbioru ciężarówki z urzędu celnego w Brześciu zajął nam dwa dni. Gdyby zasądzono konfiskatę samochodu, fakt, że jest on w leasingu, nie miałby żadnego znaczenia – zauważa Maciej Dziubiński.

Podobny sposób działania przyjął inny przewoźnik, Krzysztof Nowak. – Usłyszałem od kolegów, że białoruskie przepisy dopuszczają oddanie zatrzymanej ciężarówki, jeżeli nie jest ona własnością przewoźnika, tylko firmy leasingowej (lub wynajęta), a w wyroku została zasądzona kara administracyjna. Męczyłem adwokata codziennymi telefonami z pytaniem, czy tę drogę wykorzystuje przy dalszym prowadzeniu mojej sprawy – on sam nie był przekonany, że się to może udać. Zatrzymano mi nowy zestaw, ciągnik i naczepa



mają niecały rok. W pierwszym wyroku miałem zasądzoną konfiskatę pojazdu, dopiero sąd drugiej instancji zmienił sankcję na zapłatę kary administracyjnej oraz należności celnych i podatkowych w kwocie 46 tys. euro. To otworzyło drogę do odebrania samochodu, którą wykorzystałem – bez płacenia najpierw tych wielkich należności. Odzyskiwania samochodu, zgodnie z białoruskimi procedurami, trwało trzy dni. Najbardziej czasochłonne było wyrobienie dokumentów reeksportowych dla ciężarówki. W końcu, kiedy zaopatrzone we wszystkie niezbędne „papiery” znalazłem się na przejściu granicznym w Koroszczynie, zakwestionowano ważność mojej wizy – miałem prywatną, a zdaniem celników powinna być służbowa. Po dwóch godzinach „negocjacji” jednak mnie wypuścili – wspomina Nowak.

## Kabotaż zamiast przewozu międzynarodowego

Czesław Cierech, prawnik polskiego pochodzenia i specjalista od prawa przewozowego prowadzący własną kancelarię w Mińsku, doprowadził do odzyskania ciężarówki przez polskiego przedsiębiorcę, bez ponoszenia opłat celnych i podatkowych. – Problemy, o których słyszymy w związku z zatrzymaniem samochodów, są konsekwencją złamania przepisów celnych Unii Celnej. Te wydarzenia nie mają bezpośredniego związku z konwencją CMR, a więc odniesienie się do jej przepisów w przypadku tych wydarzeń nie będzie właściwe. Te wydarzenia należy oceniać tylko w kontekście przepisów celnych Unii Celnej – ocenia Cierech.

Artykuł 344 ust. 2 kodeksu celnego Unii Celnej stanowi, że środków transportu międzynarodowego wwiezionych tymczasowo na terytorium Unii Celnej nie wolno wykorzystywać w celach przewozów, jeśli przewóz zaczyna się i kończy na terytorium Unii Celnej.

Mówiąc w uproszczeniu, jeśli przewóz zostanie wykonany zgodnie z międzynarodowym listem przewozowym, w którym jako miejsce załadunku towaru wskazana jest Polska, a jako miejsce docelowe przewozu towaru wskazany jest konkretny odbiorca z siedzibą na terytorium Unii Celnej, to przewożony w ten sposób towar na granicy białoruskiej zostaje objęty procedurą celną tranzytu od granicy do urzędu celnego właściwego względem miejsca docelowego przewozu towaru na terytorium Unii Celnej, które jest wskazane w międzynarodowym liście przewozowym. Dopiero po wykonaniu tego przewozu i dokonaniu odprawy celnej towaru w urzędzie celnym w miejscu docelowym, przewóz międzynarodowy zostaje zakończony. Jeśli w tym momencie przewoźnik wróci do kraju, to nie popełni żadnego wykroczenia. Jeśli jednak przewoźnik polski zaryzykuje wykonanie kolejnego przewozu tego czy innego towaru od miejsca docelowego, gdzie została dokonana odprawa celna zamykająca tranzyt, do innego miejsca położonego w granicach Unii Celnej, to w ten sposób zostaną złamane ww. przepisy celne. Na mocy art. 14.7 kodeksu Republiki Białoruś o wykroczeniach administracyjnych, takie działania zagrożone jest w przypadku osób fizycznych (przedsiębiorców indywidualnych) karą mandatu oraz konfiskatą środka transportu lub bez konfiskaty, a w przypadku osób prawnych - manda-

tem oraz konfiskatą środka transportu niezależnie od faktu, kto jest właścicielem tego pojazdu.

Czesław Cierech odnosi się również do zarzutów o metody pracy białoruskich celników. – Urząd celny nie zawsze ma możliwość wykrycia tego wykroczenia przy przekroczeniu pojazdem granicy w drodze powrotnej do Polski. Jeśli przewoźnik w terminie przekroczy granicę z powrotem i nie okaże dokumentów dotyczących drugiego przewozu, a okaże jedynie dokumenty dotyczące tylko międzynarodowego przewozu, to urząd celny nie ma podstaw do stawiania zarzutów przewoźnikowi. Wykrycie tego wykroczenia z reguły następuje później wskutek działań kontrolnych wykonywanych przez urzędy celne, podatkowe, itp. Zatem nie widzę żadnych podstaw do stawiania zarzutów urzędowi celnemu Białorusi z powodu późnego wykrycia naruszenia przepisów przez przewoźnika – tłumaczy.

Czesław Cierech nie ma wątpliwości, że polscy przewoźnicy popełnili wykroczenie. Niemniej sugeruje również, że padli oni ofiarą nieuczciwych importerów (wykorzystujących różnice stawek podatku VAT w krajach Unii Celnej), dlatego powinni być ostrożniejsi przy zawieraniu umów na przewóz.

Ponieważ jego analiza stanu prawnego dotyczącego tych zdarzeń jest łagodniejszą wersją stanowiska Państwowego Komitetu Celnego Białorusi, „którego Konwencja CMR nie dotyczy”, należy przypuszczać, że „jedynie słuszna linia” orzekania i karania została już określona i zadekretowana. Pozostaje jeszcze znaleźć winnych nielegalnych przewozów, ale - jak uzasadnia metody pracy białoruskich służb Czesław Cierech - nie daje się tego rodzaju naruszeń stwierdzać natychmiast. Ich wykrycie jest wynikiem „działań kontrolnych wykonywanych przez urzędy celne, podatkowe”.

Kto wie, ile polskich firm przewozowych jest dzisiaj właśnie pod tym kątem weryfikowanych? Z nieoficjalnych informacji pochodzących od białoruskich celników wynika, że do sprawdzenia zakwalifikowano od 600 do 1 000 polskich firm. Jeśli polska administracja państwowa pozostawi przewoźników samych w starciu z białoruskim systemem i nie upomni się o ich prawa wynikające z przepisów międzynarodowych, to z zatrzymaniami będziemy mieć coraz częściej do czynienia. ■

# Problemy do rozwiązania na początek roku

**Rosyjski demontaż systemu TIR oraz kłopoty na granicy wschodniej zdominowały lutowe Forum Transportu Drogowego.**



Ryszard Gałczyński

**D**emontowanie przez Rosję systemu TIR jest problemem Unii Europejskiej i wszystkich państw - stron Konwencji TIR, a nie tylko Polski. Takie jest oficjalne stanowisko przedstawione osobiście przez wicepremier Elżbietę Bieńkowską przewodniczącemu KE i komisarzy ds. transportu na forum Komisji Europejskiej. Wcześniej, tuż po objęciu stanowiska, pismo z interwencją minister Bieńkowska przesłała do swojego odpowiednika w Federacji Rosyjskiej, Igora Szuwałowa. Zdaniem sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniewa Rynasiewicza postawa rządu wobec tego problemu jest najbardziej

widocznym efektem współpracy ze środowiskiem przewoźników międzynarodowych w ostatnich miesiącach. Wiceminister Rynasiewicz był gościem pierwszego w tym roku posiedzenia Forum Transportu Drogowego, które odbyło się 3 lutego 2014 r. w siedzibie ZMPD.

W kwestii kryzysu systemu TIR w Rosji ZMPD stoi na stanowisku, wspartym doświadczeniem, że karnet TIR jest najpewniejszym, najbezpieczniejszym i jedynym tak sprawnie działającym zabezpieczeniem przewozu. Dla ZMPD nie ma innego lepszego zabezpieczenia przewozu jak karnet TIR – stwierdza prezes ZMPD Jan Buczek.

Powrócił problem kolejek na granicy polsko - białoruskiej, które od początku stycznia były rekordy długości. Czterdziestokilometrowe sznury ciężarówek oczekujących na odprawę to już niemal stały element przygranicznego krajobrazu. W opinii uczestników posiedzenia, stworzenie stref buforowych wokół przejść granicznych wcale problemu nie rozwiąże. Chociażby dlatego, że systematycznie zwiększa się wielkość wymiany towarowej, czyli rośnie też skala przewozów. Nie można przy tym zapominać, że jest to zewnętrzna granica Unii Europejskiej, za którą odpowiedzialność ponosi Polska, w tym resorty: spraw wewnętrznych, finansów oraz spraw zagranicznych. Wobec wzrostu międzynarodowej wymiany handlowej

nie wystarczą zmiany w organizacji pracy na przejściach granicznych, potrzeba ich zdecydowanie więcej, a już istniejące należy rozbudowywać.

Kolejnym punktem obrad była sprawa podziału zezwoleń zagranicznych na rok 2014, głównie zezwoleń EKMT, do czego niektórzy zgłaszali uwagi. Przedstawiciele Komisji Społecznej ds. podziału zezwoleń zagranicznych przedstawili zasady działania Komisji oraz stosowane w roku 2014 kryteria podziału. Tadeusz Wilk, przewodniczący Komisji, poinformował, że członkowie komisji mieli w tym roku wyjątkowo trudne zadanie, bo na 670 zezwoleń EKMT uprawniających do przejazdów do Rosji, wpłynęło 3 330 wniosków, jeszcze gorzej było z zezwoleniami EKMT uprawniającymi do jazdy do Włoch, bowiem do podziału było ich tylko 390. Na dodatek przewoźnicy zapominają o terminowym składaniu odpowiednio skompletowanych wniosków do Biura ds. Transportu Międzynarodowego, a takie naruszenie procedur ma wpływ na przydział zezwoleń EKMT.

Dużo czasu FTD poświęciło również ocenie pracy Inspekcji Transportu Drogowego. Jeden z uczestników debaty ironizował, że gdyby inspekcja (zgodnie ze swoją misją) tak chroniła rynek przewozowy, jak chroni interesy viaTOLL (prywatnej firmy), polscy przewoźnicy byłiby bogaci i szczęśliwi. Na razie postu-

lą, aby informację o naruszeniu przysyłano przewoźnikom w terminie od 30 do 60 dni od jego popełnienia, a nie - jak zdarza się obecnie - po półtora roku. Sprzeciw środowiska budzi powszechna praktyka karania za jedno wykroczenie wszystkich osób odpowiedzialnych w firmie za proces przewozu. Jeżeli kierowca zostanie ukarany na drodze, to następnie zostaje wszczęte postępowanie administracyjne i w jego wyniku ITD karze osobę zarządzającą w firmie oraz jej właściciela. Przed zmianami w ustawie za wszystkie naruszenia obciążano bezwzględnie przewoźnika (właściciela firmy), po zmianach, które miały ten niesprawiedliwy system karania zmienić – ITD stosuje zasadę odpowiedzialności zbiorowej. W kontekście kłopotów polskich przewoźników z zezwoleniami pojawiły się pytania, czy ITD prowadzi także kontrole kierowców rosyjskich i białoruskich w zakresie prawidłowego wykorzystania polskich zezwoleń dwustronnych i zezwoleń EKMT.

Dyrektor Biura Nadzoru Inspekcijnego GITD Michał Rzemieniecki odniósł się szczegółowo do ostatniego zarzutu. GITD przez cały czas prowadzi na przejściu w Budzisku kontrole zezwoleń - średnio 120 dziennie. W 2013 r. dokonano ich ogółem 42 tys., z czego u 24 tys. skontrolowanych Rosjan w 157 przypadkach wykryto brak prawidłowego zezwolenia; z 13 tysięcy skontrolowanych Białorusinów ukarano za to naruszenie 77 podmiotów.

W tym samym czasie polska Straż Graniczna skontrolowała 81 zezwoleń, a policja 28. Zgodnie z obietnicą złożoną niegdyś przewoźnikom przez Głównego Inspektora TD, została wykonana specjalna aplikacja do kontroli zezwoleń, ale żadna służba nie chce z tego korzystać. Przede wszystkim brakuje zainteresowania ze strony Służby Celnej, mimo że w tamtym roku celnicy skontrolowali 1 mln 900 tys. zezwoleń.

W czasie posiedzenia powróciły również inne problemy, w tym dotyczące braku dostępności do spójnej sieci dróg o dopuszczalnym nacisku osi napędowej 11,5 t oraz wysokich kosztów zdobycia kwalifikacji kierowcy zawodowego i ciągnącego bra-

ku nauczania zawodu kierowcy w ramach państwowego szkolnictwa zawodowego.

Wobec takiej różnorodności spraw wiceminister Zbigniew Rynasiewicz zaproponował powołanie wspólnych, małych zespołów problemowych, które w określonym czasie miałyby wypracować podstawy do rozwiązania konkretnych spraw. Z. Rynasiewicz zadeklarował, że ze strony administracji zostanie zapewniony w nich udział kompetentnych urzędników z ministerstw, których problem dotyczy.

Sygnatariusze FTD przyjęli propozycję powołania następujących zespołów przy Ministerstwie Infra-

struktury i Rozwoju:

- ds. granicy wschodniej,
- ds. zezwoleń międzynarodowych,
- ds. szkoleń kierowców,
- ds. legislacji,
- ds. działalności GITD.

W posiedzeniu Forum poza już wyżej wymienionymi gośćmi uczestniczyli także: z-ca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w MiIR Łukasz Twardowski oraz Sławomir Piwowar z tego departamentu, dyrektor Gabinetu Głównego Inspektora Transportu Drogowego Joanna Rutkowska oraz z-ca dyrektora Biura ds. Transportu Międzynarodowego Anna Brzezińska - Rybicka. ■

reklama



**Szanowni Państwo,**  
przedstawiamy firmę GreenChem, która stworzyła nazwę AdBlue, którą od początku cechuje jakość, profesjonalizm, terminowość, indywidualne podejście do Klienta oraz daje nowe możliwości.



Wybierając nas, wybieracie Państwo najlepsze rozwiązanie dla dostaw płynu AdBlue

Serdecznie zapraszamy do współpracy!



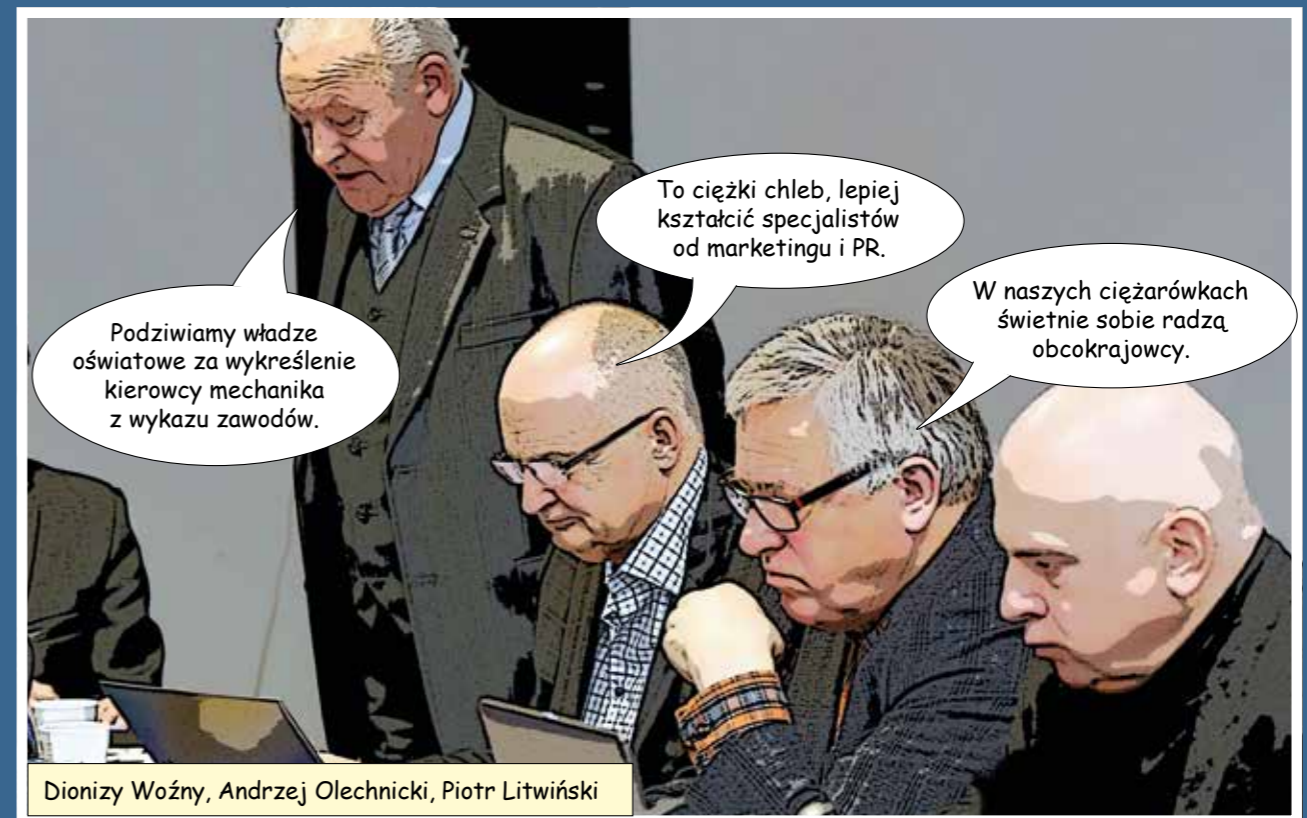
GreenChem Poland Sp. z o.o.  
ul. Niedziałkowskiego 28, 61-578 Poznań  
tel. 61-848-16-34, 726-888-889  
polska@greenchem-adblue.com

www.greenchem-adblue.com

# Wesoły krok w nowy rok







## Litwa ogranicza wwoz paliwa

Służba Celna Republiki Litewskiej poinformowała o obowiązku deklarowania paliwa przewożonego w standardowych zbiornikach pojazdów. Od 14 lutego 2014 r., od godziny 9.00, urzędnicy celni we wszystkich granicznych punktach zlokalizowanych przy trasach międzynarodowych mogą wymagać od kierowców samochodów ciężarowych deklarowania na piśmie ilości paliwa wwożonego w zbiorni-

kach pojazdów. Osoba kierująca pojazdem musi przedłożyć wypełnioną deklarację w urzędzie przy wjeździe na terytorium Republiki Litewskiej. Funkcjonariusze celni urzędu wyjścia z terytorium Republiki Litewskiej lub mobilnych grup kontrolnych podczas wykonywanych inspekcji posiadają uprawnienia do żądania od kierowców przedstawienia deklaracji wwiezionego paliwa. Zwracamy uwagę, że

paliwo wwiezione na obszar Republiki Litewskiej w standardowych zbiornikach pojazdów nie może być wykorzystane przez pojazdy inne niż te, które dokonały tego wwozu. Paliwo nie może zostać wypompowane czy przechwywane, z wyłączeniem jedynie sytuacji naprawy pojazdu (z obowiązkowym poinformowaniem najbliższego urzędu celnego), nie może zostać odsprzedane czy przekazane bezpłatnie.

## IRU ostrzega Putina

IRU ostrzega w liście skierowanym 19 lutego do prezydenta Rosji Putina, że wycofa się z gwarancji celnych TIR na terytorium Rosji, jeżeli Federalna Służba Celna nie zaprzestanie łamania międzynarodowego prawa. Rosjanie jednostronnie odmawiają uznawania gwarancji celnych karnetów TIR. Import do Rosji pod osłoną karnetów TIR ma rocznie wartość 44 mld dol. Nielegalne działania rosyjskiej służby celnej zwiększyły koszty przewozu kilkudziesięciokrotnie, na niektórych trasach nawet 83 razy – wylicza IRU. Najwyższy Sąd Arbitrażowy w Moskwie nakazał FSC zdemontowanie prezentowanych w mediach informacji.

## Skorzystaj z autobusu!

Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego promuje przewozy autobusowe kampanią Smart Move. Jej celem jest podwojenie liczby korzystających z autobusów do 2020 roku. Według wyliczeń Komisji Europejskiej autobus jest najbezpieczniejszym środkiem transportu. Autobusy w Europie wykonują ok. 10 proc. pracy przewozowej w transporcie osobowym, jednocześnie 0,57 proc. ofiar wypadków drogowych w Europie zginęło w wypadkach autobusowych, mniej niż w wypadkach z udziałem ciągników rolniczych! Dla porównania: w wypadkach samochodowych zginęło ponad 49 proc. wszystkich ofiar, motocyklowych 26 proc. Chodzi nie tylko o wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale także ekologię. Jeden autobus zastąpi 33 samochody osobowe. Spośród wszystkich rodzajów transportu autobus zapewnia najmniej zużycie paliwa w prze-

liczeniu na pasażera.

Kampania Smart Move została zainicjowana wspólnie przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego IRU i na targach autobusowych Busworld w październiku 2009 roku.

Poparło ją 104 partnerów z całego świata: organizacji branżowych, producentów pojazdów, media, a także tysiące operatorów autobusowych i autokarowych i osoby indywidualne. ZMPD jest partnerem kampanii od września 2010 roku.

Rządy na całym świecie aktywnie poszukują nowych, szybkich i tanich sposobów na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, zmniejszenia szkód dla środowiska i spełnienia potrzeb obywateli. Ale w swych planach nie uwzględniają autobusów i autokarów. IRU apeluje, żeby nie przeoczyć tej bezpiecznej i społecznie odpowiedzialnej gałęzi transportu.

## Blokady ciężarówek na Ukrainie

Rozruchy na Ukrainie odbiły się na transporcie drogowym. Do 20 lutego zablokowane były przejścia graniczne w Hrebennem, Korczowej i Medyce. Po południu 20 lutego szef lwowskiej Rady Narodowej nakazał odblokowanie granic. - Chcemy, żeby było lepiej. Chcemy normalnej Ukrainy - przekonywali ludzie, którzy blokowali granicę z Polską. Tłumaczyli, że ciężarówki wożą towary, na których zarabiają oligarchowie. Po południu szef lwowskiej Rady Narodowej wydał jednak nakaz odblokowania granic. Były one zablokowane od środy 18 lutego. Płonęły tam opony, utrudniony był zarówno wjazd na Ukrainę, jak i wyjazd.

Według danych Straży Granicznej, 18 lutego przez przejście w Dorohusku-Jagodzinie wyjechały 394 samochody i tyle samo kolejnego dnia, zaś 14 lutego ta liczba wynosiła 593. Pomimo zniesienia blokad podróżni powinni jednak liczyć się z możliwością utrudnień na Ukrainie. Tamtejsza milicja zamknęła drogi wjazdowe do Kijowa oraz miast, w których trwały walki. Na antenie telewizji Rosija 24 w czwartek, 20 lutego, po południu w relacji z Ukrainy pojawiła się informacja, że w rejonach zablokowanych dróg dochodzi do napadów na ciężarówki oczekujące na przejazd. Towarzystwa ubezpieczeniowe przypominają, że standardowe ubezpieczenia nie obejmują szkód powstałych na skutek zamieszek.

# EurowagVIPclub

## Enjoy your journey



Karta paliwowa Eurowag jest kompleksowym rozwiązaniem płatniczym dla firm transportowych działających w całej Europie. Eurowag oferuje pełen zakres usług realizowanych w najbardziej efektywny sposób, które są niezbędne w trasie:

- Najkorzystniejsze ceny paliw
- Najbardziej konkurencyjne stawki opłat drogowych
- Szybki zwrot VAT

Najbardziej rozpoznawalne firmy transportowe w Polsce codziennie obdarzają Eurowag swoim zaufaniem. Zapraszamy do członkostwa w Eurowag VIP club!

[www.eurowag.com](http://www.eurowag.com)



# Tu warto rejestrować samochody!

Robert Przybylski

Redakcja "Przewoźnika" we współpracy z Departamentem Transportu ZMPD zbadała jaka jest wysokość podatku od środków transportu i gdzie firmy transportu drogowego płacą najmniej. Na naszą ankietę nadesłało odpowiedzi blisko 300 gmin, to jest 11,5 proc. wszystkich. W Polsce istnieje 2 479 gmin, w tym 1 566 gmin wiejskich, 608 gmin miejsko-wiejskich oraz 305 gmin miejskich, w tym 66 gmin będących jednocześnie miastami na prawach powiatu.

Udało nam się zebrać dane z blisko dwudziestu gmin z każdego województwa. Okazuje się, że rozrzut wielkości podatków jest ogromny (przekracza 300 proc.) i nie jest uzależniony od położenia gminy. Atrakcyjnych stawek przewoźnicy mogą spodziewać się w każdym regionie kraju.

Pod uwagę wzięliśmy podatki od ciężkiego taboru, to jest samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych o dmc (odpowiednio) ponad 25 i 31 ton oraz zestawów pojazdów o dmc powyżej 38 ton. Rozpatrywaliśmy jedynie podatki od pojazdów z zawieszeniem pneumatycznym, jako że jest ono standardowym rozwiązaniem w pojazdach transportu dalekodystansowego. W tabeli czytelnik znajdzie także stawki podatku za autobusy mające ponad 30 miejsc i wyprodukowane po 2003 roku.

Pierwsza czwórka gmin z najniższymi podatkami to samorządy z województw: pomorskiego, lubuskiego, zachodniopomorskiego i wielkopolskiego. Stawki za tabor ciężarowy mają takie same i są to najniższe dopuszczone obwieszczeniem Ministra Finansów z dnia 8 października 2012 roku, które ukazało się 4 dni później w Monitorze Polskim. Te cztery gminy to: Cedry Wielkie z woj. pomorskiego, Bojadła z lubuskiego, Gościno z zachodnio-

-pomorskiego oraz Suchy Las z Wielkopolski. Z kolei „najdroższe” w naszym zestawieniu gminy znajdują się w woj. lubuskim, lubelskim, śląskim i łódzkim i są to gminy odpowiednio: Babimost, Biszczka, Częstochowa i Grabica.

Różnica w wysokości podatków sięga (w zależności od rodzaju pojazdu) od ponad stu do trzystu procent! W liczbach bezwzględnych to ponad tysiąc złotych, a rekordowo nawet 2 133 zł w przypadku 3-osobowego samochodu ciężarowego o dmc powyżej 25 ton. Rejestracja ciągnika siodłowego w najdroższej gminie powoduje roczny wydatek o 1 688 zł wyższy w stosunku do zarejestrowania takiego samego pojazdu w najtańszym urzędzie.

## Strategiczny transport

Niektóre gminy dostrzegły potencjał transportu i wpływów podatkowych z nim związanych. Kuszą przedsiębiorców niskimi podatkami i przykładem sukcesu takiej polityki jest gmina Suchy Las koło Poznania, która jako pierwsza w rejonie zredukowała ten podatek do minimalnego wymiaru, przyciągając na swój teren nie tylko przewoźników, ale także firmy leasingowe. W wywiadzie dla „Przewoźnika” wójt gminy chwalił się, że wpływy z podatków od środków transportu sięgały nawet 13,5 mln zł rocznie! W czasach spowolnienia gospodarczego zmalały do 10 mln.

Ta strategia sprawdza się nawet w ostatnich miesiącach. Przykładem może być postawa Rady Miasta Olsztyn, która uchwałą z 18 listopada 2013 roku obniżyła stawki podatku od środków transportu. Np. za ciągnik siodłowy zmalały o jedną szóstą, do niecałych 1 400 zł, za autobus powyżej 30 miejsc w podobnej proporcji do 1 400 zł. Prezydent Olsztyna Piotr Grzymowicz w liście do prezesa Warmińsko-Mazurskiego Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Olsztynie Aleksandra Rejscha stwierdził, że wyszedł naprzeciw

oczekiwaniom branży i dostosował politykę podatkową miasta do wymogów narzucanych przez gospodarkę wolnorynkową. Miasto nawet przygotowało w Wydziale Komunikacji UM oddzielne stanowisko do rejestracji na potrzeby firm leasingowych oraz 4 stanowiska z możliwością internetowej rezerwacji terminu obsługi.

W 2013 roku także pomorska gmina Cedry Wielkie zdecydowała się na obniżenie podatków od środków transportu po rozmowach z prezesem Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych Tomaszem Rejkiem. – Nie było większego problemu z przekonaniem wójta, który dostrzegł szansę zwiększenia przychodów gminy i ściągnięcia do niej firm transportowych i leasingowych z Trójmiasta. Takiej szansy nie dostrzegły powiaty kościelski i lęborski – podkreśla Rejek.

Gmina zmieniła podatki w 2013 roku, ale jak zauważa Anna Bzdzikot z wydziału podatkowego gminy Cedry Wielkie, strategia już przyniosła założone rezultaty. – Na koniec 2013 roku uzyskaliśmy nieco większe wpływy z podatku w stosunku do planów z końca 2012 roku, gdy istniały wyższe stawki. W tym roku czekamy na deklaracje do 15 lutego i dopiero po zsumowaniu wpływów będziemy wiedzieli, jakie mamy dochody. Jednak jesteśmy optymistami, bo widzimy duże zainteresowanie – zapewnia Anna Bzdzikot. Dodaje, że szczególnie aktywne są firmy leasingowe, które rejestrują setki samochodów. – Przedsiębiorcy chcą nawet kupować u nas działki, byle tylko zarejestrować działalność i płacić niższe podatki – dorzuca.

Obniżanie podatków to rodzaj inwestycji dla gmin, które niesie za sobą ryzyko. Redukcja obciążeń nie musi przelożyć się na wzrost sumarycznych wpływów. – Zdecydowaliśmy się na obniżenie stawek, bo ryzyko było niewielkie, ten podatek nie ma dużego udziału w dochodach gminy – tłumaczy Anna Bzdzikot.

Przedstawiamy unikalny ranking gmin z najniższymi podatkami od środków transportu

Wójt gminy Bojadła Grzegorz Doszel wspomina, że radni początkowo nieufnie podchodzili do pomysłu obniżenia stawek podatków. – Dopiero dłuższe tłumaczenie przekonało ich. Zaważyła postawa firmy VB Leasing, która założyła u nas biuro. Co prawda etap organizacyjny trwał długo, jednak ostatecznie wszyscy odnieśliśmy korzyści. Nasze wpływy z podatku od środków transportu w stosunku do poprzedniego roku wzrosły dwukrotnie, do 66 tys. zł. Dla naszej małej gminy, liczącej 3,5 tys. mieszkańców, to ważna pozycja. Nasz roczny budżet to ok. 10 mln zł – tłumaczy wójt Bojadła. Doszel wylicza, że jeżeli kolejny

rok będzie równie dobry, to VB Leasing stanie się największym podatnikiem w gminie. Chwali także współpracę z tym inwestorem. – Liczymy na kolejnych. Rozmawiamy ze Stowarzyszeniem Transportu Wiejskiego z Sułchowa, które mam nadzieję przerejestruje samochody do naszej gminy. Prezes STW wyliczył, że różnica w wysokości podatków pozwoli mu na sfinansowanie zakupu nowych opon do zestawów. Uważam, że jeżeli przedsiębiorcom można pomóc, to trzeba to robić. Może warto skupić się także na innych podatkach, np. od działalności gospodarczej lub nieruchomości? – zastanawia się Grzegorz Doszel.

## Pomoc na trudne czasy

Wójt Doszel uważa, że czasy są trudne także dla transportu i przedsiębiorcom należy pomóc. Podobnie zareagowali radni gminy Gościno, którzy również obniżyli podatki od środków transportu. – Dają one niewielkie wpływy do gminnej kasy, więc ich redukcja nie przynosi znaczącej ubytku w dochodach – zapewnia inspektor Teresa Orłowska. – Widzimy, że ludziom nie opłaca się transport samochodowy. Firmy plajtują, nie płacą podatków i proszą o odroczenia. Sytuacja jest trudna i stąd nasza pomoc – dodaje.



reklama

**WEŹ UDZIAŁ W KONKURSIE  
YOUNG EUROPEAN  
TRUCK DRIVER  
I WYGRAJ NOWĄ SCANIA STREAMLINE**

**ZAPISZ SIĘ JUŻ DZIŚ!  
WWW.SCANIA.PL/YETD2014**





234. Czarnocin	piotrkowski	łódzkie	2310	1800	2400	1 800	1840
235. Chełmno	chełmiński	kujawsko-pomorskie	2310	1320	2365	1320	1947
236. Chmielno	kartuski	pomorskie	2315	1660	1975	1660	1415
237. Białobrzegi	łańcucki	podkarpackie	2316	1692	1740	1944	2040
238. Chłopice	jarosławski	podkarpackie	2340	1700	1805	1540	1750
239. Chrzanów	janowski	lubelskie	2352	1512	1980	1332	2136
240. Biała Rawska	rawski	łódzkie	2356	1744	1898	1610	1974
241. Chęciny	kielecki	świętokrzyskie	2376	1594	2130	1512	1860
242. Goczałkowice-Zdrój	pszczyński	śląskie	2388	1728	2268	1728	1380
243. Biała	wieluński	łódzkie	2405	1292	1591	1046	1833
244. Tarnowo Podgórne	poznański	wielkopolskie	2406	1924	2020	1924	1979
245. Busko-Zdrój	buski	świętokrzyskie	2420	1680	2394	1520	2050
246. Gorzyce	wodzisławski	śląskie	2431	1507	1754	1380	2034
247. Gostyń	gostyński	wielkopolskie	2436	1356	1668	1 116	1140
248. Baranów	kępiński	wielkopolskie	2439	1795	2048	1725	1693
249. Bielawa	dzierżonowski	dolnośląskie	2447	1341	1690	1515	2008
250. Grodzisk Wielkopolski	grodziski	wielkopolskie	2448	1488	2624	1228	1934
251. Dębno	myśliborski	zachodnio-pomorskie	2465	1299	1945	1256	2025
252. Czorsztyn	nowotarski	małopolskie	2470	1450	1830	1310	2100
253. Czemiń	kościański	wielkopolskie	2479	1427	2173	1240	1270
254. Byczyna	kluczborski	opolskie	2493	1863	2287	1967	1967
255. Dobrzyń Nad Wisłą	lipnowski	kujawsko-pomorskie	2496	2080	2600	1664	1872
256. Grabów Nad Pilicą	kozienicki	mazowieckie	2500	2000	2200	1800	2000
257. Bogoria	staszowski	świętokrzyskie	2500	1800	2300	1800	2250
258. Baboszewo	płoński	mazowieckie	2500	1780	2200	1890	2300
259. Ciepłowod	ząbkowski	dolnośląskie	2517	1530	2238	1390	560
260. Dmosin	brzeziński	łódzkie	2520	2000	2500	1790	1990
261. Dobra Szczecińska	policki	zachodnio-pomorskie	2525	1930	1870	1520	1870
262. Gorzów Śląski	oleski	opolskie	2530	1730	2300	1410	2070
263. Abramów	lubartowski	lubelskie	2533	1507	1890	1486	1941
264. Borów	strzeliński	dolnośląskie	2536	1866	2334	1994	1664
265. Babice	chrzanowski	małopolskie	2556	1703	1987	1279	1703
266. Charsznica	miechowski	małopolskie	2570	2120	2320	1720	1910
267. Duszniki	szamotulski	wielkopolskie	2580	1830	1830	2000	2180
268. Dobre Miasto	olsztyński	warmińsko-mazurskie	2589	1789	1654	1880	1969
269. Bierawa	kędzierzyńsko-kozielski	opolskie	2600	1280	1980	1260	1550
270. Barwice	szczecinecki	zachodniopomorskie	2623	1909	2247	1909	2415,84
271. Dobromierz	świdnicki	dolnośląskie	2639	2019	2415	2018	1864
272. Ciepłówek	lipski	mazowieckie	2640	1650	2090	1705	2090
273. Długoleś	wrocławski	dolnośląskie	2644	2049	2053	2049	2124
274. Bielsko-Biała	Bielsko-Biała	śląskie	2664	1704	2640	1764	2124
275. Goszczyn	grójecki	mazowieckie	2679	1910	1905	2169	2237
276. Ceków-Kolonia	kaliski	wielkopolskie	2734	1386	1716	1414	
277. Bierzwnik	choszczęński	zachodniopomorskie	2764	1403	2010	1194	1923
278. Cieszyn	cieszyński	śląskie	2776	1983	2649	1 983	2340
279. Gdynia	Gdynia	pomorskie	2784	1284	2424	1284	1896
280. Chmielnik	kielecki	świętokrzyskie	2909	1769	2340	1497	1931
281. Czechowice-Dziedzice	bielski	śląskie	2924	1604	2384	1604	2049
282. Grabica	piotrkowski	łódzkie	2940	2244	3060	1668	2100
283. Częstochowa	Częstochowa	śląskie	3070	2370	3070	2370	2370
284. Biszczka	biłgorajski	lubelskie	3097,68	1600	1600	1600	2394,29
285. Babimost	zielonogórski	lubuskie	3125	2311	2414	2415	2377
<b>Średnia</b>			<b>1837,259439</b>	<b>1 544,42</b>	<b>1 884,83</b>	<b>1 410,79</b>	<b>1 837,26</b>
<b>Mediana</b>			<b>1 820</b>	<b>1 502</b>	<b>1 850</b>	<b>1 343</b>	<b>1 664</b>

<sup>1</sup> Samochód ciężarowy o trzech osiach zawieszonych pneumatycznie i dopuszczalnej masie nie mniejszej niż 25 ton

<sup>2</sup> przyczepa z zawieszeniem pneumatycznym, dwuosiowa, o dopuszczalnej masie zestawu nie mniejszej niż 38 ton

<sup>3</sup> ciągnik siodłowy z zawieszeniem pneumatycznym o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 31 ton

<sup>4</sup> naczepa 3-osiova z zawieszeniem pneumatycznym, tworząca zestaw o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 38 ton

<sup>5</sup> autobus mający co najmniej 30 miejsc, wyprodukowany po 31 grudnia 2003 roku

Źródło: ZMPD

Obniżenie podatków jest dla przedsiębiorców ważnym bodźcem. Dla gminy wpływ z podatku od środków transportu stanowią 1 proc. dochodów. Dla przewoźników podatek stanowi odpowiednik jednego procenta przychodów, ale w stosunku do zysku to już 10-20 proc. Stąd tak entuzjastyczna i szybka reakcja firm na redukcje stawek podatków.

Jednak nie wszystkie gminy zauważają problemy przedsiębiorców transportu drogowego. W naszym zestawieniu widać, że najwyższe podatki płacą przedsiębiorcy rejestrujący auta w gminie Babimost w woj. lubuskim. Urzędnicy tłumaczą, że nie zmieniali obciążenia fiskalnego od wielu lat, modyfikując stawki jedynie o współczynnik inflacji. Trzeba dodać, że gmina Babimost należy do najbogatszych w regionie i ma najmniejsze bezrobocie. Większość samorządów docenia jednak przedsiębiorców oraz wpływ ich działalności na funkcjonowanie lokalnej społeczności i pomaga najlepiej jak potrafi. Z naszej analizy wynika, że mimo dużych różnic stawek podatków, mediana podatków (czyli najczęściej spotykana wysokość podatków) jest poniżej średniej. Dla ciągnika siodłowego średnia to 1 885 zł, zaś mediana

1 350 zł. Dla 3-osioowego samochodu ciężarowego mediana wynosi 1 820 zł, a średnia 1 837 zł. Należy także podkreślić, że żadna z badanych gmin nie zastosowała maksymalnych podatków.

Skalę ulg widać nawet w wyliczeniach Ministerstwa Finansów. W 2012 roku gminy umorzyły zaległości podatkowe od środków transportu na sumę 5,2 mln zł (dla porównania – umorzono 13,9 mln zł zaległości podatku rolnego). Natomiast ulgi i zwolnienia (bez ustawowych ulg i zwolnień) uszczupliły dochody gmin z tytułu podatków od środków transportu na 3,2 mln zł. Z kolei rozłożenia na raty, odroczenia płatności zmniejszyły dochody w 2012 roku o 6,1 mln zł. Samorządy wykazują się elastycznością w opodatkowaniu przewoźników, ale dla nich jest to także rodzaj inwestycji, która ma przynieść zyski. Gminy obciążone są wieloma zadaniami i wydatki pokrywają m.in. subwencją z Ministerstwa Finansów. Resort dyscyplinuje czasem samorządowców, ostrzegając przed destabilizacją budżetów gmin, do której może doprowadzić pochopne obniżanie podatków.

W 2012 roku (dane za 2013 rok Ministerstwo Finansów opublikuje w kwietniu) gminy zanotowały 624,4 mln zł

wpływów z podatku od środków transportu, o 4,7 proc. więcej niż w 2011 roku (596,52 mln zł). Dla porównania podatek rolny zapewnił w 2012 roku 1 516,91 mln zł. Całość dochodów sięgnęła 78,41 mld zł. Według wyliczeń MF dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów i województw) podatek od środków transportu stanowi 1,1 proc. dochodów. Najważniejsze dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego (jst) są podatki: dochodowy od osób fizycznych (PIT), zapewniający 35,4 proc. dochodów, od nieruchomości (20 proc.), dochody z majątku (8 proc.) i dochody od osób prawnych (CIT), stanowiący 7,8 proc. wpływów. Większe od podatku od środków transportu dochody jst pozyskują z podatku rolnego (1,8 proc.) oraz od czynności cywilnoprawnych (1,7 proc.).

Gminy mają największy katalog dochodów własnych i w 2012 roku przekroczyły one 36,52 mld zł. Zalicza się do nich m.in. podatek od nieruchomości, podatki: rolny i leśny oraz podatek od środków transportowych, o którego redukcję walczą przewoźnicy. – Musimy pokazać, że kogoś interesuje wysokość danin i że ma to dla nas znaczenie – podkreśla Rejek.

reklama

**AUTOSTRADY KOLEJOWE:**

- TANIO - bez paliwa i myta
- SZYBKO
- BEZPIECZNIE

Bettembourg (Luksemburg) – Le Boulou  
4 odjazdy dziennie – 15 godzin  
Wszystkie typy naczep / kontenery / Swapbodies (nadwozia wymienne)

Transpass B.V. Biuro w Polsce  
Przedstawiciel VIIA  
tel. 22 7824180  
email: info.pl@transpass.eu

**Nie zwlekaj!  
Zamów już teraz**

# Akademia Samorządowa ZMPD

## „Nie trzeba być pазernym, żeby być bogatym”

Każdego roku jesienią, kiedy polskie samorzady ustalają budżety na kolejny rok, przewoźnicy drogowi zaczynają myśleć, co robić, żeby nie wzrastał podatek od środków transportu. Nie było roku bez narzekania na ZMPD, że nie chroni przewoźników przed podwyżkami. Nie było roku bez dyskusji, jak wpłynąć w tej sprawie na samorzady.



### Sławomir Jeneralski

W niektórych miastach i gminach przewoźnicy zamiast narzekać, zjednoczyli siły i prowadzili twarde negocjacje. Pisaliśmy w numerze 4 (31) z 2013 roku o Łosicach, w których grupa przewoźników przerejestrowała firmy do gminy obok, bo ich burmistrz się uparł i nie chciał podatku obniżyć. W Suchym Lesie koło Poznania samorząd już dziesięć lat temu postanowił utrzymywać podatek od środków transportu na minimalnym poziomie wyznaczonym ustawą. Efekt? Gmina przyciągnęła firmy leasingowe, a kwoty, które wpływają z tytułu podatku transporto-

wego do budżetu, wzrosły dwudziestokrotnie i sięgają dziesięciu milionów złotych. Właśnie w Suchym Lesie odbyła się inauguracyjna sesja Akademii Samorządowej ZMPD. Akademia Samorządowa ZMPD powstała, żeby wspierać przewoźników zainteresowanych działalnością w samorządach. O sukcesie będzie można mówić wtedy, kiedy przynajmniej część absolwentów uzyska mandaty radnych, ale również wtedy, kiedy jej słuchacze będą potrafili wspierać ZMPD doświadczeniem w zakresie współpracy z samorządami. Niektórzy już pełnią funkcję radnych, większość planuje kandydowanie w jesiennych wyborach. Po pobycie w Suchym Lesie wszyscy są zgodni, że nie trzeba być

pazernym, żeby być bogatym. Tam gołym okiem widać, że wpływy do budżetu nie zależą wyłącznie od wysokich stawek podatków. Podczas sesji Rady Gminy Suchy Las prezes ZMPD Jan Buczek, również słuchacz Akademii, przekazał na ręce wójta Grzegorza Wojtera wyróżnienie dla Gminy Przyjaznej Transportowi Drogowemu.

Program Akademii obejmuje teorię i praktykę. Pierwsza sesja poświęcona była historii samorządu i jego kompetencjom. W części seminaryjnej słuchacze poznawali charakterystyki swoich okręgów na podstawie danych publikowanych na stronach Państwowej Komisji Wyborczej. Bez analizy tych danych trudno wyobrazić sobie prawidłowe planowanie kampanii.

Następna sesja to kontynuacja wykładów dotyczących prawa samorządowego, ale pod kątem finansów. Umiejętność czytania, a także tworzenia budżetu gminy, to najważniejsze kompetencje, które powinien posiadać radny. Na kolejnych sesjach mowa będzie o planowaniu i finansowaniu kampanii

wyborczej, a także o wystąpieniach publicznych i współpracy z mediami. Będzie można zaplanować własne hasła wyborcze i spróbować sił przed kamerą.

Wprawdzie nabór chętnych do Akademii Samorządowej zakończył się już dawno – w październiku zeszłego roku, ale lista wciąż nie jest zamknięta.

Wykładowcy Akademii Samorządowej:

Janusz Kobeszko – specjalista w zakresie rozwoju regionalnego i samorządu. Doświadczenia zawodowe zdobywał w administracji rządowej, jako dyrektor departamentu w Ministerstwie Finansów, oraz samorządowej – na stanowisku zastępcy burmistrza. Trener Wielkopolskiego Ośrodka Kształcenia i Studiów Samorządowych; w latach 2011-2013 wyszkolił ponad tysiąc samorządowców, audytor i doradca podatkowy; autor licznych publikacji na temat rozwoju miast i rozwoju regionalnego.

Sławomir Jeneralski – doradca w zakresie komunikacji społecznej, poseł V kadencji, dziennikarz telewizyjny i radiowy, rzecznik prezydenta miasta, pedagog.

### Komentarze

**Grzegorz Wojtera**  
wójt Suchego Lasu



Gmina zarabia na transporcie, przy czym większość wpływów pochodzi od pojazdów rejestrowanych przez firmy leasingowe, które jeżdżą po całej Europie, a najczęściej nigdy nie przyjeżdżają do Suchego Lasu.

**Jan Buczek**  
prezes ZMPD



Ważne, żeby uczyć się na dobrych przykładach i umieć te dobre przykłady popularyzować w naszym środowisku. Życie pokazuje, że w kontaktach z samorządami przewoźnicy nie są bezbronni. Często jednak popełniają grzech zaniechania.

**Mariusz Jakubiak**  
słuchacz AS, radny



Jest nas w ZMPD bardzo dużo, ponad pięć tysięcy przedsiębiorców. Musimy starać się zwiększać naszą obecność w samorządach, bo nieobecni nie mają racji. Obecność przedstawicieli biznesu w samorządach to najlepszy sposób, żeby tematyka gospodarcza była tam silniej reprezentowana.

**Jan Oleksiuk**  
przewodniczący  
Komisji Rewizyjnej ZMPD



Mam już po pierwszych zajęciach Akademii wrażenie, że niektórym przedstawicielom samorządu w mojej miejscowości po prostu brakuje wiedzy fachowej. A przecież to wielka odpowiedzialność. Trzeba stawiać na kompetencje bo w przeciwnym razie samorząd nie ma szans pełnić właściwej roli.

**Małgorzata Zdrodowska**  
członek Rady ZMPD



Samorzady pełne są nauczycieli, a przedstawicieli gospodarki w nich brakuje. Oczywiście nie mam nic przeciwko nauczycielom, ale jeśli chcemy, żeby gospodarka była ważna dla władz lokalnych, musimy sami nad tym popracować.

PODRĘCZNIK  
CPC ✓

Materiały przygotowujące do egzaminu z zakresu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym

Zamów już dziś!  
cena netto  
75 zł



ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE



Kontakt  
tel. 022 536 10 07, 022 536 10 69  
e-mail: szkolenia@zmpd.pl  
www.szkolenia.zmpd.pl



# Rzeczpospolita samorządowa

## Decydujemy sami o sobie

Ryszard Gaczyński

Przedsiębiorcy z Łosic doprowadzili do znacznego obniżenia kosztów funkcjonowania firm, przerejestrowując swoje samochody tam, gdzie obowiązują znacznie niższe stawki podatków od środków trans-

chy Las, gdzie obowiązują najniższe stawki tego podatku w Polsce. Rządzący miastem mówią otwarcie, że... nie mieli innego wyboru i musieli obniżyć stawkę podatku, by pozostać konkurencyjnym wobec „niesforne sąsiada”.

„Aglomeracyjnym” sposobem myślenia i działania z pozycji siły wobec podatnika jest Łódź. Andrzej

nych radni będą zajmować się przede wszystkim zapewnieniem płynności ich finansowania. Poza tym przy blisko czteromiliardowym budżecie kwota jednego miliona złotych, która może zniknąć po ucieczce firm transportowych, pozostanie niezauważona. Na poparcie swoich słów przytoczył fakt, że w 2014 r. miasto wyda 18 mln zł na budowę ścieżek rowerowych.

Po kwotę, nad którą nie chcieli pochylić się władze miasta Łodzi, sięgnął burmistrz niedalekiej Łęczycy. W listopadzie 2013 r. jej samorząd przyjął uchwałę ustanawiającą stawkę od środków transportu (średnio) na poziomie 2 300 zł. To, co nie udało się w Łodzi, bez większych problemów proceduralnych i długotrwałych dyskusji udało się zrealizować w Łęczycy.

Koszt przerejestrowania samochodu to jednorazowo opłata w wysokości 140 zł; musimy wymienić dowód rejestracyjny (na miękki, później z miękkiego na twardy) i numery rejestracyjne. Następnie zarejestrować w systemie viaTOLL, no i dokonać zmian w licencji. To możemy zrobić za pomocą wysłanego elektronicznie wykazu. Tak wygląda cała procedura przerejestrowania ciężarówki. Wystarczy chcieć, a ludzie chcą, bo na jednym pojeździe mogą zaoszczędzić 2 tys. zł – wylicza Majewski. – Przy kilkunastu czy kilkudziesięciu zestawach nie ma się nad czym zastanawiać – kwituje.

W Józefowie pod Warszawą przez ostatnie lata obowiązywały najwyższe stawki podatku od środków transportu. Paweł Kołodziej, przewodniczący Komisji Budżetowej – Gospodarczej przez ostatnie

trzy lata (od roku 2010) przekonywał radnych Józefowa do ich obniżenia. Jak wspomina, tłumaczył wszystkim, aby nie obawiali się, że ciężarówki rozjadą Józefów. One będą tutaj tylko rejestrowane – fizycznie do nas nie przyjadą. Przy okazji władze gminy pomogą lokalnym przedsiębiorcom, bo oni też zapłacą mniej. W Józefowie jest wiele firm transportowych, ale żaden z ich samochodów nie był nigdy zarejestrowany w tym mieście. Kiedy w 2013 r. stawki podatków zostały obniżone, dwie duże firmy przerejestrowały swoje pojazdy. Wpływy do budżetu gminy z tego tytułu zwiększyły się i wyniosły ponad 40 tys. zł. Poza tym jedna z dużych firm leasingowych (dokonująca ok. 2 tys. rejestracji rocznie) zgłosiła chęć otwarcia w Józefowie swojej siedziby. Rozmowy dotyczące podpisania umowy są bardzo zaawansowane. Władze miasta uruchomiły nawet dodatkowy etat w punkcie rejestracji samochodów, który znajduje się w starostwie w Otwocku i obsługuje tylko Józefów. Na rok 2014 radni uchwalili najniższe stawki podatku od środków transportu we wszystkich kategoriach, przewidzianych w rozporządzeniu ministra finansów. Zostały one ustalone na czas nieokreślony, aby dać jasną i wiarygodną perspektywę dla instytucji finansowych. Paweł Kołodziej stwierdza, że w wyniku tych wszystkich działań oferta przygotowana dla przedsiębiorców transportowych w Józefowie pod Warszawą jest atrakcyjniejsza nawet niż gminy Suchy Las pod Poznaniem.

- Budżet Józefowa wynosi 100 mln zł i przy tej skali zmniejszenie wpływów o 40 tys. złotych byłoby czymś niezauważalnym. Jednakże dla mnie te pieniądze to jest już coś, bo do tej pory nie miałem żadnych korzyści z tych podatków. Z takiej właśnie perspektywy na to patrzę: lepiej mieć, niż nie mieć. Po drugie; nawet jak nie zarobię, zyskam sympatię ludzi za to, że działam na ich korzyść, a nie tylko ich łupię i każę płacić – zapewnia Paweł Kołodziej.

Piotr Litwiński jest przedsiębiorcą transportowym z Tęgororza, od kilku lat także radnym w gminie Łososina Dolna (powiat tęgorobski). Pełni funkcje wiceprzewodniczą-

go rady i przewodniczącego komisji budżetowej. – W pracy samorządowej największym wyzwaniem było przekonanie kolegów, że wzrost podatków nie przynosi nic dobrego, a wręcz przeciwnie. Utrzymywanie w długiej perspektywie minimalnych stawek zachęca innych przedsiębiorców, żeby rejestrowali pojazdy w naszej gminie i tu się opodatkowywali. Wpływy do budżetu mierzy się nie wysokością stawki, ale ilością podmiotów, które je płacą. W przypadku podatków od środków transportu do gminy wracają również pieniądze z podatków PIT i CIT – stwierdza Piotr Litwiński. W gminie Łososina Dolna niższe stawki podatku od środków transportu obowiązują od trzech lat. Wpływy z tego tytułu to ok. 15% całego budżetu wynoszącego 30 mln zł. Największą część stanowią przychody z firmy leasingowej mającej siedzibę na terenie gminy. W opinii Piotra Litwińskiego daje się zauważyć trend do maksymalnego obniżania stawek po to, aby do własnej gminy przyciągnąć firmy leasingowe. – Nawet prezydent Nowego Sącza zaangażował do swoich radnych o jak najniższe stawki, bo widzi, co się dzieje. Przedsiębiorcy rejestrują swoje auta w powiecie, a miasto w gruncie rzeczy tylko na tym traci. Realny wpływ na ważne decyzje podejmowane w lokalnym samorządzie można mieć tylko poprzez swój głos. Dlatego przewoźnicy powinni startować w wyborach do gminnych samorządów, powalczyć w wyborach do lokalnych organów władzy. Tylko w taki sposób można zwrócić uwagę na własne problemy. Nikt niczego za nas nie załatwi; jedyne, na co można liczyć, to obietnice gruszek na wierzbie podczas kampanii wyborczej. Jeśli chcecie mieć niższe podatki, starujcie w wyborach samorządowych. Gdy po raz pierwszy na posiedzeniu rady gminy powiedziałem, że będziemy mieć więcej pieniędzy, jeśli obniżymy podatki, to znaczna część radnych nazwała mnie ironicznie cudotwórcą. Wiele cierpliwości i osobistego zaangażowania kosztowało mnie przekonanie ich do swojego stanowiska. Ostatecznie okazało się, że to ja miałem rację i to bez żadnych cudów – kończy Piotr Litwiński.

W gminie Łososina Dolna niższe stawki podatku od środków transportu obowiązują od trzech lat. Wpływy z tego tytułu to ok. 15% całego budżetu wynoszącego 30 mln zł. Największą część stanowią przychody z firmy leasingowej mającej siedzibę na terenie gminy.

portu. Przewoźnicy zdołali przekonać wójta i radę sąsiedniej gminy, że obniżając podatki przysporzą budżetowi dodatkowych pieniędzy. Samorządowcy wykorzystując swoje uprawnienia, bez żadnych dodatkowych inwestycji wypracowali zysk. Przekonanie, że „lepiej mieć coś niż nie mieć nic” – nie jest jednakże w praktyce życiowej naszych samorządów tak oczywiste, jak by się to mogło wydawać. Najlepszym przykładem są wielkie miasta, gdzie obowiązują najwyższe stawki podatku od środków transportowych i nic nie wskazuje, aby w najbliższych latach miało się coś zmienić. Wyjątkowość w tym względzie Poznania wynika przede wszystkim z bezpośredniego sąsiedztwa gminy Su-

Majewski, prezes Łódzkiego Stowarzyszenia Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów, podejmował w 2013 r. próby wpłynięcia na władze miasta i członków Rady Miejskiej, aby obniżono stawkę podatku od środków transportu, jedną z najwyższych w kraju – ok. 4 200 zł za zestaw (ciężarówka + naczepa). – Wysocy urzędnicy miejscy i samorządowi rozumieli problem i co do zasady deklarowali stworzenie jak najlepszych warunków rozwoju dla lokalnych przedsiębiorstw, niemniej jedyną instancją, która mogłaby tę kwestię rozwiązać, jest Rada Miasta – mówi Majewski. Natomiast łódzki skarbnik uświadomił go, że przy realizowanych obecnie wielkich inwestycjach z udziałem funduszy unij-

# Trans Poland

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI W WARSZAWIE

TRANSPOLAND DRUGA EDYCJA

5 - 7 LISTOPADA 2014 WARSZAWA, EXPO XXI

- TRANSPORT INTERMODALNY
- TRANSPORT DROGOWY, KOLEJOWY, MORSKI, LOTNICZY
- LOGISTYKA I SPEDYCJA
- PRODUKCJA I EKSPLOATACJA TABORU TRANSPORTOWEGO
- TRANSPORT WEWNĘTRZNY I MAGAZYNOWANIE
- ITS I TELEMATYKA
- USŁUGI CELNE, FINANSOWE I UBEZPIECZENIA

[www.trans-poland.pl](http://www.trans-poland.pl)

TARGI – KONFERENCJE – PANELE DYSKUSyjne

ORGANIZATOR:



PARTNERZY:





# Walka o swoje pieniądze

**Chociaż 2013 rok przyniósł poprawę sytuacji gospodarczej, nadal podstawowym pytaniem przewoźników po wystawieniu faktury jest: co zrobić, żeby klient zapłacił?**

Cezary Bednarski

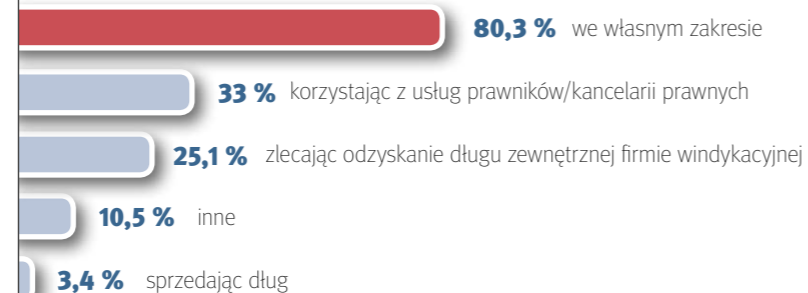
Tak długo, jak klient nie płaci, twoje pieniądze pracują na jego korzyść. To może sporo kosztować - niezapłacone faktury mogą zaważyć na płynności finansowej, zmniejszyć obroty i zyski, a nawet podważyć reputację firmy. Co zatem zrobić, żeby klient zapłacił? Sposobów jest kilka - począwszy od starannego doboru partnerów gospodarczych, przez wnikliwą lekturę podpisywanych umów, a skończywszy na podjęciu skutecznych działań windykacyjnych czy pozyskaniu gotówki od faktora.

Na początek trochę optymizmu. Badania ankietowe przeprowadzone w ostatnich miesiącach wśród rodzimych przedsiębiorców dowiodły, że wzrósł ich optymizm i poprawiła się ocena perspektyw prowadzonych przez nich firm. Dotyczy to różnych branż, w tym także transportu drogowego.

## Pieniądz szybciej krąży

Z badania pn. „Portfel należności polskich przedsiębiorstw” przeprowadzonego pod koniec października 2013 r. przez Krajowy Rejestr Długów i Konferencję Przedsiębiorstw Finansowych w Polsce wynika, że zmniejszają się zatory płatnicze w gospodarce i coraz więcej firm deklaruje poprawę sytuacji finansowej. Więcej faktur jest płaconych w terminie, a szybsze krążenie pieniądza skraca czas oczekiwania na zapłatę. Indeks Należności Przedsiębiorstw (INP),

## SPOSÓB ODZYSKIWANIA NALEŻNOŚCI



Źródło: BaP Group, Katarzyna Blicharska, www.bap-group.com

syntetyczny wskaźnik, który pokazuje na ile dotkliwie dla firm są zatory płatnicze, osiągnął wartość 88,6 pkt - najwyższy poziom od 2009 r., kiedy rozpoczęto to cykliczne, prowadzone co kwartał badanie. Co zaskakujące, jeszcze w kwietniu 2013 r. wskaźnik INP znajdował się na niskim poziomie 82,2 pkt. Na wzrost INP największy wpływ miało zmniejszenie się odsetka niezapłaconych w terminie faktur i skrócenie czasu oczekiwania na zapłatę. O ile jeszcze na początku ubiegłego roku przeciętnie 27,7% faktur nie było regulowanych na czas, to w październiku 2013 r. odsetek ten spadł do poziomu 22,7%. Uśredniony termin oczekiwania na zapłatę skrócił się w tym czasie o 15 dni, do niespełna 4 miesięcy. Niestety to nadal bardzo długo.

Na poprawę stanu finansów w swoich firmach wskazało w październiku ubr. 30% ankietowanych przedsiębiorców, a na początku ubiegłego roku ten odsetek wynosił zaledwie 17,7%. Jednocześnie wyraźnie zmala-

ła grupa przedsiębiorców uskarżających się na pogorszenie kondycji finansowej - z 26,5% do 14%.

## Powiew optymizmu

Przeprowadzone jesienią ubiegłego roku dla Bibby Financial Services badanie ankietowe wśród przedsiębiorstw z sektora MŚP (zatrudniających od 10 do 250 osób) też potwierdziło powiew optymizmu. Wskaźnik Bibby MSP Index uwzględniający elementy decydujące o kondycji firm, jak wielkość sprzedaży (zamówień), inwestycje, zatrudnienie, płynność finansową i poziom zadłużenia, dla całej gospodarki osiągnął wartość 54,2 pkt, co oznacza wzrost o 2,5 pkt (w poprzednim badaniu w kwietniu br. zanotowano 51,7 pkt). W przypadku sektora transportowego Bibby MSP Index podskoczył od pomiaru wiosennego 9 pkt, osiągając wysoki poziom 59,2 pkt.

Elementem, który najmocniej wpłynął na poprawę nastrojów przedsiębiorców była lepsza płynność finansowa firm.

Określający ją wskaźnik wzrósł od wiosennego badania o 1,4 pkt, do poziomu 14,6 pkt. Wg oceny animatorów ankiety, poprawa sytuacji w firmach jest przede wszystkim wynikiem wdrożenia bardziej konsekwentnych działań windykacyjnych. Czyli jakich? Powiedzmy sobie szczerze - w większości przypadków niezbyt wyrafinowanych. 81% ankietowanych przyznało, że wysłało przypominające listy pocztą elektroniczną, SMS-y oraz ponaglenia telefoniczne. Ponad 36% szefów firm zapewniło, że

Specyfika działalności w sektorze transportu drogowego polega m.in. na tym, że przewoźnik otrzymuje wynagrodzenie na samym końcu łańcuszka płatniczego i nie może zażądać przedpłaty jako zabezpieczenia finansowego na poczet wykonania usługi. To sprawia, że na porządku dziennym są problemy z płatnościami za faktury. Na dodatek przyjęte w tej branży terminy płatności nie są krótkie - z reguły przewoźnicy godzą się na 45-60 dni oczekiwania na zapłatę. Co gorsza, uzgod-



**Jolanta i Tomasz Górka, współwłaściciele firmy TransTom, są zadowoleni ze współpracy z Krajowym Rejestrem Długów, dzięki której udaje się weryfikować kontrahentów. Pod względem dyscypliny płatniczej klientów rok 2013 firma zalicza do udanych.**

sz sprawdza kondycję finansową (wypłacalność) swoich klientów, co na pewno jest krokiem we właściwym kierunku. Zaledwie 11,6% respondentów przyznało natomiast, że monitorowanie spływu pieniędzy za faktury i egzekwowanie zaległych płatności od klientów powierzyło wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym.

## Specyficzna branża

Rozsądek podpowiada jednak, żeby nie popadać w huraoptymizm. - Zatory płatnicze są nadal jedną z najważniejszych barier rozwoju polskich firm. Ciągłe ponad 33% przedsiębiorców wskazuje, że wskutek braku zapłaty od klientów nie może regulować swoich należności. Z kolei 31% firm ogranicza z tego powodu inwestycje - skomentował wyniki ostatniego badania „Portfel należności polskich przedsiębiorstw” Adam Łącki, prezes Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA.

nienie terminu płatności nie gwarantuje otrzymania pieniędzy w spodziewanym czasie. Niektórzy zleceniodawcy usług nie liczą terminu płatności od daty wykonania usługi przewozowej, tylko od dnia otrzymania faktury z firmy transportowej. W praktyce oznacza to, że przewoźnik może czekać na należne mu pieniądze dłużej niż dwa miesiące. I czeka, czasem o wiele dłużej...

Jak wynika z danych Krajowego Rejestru Długów, zdecydowana większość, bo ok. 81% wszystkich długów transportowych, to zobowiązania powyżej 12 miesięcy. Pamiętaj przy tym należy, że wiarygodności wynikające z usług transportowych podlegają krótszemu, bo rocznemu, terminowi przedawnienia. W praktyce oznacza to, że już po roku wierzyciel traci możliwość skutecznego dochodzenia roszczeń na drodze sądowej. Z tego względu istotne jest, aby decyzję o oddaniu długów do windykacji podejmować jak najszybciej.

- Upiływający czas jest wrogiem wierzyciela i sprzymierzeńcem dłużnika.

Nie tylko dlatego, że dług się przedawnia. Z upływem czasu wszystko może się zdarzyć: zadłużona firma może zmieniać miejsce prowadzonej działalności, przenosząc ją na przykład za granicę, czy stać się po prostu niewypłacalna - tłumaczy Radosław Koński, kierownik Departamentu Windykacji w firmie Kaczmarek Inkasso.

## BIG prawdę powie

Cennych informacji, przede wszystkim pod kątem doboru kontrahentów na etapie rozpoczęcia współpracy gospodarczej, dostarczają rejestry dłużników. W Polsce firmy prywatne (spółki akcyjne) prowadzą kilka takich list, zwanych BIG-ami (skrót od Biuro Informacji Gospodarczej). Są to: Krajowy Rejestr Długów BIG SA, BIG InfoMonitor SA, Rejestr Długów ERIF BIG SA i Krajowe Biuro Informacji Gospodarczej SA. Dodajmy, że BIG InfoMonitor współpracuje z Biurem Informacji Kredytowej i Związkiem Banków Polskich i udostępnia również dane znajdujące się w zasobach jego partnerów.

Na liście dłużników mogą znaleźć się zarówno osoby fizyczne, jak i przedsiębiorcy, którzy nie spłacili swoich zobowiązań w terminie. Firmy korzystające z usług BIG-u mogą wpisywać dłużników na podstawie określonego stosunku prawnego (np. umowy) lub tytułu wykonawczego (wyroku sądowego lub ugody zawartej przed sądem, opatrzonej klauzulą wykonalności). Wpisanie dłużnika do rejestru powoduje, że informacja o jego zadłużeniu staje się widoczna dla firm współpracujących z danym BIG-iem. Jedynym sposobem usunięcia dłużnika z czarnej listy jest spłata przez niego zobowiązań. Jeśli to nie nastąpi, dług będzie widoczny nawet przez 10 lat.

Raporty BIG-i pomagają dokonać oceny wiarygodności kontrahentów. Z kolei usługa monitoringu podmiotów gospodarczych pozwala na śledzenie sytuacji finansowej wybranych firm, co ma kluczowe znaczenie przy nawiązywaniu współpracy gospodarczej.

Jolanta Górka, prowadząca wraz z mężem Tomaszem firmę przewozową TransTom w miejscowości Mąkowsko (woj. kujawsko-pomorskie), jest zadowolona ze współpracy z Krajowym Rejestrem Długów. W ramach comiesięcznego abonamentu w wysokości 300 zł może sprawdzić wiarygodność płatniczą



**Marcin Nadarzewski twierdzi, że szybkość podjęcia działań windykacyjnych w wielu przypadkach decyduje o końcowym sukcesie. Trzeba reagować wezwaniem do zapłaty najpóźniej po miesięcznym przekroczeniu terminu uiszczenia należności.**

10-15 firm w miesiącu (po zalogowaniu w rejestrze i wpisaniu danych adresowych lub NIP-u otrzymuje informację, czy ewentualny kontrahent ma długi). Otrzymuje również powiadomienia dotyczące firm zgłoszonych do monitoringu - o dopisaniu ich do rejestru dłużników lub usunięciu z listy po spłacie zobowiązań (szczegółowe raporty na ten temat są dodatkowo płatne). Jako klient KR D wie również, czy jej firma została sprawdzona przez inny podmiot lub konsumenta (osobę fizyczną).

Ponadto przewoźnik ma prawo przystawiać na fakturach i innych dokumentach firmowych pieczęć o treści: "informacje o nieuregulowanych zobowiązaniach będą przekazane do Krajowego Rejestru Długów BIG SA (...)" . Pieczęć ma również formę elektroniczną. Jolanta Górka nie przecenia prewencyjnego oddziaływania pieczęćki na klientów, ale jest zdania, że w pewnym stopniu działała na nich mobilizująco.

- Szkoda tylko, że poszczególne BIG-i nie mają jednej wspólnej bazy zadłużonych firm. Łatwiej byłoby namierzać nierzetelnych - zauważa Jolanta Górka. Jej zdaniem dobrym pomysłem jest wystawianie przez KR D certyfikatów dla firm wiarygodnych finansowo. - Wprawdzie przewoźnikowi nie jest on potrzebny, ale jego klientom i owszem - dodaje.

### Czytaj treść umowy

Marcin Nadarzewski, radca prawny z bydgoskiej kancelarii wyspecjalizowanej w obsłudze firm transportowych,

zwraca uwagę, że pomoc prawnika w zakresie odzyskiwania niezapłaconych należności nie ogranicza się do reprezentowania klienta przed sądem. Działaniem zapobiegawczym jest opiniowanie treści umów zawieranych między partnerami gospodarczymi. W przypadku umów długoterminowych dobrze jest, gdy zawierają postanowienia dotyczące zabezpieczenia płatności wobec przewoźnika (weksel, gwarancja ubezpieczeniowa lub bankowa, poręczenie osób trzecich). Jeśli chodzi o zlecenia jednorazowe, należy zadbać o to, aby uzyskać jak najwięcej informacji o kontrahencie, takich jak wpis do ewidencji działalności gospodarczej czy zaświadczenia o numerach REGON i NIP. Trzeba bowiem mieć pod ręką dane, które pozwolą szybko i bezbłędnie „namierzyć” opornego kontrahenta.

Prawnik twierdzi, że narasta zjawisko umieszczania w zleceniach transportowych postanowień przewidujących naliczanie kar umownych za stosunkowo drobne przewinienia przewoźników. Jest to celowe działanie zleceniodawców obliczone na to żeby obniżyć kwotę przewoźnego lub - w skrajnych przypadkach - nie zapłacić wcale. W rezultacie odzyskanie należności za usługę staje pod dużym znakiem zapytania.

Marcin Nadarzewski potwierdza, że szybkość podjęcia działań windykacyjnych w wielu przypadkach decyduje o końcowym sukcesie. Trzeba monitorować na bieżąco splot płatności za faktury i reagować wezwaniem do zapłaty już w przypadku poślizgu dwu-

trzy-, a najpóźniej czterotygodniowego. - Bywa tak, że nasz kontrahent nie otrzymał pieniędzy od swojego zleceniodawcy i trzeba ustawić się w kolejce po pieniądze do jakiegoś producenta, eksportera czy importera. Szybka reakcja z naszej strony powoduje, że jesteśmy na jednym z pierwszych miejsc w tej kolejce - mówi Marcin Nadarzewski.

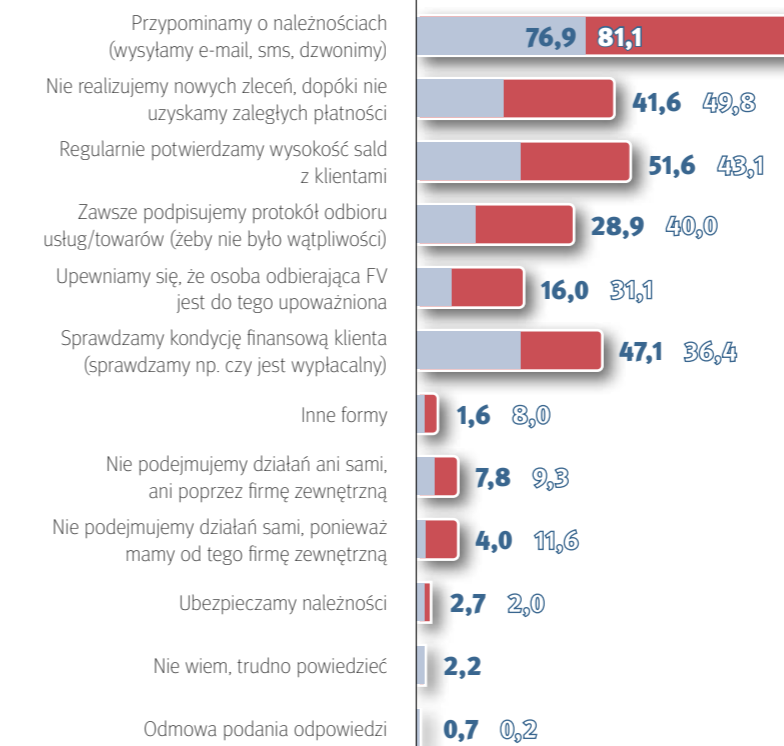
Zaangażowanie windykacyjne reprezentowanej przez niego kancelarii prawnej rozpoczyna się od wysłania wezwania do zapłaty i monitów do opieszałego płatnika. Jeśli nie reaguje, prawnik przygotowuje pozew i kieruje sprawę do sądu, gdzie reprezentuje swojego klienta - przewoźnika. Po uzyskaniu orzeczenia sądowego jeszcze raz próbuje odzyskać należność, wzywając dłużnika do dobrowolnego wykonania wyroku. Gdy i to nie przynosi rezultatu, kancelaria kieruje sprawę do postępowania komorniczego. Marcin Nadarzewski podkreśla, że kancelaria współpracuje ze sprawdzonymi komornikami działającymi sprawnie i skutecznie i na bieżąco nadzoruje ich pracę.

Ile to kosztuje? Kancelaria nie pobiera od klienta prowizji z tytułu wyegzekwowanych na jego rzecz kwot. Koszty zastępstwa procesowego, które są de facto wynagrodzeniem prawnika, ponosi dłużnik. Innymi słowy, windykacja należności przez kancelarię prawną wierzyciela nic nie kosztuje. Nawet wtedy, gdy się okaże, że działania prawników były bezskuteczne. Przewoźnik musi się jednak liczyć z obowiązkiem uiszczenia opłaty sądowej - zwykle jest to 5% wartości roszczenia. W grę wchodzi również zaliczka na poczet kosztów komorniczych - zazwyczaj 150-200 zł.

### Nie psujmy relacji...

Z badania „Polskie spojrzenie na windykację” przeprowadzonego na zlecenie Krajowego Rejestru Długów wynika, że wielu przedsiębiorców nie korzysta z usług wyspecjalizowanych firm windykacyjnych, takich jak Kaczmarek Inkasso czy Eurel Hermes dla tego, żeby nie popsuć sobie relacji z klientem (27,4%) lub nie uchodzić za „trudnego” w kontaktach biznesowych (19,9%). Realia życia gospodarczego często pokazują, że są to błędne założenia - samodzielne odzyskiwanie

### JAKIE METODY ZMNIEJSZANIA RYZYKA BRAKU PŁATNOŚCI FAKTUR STOSUJĄ MAŁE I ŚREDNIE FIRMY? [DANE %, N=450, nie sumuje się do 100, można było wskazać więcej niż jedną odpowiedź]



■ Pomiar 04.2013  
■ Pomiar 10.2013

Źródło: Bibby MSP Index, październik 2013, www.keralla.pl

należności może być długie, angażujące i mało skuteczne.

- Wielu dłużników nie traktuje poważnie wewnętrznego działu windykacji w firmie, który takimi środkami jak pozew sądowy posługuje się w ostateczności. Gdy pojawia się zewnętrzny windykator, to dłużnik uświadamia sobie, że została uruchomiona określona procedura, a w sprawie zaangażowała się inna firma. Z obawy przed tym, że problem zrobi się poważny, wielu opornych płatników podejmuje z windykatorem rozmowę o spłacie zadłużenia - twierdzi Stefan Prociak, prokurent kancelarii prawnej Via Lex.

Z danych KR D wynika, że 80,3% przedsiębiorców woli odzyskiwać należności samodzielnie, a zaledwie co czwarta polska firma korzysta z usług firm windykacyjnych. Głównym tego powodem jest obawa przed ponieszeniem dodatkowych kosztów. - Jeszcze do niedawna przedsiębiorca, który chciał odzyskać pieniądze od dłużnika, musiał ponieść koszty dochodzenia należności na każdym etapie postępo-

wania. W tej chwili, dla wszystkich transakcji zawartych po 27 kwietnia 2013 roku, wierzyciel może żądać od dłużnika zapłaty należności głównej i odsetek, a także wynagrodzenia prowizyjnego dla firmy windykacyjnej - mówi Joanna Zawadzka, kierownik Departamentu Sprzedaży Usług Windykacyjnych w firmie Kaczmarek Inkasso.

Przedstawiciele firmy Euler Hermes podkreślają z kolei, że ich firma stara się robić wszystko w celu polubownego odzyskania należności jeszcze przed podjęciem drogi sądowej. Jeżeli jednak windykacja sądowa staje się konieczna, firma deklaruje, że prowadzi w imieniu klienta czynności procesowe także za granicą, od wstępnego rozpoznania sprawy po uzyskanie i realizację tytułu egzekucyjnego.

### Pieniądze od faktora

Lekarstwem na zatory płatnicze może być oferta firm faktoringowych. Istotą tej usługi jest wykup przez faktora

(firmę finansującą) należności o odroczonej terminie płatności, wystawionych przez przewoźnika odbiorcom jego usług. Faktor wypłaca firmie transportowej 80% do 100% (minus prowizja) wartości faktury natychmiast po jej wystawieniu. Reszta należności, pomniejszona o opłatę na rzecz faktora, przekazywana jest po otrzymaniu zapłaty od dłużnika. W przypadku faktoringu bez regresu (pełnego), któremu towarzyszy cesja wierzytelności, faktor przejmuje większość ryzyka niewypłacalności dłużnika. W usłudze faktoringu z regresem dokonanie cesji wierzytelności nie obejmuje przejścia ryzyka niewypłacalności dłużnika wobec faktora. Tak to wygląda w największym skrócie...

Jedną z dużych firm działających na tym rynku jest Bibby Financial Services, która współpracuje z wieloma firmami transportowymi. Przewoźnicy krajowi i międzynarodowi otrzymują wsparcie z zakresu finansowania bieżącej działalności i zarządzania należnościami. Firmy korzystające z faktoringu z regresem po wykonaniu usługi transportowej wysyłają fakturę do Bibby Financial Services i w ciągu 24 godzin otrzymują przelew w wysokości do 90% wartości faktury. Jest to zatem oferta dla tych, którzy chcą szybko uzyskać zapłatę za wykonany transport. Nie bez znaczenia jest też dodatkowa weryfikacja kontrahenta przez wyspecjalizowaną instytucję finansową. Uzyskane pieniądze mogą być wykorzystane na dowolny cel np. kupno paliwa, przeprowadzenie naprawy pojazdu, zapłatę zobowiązań wobec firmy leasingowej, banku, urzędu skarbowego, ZUS-u, itp.

Od faktora można też uzyskać pożyczkę. Ta oferta wydaje się atrakcyjna zwłaszcza dla przewoźników, których wnioski o finansowanie odrzucają przez banki. - Zanim przedsiębiorca zgłosi się do faktora po pieniądze, powinien zastanowić się, czy interesuje go pożyczka jednorazowa czy odnawialna. W tym drugim przypadku pieniądze są wypłacane na wniosek przedsiębiorcy, wtedy kiedy ich potrzebuje. Ta opcja nie generuje dodatkowych kosztów, bo pożyczkobiorca płaci wyłącznie za okres korzystania z kapitału - mówi Agnieszka Kowalik, członek zarządu firmy Pragma Faktoring SA.

# Karać z głową

Przewoźnicy alarmują, że potrzebne są pilne zmiany w ustawie o drogach publicznych i urealnienie systemu karania za brak opłacenia myta.



Piotr Mikiel

Mijają już lata, odkąd rząd zapowiedział zmiany w przepisach regulujących system elektronicznego poboru opłat za przejazd po drogach krajowych pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 tony. O potrzebie pilnego wprowadzenia zmian do przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, regulującej zasady korzystania z dróg publicznych i ponoszenia opłat drogowych, ZMPD informowało Ministerstwo Infrastruktury już w 2012 r. Było to prawie po roku obowiązywania nowych przepisów.

W tym miejscu należy przypomnieć, że z dniem 30 czerwca 2011 r. przestał obowiązywać w Polsce dotychczasowy system ryczałtowego poboru opłat drogo-

wych (tzw. system winietowy), który został zastąpiony systemem e-myta, czyli opłaty elektronicznej pobieranej za faktyczny przejazd każdego kilometra drogi krajowej płatnej (tzw. system viaTOLL). System viaTOLL obowiązuje na wybranych odcinkach autostrad, dróg ekspresowych i krajowych. W początkowej fazie systemem opłat drogowych było objętych 1 561 km dróg, który był następnie sukcesywnie rozszerzany. Obecnie sieć viaTOLL obejmuje około 2 650 km dróg.

Pomimo tego, iż polska administracja rządowa miała 42 miesiące na uruchomienie całego systemu i rozpoczęcie poboru opłaty elektronicznej, to w zasadzie odbyło się to z dnia na dzień, w przeciwieństwie np. do Niemiec, gdzie system Toll Collect z uwagi na problemy natury technicznej został opóźniony o 16 miesięcy. Wybrany w postępo-

waniu przetargowym wykonawca, austriacka firma Kapsch Telematic Services sp. z o.o. miała bardzo mało czasu na wdrożenie tego systemu. Uruchomienie nowego systemu odbyło się bez żadnego okresu przejściowego, który by umożliwił eliminację ewentualnych nieprawidłowości związanych z jego działaniem.

W rezultacie błędy są liczne, a znaczna liczba postępowań wyjaśniających wszczynanych przez organ kontroli, czyli Głównego Inspektora Transportu Drogowego, dotyczy kierowców. To oni, zgodnie z obowiązującymi przepisami, odpowiadają za naruszenia związane z uiszczeniem należnej opłaty za przejazd drogą płatną. Kierowcy nie są w stanie składać wyjaśnień w określonym terminie, z powodu specyfiki wykonywanej pracy – najczęściej przebywają w trasie, a więc posiadają miejsce zamieszkania.

Dlatego w ich imieniu wyjaśnień dokonywali najczęściej sami przewoźnicy.

## Miażdżąca recenzja

Właśnie przewoźnicy stali się de facto pierwszymi recenzentami funkcjonowania systemu viaTOLL. Zastrzeżeń i zgłaszanych postulatów było dużo, a do najważniejszych z nich należy zaliczyć następujące:

- brak możliwości dobrowolnego uzupełnienia zaległej opłaty elektronicznej. Po wyczerpaniu środków na rachunku umowy, przy płatności dokonywanej w trybie pre-paid (przedpłaty), ale przed wszczęciem postępowania administracyjnego o nałożeniu kary pieniężnej;
- radykalne zmniejszenie wysokości kar pieniężnych za przejazd bez uiszczenia należnej opłaty (obecnie 3 tys. zł) albo bez uiszczenia jej w pełnej wysokości

(1,5 tys. zł). W tym przypadku chodzi nie tylko o zmniejszenie wysokości stawek tych kar, ale także o określenie sposobu ich naliczania (np. jedna kara w ciągu 24 h) oraz określenie górnego limitu naliczania tych kar, czyli analogicznie do rozwiązania funkcjonującego w ustawie o transporcie drogowym;

- likwidacja obowiązku nadawania rygoru natychmiastowej wykonalności wydawanym decyzjom, nakładającym kary pieniężne za naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej – wprowadzenia w tym zakresie rozwiązania polegającego na obowiązku zapłaty kary pieniężnej w terminie 21 dni od dnia, w którym decyzja administracyjna wydana w tej sprawie stała się ostateczna;
- wprowadzenia instytucji przedawnienia odpowiedzialności z tytułu nieuiszczenia opłaty elektronicznej oraz wprowadzenia 3-miesięcznego terminu na wszczęcie postępowania administracyjnego – pozwoliliby to osobie, która dopuszcza się naruszenia przepisów, na skorygowanie swojego działania (np. błędnej rejestracji pojazdu w systemie), albo zaniechania (np. brak świadomości podlegania obowiązkowi uiszczenia opłaty drogowej);
- wprowadzenia możliwości uiszczenia opłaty drogowej w trybie opłaty anonimowej – czyli bez konieczności zawierania umowy z operatorem systemu przy płatności dokonywanej w trybie pre-paid (przedpłaty), co byłoby dużym ułatwieniem przy przejazdach okazjonalnych lub przy przejazdach samochodów zarejestrowanych za granicą;
- integracji systemu via-

TOLL z systemem CEPiK – pozwoliłoby to na szybszą rejestrację pojazdów w systemie viaTOLL, co z kolei zminimalizowałoby liczbę błędów związanych z wprowadzaniem danych identyfikacyjnych każdego pojazdu do systemu. Przyspieszyłoby także proces identyfikacji posiadacza pojazdu leasingowanego, bez konieczności każdorazowego zwracania się organu kontrolującego do firmy leasingowej o jego ustalenie, czego konsekwencją jest obciążenie leasingobiorcy dodatkowymi opłatami;

• zmniejszenie liczby dokumentów wymaganych w procedurze rejestracji w systemie viaTOLL oraz obniżenie wysokości zabezpieczenia wymaganego w przypadku płatności okresowej (post-paid), co przyczyniłoby się do upowszechniania tej formy płatności przez przewoźników drogowych.

## Zapomniana konkurencyjność

Analizując te wnioski można bez trudu zauważyć, że rozwiązania wprowadzone w 2011 roku do polskiego porządku prawnego nie zostały przygotowane w sposób rzetelny. Z punktu widzenia administracji rządowej zadbało przede wszystkim o odpowiedni poziom przychodu Krajowego Funduszu Drogowego, do którego wpływają środki z opłaty elektronicznej oraz kar pieniężnych nakładanych za nieprawidłowości związane z uiszczeniem tej opłaty. Jak wynika z materiału informacyjnego pt. „Aktualny stan funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL i jego wpływu na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w przyszłości”, przygotowanego przez re-

sort transportu w lutym 2013 r. dla sejmowej Komisji Infrastruktury, przychody z Elektronicznego Systemu Poboru Opłat kształtowały się na prognozowanym poziomie, czyli poczynając od lipca 2011 r. do stycznia 2013 r. – średnio na poziomie 96%.

A więc generalnie jest dobrze. Natomiast zarówno w 2008 r., gdy uchwalono przepisy dotyczące systemu elektronicznego poboru opłat, jak i w 2013 r., gdy przygotowano ww. materiał informacyjny, całkowicie pominięto kwestie związane z oceną wpływu wprowadzanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przewoźników drogowych oraz kierowców zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach. Z jednej strony są oni płatnikami i użytkownikami

systemu viaTOLL, a z drugiej strony adresatami sankcji (kar pieniężnych) związanych z wadliwym funkcjonowaniem tego systemu.

O konieczności dokonania zmian w przepisach regulujących system viaTOLL wypowiedzieli się już chyba wszyscy, którzy mieli w tej sprawie coś do powiedzenia, poczynając od Rzecznika Praw Obywatelskich, urzędników resortu transportu z byłym ministrem Sławomirem Nowakiem na czele wraz z posłami z Komisji Infrastruktury, w których gestii leżą te sprawy. I co? Była zapowiedź przygotowania szybkich zmian, co więcej – także rozwiązania wypracowanych w porozumieniu z organizacjami przewoźników drogowych. No cóż, miało być tak pięknie, a wyszło jak zwykle. ■

reklama

**dls** Land und See Speditionsgesellschaft mbH



**UWAGA! CAŁOROCZNA WSPÓLPRACA!**

**dls jest:**

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPEJSKIM WSCHODNIEJ.

**dls zaprasza:**

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe celem realizacji transportów **planekowych** w relacjach:

PL - EU - PL oraz EU - WNP - EU

Oferujemy bezpłatnie naczepty planekowe

Gwarantujemy stałe stawki za przejechany **KĄDZY** 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
- przyjmujemy również myto na terenie UE

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH

Jacobstraße 1, D-22962 SIEK (kolo 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



# Więcej, lepiej, taniej

## Europejskie megazestawy

**Dłgie zestawy, nazwane Europejskim Systemem Modułowym, zwiększą efektywność przewozów drogowych i obniżą emisję spalin w przeliczeniu na tonę przewożonego ładunku.**

**Tomasz Małyшко**

Europejskim Systemie Modułowym (EMS) mówi się w Polsce od dłuższego czasu, ale wciąż opinie na temat możliwości dopuszczenia przewozów ładunków podzielnych dłuższymi i cięższymi pojazdami po polskich drogach są bardzo zróżnicowane. W 2013 roku ten temat stawał się co raz bardziej „gorący” ze względu na to, że w Parlamencie Europejskim jest procedowany projekt Komisji Europejskiej, dotyczący zmiany przepisów o dopuszczalnych parametrach pojazdów w ruchu międzynarodowym po Unii Europejskiej. Obecne dopuszczalne parametry pojazdów są określone w przepisach Dyrektywy Rady 96/53/WE

z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Jeśli pojazd przekracza dopuszczalne parametry z załącznika nr I do w/w dyrektywy, jest pojazdem nienormatywnym. Pojawiają się propozycje dopuszczenia do ruchu dłuższych i cięższych pojazdów (LHV – Longer and Heavier Vehicle), w których mieszczą się EMS-y. Na dzień dzisiejszy maksymalne dopuszczalne długości to dla: pojazdu silnikowego lub przyczepy - 12 m, pojazdu członowego - 16,5 m i dla samochodu ciężarowego z przyczepą - 18,75m. Dopuszczalne szerokości to 2,55 m, z wyłączeniem pojazdów izolowanych

termicznie, które mogą mieć szerokość 2,6 m. Dopuszczalna wysokość pojazdów to 4 m, a maksymalne dopuszczalne masy dla pojazdów członowych i samochodów ciężarowych z przyczepami to 40 t. Wyjątek stanowi przewóz kontenerów 40-stopowych, gdzie dopuszczalna masa wynosi 44 t.

Według tych przepisów państwa - członkowie Unii Europejskiej mogą dopuścić w ruchu wewnętrznym na swoich terytoriach do ruchu pojazdy o parametrach przekraczających wyżej wymienione. Mogą to uczynić w dwóch wypadkach: w celu wykonywania niezbędnych i specyficznych operacji transportowych, albo poprzez zastosowanie rozwiązania, które przyjęło się pod nazwą „Europejski System Modułowy” (European Modular System), w skrócie EMS. Pojazd taki jest zespołem kilku pojazdów, któ-

**STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ**



## STAĆ CIĘ NA ORYGINALNOŚĆ

**Zostaw starą część w rozliczeniu – ecoline kupisz w atrakcyjnej cenie!**

**Zapytaj o ofertę w Autoryzowanych Stacjach Obsługi MAN**



ry według przepisów unijnych jest nienormalny, ale poszczególne jego elementy składowe, tj. „moduły” (jednostka silnikowa, przyczepy, naczepy, wózki siodłowe) spełniają wymogi dyrektywy 96/53. Bazą do stworzenia EMS-u są pojazdy produkowane seryjnie, które wymagają dodatkowego wyposażenia lub wzmocnienia niektórych elementów. Samochód ciężarowy lub ciągnik siodłowy muszą posiadać silnik i jednostkę przeniesienia napędu dostosowane do przewidzianej w danym EMS-e dopuszczalnej masy zestawu, dodatkowo rozbudowane są instalacje hamulcowe i elektryczne, pojazdy wyposaża się również w układy zwiększające bezpieczeństwo na drodze, w tym stabilizacji, a także polepszające pole widzenia kierowcy.

### Skandynawia może

Od wielu lat w Szwecji EMS-y z dużym powodzeniem mają powszechne zastosowanie. Podobnie jest w Finlandii. Szwecja i Finlandia dopuściły do ruchu pojazdy o długości 25,25 m i dopuszczalnej masie 60 t. Warunki do ich stosowania są tam szczególnie sprzyjające: długie trasy przewozu, niska gęstość zaludnienia, rozproszona populacja, odpowiednia infrastruktura. Inne uwarunkowania występują w Danii, gdzie rozpoczęto testy EMS w 2008 roku. Pierwotnie próby miały trwać przez 3 lata, ale ze względu na pozytywne doświadczenia okres ten przedłużono do 2017 roku. Poza Skandynawią EMS-y pojawiły się również od listopada 2007 roku w Holandii w ramach projektu testowego, gdzie dopuszczono do ruchu pojazdy o dmc do 50 t, a od maja 2008 - do 60 t. Władze Holandii bardzo wnikliwie śledzą informacje i dane dotyczące tych prób. Jak na razie wyniki ekonomiczne i te związane z bezpieczeństwem są pozytywne i są publikowane w ogólnodostępnych raportach. Sasiad Danii – Niemcy, po wyborach w 2009 roku, starał się podjąć ogólnokrajową próbę z wykorzystaniem dłuższych i cięższych pojazdów, ale władze więk-

szości z 16 landów opowiedziały się przeciwko jakimkolwiek testom. Stąd EMS-y dopuszczono w ograniczony sposób tylko w niektórych ładach. +poczęto próby z tak zwanymi ekstra długimi mega ciężarówkami. Pojazdy te charakteryzują się długością do 32,5 m, 80 t dmc i objętością ładunku 200 m<sup>3</sup>. Są to najdłuższe zestawy w Europie przeznaczone do przewożenia ładunków podzielnich. Inne państwa w sprawie zwiększania ładowności pojazdów wypowiadają się w sposób sceptyczny, albo stanowczo opowiadają się przeciwko wprowadzeniu EMS do użytku. Są to przede wszystkim Francja, Wielka Brytania, Austria i Szwajcaria, które duże pieniądze inwestują w kolej i starają się ograniczyć ruch tranzytowy.

Kraje, które widzą korzyści z EMS-ów, zaczynają mówić coraz bardziej otwarcie o potrzebie dopuszczenia EMS-ów w ruchu międzynarodowym. Do Komisji Europejskiej zaczęto kierować wnioski o konieczności formalnego uznania EMS-ów w ruchu międzynarodowym. Odpowiadając na te zgłoszenia Komisarz Transportu Siim Kallas w czerwcu 2012 roku na bazie obowiązującego prawa wydał interpretację, która oficjalnie zezwalała na wdrożenie do ruchu pojazdów EMS w ruchu między państwami, które wyraża na to zgodę. Interpretacja ta wywołała szereg dyskusji, choć np. Dania i Szwecja w fazie testowej prowadziły już wcześniej przewozy EMS-ami w ruchu bilateralnym.

### Sceptyczni europostowie

Sprawa wdrożenia EMS-ów jest bardzo złożona. Jest wiele argumentów za, ale pojawiają się również przeciw. Jednym z głównych argumentów za wdrożeniem jest możliwość zwiększenia ładowności pojazdów. Ta sama ilość ładunków może być przemieszczana mniejszą ilością zestawów drogowych, szacuje się, że liczba przewozów spadłaby o 32%. Zestaw EMS oferuje o 50 % więcej możliwości przewozu ładunku, co spowoduje zmniejszenie liczby stosowanych do-

tychczas pojazdów do przewozu rzeczy na drogach. Według przeprowadzanych analiz wiąże się z tym obniżenie kosztów jednostkowych transportu o 20% do 23%. Dwa zestawy EMS są w stanie przewieźć ładunki przewożone przez 3 zestawy stosowane obecnie. Zastosowanie EMS daje również oszczędności w zużyciu paliwa nawet do 15 % i o tyle samo redukuje się emisję gazów cieplarnianych. Jest również możliwe bardziej racjonalne korzystanie z przepustowości dróg głównych i autostrad. Raporty, w tym holenderskie, wskazują, że zastosowanie EMS zmniejsza zatłoczenie na drogach, a pojazdy te nie mają negatywnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zgodnie z tymi analizami EMS-y sprawdzają się głównie na długich trasach, przewożąc ładunki między terminalami logistycznymi i centrami dystrybucji. Zaobserwowano, że 40% przewozów wykonywanych przez EMS jest realizowanych dla sektora detalicznego, tj. sklepów detalicznych i wielkopowierzchownych. Większe zapotrzebowanie na wykorzystanie EMS-ów o dmc przekraczającym 40 t zaobserwowano w przypadku przewozu kontenerów, odpadów i ładunku luzem.

Wśród oponentów dopuszczenia EMS-ów jest przede wszystkim środowisko kolejowe. Zdaniem tego lobby oczywiste korzyści z zastosowania EMS-ów będą osiągnięte, ale pozytywne efekty mogą pojawić się tylko w perspektywie krótkoterminowej. Według tych opinii średnio- i długoterminowe perspektywy przewidują przeniesienie i tak już skromnych udziałów przewozów ładunków z transportu kolejowego do drogowego. Przedstawiane są przewidywania, że odwrót klientów zadziała jak efekt domina, a w pierwszej kolejności dotknie to transport kombinowany oraz intermodalny. To miałyby stać w sprzeczności z założeniami Komisji Europejskiej o przeniesieniu części transportu drogowego na kolej. Biała Księga dla Transportu Komisji Europejskiej mówi o tym, że do roku 2030 celem jest przeniesienie 30 % dalekodystansowego transportu drogowego



rzeczy na kolej i transport wodny śródlądowy, jako część długoterminowego działania w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Próba odpowiedzi, w jaki sposób zmiany prawa w zakresie planowanej rewizji dyrektywy 96/53 wpłyną na polskie warunki przewozów, znalazła się w ekspertyzie zrealizowanej przez jednostki Uniwersytetu Szczecińskiego. Analiza była przygotowana na zlecenie ministra transportu budownictwa i gospodarki morskiej w 2012 roku. Analizowano między innymi wpływ zastosowania EMS-ów na rynek transportowy, w tym na rynek kolejowy. Autorzy podsumowując stwierdzili, że dopuszczenie EMS-ów w Polsce mogłoby być korzystne dla przewoźników i użytkowników transportu. Większe korzyści mogą być osiągnięte

przy dopuszczeniu pojazdów EMS 50 t i 60 t. Autorzy uważają, że nie ma podstaw sądzić, że w Polsce nastąpi znaczące przesunięcie ładunków z kolei na drogi. Obie gałęzie działają w innych segmentach rynku. Jednak zauważono, że przewozy ciężkich ładunków EMS-ami o dmc 60 t mogą okazać się tańsze od przewozów kolejją. Potwierdzono także, że nie ma podstaw do przedstawienia tezy, że przy zachowaniu odpowiednich warunków infrastruktury drogowej i dodatkowych wymogów wobec kierowców i pojazdów, EMS-y będą stanowiły większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego niż stosowane obecnie standardowe zestawy drogowe. Autorzy opracowania przyjmują ewentualną możliwość stopniowego dopuszczenia w Polsce pojazdów o długości 25,25 m

oraz 50 t dmc na wybranych trasach, na podstawie zezwoleń wydawanych dla konkretnych firm. Ta propozycja wydaje się być rozsądna. Dalszy rozwój transportu drogowego zależy od wielu czynników, ale przed wszystkim powinien on z założenia być bardziej efektywny poprzez zastosowanie nowych, bardziej wydajnych środków technicznych i praktyk operacyjnych. EMS-y są jedną ze ścieżek rozwoju transportu drogowego. Jeśli chodzi o polskie realia, to jasną sprawą jest, że infrastruktura drogowa większości dróg lokalnych nie jest przygotowana do przyjęcia dłuższych i cięższych pojazdów. Ale wydaje się właściwe, aby wzorem Holandii, Danii czy Niemiec wprowadzić próby EMS-ów w celu zidentyfikowania praktycznych korzyści płynących z tej nowej technologii.

reklama

TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

ttm

diagnostyka • warsztat • myjnia • wulkanizacja

Głosuj na najlepszy produkt  
www.zlotymedal.mtp.pl



RZECZPOSPOLITA  
PARTNER MEDIALNY KONKURSU O ZŁOTY MEDAL MTP

www.ttm.mtp.pl

27-30.03.2014, POZNAŃ

SIŁA  
NAPĘDOWA  
MOTORYZACJI

Pełen Warsztat  
Możliwości

# Europarlament nie chce efektywniejszych ciężarówek

Joanna Popiołek

W dniach 15-16 stycznia Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) wraz ze swoimi organizacjami członkowskimi (w tym ZMPD) zorganizowała akcję lobbingsową w Parlamencie Europejskim w Strasburgu. Spotkanie dotyczyło zmiany dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 roku, ustanawiającej dla niektórych pojaz-

Parlament Europejski wykazuje niechęć do zastosowania zespołów pojazdów zwanych Europejskim Systemem Modułowym (EMS). Stanowisko Parlamentu całkowicie ignoruje doświadczenia zdobyte przez niektóre kraje unijne wykorzystujące EMS.

dów drogowych poruszających się po terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

Dyskusje przeprowadzone przez przedstawicieli środowiska transportowego z przedstawicielami Komisji Transportu i Turystyki europarlamentu jednoznacznie pokazują, jak różne są interesy i potrzeby państw, jak trudno znaleźć kompromis satysfakcjonujący wszystkich uczestni-

ków dialogu. Analiza raportu Jörga Leichtfrieda pokazuje, że sama komisja Parlamentu jest podzielona i raczej nie należy spodziewać się podczas jej głosowania dyscypliny zgodnej z interesami krajowymi, czy wspólnym stanowiskiem reprezentowanego ugrupowania parlamentarnego. Wiele zależy od sprecyzowania tematu, którego dotyczyć będzie głosowanie.

Na chwilę obecną niemożliwe jest wskazanie jednoznacznych rozstrzygnięć głosowania, jednak obserwując przeprowadzony proces legislacyjny

zmian dyrektywy 96/53/WE stwierdzić można, że w procesie tym DG MOVE Komisji Europejskiej wydawała się rozumieć i przyjmować argumenty środowiska transportowego, odpowiadać na bieżące potrzeby transportu międzynarodowego. Niestety, liberalne poglądy i propozycje Komisji Europejskiej nie zawsze spotykały się ze zrozumieniem i akceptacją eurodeputowanych.

W 2013 roku Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG MOVE) przekazała

Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego projekt zmiany omawianej dyrektywy. Proponowana nowelizacja ma na celu zwiększenie efektywności transportu, poprawę jego intermodalności, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie emisji CO<sup>2</sup> i redukcję zużycia paliwa.

Dwa ostatnie założenia wynikają z Białej Księgi zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, która podkreśla konieczność ograniczenia do 2015 roku emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, o 60 % w porównaniu z poziomem z 1990 roku.

Innowacja w transporcie morskim, lotniczym czy kolejowym postępuje w Europie w sposób ciągły i nieograniczony. W ostatniej dekadzie długość jednego pociągu wzrosła z 700 do 1 000 metrów. W tym samym czasie przeciętny samolot towarowy zwiększył swoją nośność z 50 ton do 150 ton ładunku. Podobny rozwój odnotowano w przewozie towarów kontenerowcami. Jedynie transport drogowy pozostaje na tym samym poziomie, blokowany zapisami dyrektywy 96/53/WE, która ogranicza długość i masę pojazdów ciężarowych lub autobusów. I nie chodzi tu jedynie o zwiększenie ładowności tych pojazdów, ale również o ich aerodynamikę, która może zasadniczo wpłynąć na bezpieczeństwo użytkowników dróg, redukcję kosztów transportu oraz ochronę środowiska.

W wyniku prac Komisji Transportu i Turystyki powstał raport Jörga Leicht-



**Komisja Europejska oraz branża transportowa postulują liberalizację przepisów ograniczających masy i wymiary samochodów ciężarowych, aby stały się efektywniejszą częścią łańcucha transportowego.**

frieda, parlamentarzysty austriackiego, reprezentującego w Parlamencie Europejskim Postępowy Sojusz Socjalistów i Demokratów. Raport zawiera 365 propozycji zmian do projektu przedstawionego przez Komisję. Niestety, w wielu przypadkach proponowane przez Parlament zmiany są niekorzystne dla środowiska transportowego i w zasadniczy sposób odbiegają od liberalnych propozycji Komisji Europejskiej.

Akcja lobbingsowa miała na celu zorganizowanie spotkań przedstawicieli poszczególnych organizacji transportowych z europarlamentarzystami z ich państw oraz udział we wspólnej debacie. Ze strony środowiska transportowego udział w akcji lobbingsowej wzięli przedstawiciele Polski, Bułgarii, Belgii, Holandii, Francji, Rumunii, Danii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Norwegii, Niemiec, Hiszpanii i Grecji. W debacie uczestniczyło 10 europarlamentarzystów. Komisja Transportu i Turystyki planuje głosowanie w sprawie zmiany dyrektywy 96/53/WE w lutym, głosowanie w ramach sesji plenarnej Parlamentu zaplanowane jest na kwiecień. Zorganizowana akcja była zatem ostatnią okazją do wymiany poglądów i przedstawienia decydom europejskim bieżących potrzeb środowiska transportowego.

## EMS zawadza parlamentarzystom

Analiza najważniejszych zmian zaproponowanych przez Parlament Europejski wskazuje na niechęć niektórych europarlamentarzystów do zastosowania zespołów pojazdów zwanych

Europejskim Systemem Modułowym (EMS). EMS to rozwiązanie polegające na jednoczesnym zwiększeniu dopuszczalnej masy i długości zestawu, co pozwala na wykorzystywanie jednostek transportowych jak uniwersalnych modułów i zbudowanie aż pięciu konfiguracji pociągów drogowych. EMS jest już obecnie wykorzystywane przez 5 państw europejskich (w ruchu wewnętrznym lub transgranicznym). Ponieważ kwestia ta nie jest regulowana przepisami dyrektywy, Komisja Europejska zaproponowała zmianę artykułu 4, która przewiduje transgraniczne wykorzystanie dłuższych pojazdów na trasach obejmujących przekroczenie tylko jednej granicy, o ile dwa zainteresowane państwa członkowskie zezwolą na to, warunki określone w dyrektywie zostaną odpowiednio spełnione, a infrastruktura i warunki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na to zezwalają. Proponowana zmiana artykułu 4 to podejście liberalne, nie narzuca stosowania EMS, a jedynie stwarza możliwość ich wykorzystania, jeśli dane państwa członkowskie są tym zainteresowane.

W swym raporcie niektórzy członkowie Komisji Transportu i Turystyki eliminują takie rozwiązanie, żądając od Komisji Europejskiej uprzedniego przeprowadzenia analizy skutków tej propozycji, a ta analiza może być podstawą do ewentualnej dalszej dyskusji na temat wykorzystania EMS w ruchu transgranicznym. Takie rozwiązanie jest oczywiście niekorzystne dla środowiska transportowego, całkowicie blokuje zainteresowanym państwom opcjonalne wykorzystanie innowacyj-

nych rozwiązań w ruchu dwustronnym. W swej argumentacji Parlament twierdzi, że propozycja Komisji jest próbą zmiany zasadniczej polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu, stąd potrzeba dokonania jej analizy, zbadania konsekwencji takiego ruchu transgranicznego z uwzględnieniem jego wpływu na bezpieczeństwo, logistykę, zanieczyszczenie środowiska, poziom hałasu, czy kwestie społeczne. Inny argument dotyczy infrastruktury, która jedynie w przypadku transportu drogowego jest wspólna dla wszystkich użytkowników. Transport morski, kolejowy czy powietrzny dysponując swoją własną infrastrukturą, posiada pełną swobodę wdrażania rozwiązań innowacyjnych, które pozostaną bez wpływu na innych. Niestety, stanowisko Parlamentu całkowicie ignoruje doświadczenia zdobyte przez niektóre kraje unijne wykorzystujące EMS, ignoruje także potrzeby środowiska transportowego w tym zakresie i stawia w sytuacji uprzywilejowanej inne rodzaje transportu. Wspólna debata wykazała jednak, że zmiana artykułu 4 dzieli posłów Komisji Transportu i Turystyki i ostatecznie kwestia ta wyjaśni się dopiero podczas głosowania.

## Aerodynamika i kontenery

Inną diskutowaną kwestią była propozycja zmiany artykułu 8 dyrektywy, który dotyczy poprawy charakterystyki aerodynamicznej pojazdów. Aby to osiągnąć, konieczne jest przekroczenie maksymalnej długości takich pojazdów, co nie będzie jednak miało wpływu na zwiększenie ich ła-

downości. Komisja Europejska zaproponowała, aby długość takich pojazdów przekraczała maksymalnie o dwa metry długość ustaloną w obecnym załączniku I do dyrektywy. Ta zwiększona długość pozwoli na zamontowanie urządzeń aerodynamicznych na końcu pojazdu.

Komisja Transportu i Turystyki ponownie negatywnie oceniła proponowane rozwiązanie i ograniczyła proponowaną długość do 500 milimetrów, argumentując swe stanowisko istniejącymi już zapisami Rozporządzenia 1230/2012. Środowisko transportowe nie zgodziło się z tym i zarzuciło Parlamentowi brak wyobraźni oraz ograniczenie innowacyjności. Zaproponowane przez Parlament dodatkowe 500 milimetrów jest po prostu niewystarczające i nie pozwoli na efektywne wykorzystanie zasad aerodynamiki w projektowanych pojazdach. W artykule 9 z kolei Komisja zakładała możliwość wprowadzenia dla celów poprawy charakterystyki aerodynamicznej i bezpieczeństwa ruchu drogowego nowych, bezpiecznych, większych i aerodynamicznych kabin.

Parlament dostrzegł korzyści wynikające z zastosowania takich kabin, lecz niestety zaproponował rezygnację z dobrowolności, wpisanie w dyrektywę obowiązku zamontowania takich kabin dla wszystkich pojazdów powyżej 3,5 tony w okresie siedmiu lat od dnia wejścia w życie proponowanej zmiany. Ta propozycja spotkała się z krytyką ze strony transportowców, którzy podkreślali jej negatywne skutki finansowe. W tym zakresie rynek transportowy powinien mieć możliwość swobodnego rozwoju, bez narzucania mu kosztownych i nie do końca sprawdzonych rozwiązań do zastosowania w dość ograniczonych ramach czasowych.

Propozycja Komisji Europejskiej dotyczyła także konteneryzacji transportu intermodalnego. Komisja wskazała, że w chwili obecnej niektóre kontenery przewożone koleją, drogą wodną czy w ramach międzykontynentalnego transportu morskiego mogą być przewożone transportem drogowym jedynie po uzyskaniu specjalnych zezwoleń. Kontenery o długości 45 stóp powszechnie wykorzystywane w transporcie intermodalnym są jedynie o 15 cm dłuższe od wymiarów uznanych przez dyrektywę 96/53/WE.

Jeżeli dokona się odpowiedniej zmiany dyrektywy i zezwoli na przekroczenie wskazanych wymiarów o 15 cm, uniknie się wymogu specjalnych zezwoleń, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zachowaniu geometrii elementów infrastruktury.

W tym samym artykule Komisja wpisała definicję operacji transportu intermodalnego, w którym każda część transportu drogowego wykorzystywanego do początkowego lub końcowego odcinka trasy obejmuje mniej niż 300 km. Parlament nie zakwestionował propozycji wydłużenia dozwolonej długości kontenera, niektórzy europarlamentarzyści proponowali nawet wydłużenie do 80 cm, nie zgodził się jednak na wpisanie definicji transportu intermodalnego. Swą decyzję argumentował zapisami dyrektywy 1992/106, która wprowadziła już definicję transportu kombinowanego i ustaliła limity kilometrów dla transportu drogowego, które wydają się być wystarczające. Tu środowisko transportowe starało się przekonać decydentów, że transport drogowy jest uzupełnieniem innych rodzajów transportu, nie konkuruje z nimi i nie powinien być dyskryminowany. Definicja transportu kombinowanego jest już przestarzała i nie obejmuje nowych form transportu intermodalnego, takich jak np. przewozy morskie krótkiego zasięgu. Proponowane 300 km jest rozwiązaniem elastycznym i odpowiada faktycznym potrzebom współczesnego transportu międzynarodowego.

### Masa hybryd

Przeгляд dyrektywy dotyczył także kwestii wprowadzanych obecnie alternatywnych systemów napędu i związanych z tym zwiększaniem masy pojazdu kosztem jego ładowności. Komisja Europejska zgodnie z wnioskami środowiska transportowego proponowała zezwolić na zwiększenie o jedną tonę masy pojazdów z napędem elektrycznym czy hybrydowym, uwzględniając masę akumulatora elektrycznego lub silnika hybrydowego, co pozostawałoby bez uszczerbku dla ładowności pojazdu. Dla autobusów dwuosioowych zwiększenie masy o jedną tonę argumentowano potrzebą uwzględnienia średniej masy

współczesnych pasażerów i ich bagażu, jak również obecnymi przepisami z zakresu bezpieczeństwa czy nowej klasy pojazdów.

Środowisko transportowe wskazywało natomiast, że proponowane zwiększenie masy jedynie o jedną tonę może być nadal niewystarczające i proponowało dodanie jeszcze 500 kg. Tu Parlament Europejski negatywnie zaopiniował przedstawione propozycje i ograniczył dodatkową masę dla pojazdów z napędem alternatywnym jedynie do faktycznej masy napędu, jednak maksymalnie do 1 tony. Takie rozwiązanie według Parlamentu wyeliminuje nadużycia w kwestii ewentualnego wykorzystania dodatkowej wagi przyznanej tego typu pojazdom dla potrzeb przewożonego przez nie ładunku.

Ostatnim punktem dyskusji była propozycja Komisji Europejskiej dokonywania przez kraje członkowskie, po dwóch latach od wejścia w życie omawianej dyrektywy, pomiarów masy pojazdów lub zespołów pojazdów znajdujących się w ruchu. Taki pomiar dokonywany byłby za pomocą automatycznych systemów infrastruktury lub systemów umieszczonych bezpośrednio w pojeździe. Pozwoli to na wstępne określenie naruszenia, ale również umożliwi kierowcy samokontrolę przestrzegania przepisów.

Według Komisji właściwe wydaje się ustanowienie minimalnego progu jednego ważenia na 2 000 pojazdokilometrów. Zapis proponowany przez Komisję jest liberalny. Przewiduje wykorzystanie wyników takich pomiarów wyłącznie do wstępnej kontroli, nie zakłada obowiązkowego certyfikowania urządzeń kontrolnych montowanych w pojazdach i jedynie zachęca do wyposażania pojazdów w takie pokładowe urządzenia ważące. Niestety, Komisja Transportu i Turystyki nie podziela liberalnych poglądów Komisji Europejskiej i choć proponuje wydłużenie okresu przejściowego do pięciu lat, to jednak chciałaby obowiązkowego montażu pokładowych urządzeń ważących. Co więcej, według Parlamentu sankcje za przekroczenie dozwolonej masy pojazdu wskazane przez proponowane czujniki pokładowe powinny być automatyczne. Są to restrykcyjne rozwiązania, których środowisko transportowe nie może zaakceptować.

## DAF KONTRAKTY SERWISOWE WIĘCEJ NIŻ TYLKO NAPRAWY I PRZEGLĄDY...



DAF MULTISUPPORT

TB TRUCK & TRAILER SERWIS

www.TB.eu

**DAF**  
A PACCAR COMPANY

ZALICZKOWY  
ZWROT PODATKU

VAT %



## Promocyjna oferta dla nowych klientów

» niższe stawki prowizyjne na cały okres umowy  
» zwrot VAT-u z wybranego kwartału 2014 **bez prowizji**

Więcej na [www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



OFERTA SEKCJI SERWISOWEJ ZMPD

tel. 022 536 10 61,  
fax 022 536 10 66,  
e-mail: [zwrotvat@zmpd.pl](mailto:zwrotvat@zmpd.pl)  
[www.uslugi.zmpd.pl](http://www.uslugi.zmpd.pl)



# Nie zamrażaj pieniędzy

z **Marcinem Wojcieszakiem**, szefem zespołu zajmującego się zwrotem podatku VAT w Sekcji Serwisowej ZMPD, rozmawia Jan Skarbek

Jan Skarbek

■ **Jak długo ZMPD zajmuje się pośrednictwem w zwrocie podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych?**

Pierwsze tego typu usługi oferowaliśmy na początku tego wieku. Praktycznie od kiedy Polska stała się członkiem Unii Europejskiej, w 2004 roku, pojawiła się możliwość łatwiejszego i szeroko dostępnego zwrotu podatku VAT z zagranicznych urzędów skarbowych. Na początku ZMPD nawiązało współpracę z firmami zewnętrznymi i przy ich pomocy ubiegało się o zwrot podatku VAT. W chwili obecnej większość naszych klientów jest obsługiwanych bezpośrednio przez ZMPD.

■ **Na czym polega usługa zwrotu podatku VAT oferowana przez ZMPD?**

Firmy transportowe, których samochody jeżdżą po Unii Europejskiej oraz Szwajcarii i Norwegii, mają możliwość ubiegania się o zwrot podatku VAT za wydatki związane z zakupem paliwa i przejazdami autostradowymi. Firma transportowa może występować o zwrot samodzielnie (jest to dosyć skomplikowana procedura), albo może zlecić zwrot swojego podatku VAT pośrednikowi, jakim jest ZMPD.

■ **Co wyróżnia ZMPD spośród innych pośredników świadczących usługę zwrotu podatku VAT?**

Na naszym rynku jest bardzo duża konkurencja związana z ww. usługą. Istnieje bardzo wiele firm o różnicowanym profilu, zajmujących się tym tematem. Są firmy jednoosobowe, jak również firmy z kapitałem zagranicznym, zatrudniające kilkadziesiąt bądź kilkaset osób. ZMPD z jednej

strony jest gwarancją należytej wykonanej usługi, a z drugiej jesteśmy dużo bardziej elastyczni niż nasi najwięksi konkurenci.

■ **Czy usługa zwrotu podatku VAT za pośrednictwem ZMPD cieszy się dużym zainteresowaniem wśród firm transportowych?**

Na chwilę obecną obsługujemy ponad 250 firm transportowych, ale cały czas prowadzimy rozmowy z kolejnymi potencjalnymi klientami. ZMPD proponuje między innymi usługę zaliczkowego zwrotu podatku VAT, która cieszy się największym zainteresowaniem wśród naszych klientów.

■ **Na czym polega zaliczkowy zwrot podatku VAT?**

Klienci ZMPD, składający faktury w celu zwrotu podatku VAT, mają możliwość otrzymania części należnego podatku VAT w ciągu 14 dni od momentu dostarczenia faktur do siedziby ZMPD. Ta oferta jest skierowana do firm potrzebujących pilnie środków pieniężnych, jak również do firm korzystających z usługi „fakturowania netto”, świadczonej przez operatorów kart autostradowych. W przypadku usługi zaliczkowego zwrotu firma otrzymuje zwrot podatku VAT w ciągu kilku dni, ale płaci niższą prowizję niż w przypadku usługi „fakturowania netto”. Dodatkowo rozliczenie usługi zaliczkowego zwrotu jest dużo bardziej czytelne niż „fakturowania netto”.

■ **Czy mógłby Pan powiedzieć coś więcej na temat rozliczania usługi zaliczkowego zwrotu VAT w ZMPD?**

Każdy klient ZMPD ma możliwość zalogowania się do systemu zwrotu podatku VAT i sprawdzenia na bieżąco informacji na temat złożonych przez niego wniosków. Klienci widzą, jaki jest bie-



żący status wniosku (czy został złożony, czy już wydana jest decyzja, itp.). Klienci mają także wgląd w to, jakie dokumenty zostały zakwalifikowane do danego wniosku, jakie są kwoty poszczególnych wniosków, kiedy i w jakiej kwocie został zrealizowany zaliczkowy zwrot, itp. Podsumowując - klient za pomocą naszego systemu ma pełną kontrolę nad zwrotem podatku VAT, jaki zleca ZMPD. Oczywiście klienci niekorzystający z usługi zaliczkowego zwrotu również mają możliwość zalogowania się do naszego systemu.

■ **Jakie cele stawia sobie ZMPD w kwestii zwrotu podatku VAT?**

Przede wszystkim chcielibyśmy cały czas powiększać nasz portfel klientów. W procedurze zaliczkowego zwrotu VAT operujemy środkami własnymi ZMPD, czyli tak naprawdę środkami członków, co oznacza, że jesteśmy bardziej elastyczni niż podmioty operujące w oparciu o banki finansujące ten proces. Dzięki temu możliwe są promocje i rabaty na prowizję. Chcielibyśmy również, aby firmy transportowe dokładniej kalkulowały koszty związane z usługą zwrotu podatku VAT. Często klienci korzystający np. z usługi „fakturowania netto” nie wiedzą dokładnie, jakie ponoszą z tego tytułu koszty. To wszystko staramy się zmieniać poprzez prezentację naszej oferty na szkoleniach organizowanych przez ZMPD. Mamy nadzieję, że przez te działania coraz więcej firm skorzysta z naszej oferty, co pozwoli im jeszcze efektywniej odzyskiwać podatek VAT z zagranicznych urzędów skarbowych.



# Unikaj wakacyjnych kolejek po wizy rosyjskie



**Chcesz uniknąć długotrwałego oczekiwania na wizę rosyjską dla kierowcy wiosną i latem? Nie czekaj do upływu terminu ważności posiadanej wizy. Złóż wniosek wizowy już teraz.**

**Robert Przybylski**

Rosja staje się coraz popularniejszym krajem odwiedzin, także wśród polskich turystów. Dlatego każdego roku w sezonie turystycznym, trwającym od kwietnia do września, wydłuża się okres oczekiwania kierowców na wizy rosyjskie. W konsulacie Rosji poinformowano ZMPD, że w związku z tym w okresie letnim konsulat będzie wystawiać ograniczoną liczbę wiz. Dlatego w okresie szczytu wakacyjnego znacznie wydłuży się okres oczekiwania na wizy dla przewoźników.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce od dawna pośredniczy w uzyskiwaniu wiz rosyjskich. Dzieje się tak na mocy „Umowy między Wspólnotą Europejską a Federacją Rosyjską o ułatwieniach w wydawaniu wiz obywatelom Unii Europejskiej i Federacji Rosyjskiej”. Dla kierowców wykonujących przewozy towarów lub świadczących usługi transportu osób pisemny wniosek wystawiany przez ZMPD jest wystarczającym dokumentem uzasadniającym cel podróży na terytorium Federacji Rosyjskiej i stanowi wystar-

czającą podstawę do złożenia wniosku wizowego i uzyskania wizy wjazdowej.

Działając na tej podstawie od kilku lat (od czasu wprowadzenia obowiązku wizowego) Zrzeszenie pośredniczy w uzyskiwaniu wiz dla kierowców firm członkowskich ZMPD do Rosji, co ułatwia cały proces zarówno dla kierowców, jak i dla pracowników konsulatu Federacji Rosyjskiej.

Zimą i wczesną wiosną czas od przyjęcia paszportu przez ZMPD do jego wydania kierowcy wynosi około dwóch tygodni. W innych okresach procedura znacznie przedłuża się. – Szacujemy, że w roku bieżącym późną wiosną i latem może ona wydłużyć się nawet do dwóch miesięcy – ostrzega dyrektor Sekcji Serwisowej ZMPD Andrzej Lenkiewicz. Podkreśla, że współpraca z konsulem Federacji Rosyjskiej w Warszawie układa się dobrze, czego przykładem są następujące rekomendacje konsulatu rosyjskiego:

1. Dla kierowców, którzy wielokrotnie i regularnie przekraczali granicę Federacji Rosyjskiej wykonując międzynarodowe przewozy drogowe oraz posiadali do tej pory w paszporcie minimum dwie ważne wizy roczne, mogą zostać wydane wizy dwuletnie.

2. Posiadając w paszporcie ważną wizę (do czterech miesięcy przed zakończeniem jej ważności), kierowca może wystąpić w dogodnym dla siebie i jego firmy terminie o kolejną wizę wielokrotną, której okres ważności będzie wynosił kolejny rok lub dwa lata.

Przykład: Kierowca posiada roczną, wielokrotną wizę rosyjską ważną do 15 czerwca 2014 r. Składa nowy wniosek wizowy do ZMPD np. w lutym 2014 r. i uzyskuje nową wizę ważną do 15 czerwca 2015 r., unikając długotrwałego oczekiwania na wizę w okresie turystycznym. Dotychczasowa wiza zostaje anulowana, natomiast nowa ma okres ważności od momentu rozpatrzenia wniosku (np. 26 lutego) do końca okresu ważności wizy dotychczasowej (tj. 15 czerwca 2014 r.) plus nowy okres roczny, tj. do 15 czerwca 2015 r. lub dwuletni, tj. do 15 czerwca 2016 r.

- Wspólnie z konsulem Federacji Rosyjskiej w Warszawie namawiam do korzystania z przedstawionej propozycji wcześniejszego składania wniosków wizowych. Ułatwi to pracę przewoźnikom, a także biuro ZMPD i Konsulatowi FR w Warszawie – podkreśla Wiesław Starostka – dyrektor generalny ZMPD.

PODWÓJNY  
JUBILEUSZ

20 lat

Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa i targów Autostrada-Polska

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

14-16 maja 2014



**AUTOSTRADA-POLSKA**

XX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

III SALON  
KRUSZYW



organizowany  
przy współpracy  
IMBiGS

TRAFFIC  
-EXPO-TIL

X Międzynarodowe  
Targi Infrastruktury



ROTRA

VI Międzynarodowe  
Targi Transportu  
Drogowego



MASZBUD

XVI Międzynarodowe  
Targi Maszyn  
Budowlanych



SHOW  
AFTER FAIR

17.05.2014

Konkurs

OPERATORÓW  
MASZYN BUDOWLANYCH

Pokazy dynamiczne na unikalnym terenie pokazowym o wielkości 1,6 ha umożliwiające wyeksponowanie wszystkich wariantów prezentowanych maszyn i sprzętu budowlanego

W programie targów:

- Konferencja "Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego - projektowanie i badania". Organizator IBDiM
- Seminarium n.t. Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi. Organizator PIMB
- Konferencja "Przyszłość dróg zależy od Ciebie - nie myśl szablonowo". Organizator BLL
- Konferencja "Budowa Systemów ITS w Polsce - ich zaawansowanie". Organizatorzy: Stowarzyszenie KLUB INŻYNIERII RUCHU i ITS Polska
- Konferencja "Inwestycje infrastrukturalne w Polsce wschodniej". Organizator SITK
- Konferencja "Wybrane konstrukcje stalowe w drogownictwie w Zjednoczonej Europie". Organizator : PIKS



www.autostrada-polska.pl

Kontakt: Dyrektor Grupy Projektów- Bogusława Grzechowska  
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targikielce.pl

Instytut Badawczy  
Dróg i Mostów  
www.ibdim.edu.pl



Zrzeszenie Międzynarodowych  
Przewoźników Drogowych



WSPÓLPRACA

# Niezależni i prywatni

**Prywatni przewoźnicy z Polski już w latach 80. ruszyli na międzynarodowe trasy, ale prawdziwą eksplozję przedsiębiorczości branża przeżyła na przełomie lat 80. i 90.**

Robert Przybylski

**N**a przejściu granicznym w Medyce sowiecki celnik spytał mnie, dlaczego na końcu numeru rejestracyjnego nie ma „bukwy”. Nie mogłem zrozumieć, że to jest moja prywatna ciężarówka, podobnie jak nie mieściło mu się w głowie, dlaczego „oni”, czyli władza, wypuścili mnie bez tej litery – wspomina pierwszy wyjazd zagraniczny z lipca 1988 roku Leon Kaczmarek. – Pół godziny tłumaczyłem mu, że samochód jest mój i jako prywatny ma inny numer rejestracyjny od pojazdów państwowych – dodaje.

Nietypowa była także trasa przejazdu ze Śremu pod Ateny. – Jechałem maksymalnie daleko po ZSRR, aby jak najkrócej przejechać przez Rumunię, bo tam nie miałem talonów na paliwo. Do Rumunii wjechałem w przejściu granicznym w Leuszynie, potem przez Bukareszt do Bułgarii i stamtąd przez przejście graniczne w Kulate do Grecji. Jechałem dalej przez Saloniki aż pod Ateny. 50 km pod stolicą Grecji w Tivie był urząd celny, w którym musiałem się odprawić. Jadąc przez ZSRR nadłożyłem drogi – zrobiłem dodatkowo 450 km – szacuje Kaczmarek.

Brak talonów na paliwo był zapewne najmniejszym utrudnieniem dla prywatnych przewoźników. – Ponieważ nie mogłem zostać członkiem ZMPD (członkostwo było zastrzeżone dla firm mających ponad 10 zestawów), nie mogłem otrzymać karnetu TIR. Udało mi się kupić manifest AGT, który w krajach RWPG służył do ubezpieczenia należności celnych. Z manifestem AGT dojechałem do granicy greckiej. Importer łańcucha wpłacił należność celną i mogłem wjechać do Grecji – tłumaczy.

Z kolei Tadeusz Furmanek, który do Grecji pojechał w grudniu 1987 ro-

ku, wspomina, że z najwyższą trudnością otrzymał zezwolenia na przejazd. – Trafiłem na remont w Ministerstwie Transportu i chyba tylko z powodu bałaganu udało mi się dostać do ministra. Zaskoczony szef resortu wezwał urzędników i polecił mi załatwić. W ten sposób otrzymałem dokumenty, których normalnie prywatny przewoźnik nie dostałby – tłumaczy Furmanek.

W tamtym okresie prywatni przewoźnicy nie cieszyli się względami administracji państwa. W gospodarce planowej nie było dla nich nawet ciężarówek. Tabor kupowali w częściach, po złomowiskach. Kaczmarek tak złożył 5 jeliczy. Inną możliwością było nabycie wraku w spółdzielni transportowej lub od państwowego przedsiębiorstwa i przeprowadzenie gruntownego remontu.

W fatalnym stanie była łączność. Mało kto miał telefon, centrale telefoniczne o małej przepustowości nie radziły sobie z ruchem, więc na połączenie międzymiastowe trzeba było czekać nawet po kilka dni. – W 1990 roku wynajmiałem biuro w budynku dworca kolejowego tylko dlatego, bo tam mogłem zamontować telex. To było jedyne miejsce w Śremie i jedyne wolne łącze. Miałem dosyć czekania po 2 tygodnie na połączenie telefoniczne. Dzięki telexowi w 15 minut zrobiłem to, co przy pomocy telefonu załatwiałbym z 2 miesiące. Do tego z naczelnikiem stacji zawarłem umowę o korzystaniu z linii telefonicznej – opisuje Kaczmarek.

## Deficytowe zezwolenia

Gdy w styczniu 1989 roku weszła w życie ustawa Wilczka, która znosiła większość gospodarczych ograniczeń, do wykonywania transportu międzynarodowego zgłosiło się wielu chętnych. Ówczesny dyrektor PKS Gdynia Tadeusz Wilk dziś wspomina, że gdy ot-

worzyły się prawne możliwości wykonywania samodzielnych przewozów międzynarodowych, wstąpił do ZMPD. – Otrzymaliśmy chyba numer 18 – przypomniał sobie. Niezależność uzyskali nie tylko podwykonawcy PMPS Pekaes, ale i prywatni przewoźnicy. – Po 1989 roku nastąpiło znaczne ożywienie gospodarcze. – W 1990 roku na zlecenie warszawskiej spółki Remex wozłem kostkę brukową z remontowanych ulic Poznania do Passawy (Passau) – wymienia Kaczmarek. Tamten okres wspominają także inni przewoźnicy. – Biznes zaczął się na dobre w 1989 roku, po wejściu w życie ustawy Wilczka – ocenia prywatny przewoźnik Jan Buczek. – Nasze ciężarówki błyskawicznie pojawiły się w Europie. Poznaliśmy się z późniejszymi kolegami ze stowarzyszeń właśnie na europejskich szlakach. Każdy z nas siedział wtedy za kierownicą swojej ciężarówki. Pamiętam z tamtych czasów m.in. Wojtkę Sienickiego, który razem ze współnikiem jeździł białą renówką. Ja już miałem wtedy volvo F12, które zastąpiło jelicza. Kupiłem z drugiej ręki za kilkanaście tysięcy marek w Berlinie. Gdy nasi przewoźnicy zaczęli kupować używane samochody z Zachodu, ich ceny poszybowały w górę. Podrożały co najmniej dwukrotnie – szacuje Buczek.

Działalność młodych, prywatnych firm przewozowych zależała od skupiającego państwowe podmioty ZMPD, które rozdzielało deficytowe zezwolenia i nie zamierzało ułatwiać życia prywatnej konkurencji. Aby zapewnić nowym przedsiębiorstwom szansę rozwoju, z dniem 1 stycznia 1989 roku Ministerstwo Transportu, Żeglugi i Łączności przystąpiło do bezpośredniej dystrybucji zezwoleń, zapewniając około jednej trzeciej puli dla firm spoza ZMPD. W tej sytuacji zrzeszeniu brakowało zezwoleń i domagało się zwiększenia przydziału dla swoich



członków. – Mali, prywatni przewoźnicy zmuszeni zostali w ten sposób do współpracy z zagranicznymi, głównie niemieckimi spedycjami, które zapewniały przewoźnikom karnety TIR albo dokumenty T1 lub T2 – uważa Buczek.

Dlatego polscy prywatni przewoźnicy poszukiwali zachodnich spedytorów, którzy mieli kontrakty, zaś zachodni spedytorzy chętnie korzystali z usług polskich firm, bo na wschodnim kierunku były tańsze od niemieckich lub holenderskich. Zleceniodawcami byli np. BDS (Brauch, Dorch und Segers GmbH), Poltrans GmbH i inni. – Stać nas było tylko na zakup ciągnika siodłowego, nie mieliśmy naczepek. Te, wraz z robotą, udostępniali nam spedytorzy zachodni – opisuje sposób funkcjonowania młodych firm Buczek. Były też inne sposoby zapewnienia sobie dostępu do pracy. – Zlecenia dostawaliśmy często z karnetami TIR używanym przez państwową firmę. Np. Agro Trans pobierał karnet, na którym wykonywałem zagraniczną jazdę. Po robocie oddawałem karnet Agro Trans, a firma zwracała go do zrzeszenia. Odwalałem czarną robotę, a za udostępnienie karnetu płaciłem firmie – wspomina Buczek.

Dla prywatnych przewoźników sytuacja była niekomfortowa. – Bez karnetów nie mogliśmy samodzielnie wykonywać przewozów. Żeby uzyskać karnety, trzeba było zostać członkiem ZMPD, co nie było łatwe. Zrzeszenie nadal stosowało zapory, np. wymagało, aby członek miał minimum 10 ciężarówek – dodaje Buczek.

## Ustawa o transporcie

Nowe firmy kupowały zezwolenia na przejazd przez inne kraje i zabezpieczenia celne ładunków oraz pojazdów. Zabezpieczeniem karnetu TIR był weksel na 50 tys. dolarów. Tajemnicą poliszynela było, że często weksel nie

miał żadnego pokrycia. – Wiele rzeczy załatwiano się wówczas na gębę – ocenia Buczek. Najważniejszym krajem dla polskich przewoźników pozostawały Niemcy, które dawały Polsce 100 tys. zezwoleń rocznie. Władze ZMPD argumentowały, że przy ograniczonej podaży zezwoleń należy wprowadzić limit samochodów transportu międzynarodowego. – Jeżeli zestawów będzie zbyt dużo, nikt nie zarobi, a wszyscy zbankrutują. Po dziesięciogodzinnej dyskusji przedstawicieli transportowców z ministrem Eugeniuszem Morawskim rząd wprowadził 18 500 koncesji na wszystkie kraje świata – wspomina Edmund Kuc, do 1999 roku prezes ZMPD. Pod naciskiem przewoźników Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, powstałe z połączenia Ministerstwa Komunikacji, Żeglugi i Łączności, wprowadziło koncesje na tzw. kraje łatwo dostępne (np. Litwa, Łotwa) i z czasem wydano ich łącznie ok. 25 tys. Koncesje na wszystkie kraje pojawiły się w Ustawie o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego z 26 lipca 1991 roku. Aż do 2000 roku mniej więcej 25 tys. ciężarówek pracowało w transporcie międzynarodowym – było to i tak 10 razy więcej niż w latach osiemdziesiątych.

Ustawa utrudniła dostęp do zawodu przewoźnika. O koncesję wydawaną przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej mógł ubiegać się podmiot, który:

- miał co najmniej 3-letnią, udokumentowaną praktykę w przewozach krajowych lub roczną w międzynarodowych,
- nie był karany w ostatnich trzech latach za przestępstwa przeciw bezpieczeństwu w ruchu lądowym lub przeciw mieniu,
- stale posiadał na rachunku bankowym 3 000 ECU na pojazd lub 150 ECU na jedną tonę ładunku,
- dysponował pojazdem dopuszczonym do ruchu drogowego.

Pokłosiem dyskusji resortu transportu z przewoźnikami oraz ustawy było także powołanie przez ministerstwo Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego zarządzeniem z 20 grudnia 1991 roku. BOTM przejął od ZMPD dystrybucję zezwoleń i zajął się również nadawaniem koncesji. Jednocześnie Ministerstwo Transportu podniosło opłatę za zezwolenie z 200 tys. zł do 1,2 mln zł, co wywołało protesty całej branży.

Nad ustawą pracowali przewoźnicy prywatni i państwowi. Miała utrudnić działanie oszustom, jednak nie do końca tak się stało. – Z dzisiejszej perspektywy to było nic mądrego. Zaciśkaliśmy sobie sami pętlę na szyi. Ci, którzy chcą oszukiwać, robią to nadal, natomiast biurokratyzacja bardzo utrudnia wszystkim życie. Tak dobrej ustawy jak Wilczka już chyba nie będzie. Dawała dużą swobodę działalności gospodarczej – ocenia Kaczmarek.

# Wspólny rynek

**Niezależnie od szerokości geograficznej droga do liberalizacji transportu drogowego wydawała się politykom trudna i ryzykowna. Praktyka jednak pokazała, że rynek poradził sobie ze zniesieniem regulacji lepiej od administracji rządowych.**

Transport intermodalny stawał się coraz popularniejszy w Ameryce Północnej, jak widać na zdjęciu z 1976 roku.

Robert Przybylski

Wprowadzenie 1 stycznia 1974 roku zezwoleń EKMT było pierwszym krokiem w kierunku liberalizacji europejskich przewozów. W tym samym roku Rada Europy przyjęła dyrektywę określającą warunki do wykonywania przewozów międzynarodowych. Politycy precyzyjnie zdefiniowali kryterium kompetencji zawodowych, natomiast reszta wymagań, czyli kwestie kondycji finansowej (150 ecu na tonę ładowności lub 3 tys. ecu za samochód) oraz rzetelności zawodowej, były bardzo ogólne. Dyrektywa z 1977 roku postanawiała, że świadectwo uznawane jest we wszystkich krajach Wspólnoty Europejskiej. Mimo to przepis pozostał martwą literą prawa i rynki poszczególnych państw były trzymane w sztywnym gorsecie administracyjnie ustalanych cen, które hamowały inicjatywę przewoźników.

Konkurowali oni głównie z przewoźnikami gospodarczymi (na własny rachunek), co nie było łatwe właśnie z uwagi na narzucane przez administrację cenniki, tworzone pod kątem potrzeb kolei, nie zaś klientów. W Niemczech dopiero w 1961 roku nastąpiła pierwsza „mała reforma” systemu taryfowego. W ustalaniu stawek przewozowych branża transportu drogowego otrzymała bezpośredni głos, a spedytorzy pomocniczy, jednak nadal Federalne Ministerstwo Transportu miało ostatnie słowo.

W marcu 1964 roku Koleje Niemieckie rzuciły rękawicę przewoźnikom drogowym i jednostronnie obniżyły o 25 proc. stawki frachtów. Pomimo obniżenia marż, transport samochodowy nadal zdobywał klientów.

Rosnący popyt na usługi przewoźników samochodowych widoczny był po coraz wyższym koszcie czerwonych koncesji, pozwalających na wykonywanie transportu dalekodystansowego (na bliskie odległości, do 100 km koncesje były niebieskie). Np. Dachser, który wykupywał mniejsze firmy, w 1953 roku płacił za koncesję 1 700 marek, 10 lat później kupował je po 17 tys. marek, a w 1981 roku cena przekraczała 200 tys. marek, za co można było kupić ciągnik siodłowy.



**Upowszechnienie dalekobieżnego transportu samochodowego zmusiło producentów ciężarówek do przygotowania obszernych kabin, wyposażonych m.in. w kuchenki.**

Równocześnie rząd powoli zwiększał liczbę koncesji: w 1951 roku było ich 14 800, w 1970 roku ta liczba wzrosła do 26 294, w 1986 roku osiągnęła 33 857, aby na koniec okresu koncesyjnego dojść do 61 304.

Wśród licznych ograniczeń krępujących przedsiębiorców występował np. zakaz składania obietnic czasu dostawy. Kolej wycofała się z tego ograniczenia 1 listopada 1967 roku i dopiero po tej dacie przewoźnicy (w szczególności drobnicy) mogli oferować gwarancje dostaw. Ten ruch wymusił z kolei mechanizację pracy magazynów przeładunkowych. W magazynach i na placach przeładunkowych pojawiły się w dużych ilościach przenośniki, wózki widłowe i nadwozia wymienne. Wyładunek ciężarówki, który do tej pory zajmował czterem pracownikom 6 godzin, po wprowadzeniu mechanizacji trwał 1,5 godziny i wymagał pracy dwóch osób. Poza przyspieszeniem przewozów i lepszym wykorzystaniem taboru, nastąpiła także koncentracja wśród firm logistycznych. Mechanizacja wymagała sporych inwestycji.

Z początkiem 1969 roku resort transportu ustanowił podatek „Leber-Pfennig”, polegający na pobieraniu 1 feniga od każdego ładownego tonokilometra. Wbrew oczekiwaniom nie wzmocnił on kolei i z końcem 1971 roku został wycofany. Skorzystały na nim firmy spedycyjne, bo przewozy na rachunek własny były obciążone podatkiem od 3 do 5 fenigów.



**Po kryzysie paliwowym z 1973 i 1974 roku przewoźnicy zaczęli zwracać baczniejszą uwagę na spalanie. Dla jego zmniejszenia zastosowali nawet spojlerzy dachowe.**

Pomimo walki obu gałęzi transportu, pomiędzy majem 1970 a kwietniem 1973 taryfy przewozów zbiorówek oraz drobnicy wzrosły – odpowiednio – o 35 i 36 proc. Powoli dla wszystkich stawało się jasne, że system sztywnych taryf, który miał bronić kolei, w rzeczywistości powodował jedynie wpychanie pieniędzy do kieszeni firm transportu drogowego i spedytorów.

Wycofanie się ministerstwa z podatku „Leber-Pfennig” oznaczało kurs na liberalizację. Od 1 stycznia 1973 roku organ administracji państwowej wydawał licencje na właściciela, nie na samochód. Od czerwca 1975 roku przestały obowiązywać państwowe stawki na przewozy drobnicowe.



Ten zestaw sprzed trzydziestu lat miał nie tylko wielkokubaturową zabudowę, ale i bardzo mocny, 320-konny, 10-cylindrowy silnik.

Szczytem nowoczesności w latach 70. były ciągniki z dużą kabiną, połączone z 3-osioowymi naczepami.



Nie poddawała się jednak kolej. Wiosną 1974 roku wprowadziła nowe, obniżone taryfy dla przewozów drobnicowych, obliczone na zniszczenie samochodowej konkurencji. Jednak w branży nastąpiła konsternacja, albowiem okazało się, że i tak koleje są dużo droższe od przewoźników drogowych.

Równolegle kolej także starała się wyciągnąć jak najwięcej korzyści z istnienia samochodowego rywala i w 1969 roku założyła wspólnie z przewoźnikami oraz firmami spedycyjnymi intermodalną spółkę Kombiverkehr KG. Pomysł okazał się praktyczny jedynie dla wybranych podmiotów, dysponujących dużymi potokami ładunków w obu stronach. Problematyczna była dochodowość przedsięwzięcia, a zupełnie nie do przyjęcia punktualność i regularność. Część z przewoźników-założycieli, jak np. Dachser, wycofała się z tej spółki, uznając pomysł za przedwczesny.

### Transport i Traktaty Rzymskie

We Francji, podobnie jak w większości krajów świata, stawki przewozowe wyznaczało państwo, na podstawie przepisów TRO, czyli Transport Routier de Merchandises. W TRO państwo publikowało listę cen referencyjnych. Wyliczał je CNR (Comite National Routier,

czyli Krajowy Komitet Przewozów Drogowych), na czele którego stała rada złożona z 18 przedstawicieli wszystkich rodzajów transportu drogowego: od spedytorów po kierowców ciężarówek. CNR powstało w 1958 roku na żądanie administracji państwa. CNR publikował kilkanaście indeksów cenowych, w tym koszty dla typowego 40-tonowego zestawu. Tego typu pojazdy stanowiły 70 proc. parku samochodów o dmc powyżej 21 ton. Podobne indeksy publikowało ministerstwo transportu (DTT) oraz zrzeszenie branżowe (FNTR).

W 1979 roku administracja rządowa przeprowadziła deregulację przewozów krótkodystansowych (do 200 km). Państwo na tych trasach zniosło kontrolę cen i znacznie ułatwiło wejście do zawodu. W 1986 roku nastąpiła deregulacja przewozów dalekodystansowych. Przed uwolnieniem rynku, w 1985 roku, licencja A na transport dalekodystansowy na czarnym rynku kosztowała 200 tys. franków, blisko połowę ceny ciągnika.

Stan regulacji i zablokowania rynku odpowiadał dużej części środowiska przewoźników, a także politykom, którzy najwyraźniej nie mieli ochoty podejmować się ogromnej pracy legislacyjnej, wymaganej do stworzenia wspólnego, europejskiego rynku. Spo-

częli na laurach po stworzeniu zezwoleń EKMT, które obejmowały niecałe 10 proc. europejskich przewozów. Zbuntowali się jednak europarlamentarzyści, którzy z poparciem Komisji Europejskiej w 1982 roku zaskarżyli Radę Europy o brak działania. Sprawa trafiła do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który wyrokiem z 22 maja 1985 roku zmusił Radę do zapewnienia wolności w transporcie drogowym, zagwarantowanej przez Traktaty Rzymskie.

Już 14 listopada 1985 roku Europejska Konferencja Ministrów Transportu przygotowała plan deregulacji przewozów drogowych.

Wyrok ETS z 1985 roku przyspieszył także prace nad Aktem o jednolitym rynku, który ostatecznie wszedł w życie 1 lipca 1987 roku. Była to pierwsza poważna modyfikacja Traktatów Rzymskich. W jej efekcie władze zniosły w 1990 roku kontrole na unijnych granicach.

W okresie od 1987 do 1992 roku liczba zezwoleń na przewozy międzynarodowe rosła każdego roku o 40 proc. W 1991 roku w krajach Wspólnoty Europejskiej funkcjonowały 48 034 zezwolenia, w kolejnym roku 67 252. W ostatnim roku ich ważności najwięcej miały Niemcy (9 181), następnie Włochy (7 860), Francja (7 848), Holandia (7 186) i Hiszpania (6 001).



Konstruktorzy z Jelcza w miarę możliwości modernizowali ciężarówki, ale nie znalazły one masowego zastosowania w przewozach międzynarodowych.



W latach 80. gwałtownie traciły popularność zestawy złożone z ciężarówki i przyczepy o wysokim podwoziu.

W 1993 roku zezwolenia zostały całkowicie zniesione – zastąpiły je unijne licencje, wydawane na podstawie kryteriów jakościowych na 5 lat. W 1993 roku we wszystkich krajach członkowskich zostały zniesione sztywne ceny, dozwolony został kabotaż, a na przełomie lat 1997/1998 roku całkowicie zniesiono inne ograniczenia, jak kontyngenty i koncesje. Zniknęła prawna różnica między transportem lokalnym i dalekodystansowym.

Przyjęte zmiany oznaczały rewolucję dla całej gałęzi transportu. Państwa wprowadzały ją stopniowo, aby nie podminować dużych inwestycji poczynionych przez przedsiębiorców. Np. w Niemczech promień działania transportu lokalnego został powiększony z 50 do 75 km, a liczba licencji dalekodystansowych znacznie powiększona i to pomimo oporu stowarzyszeń przewoźników, które wskazywały na brak harmonizacji warunków działania przedsiębiorstw wewnątrz Wspólnoty.

Przed 1985 rokiem rynek uwolniony został tylko w Wielkiej Brytanii. Z kolei w Niemczech, Francji i Belgii rządy zniosły ilościowe ograniczenia w transporcie na małe odległości. W Belgii za małą odległość administracja przyjęła 25 km, ale w 1987 roku powiększyła ją do 75 km. Przewoźnicy, którzy potrafili udowodnić pełne wykorzystanie swo-

ich pojazdów w ruchu lokalnym, mogli otrzymać licencję na cały kraj. W okresie od 1970 do 1987 roku liczba przewoźników lokalnych zmalała o połowę, natomiast krajowych wzrosła o 50 proc. W 1986 roku Francja oraz Irlandia otworzyły rynek, w 1989 roku z regulacji wycofała się Dania, w 1991 roku Belgia, w kolejnym Holandia. Niemiecka administracja formalnie wycofała się z kontroli cen na przełomie 1991/92, de jure uczyniła to w 1994 roku. Ograniczała jednak liczebność przewoźników dalekodystansowych.

Politycy starali się rozwiązać także kwestię kabotażu, do czego zmuszał ich wysoki, 40-procentowy odsetek pustych jazd. W grudniu 1989 roku ustalili, że na próbę, od 1 lipca 1990 roku do 31 grudnia 1992 roku, wydadzą największym przewoźnikom 15 tys. wielostronnych upoważnień kabotażowych. Przewoźnicy niemieccy otrzymali 2 073, holenderscy 1 843, francuscy i włoscy po 1 767 oraz hiszpańscy 1 350. Wykonywanie przewozów kabotażowych zostało zliberalizowane w lipcu 1998 roku.

### Efekty liberalizacji

W 1990 roku we Francji działało już 32 tys. firm zajmujących się przewozami ładunków transportem drogowym, o 28

proc. więcej niż w 1985 roku. Na „długich” licencjach, uprawniających do przewozów dalekobieżnych, wzrost wyniósł 18 proc., zaś na „krótkich” 35 proc.

Wzrosła liczba małych firm i zatrudnienie. W 1990 roku francuscy przewoźnicy rzeczy zatrudniali 246 tys. osób, z czego 190 tys. w firmach mających ponad pięciu pracowników. W stosunku do 1985 roku przybyło w branży 65 tys. miejsc pracy. Pobory brutto wynosiły 6 850 franków miesięcznie i były najniższe w całej branży transportowej, gdzie średnia wynosiła 8 200 franków. Były jednak o jedną trzecią większe od średniej pensji w gospodarce.

Ceny przewozów dalekobieżnych w 1991 roku zmalały o 20-25 proc. w stosunku do 1985 roku, gdy przestało obowiązywać TRO. W badanym okresie wzrosły natomiast o 10 proc. ceny przewozów lokalnych. W 2000 roku ceny były 15-20 proc. poniżej minimów TRO, natomiast koszty wzrosły do 1996 roku o 40 proc.

Jednak nawet podczas kryzysu 1990/1993 poziom bankructw wśród przewoźników drogowych nie odbiegał od pozostałych branż, a ceny usług rosły szybciej niż ceny wyrobów przemysłowych. Sekret powodzenia tkwił w zwiększonej wydajności przewoźników. Analitycy szacowali, że dzięki o 10 proc. większej prędkości cięża-



Skandynawskie zestawy, dłuższe i cięższe od dozwolonych w Europie kontynentalnej, znacząco obniżyły ceny transportu samochodowego w Szwecji i Finlandii.



Z upływem lat rosły masy zestawów oraz moc silników. We wczesnych latach 70. ciągnik mający 356 KM należał do najmocniejszych.

rówek i o 5 proc. dłuższemu czasowi pracy kierowcy, liczba przejechanych kilometrów wzrosła o 15 proc. Pozbycie się pomocnika kierowcy i pojedyncze obsady zwiększyły produktywność o dalsze 10 proc. Wzrosły także masy ładunków i polepszyło się wykorzystanie taboru. W sumie produktywność przewoźników drogowych w latach 1986-1999 wzrosła o 44 proc. i właśnie ona pozwoliła utrzymać ceny na tak niskim poziomie.

Deregulacja nie miała wpływu na wzrost liczby wypadków – ich liczba z udziałem ciężarówek spadała w tym samym tempie jak liczba wypadków z udziałem osobówek.

Dekadę po regulacji koszty płac kierowców wzrosły o 20 proc. Zmalała o 35 proc. liczba wypadków w pracy. Analitycy szacowali na potrzeby Komisji WE oszczędności państw członkowskich uzyskane z liberalizacji na miliard ecu.

Nie wszystkie branże zamknęły ten okres takimi sukcesami jak przewoźnicy samochodowi. We Francji koleje państwowe w okresie 1986-1995 zanotowały 4,4-procentowy spadek przewozów w relacji do wielkości produkcji przemysłowej. W tym samym okresie transport drogowy zwiększył pracę przewoźową w relacji do produkcji przemysłowej o 1,1 proc.

Wydajność rosła także w innych krajach: w Belgii w okresie od 1990 do 1993 roku łączna ładowność pojazdów wzrosła o 80 proc. natomiast praca przewoźowa wzrosła o ponad 118 proc. W latach 1984-1992 liczba belgijskich przewoźników zmalała z 41 743 do 41 535, natomiast wielkość przeciętnej floty wzrosła z 2,9 do 3,5 samochodu. W Niemczech w latach 1960-1990 transport drogowy zwiększył produktywność o połowę. W tym samym okresie PKB kraju wzrosła o jedną trzecią, co przyczyniło się do wzrostu potoków ładunków. W latach 1986-1990 wykorzystanie taboru niemieckich przewoźników mierzone w tysiącach tkm na tonę ładowności wzrosło z 27,2 do 29,0.

W Wielkiej Brytanii w okresie 1985-1990 praca przewoźowa transportu samochodowego wzrosła o 40 proc., przy lekko malejącej liczbie przewoźników. Wpływ na wzrost wydajności miało też dopuszczenie w 1983 do rejestracji 38-tonowych zestawów. Musiały mieć minimum 5 osi, ale niektórzy przewoźnicy wybierali 6, dzięki czemu nie musieli martwić się przeciążone osie oraz o ustawienie sworzni naczepty. W Irlandii po deregulacji w 1986 roku praca przewoźowa szybko rosła – do 1991 roku o ok. 40 proc., zaś w 1993 roku liczba przewoźników była cztery razy większa niż w 1986 roku. Także w Szwecji w la-

tach 1987-1990 praca przewoźowa transportu drogowego wzrosła o 20 proc., natomiast liczba przewoźników zwiększyła się o 7 proc.

### Amerykanie w ogniu

Liberalizacja nastąpiła także w USA, choć nie była tak całościowa jak w Europie. Do 1980 roku regionalne biura ustalały międzystanowe stawki przewozowe zarówno dla drobnicy, jak i ładunków całopojazdowych. Cenniki akceptowała ICC i nie mógł przeciw nim wystąpić urząd antymonopolowy. Podobnie było ze stawkami kolejowymi, akceptowanymi przez ICC. Praktycznym monopolistycznym próbowała przeciwdziałać Federalna Komisja Handlu (FTC). Co najmniej 17 razy występowała, głównie do władz stanowych, domagając się obniżenia kosztów przewozu. Podała m.in. przykład władz Teksasu, które zaakceptowały stawkę przewoźową między dwoma głównymi miastami na 2,52 dol. za milę, gdy na rynkach o swobodnej konkurencji przewóz na podobnym dystansie kosztował 1,46 dol. za milę.

Długo oczekiwana Ustawa o transporcie drogowym z 1980 roku, podpisana wbrew niektórym samochodowym przewoźnikom przez prezydenta USA Jimmy Cartera, zliberalizowała rynek i

Jeszcze w latach 70. to był najcięższy dopuszczony w Wielkiej Brytanii zestaw. Jego dmc nie mogła przekraczać 32 ton.



Brytyjski transport drogowy został uwolniony z rygorów ilościowego licencjonowania jako pierwszy w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej.

obniżyła koszty przewozów bez ujemnych efektów dla gospodarki i klientów.

Stawki na ładunki częściowe (LTL) w 1982 roku spadły średnio o 25 proc. w stosunku do 1977 roku. Przychody na tonokilometr zmalały o 22 proc. pomiędzy 1979 i 1986 rokiem. Jednak jakość usług podniosła się: 77 proc. spedytorów chwaliło deregulację.

Broniąc się przed deregulacją ATA zapewniała, że pogorszy się jakość usług. Jednak fakty zaprzeczyły tym czarnym przepowiedniom. W 1975 roku ICC rozpatrywała 340 skarg lokalnych społeczności na złą jakość usług transportowych. W kolejnym roku skarg było 390. Natomiast po deregulacji, w 1980 roku do ICC wpłynęły 23 skargi, a w następnym 40. ICC w raporcie na temat obsługi małych społeczności odkryła, że zwiększona konkurencja sprawiła, że kierowcy ciężarówek chętniej zajeżdżali do miasteczek po towar lub z przesyłką.

Deregulacja i zniesienie związkowej opresji ułatwiły wejście do zawodu nowym osobom. Do 1990 roku liczba firm wykonujących przewozy powiększyła się w stosunku do 1980 roku dwukrotnie, do 40 tys. ICC wydała ok. 5 tys. pozwoleń na przewozy federalne. Liczba przewoźników międzystanowych wzrosła z 216 tys. w 1990 roku do 500 600 w 2000 roku. Wartość licencji, idąca w czasach limitów w setki tysięcy dola-

rów, spadła do zera.

Deregulacja, która objęła także przewoźników kolejowych, wpłynęła na gwałtowne spopularyzowanie usług intermodalnych: w latach 1980-1986 wzrosły one o 70 proc. Staggers Act uwolnił koleje z większości obowiązków regulacji.

Jednocześnie zwiększona efektywność pozwoliła przewoźnikom na wypracowanie zysków. Płace kierowców zmalały ok. 10 proc., ale i tak zarabiali lepiej od średniej krajowej.

Naukowcy wskazują, że Ustawa o transporcie drogowym pozwoliła na wprowadzenie transportu "dokładnie na czas", co przełożyło się na redukcję stanów magazynowych z 14 proc. PKB w 1981 roku do 10,8 proc. 6 lat później. Redukcja odpowiada oszczędności 62 mld dol. Departament Transportu ocenił oszczędności na 38-56 mld dol.

Jednak pomimo sukcesu deregulacji federalnej, pozostała stanowa – większość stanów kontrolowała dostęp do zawodu i ceny w ruchu wewnętrznym, z opłakanym skutkiem dla gospodarki. Zdarzały się przypadki, że z powodu drogiego transportu dobra importowane były tańsze od produkowanych lokalnie. Np. przesłanie dzinsów z El Paso w Teksasie do Dallas kosztowało 40 proc. więcej niż przesyłka takich samych spodni z Tajwanu do Dal-

las. Transport jedzenia dla psów (na liście towarów regulowanych) był o 10-35 proc. droższy od transportu jedzenia dla zwierząt, które nie znalazło się na liście towarów regulowanych. Przewóz kurczaków oraz indyków był nieregulowany, jednak mrożonych obiadów tak, co oznaczało stawki wyższe o 20-25 proc. Gdy ICC zdecydowała, że przewóz butelek nie podlega regulacji cen, stawki na te produkty zmalały o 20-30 proc. Nawet jeżeli stawki nie rosły z powodu regulacji, to sam fakt mitręgi administracyjnej powodował stratę czasu. Np. przewoźnicy musieli publikować stawki na przewozy orzeszków ziemnych solonych i prażonych ze skorupką, ale już nie musieli tego robić w przypadku orzeszków prażonych i solonych bez skorupki. Stawki na transport koni wyścigowych były regulowane, ale pokazowych już nie.

Dopiero w 1994 roku Kongres uchwalił, że przewoźnicy nie muszą zgłaszać taryf. W 1995 roku Kongres uchwalił zamknięcie ICC. Deregulacja przyniosła redukcję kosztów transportu i w rezultacie zmniejszenie jego udziału w PKB z 16,1 proc. w 1980 roku do 10 proc. w 2000 roku. Dzięki redukcji kosztów transportu, przeciętne amerykańskie gospodarstwo domowe oszczędzało tysiąc dolarów rocznie na mniejszych kosztach przewozów.

# Wciąż coraz więcej pojazdów monitorowanych w TimoCom



## TimoCom

**Od momentu rozszerzenia TC eMap® o innowacyjną funkcję trackingu minęło już pół roku. Dzięki możliwości znacznego podniesienia poziomu bezpieczeństwa przewożonych ładunków, program zjednał sobie tysiące użytkowników w całej Europie. Korzystają z niego zarówno nadawcy ładunków, którym pozwala on na bieżąco śledzić pozycję ciężarówek z ich towarem, jak i przewoźnicy, którzy zyskują dzięki niemu przewagę konkurencyjną.**

O popularności nowej mapy świadczą także liczby, bowiem za jej pomocą obserwować można już pozycję kilkunastu tysięcy pojazdów. Co więcej, w ciągu ostatnich tygodni liczba polskich ciężarówek, których położenie można monitorować za pomocą nowego TC eMap®, uległa podwojeniu! To pokazuje, że coraz więcej osób związanych z branżą transportową stawia na bezpieczeństwo i transparentność przewozów. Program jest w tym zakre-

sie rozwiązaniem idealnym. Pozwala bowiem na monitorowanie na jednej mapie pozycji pojazdów wyposażonych w różne systemy telematyczne. Nadawcy ładunków nie muszą już poświęcać znacznej ilości czasu na zdobywanie tak ważnych informacji. Z kolei przewoźnicy mogą bezpiecznie udostępnić swoim zleceniodawcom dane dotyczące miejsca, w którym znajdują się ich towary.

## Korzyści, korzyści

Dlaczego nowy TC eMap® firmy TimoCom tak szybko zyskuje przychylność użytkowników? Dzieje się tak właśnie dlatego, że żaden inny program nie pozwala na obserwowanie w jednym miejscu pozycji ciężarówek posiadających różne systemy telematyczne. Do tego dochodzi niezwykle prosta obsługa. Wystarczy, że przewoźnik zintegruje umieszczony w pojeździe nadajnik GPS z programem, podając login i hasło, a następnie wpisze numer TimoCom ID zleceniodawcy, któremu udzieli podglądu. Co ważne dane dotyczące lokalizacji są bezpieczne, ponieważ są one widoczne wyłącznie dla przewoźnika oraz wskazanych przez

niego partnerów w określonym co do minuty przedziale czasowym. Udostępnienie to może zostać zawieszona w każdej chwili. Nadawca towarów nie ma możliwości przekazania widoku innym użytkownikom, ani firmom. Dodatkowo zobaczy on wyłącznie bieżące położenie pojazdu oraz prędkość z jaką się porusza. Program nie pokazuje historii trasy, ani jej przebiegu, dzięki czemu przewoźnicy mogą być pewni, że poufne dane nadal pozostaną bezpieczne.

Usługodawcy transportowi często wykorzystują tę opcję podczas pozyskiwania zleceń, a także nowych partnerów biznesowych. Oferując im bieżące śledzenie pozycji ciężarówki, łatwo zyskują ich zaufanie. Pokazują swoją transparentność i uczciwe zamiary. Dla zleceniodawców to ważny argument przy wyborze wykonawcy usługi przewozu.

## Nowi dostawcy

Do tej pory z TC eMap® zostało zintegrowanych już 69 dostawców systemów telematycznych z całej Europy. Lista ta jest nadal otwarta, a kolejni wciąż dołączają do projektu. TC eMap® jest jedyną platformą, która w neutralny

sposób integruje różnych, istniejących na rynku dostawców, dając swoim użytkownikom unikalną możliwość korzystania z wielu systemów w jednym miejscu. Mapa jest idealnym dopełnieniem oprogramowania TimoCom. Razem z giełdą TC Truck&Cargo® oraz platformą przetargową TC eBid® umożliwia bowiem wykonanie wielu zadań niemalże jednocześnie. Dzięki TimoCom nadawcy ładunków oraz przewoźnicy dysponują o każdej porze dnia i nocy aktualnymi danymi dostarczonymi im w czasie rzeczywistym, co jest niezwykle istotne dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa.

## Docenieni przez branżę

Nowa mapa zdobyła w grudniu dwa cenne wyróżnienia. Pierwsze zostało ogłoszone podczas warszawskiej Gali Logistyki i Transportu. Jury konkursu przyznało TC eMap® nagrodę dla Produktu Innowacyjnego dla Logistyki, Transportu i Produkcji. Natomiast drugie wyróżnienie przedstawił TimoCom odebrał z rąk pani Donatelli Rampinelli, prezydent organizacji „Cultura e Formazione – Assologistica”, podczas ceremonii, która odbyła

się w Mediolanie w ramach Włoskiej Konferencji Logistycznej. Obie nagrody przyznawane są produktom, które cechują się niezwykłą technologiczną i rynkową innowacyjnością, a także przynoszą znaczne korzyści ich użytkownikom. Fakt ich otrzymania świadczy o tym, iż branża transportowa docenia zarówno nowy TC eMap®, jak i starania TimoCom, które mają na celu zwiększenie transparentności i bezpieczeństwa przewozów.

**O TimoCom:** Firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH została założona w 1997 i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat od startu TimoCom rozwinął się w średniej wielkości przedsiębiorstwo. Razem z dużą grupą międzynarodowych pracowników TimoCom oferuje trzy europejskie platformy zleceń: będącą liderem w Europie giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformę online do przetargów na transport – TC eBid®, a także giełdę powierzchni magazynowych. Portfolio produktów firmy zostało uzupełnione o TC eMap® - moduł kalkulacyjny tras wzbo-

gacony o funkcję monitorowania pojazdów. W giełdzie ofert transportowych TC Truck&Cargo® znajdują się zarówno oferty frachtów jak i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga załodawcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spe- dytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi. Europejska giełda powierzchni magazynowych umożliwia przedsiębiorstwom dostęp nawet do 30.000 ofert powierzchni magazynowych i logistycznych w 40 krajach Europy. Z modułem kalkulacyjnym tras TC eMap® wszystkie powszechnie stosowane systemy GPS będą połączone na jednej platformie. Równocześnie możliwe jest obliczenie kosztów transportu i wyświetlenie trasy na mapie.

## Kontakt dla prasy:

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

# Odpowiedzialność przewoźnika

## w Konwencji CMR oraz ubezpieczenia CMR - część XIII

### LUTZ ASSEKURANZ

Po omówieniu na przykładach kwestii rozpoczęcia i zakończenia odpowiedzialności z tytułu sprawowania pieczy nad przesyłką w rozumieniu art. 17 ust. 1 Konwencji CMR, zamieszczonym w artykule 12. niniejszej serii, konieczne jest dokonanie dalszych wstępnych rozważań w celu poprawnego zrozumienia treści regulacji postanowień art. 17 CMR w związku z art. 18 CMR. Konkretnie chodzi tu o kompleksowy system obejmujący odpowiedzialność, zwolnienia z odpowiedzialności oraz ciężar dowodu, który nota bene z uwagi na art. 41 CMR, mówiący o tym, że klauzule naruszające Konwencję CMR są nieważne i pozbawione mocy, nie dopuszcza ja-

### Praktyczne wskazówki

- Uprzywilejowane przesłanki wyłączające odpowiedzialność, zawarte w art. 17 ust. 4 Konwencji CMR, przewidują dla przewoźnika ułatwienia dowodowe, podczas gdy ogólne przesłanki wyłączające odpowiedzialność, zamieszczone w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR, ciężar dowodu nakładają w pełni na przewoźnika.
- Wady pojazdu zasadniczo nie zwalniają przewoźnika z odpowiedzialności.
- W przypadku złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa nie stosuje się wyłączeń i ograniczeń odpowiedzialności, a także reguł dotyczących przeniesienia ciężaru dowodu na drugą stronę.
- Klauzule dotyczące odpowiedzialności i ciężaru dowodu odmienne od postanowień konwencji są, zgodnie z art. 41 CMR, nieważne.

kiejkolwiek odmiennej dyspozycji stron. Należy także wspomnieć, że art. 41 ust. 2 CMR określa wyraźnie co do zasady, iż nieważne są klauzule dotyczące przeniesienia ciężaru dowodu.

Systematykę ciężaru dowodu w art. 17 i 18 CMR można pobieżnie opisać w następujący sposób. Co do zasady, zgodnie z art. 17 ust. 1 CMR, przewoźnik odpowiada za zaginięcie i uszkodzenie towaru w okresie sprawowania nad nim pieczy, a ponadto za opóźnienie dostawy, przy czym nadawca jest zobowiązany udowodnić fakt przyjęcia towaru przez przewoźnika, a przewoźnik fakt wydania przesyłki odbiorcy (odnośnie do tej kwestii zajrzyj do części VI naszej serii). Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności w przypadku zaistnienia okoliczności wymienionych w art. 17 ust. 2 CMR, jeżeli spełni on reguły odnoszące się do ciężaru dowodu, zamieszczone w art. 18 ust. 1 CMR. Zgodnie z tym postanowieniem na przewoźniku w pełni spoczywa obowiązek przeprowadzenia dowodu odciążającego od odpowiedzialności.

W przypadku wystąpienia okoliczności wymienionych w art. 17 ust. 4 (a-f) CMR, przewoźnik może również uwolnić się od odpowiedzialności, jeżeli zagnięcie lub uszkodzenie towaru mogło wynikać z jednej z przyczyn wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR. Istnieje bowiem domniemanie, że szkoda wynika z jednej z tych przyczyn. Jednak osoba uprawniona ma możliwość przeprowadzenia dowodu przeciwnego, czyli że szkoda nie została spowodowana którąś z przyczyn wymienionych w art. 17 ust. 4 CMR. Istotne jest, aby przewoźnik przedstawił, iż rzeczywiście wystąpiła konkretna okoliczność wymieniona w art. 17 ust. 4 CMR. Dopiero wtedy stosuje się odciążające przewoźnika domniemanie z art. 18 ust. 2 CMR wraz z wyżej wymienioną możliwością przeprowadzenia przez osobę uprawnioną przeciwnego dowodu.

Powyższe ogólne reguły dotyczące ciężaru dowodu zostają ponownie zmodyfikowane w związku z trzema okolicznościami, wymienionymi w art. 17. 4 CMR. I tak, w odniesieniu do:

- art. 17 ust. 4 (a) CMR („pojazdy otwarte“) - art. 18 ust. 3 CMR przewiduje w pewnych okolicznościach zaostreżenie tej regulacji na niekorzyść przewoźnika;
- art. 17 ust. 4 (d) CMR („naturalne właściwości towarów“) - w przypadku przewozu towarów wymagających utrzymania określonej temperatury w trakcie transportu w kwestii ciężaru dowodu stosuje się regułę z art. 18 ust. 4 CMR;
- art. 17 ust. 4 (f) CMR („transport żywych zwierząt“) - art. 18 ust. 5 CMR przewiduje pewne utrudnienie dla przewoźnika, gdy będzie chciał uwolnić się od odpowiedzialności.

Artykuł 17 ust. 3 CMR stanowi, że przewoźnik dla zwolnienia się od odpowiedzialności nie może powoływać się między innymi na wady pojazdu. Wyjątkiem są urządzenia stosowane do ochrony towarów przed wpływem ciepła i zimna oraz tym podobne, jeżeli przewoźnik podjął wszystkie środki wymienione w art. 18 ust. 4 CMR (w tej sytuacji ciężar dowodu spoczywa na przewoźniku). Zgodnie z powszechnie panującą opinią postanowienie to odnosi się analogicznie do innych specjalnych urządzeń w pojazdach. Z wadą pojazdu nie mamy do czynienia również wtedy, gdy dana usterka wystąpiła w wyniku działania jakiegoś zewnętrznego zjawiska lub na skutek okoliczności w rozumieniu art. 17 ust. 2 CMR, wymienionych jako ostatnie w tym postanowieniu.

Artykuł 17 ust. 5 CMR przewiduje częściowe uwolnienie przewoźnika od odpowiedzialności, bądź to na skutek współwiny osoby uprawnionej, bądź na podstawie innych okoliczności, za które przewoźnik nie ponosi winy.

Wszystkie powyższe rozważania obowiązują pod warunkiem, że w danej

sytuacji nie mamy do czynienia ze złym zamiarem lub rażącym niedbalstwem przewoźnika w rozumieniu art. 29 CMR. W takim bowiem przypadku przewoźnik traci prawo do powoływania się na postanowienia, które wyłączają lub ograniczają jego odpowiedzialność, albo które ciężar dowodu przenoszą na drugą stronę.

Po dokonanych tu wstępnych wyjaśnieniach, w naszej następnej publikacji omówione zostaną poszczególne, konkretne okoliczności, wymienione w art. 17 CMR, które mogą prowadzić do uwolnienia się od odpowiedzialności. Już zamieszczony w niniejszym artykule ogólny przegląd reguł dotyczących ciężaru dowodu - które mimo zamiaru ujednoczenia prawa w Konwencji CMR (por. treść preambuły: „uregulowanie w jednolity sposób warunków umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności jeśli idzie [...] o odpowiedzialność przewoźnika...“) są różnie interpretowane i stosowane przez sądy krajowe - pokazuje, że bardzo trudno jest mieć u swego boku wiarygodnego i biegłego w stosowaniu przepisów prawnych partnera, który w przypadku wystąpienia szkody dysponuje odpowiednią wiedzą. Firma Lutz Assekuranz jako makler-specjalista od ubezpieczeń transportowych posiada chyba jeden z największych w Europie zbiorów literatury i orzecznictwa w zakresie Konwencji CMR, a ponadto utrzymuje bardzo dobre kontakty z kancelariami adwokackimi na całym kontynencie. Dzięki temu może wspierać swoich klientów w jak najlepszy sposób. Spółka Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H. pozostaje do Państwa dyspozycji w zakresie udzielania informacji dotyczących różnych kwestii związanych z odpowiedzialnością cywilną przewoźnika oraz zawierania ubezpieczeń transportowych.

Ubezpieczenie CMR należy do kategorii ubezpieczeń OC i jego ochrona ubezpieczeniowa obejmuje nie tylko przypadki zaspokojenia uzasadnionych, lecz także odparcia nieuzasadnionych roszczeń. To oznacza, że ubezpieczyciel, u którego zostało zawarte ubezpieczenie CMR, powinien wspólnie ze swoim klientem dołącznie zbadać, czy w danej sytuacji ma do czynienia z uzasadnionym roszczeniem odszkodowawczym, czy może zastosować wyłączenie odpowiedzialności zgodnie z CMR. Jeżeli odpo-

wiedzialność wynikająca z Konwencji CMR należy odrzucić, to ubezpieczyciel w ramach umowy ubezpieczenia jest zobowiązany zapewnić ubezpieczającemu ochronę prawną w celu odparcia nieuzasadnionych roszczeń. Uwaga ta wydaje się ważna także z tego powodu, że w obiegu wciąż znajdują się polisy CMR, na podstawie których jest świadczone jedynie odszkodowanie, natomiast nie obejmują one odparcia nieuzasadnionych roszczeń. W takich przypadkach ubezpieczyciel zostawia przewoźnika bez dalszej pomocy. Klienci firmy Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H. nie spotykają się z takimi sytuacjami, gdyż zarówno w ich interesie, jak i ubezpieczyciela jest we-

ryfikacja roszczeń odszkodowawczych oraz ich zasadności. W razie potrzeby odpiernanie nieuzasadnionych roszczeń odbywa się w ramach postępowania sądowego z udziałem adwokata, przy czym po spełnieniu odpowiednich warunków ubezpieczyciel przejmuje prowadzenie całego procesu w imieniu i na zlecenie ubezpieczonego przewoźnika. Rozpoczyna się to już w momencie wniesienia powództwa o zapłatę przewoźnego w sytuacji, gdy rzekomo poszkodowany kompensuje sobie nieuzasadnione roszczenia odszkodowawcze z roszczeniami z tytułu przewoźnego.

www.lutz-assekuranz.pl

reklama





ubezpieczenia usług transportowych i logistycznych

Jeżeli ubezpieczenie

# OCP

to



**Zalety ubezpieczenia OCP zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ**

**KRAJOWE - MIĘDZYNARODOWE - KABOTAŻ W JEDNEJ POLISIE „3 w 1”**

- Oferujemy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) z sumą ubezpieczenia 1.000.000 € na każdą szkodę (CMR, Prawo Przewozowe).
- Kabotaż ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarce
- Kabotaż w Niemczech ubezpieczony nawet do 40 SDR/kg towaru bez dodatkowej składki.
- Wydajemy zaświadczenia ubezpieczenia kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zapewniamy szybką likwidację szkód.
- Udzielamy wsparcia prawnego dla firmy transportowej w zakresie objętym ubezpieczeniem OCP.
- Przewozy ADR, AGD, towarów podlegających akcyzie, ponadgabarytowe, elektronika ubezpieczone są standardowo.
- Zakres terytorialny OCP: wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Zakres terytorialny OCP kabotażu: Unia Europejska i Gospodarcza.
- Polisa nie wymaga „doubbezpieczania” przez spedycję.
- W razie ewentualnego sporu zapewniona mediacja ZMPD pomiędzy ubezpieczycielem a przewoźnikiem.
- Odpowiedzialność z umów odpłatnego użyczenia środka transportu wraz z kierowcą, jeżeli jedną z podstaw prawnych jest Konwencja CMR.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- Wiąże zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

**Biurowo Obsługi Klienta przy ZMPD**  
al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa  
tel.: (22) 536 10 84, fax: (22) 536 10 85  
lutz@zmpd.pl

**Biurowo Wiedniu**  
Meidlinger Hauptstraße 51 – 53, A-1120 Wien  
tel.: +43 1 817557321, fax: +43 1 817557322  
siech@lutz-assekuranz.at

**Dział likwidacji szkód:**  
tel.: +43 1 8175573 w. 16, 29 lub 32  
fax: +43 1 817557322  
office@lutz-assekuranz.pl

**Punkty Kontaktowe Lutz Assekuranz:**  
35-959 Rzeszów, Al. Wyzwolenia 6  
tel.: (17) 860 32 48, kom. 723 688 239  
lutzocp@zmpd.pl

66-015 Przylep k. Zielonej Góry, ul. 22 Lipca 86 B  
tel.: (68) 328 34 72, kom. 723 688 238  
lutzocp@zmpd.pl

70-812 Szczecin, ul. Pomorska 88  
kom. 723 688 208  
lutzocp@zmpd.pl

**www.lutz-assekuranz.pl**





# Zarabiaj non stop

**Usługi zarządzania oponami choć kosztują, mogą przynieść całkiem wymierne zyski – przekonują przedstawiciele branży oponiarskiej.**

**Robert Przybylski**

**A**waria i wymuszony postój zestawu to konieczność poniesienia 300 euro dziennie kosztów stałych oraz dodatkowo utrata zarobku. Często przyczyną strat jest opona. Właśnie opony są drugim z najczęściej spotykanych powodów nieplanowanych postojów, po awariach elektryki/elektroniki. Opony stanowią nie więcej jak 5 proc. kosztów ponoszonych przez przewoźnika, natomiast mogą wpłynąć na 44 proc. jego wydatków.

Stąd zarówno mali przewoźnicy, jak i duże floty coraz większą wagę przywiązują do zapewnienia sobie usług sprawnych serwisów ogumienia, które przyniosą pomoc w całej Europie. Każdy producent ogumienia, który zdobył duży udział w rynku, ma w ofercie usługi zarządzania ogumieniem we flocie klienta. Michelin ma Fleet Solutions, Goodyear ma Fleet First, w którym uczestniczy ponad 200 tys. ciężarówek z dwudziestu

europejskich krajów. O klientach dba w tym programie blisko 2 tys. warsztatów w dwudziestu ośmiu europejskich krajach. Bridgestone oferuje Total Fleet Management. Jednym z tego typu programów jest Conti 360.

Oferta jest wielostopniowa i to klient wybiera formę oraz zakres świadczonych usług. Podstawą Conti 360 jest montaż ogumienia, zwany ContiFitmentService. Jednak tego typu działalność, prowadzona od przypadku do przypadku, nie daje pełnych korzyści z usług. Kolejny krok to inwentaryzacja opon, zwana Conti FleetCheck. – Prowadzona jest z reguły po zimie i przed nią. Okazuje się czasem przy pierwszym sprawdzeniu, że każda opona „jest z innej parafii” – mówi odpowiedzialny za sieć warsztatów Conti 360 Łukasz Puchała. Dodaje, że z reguły zarządzający flotą wiedzą, jakie mają rozmiary opon, ale jaki jest typ bieżnika lub jego głębokość - zazwyczaj umyka wiedzy. Pozyskanie tej informacji zajmuje rok lub dwa, a raport dostępny jest dla właściciela floty na interaktywnym portalu Cezar. Zapewnia on bieżący dostęp do danych.

Trzeci fragment oferty to usuwanie awarii, czyli ContiBreakedownService. Stawki są ustalane z góry, podobnie jak czas reakcji. – W Polsce usuwamy awarię poniżej trzech godzin – zapewnia Puchała. Podkreśla, że serwis Conti 360, mając wiedzę o stanie ogumienia i bieżników, stara się nie dopuścić do awarii za granicą. – Stawki są tam wyższe, a naszym zadaniem jest przede wszystkim zapewnienie przychodu naszym warszatom – tłumaczy. Stąd zdarza się, że we flotach wykonujących duże przebiegi za granicą opona, która ma bieżnik o głębokości np. 5 mm, jest już zdejmowana, aby kierowca zestawu nie musiał zmieniać jej za granicą i nie płacił wyższych stawek. Zdemontowana guma wykorzystywana jest np. w pojazdach poruszających się po kraju.

Usługi Conti 360 zapewnia w Polsce sieć 90 warsztatów, z których ponad jedna trzecia czynna jest całą dobę, przez wszystkie dni tygodnia. Usługa świadczona jest także przez warszaty mobilne. – Samochody serwisowe mają kompletne wyposażenie warsztatowe i do wezwania wyjeżdżają przygotowane

na wszelkie możliwe przypadki, często nawet z dwiema oponami zapasowymi – przekonuje Puchała.

Czwarty stopień to zarządzanie karkasami (ContiCasingManagement). Warsztaty sieci Conti 360 po demontażu opony oceniają jej stan techniczny i decydują o jej dalszym losie. – Cała sztuka polega na tym, aby wymieniać ogumienie we właściwym momencie i zapewnić odpowiednią jakość karkasu – stwierdza Puchała. Na tę usługę decydują się obecnie jedynie najwięksi klienci flotowi, szczególnie kiedy wymiana opon następuje w różnych lokalizacjach. – Zazwyczaj interesują nas klienci, którzy mają co najmniej 50 zestawów – przypomina manager sieci Conti 360.

Najwyższym, piątym stopniem obsługi jest statystyka stanu opon w oparciu o cztery wymienione moduły. Dostępna zarówno dla klienta, jak i serwisu w systemie Cezar, pozwala na szybką orientację w stanie ogumienia, a także na wybór najtańszych rozwiązań w podziale na osie, bieżniki, itd. Jakość raportów zależy od jakości wprowadzanych danych, stąd pierwsze cztery moduły obsługi muszą być wykonywane w tym samym standardzie, niezależnie od warsztatu. Minimum wymusza platforma Cezar, która wymaga wypełnienia takich pól, jak przebieg pojazdu, jej numer, opis wykonanej pracy, głębokość bieżnika oraz ciśnienie zastane w oponie.

- Wybierając obsługę w programie Conti 360 klient musi mieć świadomość, że wymaga ona otwartości i ściślego współdziałania – przypomina Łukasz Puchała. Dodaje, że pełne efekty współpracy oraz wykorzystania mo-



dułu ContiFleetReporting widać po ok. dwóch latach.

Do potrzeb odbiorcy dopasowuje się także Continental. Klient może wybrać obsługę w jednym warsztacie lub w całej Polsce. Stawki wynegocjowane są w momencie zawierania umowy. Co więcej, przewoźnik może wybrać czas dokonywania serwisów, aby nie kolidowały z rytmem pracy samochodów. – Czasami oznacza to serwisowanie aut w soboty, w godzinach nocnych lub też warsztatami mobilnymi, które jest droższe od pracy w powszednie dni tygodnia, jednak per saldo umożliwi maksymalne wykorzystanie produktywności taboru – uważa Puchała.

Zestawy nie muszą nawet przyjeżdżać do serwisu. To warsztat przyjeżdża do ciężarówek. Mobilny serwis pobiera co prawda opłatę za dojazd, ale w przeliczeniu na kilkanaście lub kilkadziesiąt zestawów, opłata od samochodu kurczy się do pojedynczych złotych. – Jeżeli warsztat obsługuje samochody w dni wolne, wówczas kierowcy nie tracą tygo-

dniowej przerwy – podkreśla przedstawiciel Conti 360. Przypomina jednocześnie, że Conti 360 nie jest usługą abonamentową. – Płaci ten, kto korzysta. Tak jest uczciwiej i taniej – zapewnia. Tak właśnie jest w przypadku modułu usuwania awarii ContiBreakedownService.

Usługi sieci Conti 360 stają się coraz popularniejsze i dzieje się tak z różnych powodów. – Dla niektórych liczy się atrakcyjna cena zakupu opon, część widzi przede wszystkim możliwość szybkiego powrotu do pracy po awarii na drodze, inni zwracają uwagę na oszczędności, jakie daje przystąpienie do programu Conti 360 w dłuższym okresie czasu – wymienia Puchała. Co trzeci klient decyduje się na rozszerzenie umowy na wszystkie pięć funkcjonalności. Część ma własne sposoby zarządzania karkasami. – Dziś nikt już ich nie wyrzuca, bo przy malejących marżach liczą się każde pieniądze – przyznaje Puchała. A jeśli liczy się nawet grosz, to warto rozważyć korzyść z usług zarządzania oponami. ■

reklama

**Ruptela**  
MOBILE SOLUTIONS



**GPS MONITORING I KONTROLA TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM Z NAJLEPSZYM, STAŁYM ABONAMENTEM od Portugalii po Kazachstan**

- Szczytywanie danych z cyfrowych tachografów i zapis w formacie DDD
- System ECO-driving, który pozwala na zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, liczby wypadków i zużycia paliwa nawet o 20 %
- Podłączenie do komputera pokładowego bez względu na markę samochodu
- Kontrola paliwa

Skontaktuj się z nami i zapytaj o ofertę dopasowaną do Ciebie!  
Telefon: +48 22 206 21 97, mail: info@ruptela.pl, www.ruptela.pl



# Sześciopak opon



**Nadchodzi wiosna, a z nią pora na wymianę opon w naczepach.**

Robert Przybylski

Opony do naczep stanowią jeden z najpopularniejszych asortymentów w branży oponiarskiej. W Europie sprzedaż opon naczepowych w 2013 roku przekroczyła 2,9 mln sztuk i była większa o 8,9 proc. w stosunku do wyników z 2012 roku. W segmencie gum dla pojazdów ciężarowych popularniejsze od naczepowych były jedynie opony na oś kierowaną, których w całej Europie dystrybutorzy sprzedali niemal 3,7 mln sztuk, ale wzrost był blisko o połowę mniejszy niż dla opon naczepowych.

Według danych Continental Opony Polska najpopularniejszą oponą w Europie w 2012 roku (nowszych

danych branża nie upubliczniła) była naczepowa guma o rozmiarze 385/65 R22,5. Pierwszą dziesiątkę w Europie zamyka opona 385/55 R22,5. Obie w 2012 roku wykazały się stabilnością sprzedaży, notując 0,5 proc. spadku dla opony o profilu 65 oraz 0,2 proc. spadku dla opony o profilu 55. Także w Polsce na pierwszym miejscu znalazła się opona naczepowa o rozmiarze 385/65 R22,5, ze spadkiem 0,8 proc. Stanowi ona ok. 28 proc. całości sprzedaży opon dla samochodów ciężarowych. Opona o profilu 55 nie trafiła do pierwszej dziesiątki w Polsce w 2012 roku, ale odpowiedzialny za marketing opon ciężarowych w Continental Opony Polska Marcin Cywiński zapewnia, że ten rozmiar sprzedaje się coraz lepiej z uwagi na rosnącą popularność naczep wielkopojemnych. – Podstawą obrotów stają się 9-tonowej nośności opony o rozmiarach 445/45 R19,5 oraz 435/50 R19,5 stosowane w naczepach o dużej pojemności – stwierdza Cywiński.

Na koniec 2012 roku w Polsce było zarejestrowanych ponad 270 tys.

naczep. W 2013 roku urzędy zarejestrowały ponad 11,5 tys. fabrycznie nowych naczep samochodowych.

Opony do naczep wpływają nie tylko na pojemność przestrzeni ładunkowej, ale także na wielkość zużycia paliwa. Te dwa czynniki wpływają na kierunki ewolucji opon naczepowych. Poza coraz mniejszą średnicą zewnętrzną, opony naczepowe nowych generacji mają także niższe opory toczenia.

Z badań zarówno producentów pojazdów, jak i producentów opon wynika, że połowa oporów toczenia zestawu powstaje na trzech osiach naczepy. Stąd w nowych konstrukcjach opon stosowane są coraz większe ilości krzemionki, zwiększającej nie tylko przyczepność na mokrej nawierzchni, ale również redukującej opory toczenia. Konstruktorzy sporo czasu poświęcają kształtowi bieżnika. Musi sprawnie odprowadzać wodę, śnieg, a przy tym być cichy i nie odkształcać się.

Wysoka sztywność to ważny wymóg, bo uwzględniając głębokość nowego bieżnika, wynoszącą 16 mm, łatwo pojąć, że protektor pod naciskiem masy samochodu lub sił wynikających z dynamiki jazdy (hamowanie, zakręt) wygina się i rozprasza cenną energię. Im niższy i sztywniejszy bieżnik, tym opona ma mniejsze opory ruchu. Opory toczenia maleją wraz ze wzrostem starcia bieżnika. Zużyty w 30 procentach zapewnia 2-procentową redukcję spalania w stosunku do opony nowej. Przy 80-procentowym starciu spalanie maleje nawet o 6,5 proc.

Jednak przy niewłaściwym ciśnieniu tych korzyści nie będzie. Podczas badań zestawów stojących na parkingach w Niemczech, ciśnienie w oponach naczepowych było średnio o 12 proc. mniejsze od zalecanego. Przy takiej eksploatacji żywotność opon maleje o 10 proc., rośnie także spalanie. Uniknąć strat pozwalają bieżące kontrole ciśnienia.

**Continental**  
The Future in Motion



## Profesjoniści w oszczędzaniu Twojego paliwa: Conti EcoPlus

Linia opon Conti EcoPlus wyznacza nowe standardy w gospodarce Twojej floty. Te oszczędzające paliwo opony osiągają poprawę w zakresie oporów toczenia do 26%\*, zdobywając najwyższą ocenę „A”\*\* w kategorii efektywności paliwowej. Nowe opony oszczędzają nie tylko każdą kroplę, ale litry paliwa. W połączeniu z możliwością osiągnięcia wysokich przebiegów, nowo opracowana linia opon dla transportu dalekobieżnego, jest najlepszym wyborem do osiągnięcia najniższych, całkowitych kosztów jazdy.

**GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.\*\***

Więcej informacji na:

[www.continental-truck-tires.pl](http://www.continental-truck-tires.pl)

\*\* **GENERACJA 3.** Opony stworzone dla Twoich potrzeb.

\* pomiar wykonany dla opon Conti EcoPlus HT3 (22.5)



Conti EcoPlus HS3

Conti EcoPlus HD3

Conti EcoPlus HT3

# Nowe opony naczepowe

Michał Mariański

Od wprowadzenia etykietowania, tj. od listopada 2012 r., do sprzedaży przeszło kilkadziesiąt nowych modeli opon tylko w samym segmencie transportu ciężkiego. Użytkownicy zaczęli interesować się parametrami ogumienia: oporem toczenia, przyczepnością na mokrej nawierzchni i poziomem emitowanego hałasu. Oto kilka najnowszych modeli opon przeznaczonych do przyczep i naczep.

przypadku opony do naczep w rozmiarze 385/55 R 22,5 ogranicza opory toczenia o ponad 25 % w porównaniu z poprzedniczką. Wzór bieżnika charakteryzują trójkątne paski w kształcie piramidy w podstawie rowków, które zapobiegają jego odkształcaniu. Zamknięte żebra barkowe zapewniają dużą powierzchnię styku, a w połączeniu z obwodowym, ciągłym barkiem gwarantują wysoką stabilność przy jeździe na wprost i zapobiegają odkształceniom występującym przy trudnych manewrach naczep. Mieszanka bieżnika opony została zoptymalizowana pod kątem ograniczenia

opon klasy premium do przyczep i naczep z serii HTR 2 XL. To opony o dużej nośności, zaprojektowane są z myślą o regionalnych przewoźnikach. HTR 2 XL w rozmiarze 385/65 R 22,5 jest montowana pojedynczo i w przyczepach może zastąpić montowane zwykle bliźniaczo opony o rozmiarze 275/70 R 22,5. Opona otrzymała etykietę UE z oznaczeniami B – za wydajność, oraz C – za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

## Goodyear

Goodyear Marathon LHT II to opona nowej generacji do

pie osiągnie roczną oszczędność kosztów paliwa do 2300 euro. Jest także o 7,5 kg lżejsza od swojej poprzedniczki, a więc pozwala zwiększyć ładowność trzyosiowego zestawu o 45 kg.

Amerykański producent wprowadził także Regional RHT II – nową linię opon do naczep do przewozów regionalnych. Wydłużenie przebiegów (nawet o 30 % w stosunku do Regional RHT), doskonałe parametry jazdy na mokrej nawierzchni i wysoka wytrzymałość to podstawowe jej zalety. Najważniejsze elementy Regional RHT II to zoptymalizowany, wielokątowy kształt w obszarze bież-



Conti HT3



Conti HTR2



Marathon LHT2



Regional RHT2

## Continental

Continental EcoPlus HT 3 to opona z etykietą efektywności paliwowej A. Zapowiada całkowicie nową rodzinę opon ciężarowych, którą firma wprowadzi w jeszcze w tym roku. Bieżnik ma cztery wzdłużne rowki, co w

oporów toczenia dzięki zastosowaniu dwuwarstwowej konstrukcji (Cap-Base). Gwarantuje dobry kontakt z nawierzchnią drogi przez długi okres eksploatacji. Podobnie jak wszystkie opony 3-generacji, Conti EcoPlus HT3 nadaje się do bieżnikowania.

Pod koniec ub.r. Continental poszerzył także ofertę

naczep wykorzystywanych w transporcie długodystansowym. Opona otrzymała etykietę w klasie A za opory toczenia. Producent obliczył, że typowy, 40-tonowy zestaw 4x2 z trzyosiową naczepą wyposażony w kombinację opon LHS II na osi przedniej, LHD II na osi naczepowej i LHT II na naczep-

nika, mocne żebra barkowe i zygakowate rowki bieżnika. Kształt rowków minimalizuje ryzyko klinowania się kamieni w oponie i poprawia jej hamowanie na mokrej nawierzchni. Goodyear Regional RHT II pozwala osiągać wyższe przebiegi dzięki nowemu składowi mieszanki i zwiększonej o 15 % objęto-

## przewoźnik nr 34



X Multi T



ST:01 BASE



Ecopia



KLT01 Longmark

ści gumy. Bieżnik jest o 10 mm szerszy i 8 % głębszy niż w Regional RHT. Opony te – według oświadczenia producenta – oferują znakomitą żywotność, wolniejsze zużycie i niższe opory toczenia (klasa B), lepsze parametry hamowania i niski poziom hałasu (tylko 71 dB). Można je ponownie rowkować i bieżnikować.

## Michelin

Michelin także wprowadził na rynek nową oponę do naczep i przyczep. To X Multi T, która ma zapewnić użytkownikom o 15 % dłuższe przebiegi. Większa trwałość nie wiąże się z obniżeniem poziomu bezpieczeństwa i innych parametrów opony. Wynika to z zastosowania carbonu, innowacyjnego materiału o niezwykłej odporności na ścieranie. Opona dostępna jest w rozmiarze 385/55 R22.5. Dzięki niskiemu profilowi umożliwi uzyskanie większej przestrzeni ładunkowej i zapewni większą stabilność przewożonych towarów. Opona jest w pełni przystosowana do pogłębiania. Otrzymała etykietę UE z oznaczeniami dwa razy B – za wydajność oraz za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach. Jest bardzo cicha – emituje tylko 69 dB.

## Pirelli

Również Pirelli uzupełniło gamę opon naczepowych przeznaczonych do transportu na długich i średnich dystansach o model ST:01 Base. To pierwsza opona ciężarowa z notą AA, najwyższą oceną

w europejskim systemie znakowania pod względem oporu toczenia i przyczepności na mokrej nawierzchni. Nowa opona ST:01 Base gwarantuje komfort jazdy oraz elastyczność i wytrzymałość, dzięki zastosowaniu dwóch mieszanek w stopce i technologii Hexagonal Bead Wire (HBW). Technologia wykorzystuje unikalną drutówkę, która ułatwia bieżnikowanie opony i zapewnia stabilność termiczną całej stopki, prowadząc do zwiększenia trwałości opony.

## Bridgestone

Opony Bridgestone R168 Plus do naczep charakteryzuje grubszy pas górny, zapewniający dobrą ochronę przed przebiciem oraz specjalny wzór bieżnika, który zapobiega zatrzymywaniu się kamieni. Opona nadaje się do bieżnikowania. Ze względu jednak na odporność na uszkodzenia bieżnik, opona otrzymała etykietę UE z oznaczeniami D – za wydajność, oraz B – za właściwości jezdne na mokrych nawierzchniach.

Najnowszą oponą Bridgestone jest ECOPIA H-TRAILER 001. Dzięki zastosowaniu opatentowanej przez Bridgestone mieszanki NanoPro-Tech, która zmniejsza straty energii, opony ECOPIA H-TRAILER 001 mają lepsze parametry oporów toczenia bez redukcji osiągnięć w innych obszarach, takich jak trakcja, przyczepność na mokrej nawierzchni i przebieg. Dzięki połączeniu opon ECOPIA H-TRAILER 001 z oponami ECOPIA H-STEER 001 oraz ECOPIA H-DRIVE 001, opera-

torzy ruchu dalekobieżnego mogą zaoszczędzić do 5 % paliwa w porównaniu z poprzednimi wersjami opon ECOPIA. Opony uzyskały klasę B w odniesieniu do oporów toczenia, klasę C w przyczepności na mokrej nawierzchni oraz wartość 73 dB dla emisji hałasu.

## Kumho

Kumho także chce dotrzymać kroku czołwce światowej proponując opony KLT01 Longmark. Promieniowe rowki na barku opony chro-

nią bieżnik przed nierównomiernym zużyciem. Szerokie żebra bieżnika zapewniają stabilność kierunkową ograniczając zakleszczanie się kamieni. Niskie opory toczenia, niski poziom emitowanego hałasu składają się na to, że KLT01 to jedna z najlepiej zaprojektowanych opon koreańskich na rynek europejski. Z tego też powodu Kumho stał się jednym z dostawców opon na pierwsze wyposażenie do naczep Kögel, wiodącego europejskiego producenta tych pojazdów.

reklama

KARTY PALIWOWE



Białoruś - elektroniczny system poboru opłat za drogi

BelToll



KRISMAR Spółka z o.o. j.v.  
ul. Kraszewskiego 12  
21-500 Biała Podlaska  
tel. +48 83 343 73 86  
tel./fax +48 83 343 73 85  
e-mail:krismar@bp.onet.pl

W drogę bez gotówki!

www.berlio.by

### Nielegalny drifting

Umyślne wprowadzanie samochodu w kontrolowany poślizg jest surowo karane w Arabii Saudyjskiej. Tego typu jazda na publicznych drogach jest niezgodna również z polskimi przepisami, ale w Arabii można trafić za to do więzienia. Po wielu śmiertelnych wypadkach spowodowanych przez driftujących kierowców władze wprowadziły nowe prawo. Kierowca złapany pierwszy raz na takich popisach będzie traktowany jak przestępca. Auto trafi na miesiąc do aresztu, a mandat wyniesie około 8 200 zł. Za drugim razem kierowcę czeka rok więzienia, a samochód trzymiesięczny areszt. Recydywista złapany na driftingu za trzecim razem może spędzić za kratami nawet 5 lat.

### Najczęściej kradzione

Kradzież samochodów w Polsce powoli, ale spada. W 2013 roku skradziono 15 593 aut, czyli o 637 mniej niż rok wcześniej. Według statystyk największym "wzięciem" u złodziei cieszą się samochody niemieckie. Rekordzistą jest volkswagen golf, w 2013 roku zginęło 991 niemieckich kompaktów. Za nim jest VW passat, audi A4 i audi A6. Poza pierwszą piątką również sporo niemieckich modeli, od szóstego miejsca w dół znajdują się kolejno audi A3, seat leon i VW touran. Dopiero na 8 miejscu jest honda civic, a za nią ford mondeo. Pierwszą dziesiątkę zamyka toyota corolla.



### Kary za zmywy

"Nieprawdopodobna" - tak Unia Europejska określiła skalę zmywów cenowych producentów części samochodowych. Posypały się kary. Za niedozwolone praktyki ukaranych zostało już wiele firm, a poszczególne kwoty przekraczają miliony euro. To nie koniec, bo Unia zapowiada kolejne interwencje. Sprawa dotyczy między innymi producentów kierownic, łożysk, blach, izolacji, elektroniki i poduszek powietrznych.

### Samo-samochody

Zdaniem naukowców w 2035 roku po drogach całego świata jeździć będą 54 miliony samochodów autonomicznych, czyli takich, które w razie potrzeby mogą jeździć bez udziału kierowcy. Szacunki są odważne i przewidują, że w ciągu dekady co 10. samochód wyjeżdżający z fabryki będzie miał takie możliwości. Samochody tego typu mają być o kilka tysięcy dolarów droższe od tradycyjnych odpowiedników. Samodzielne auta będą systematycznie tanieć i ten czynnik ma wpłynąć na wzrost ich popularności.

### Koniec "kręcenia"?

Zaczął się niewinnie od nowego roku, ale to ważny krok. Diagnosty mają obowiązek wpisywania przebiegu samochodu do bazy danych podczas badań okresowych. Ta drobna czynność ma w przyszłości ukrócić praktyki "korekcji" przebiegów w używanych samochodach. Oszuści może nie znikną, ale będzie im trudniej. Za kilka lat taka przeglądowa historia samochodu może być cenna.

### Najbezpieczniejsze 2013

Euro NCAP, czyli organizacja badająca bezpieczeństwo nowych samochodów, podsumowała miniony rok. Wyłoniono 7 najbezpieczniejszych aut 2013 roku. W klasie samochodów najmniejszych wygrał elektryczny renault zoe. W klasie średnich aut rodzimych sensacja - najbezpieczniejszy okazał się chiński quoros 3. W kategorii o oczko wyżej wygrał lexus LS300h. Jeśli rozbijać się luksusowym autem, to zdaniem NCAP tylko maserati ghibli. Najbezpieczniejsza terenówka to jeep cherokee, a van to KIA carens. W klasie dużych vanów wygrał ford tourneo connect.

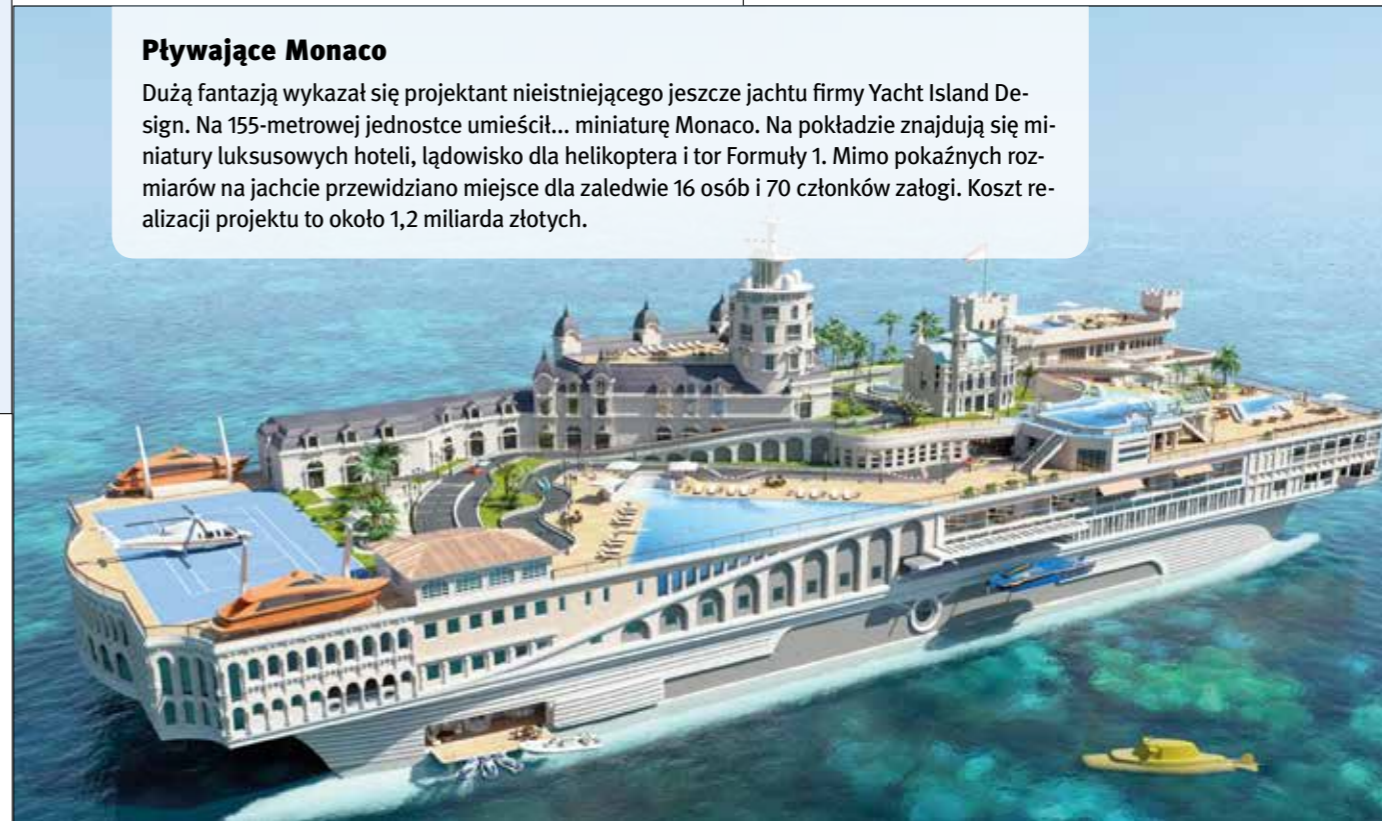
### Pływające Monaco

Dużą fantazją wykazał się projektant nieistniejącego jeszcze jachtu firmy Yacht Island Design. Na 155-metrowej jednostce umieścił... miniaturę Monaco. Na pokładzie znajdują się miniatury luksusowych hoteli, lądowisko dla helikoptera i tor Formuły 1. Mimo okazałych rozmiarów na jachcie przewidziano miejsce dla zaledwie 16 osób i 70 członków załogi. Koszt realizacji projektu to około 1,2 miliarda złotych.



### Wydrukuj myśliwiec

Brytyjczycy poinformowali, że należące do RAF myśliwce Tornado latają z "wydrukowanymi" częściami. Chodzi o coraz popularniejszą technologię druku trójwymiarowego. Urządzenia, które metodą nakładania warstw tworzą coraz bardziej skomplikowane części, zyskują popularność. Druk 3D uważany jest za przyszłość przemysłu, ale daje też inne możliwości. Nie tak dawno brytyjska policja znalazła w siedzibie jednego z gangów nielegalne części pistoletów stworzone właśnie metodą druku trójwymiarowego.



# Pasje

## Krótki stok mnie nie „kręci” ja potrzebuję przestrzeni

- **Dokąd „w takich okolicznościach przyrody” jak tegoroczna zima wybrać się na narty?**

Gorąco polecam Alpy włoskie, a konkretnie miejscowość Maso Corto.

- **Dlaczego akurat tam?**

Dwa lata temu udało mi się zorganizować wyjazd wspólnie z kolegami przewoźnikami z siedleckiego stowarzyszenia właśnie do tej miejscowości. Wspaniałe wrażenia, mam od nich wiele sygnałów, że pragnęliby pojechać tam jeszcze raz. Włosi mają bardzo dobrze utrzymane stoki, świetnie przygotowane trasy narciarskie, znakomitą infrastrukturę: hotele zlokalizowane bardzo blisko stoków, oświetlone trasy, wygodne wyciągi. Od otwarcia do zamknięcia stoku trasa jest idealnie równa, jeżeli pojawiają się muldy natychmiast wjeżdża ratriak, a ta część stoku zostaje wyłączona z użytkowania. Bardzo ważną rzeczą są również długości tras (kilku-, czy kilkunastokilometrowe) oraz ich zróżnicowanie, jeśli chodzi o trudność (szlaki czarne, niebieskie, czerwone, zielone). Wyjeżdżając na górę mamy najczęściej pełny zestaw szlaków – „do wyboru, do koloru”.

- **W jakich „kolorach” Pan się najlepiej porusza?**

Moje umiejętności pozwalają mi na swobodny wybór drogi, innymi słowy każdy stok jest dla mnie dobry. Wybór

zjazdu jest najczęściej decyzją podejmowaną spontanicznie, nieplanowaną. Wszystko zależy od tego, w jakiej jestem formie. Najlepiej odpoczywam czerpiąc przyjemność z samej jazdy, kiedy niczego sobie nie muszę udowodniać. Niemniej zdobywałem już trofea w konkurencjach zjazdowych, oczywiście jako amator.

- **Od jak dawna uprawia Pan ten sport?**

Nie pochodzę z zamożnej rodziny, w szkole średniej wyjechałem raz na narty. Takie były początki, potem bardzo długa, kilkunastoletnia przerwa. Kiedy już pracowałem, podczas podróży służbowej (zupełnie nieoczekiwanie) nadarzyła się możliwość pojeżdżenia na nartach – wróciły dobre wspomnienia z okresu młodości. No i wszystko zaczęło się na nowo.

- **Jaki element wyposażenia narciarza jest dla Pana najważniejszy?**

Dla mnie są to przede wszystkim buty. Ponieważ muszą być bardzo dobrze dopasowane do stopy, dlatego każdy powinien mieć własne. Narty można wypożyczyć, ale buty, dobre lekkie ubranie (które „oddycha”) i bieliznę termiczną należy mieć swoje. Oczywiście sytuacją optymalną jest posiadanie całego ekwipunku, ale jeszcze raz podkreślam - najważniejsze są buty, no i kask, który wpraw-

dzie też można wypożyczyć, lecz ze względów higienicznych lepiej mieć własny.

- **Jakie miejsca z tych, które Pan dotychczas odwiedził, zrobiły największe wrażenie?**

Po pierwsze: miejscowość Flachau w Austrii – świetny stok, wiele tras o różnym stopniu trudności, zresztą ten kraj słynie ze znakomitych stacji narciarskich. Po drugie: wspomniane już Maso Corto, leżące na pograniczu Włoch i Austrii. Pragnę również zwrócić uwagę na polską trasę zjazdową Wierchomla w Beskidach: ponad 1 600 m długości, szlak bardzo malowniczy i urozmaicony pod względem technicznym, a ponadto nigdy nie ma tam tłoku - co jest ewenementem, jeżeli chodzi o polskie stoki. Naprawdę polecam. Jeżeli nie mam możliwości wyjazdu w Alpy, to zawsze na pierwszym miejscu stawiam Wierchomlę z jej długą trasą, która nawet zaawansowanym narciarzom daje zadowolenie.

- **Czy to znaczy, że bywa Pan jeszcze w innych górach – poza Alpami?**

Jak najbardziej, ja bardzo dużo jeżdżę w polskich górach. Poza wspomnianymi Beskidami są Bieszczady i oczywiście Tatry: Zakopane, Małe Ciche; byłem również na Słowacji, w Tatrzańskiej Łomnicy. Poza tym jeździłem w

## z Waldemarem Jaszczurem, właścicielem firmy Stok – Pol, rozmawia Ryszard Gałczyński

Sudetach, między innymi na Szrenicy (Szklarska Poręba). Dla mnie polskie stoki nadają się do krótkich weekendowych wypadów. Potrzebuję przestrzeni, długiego zjazdu – a to w Polsce trudno jest znaleźć. Bardzo irytuje mnie sytuacja, kiedy 5 minut zjeżdżam, a w kolejce do wyciągu stoję 25 minut. To nie sprzyja odpoczynkowi. Wiele do życzenia pozostawia również przygotowanie nawierzchni tras zjazdowych. Są one równe praktycznie tylko przez kilka godzin po otwarciu stoku. Później jeździ się po muldach, co dla mniej wprawnych narciarzy jest bardzo niebezpieczne, zwłaszcza że na większości polskich stoków panuje w sezonie bardzo wielki tłok. Te okoliczności sprawiają, że jeżeli już mogę sobie pozwolić na tygodniowy wyjazd na narty - wybieram Alpy.

- **Czy łączy Pan pasję ze współzawodnictwem?**

Owszem, ostatnio zdarza mi się to coraz częściej. Pierwszy raz startowałem w zawodach organizowanych dla klientów przez firmę Volvo. Dwa lata temu zająłem w nich trzecie miejsce, rok temu wygrałem. Biorę również udział w zawodach narciarskich o puchar prezesa ZMPD – dwa lata temu zająłem drugie miejsce, rok temu tyle szczęścia już nie miałem – byłem czwarty.

- **W tym roku jest Pan jeszcze przed wyjazdem?**

Zdecydowanie przed, póki co praw-

dziej zimy u nas jeszcze nie ma, co pozwala na spokojne planowanie z kolegami wspólnego wyjazdu. Na razie jeszcze nie zdecydowaliśmy dokąd pojedziemy, być może będą to Włochy. Natomiast jestem w stu procentach pewien, że zima przyjdzie do nas i na pewno (może nie jeden raz) pojedzie na narty.

- **Oprócz tego, że sam uprawia Pan ten sport, to jeszcze propaguje go wśród kolegów i zachęca do jego uprawiania...**

Bo to jest naprawdę ciekawa dyscyplina, dająca poczucie swobody, wolności. Pozwala na chwilę „odjechać” od codziennych problemów, przeżyć coś niezwykłego. Jest potem co wspominać, o czym opowiadać. Odkąd zostałem przewodniczącym siedleckiego stowarzyszenia przewoźników, starałem się znaleźć sposób na zbudowanie głębszych relacji pomiędzy naszymi członkami niż tylko czysto formalnych, wynikających z samej przynależności. Stąd właśnie wziął się pomysł wspólnego wyjazdu na narty do Maso Corto. Znakomicie spędziliśmy czas i wszystko wskazuje na to, że będziemy wspólne wypady w góry kontynuować. To mnie osobiście bardzo cieszy, ponieważ liczy się możliwość przebywania ze sobą przez kilka dni w zupełnie innych okolicznościach niż zawodowe. Wspólne posiłki, czas na spokojną rozmowę - bo przecież nie

jeździmy na nartach od świtu do nocy – to wszystko jest bardzo ważne. Nieskrępowana wymiana poglądów jest źródłem pomysłów na rozwiązywanie różnego rodzaju problemów. Odrobina optymizmu jest każdemu człowiekowi niezbędnie do życia potrzebna. A szczególnie w naszej branży, która jest bardzo stresogenna. Jesteśmy tak udrczeni codziennymi problemami, że koniecznie powinniśmy wygospodarować czas na odpoczynek. Przekonałem się o tym na własnej skórze, bo w ubiegłym roku nie dane mi było pojechać na wakacje z przyczyn zawodowych. I nie wyobrażam sobie, że bym w tym roku nie wyjechał na narty; planuję zrobić to dwa razy.

# Dakar

## biało-czerwoni

36. edycja rajdu Dakar zdaniem zawodników była najtrudniejsza od lat. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że Dakar generalnie jest uważany za najtrudniejszy rajd na świecie, to tegoroczne wyniki Polaków cieszą podwójnie.

### Kacper Jeneralski

Nie można wpadać w nadmierny zachwyty, bo nasi podium zdobyli tylko w jednej kategorii - mowa o drugim miejscu quadowca Rafała Sonika. Niemniej jednak fakt, że w najbardziej prestiżowej klasie samochodów znalazło się aż czterech naszych, cieszy niezmiernie.

Tym razem udało się przerwać złotą passę Stefana Peterhansela, który wygrał dwa poprzednie rajdy. Dokonał tego Hiszpan Nani Roma, zajmując pierwsze miejsce w klasie samochodów. Rajd zdominowały rajdówki zespołu X-raid, czyli mini ALL4 racing - zajęły wszystkie miejsca podium. Jedynym samochodem, który mógł im zagrozić, było buggy Carlosa Sainza. Niestety Hiszpan dachował i nie ukończył rajdu.

Dakar na dobre zadomowił się w Ameryce Południowej. Tym razem przejechał przez Argentynę, Boliwię i Chile. 5 stycznia wystartowało 720 zawodników (w tym 9 kobiet) w samochodach osobowych, ciężarowych, na quadach i motocyklach. Do mety w Valparaiso, po pokonaniu ponad 9 200 kilometrów, 18 stycznia dojechała połowa załóg.

### Liczył na podium

Krzysztof Hołowczyc Dakar 2013 chciałby zapamiętać na zawsze. Za-

kończył go w szpitalu z uszkodzonym kręgosłupem i połamanymi żebrami. Tym razem marzył nie tylko o podium, ale i o osiągnięciu mety. Udało mu się spełnić tylko to drugie. Hołek pilotowany przez Rosjanina Konstantina Zhiltsova był 6. i jednocześnie najszybszy z polskich kierowców samochodów. Trudno gardzić takim wynikiem, ale pozostał niedosyt. Jak przyznał sam kierowca, gdyby nie błędzenie i kłopoty w pierwszych dniach rajdu, szanse na wymarzone „pudło” byłyby większe.

### Z jednoślądów do 4x4

Najlepszymi debiutantami całego rajdu okazali się byli motocykliści: Marek Dąbrowski i Jacek Czachor. Ten pierwszy siadł za kierownicą, drugi zajął się nawigacją. Obaj to umowni debiutanci, bo Dakar kończyli wielokrotnie, po raz pierwszy wsiedli natomiast do rajdowej osobówki. Jak obaj podkreślają, było to ich marzenie, a stare kontuzje i upływające lata spowodowały, że motocykle poszły w ką. Czy to był strzał w dziesiątkę? Dąbrowski wykorzystał świetną umiejętność czytania pustyni i rozpoznawania terenowych pułapek. Czachor sprawdził się jako doświadczony nawigator. Niemal cały rajd duetowi udało się przejechać bez większych problemów. Mimo że - zwłaszcza w par-

tiach górskich - toyota odstawała od dominujących mini, to wywalczone 7. miejsce jest rewelacyjnym wynikiem.

### Adam Małysz

Tegoroczny Dakar to już trzeci start Adama Małysza w pustynnym maratonie. Trzeci raz wsiadł do jednego auta z doświadczonym Rafałem Martonem. Toyota Hilux przygotowana przez Overdrive miała mniejszy potencjał od topowych fabrycznych miniaków, ale okazała się bardzo konkurencyjnym sprzętem również w rękach Małysza. W ubiegłym roku Małysz zdobył rewelacyjne 15. miejsce. Tym razem marzeniem była pierwsza dziesiątka, udało się zakończyć rajd na 13. miejscu. Przez dużą część rajdu „Orzeł z Wisły” utrzymywał się w pierwszej dziesiątce, mimo niegroźnego dachowania na drugim etapie. Niestety pod koniec rajdu toyota straciła koło po uderzeniu w duży kamień. To pociągnęło ze sobą poważne straty czasowe, szanse na ich odrobienie były znikome. Małysz nie ukrywa lekkiego niedosytu, ale meta Darku cieszy zawsze.

### Martin Kaczmarski

W czepku urodzony – tak śmiało można powiedzieć o 23-letnim Martinie Kaczmarskim. To był jego pierw-

szy Dakar. Od razu miał do dyspozycji topowy sprzęt, czyli mini. Rajd zakończył na 9. miejscu, co jest sporym i miłym zaskoczeniem. Skąd sukces? Na pewno to zasługa mentora Kaczmarskiego, a był nim Krzysztof Hołowczyc. Na pewno nie udało się bez pilota Filipe Palmeiro, ale i zaskakująco pojętnego ucznia, jakim okazał się Kaczmarski.

### Waga ciężka z awariami

W trzech z czterech dakarowych kategorii wyniki były godne pozazdroszczenia. Niestety w klasie samochodów ciężarowych naszych dręczył pech. Tuż przed rajdem Robin Szustkowski doznał koszmarnego złamania nogi podczas treningu w górach. Szustkowski miał startować w Dakarze tatrą w duecie z Jarosławem Kazberukiem i przy wsparciu mechanika Filipa Skrobanka. Wyjazd do Ameryki nie wchodził w grę, więc zastąpił go Maciej Marton, czyli syn pilota Adama Małysza. Podczas wcześniejszych startów tatra wydawała się być konkurencyjnym sprzętem, jednak już na pierwszym odcinku załoga zgłosiła kłopoty z gasnącym silnikiem. Na drugim etapie z tego samego powodu zespół spędził stojąc kilka godzin na trasie. Ostatecznie Kazberuk wycofał się z rywalizacji.

Grzegorz Baran za kierownicą MAN-a dojechał dalej. Jazdę zako-

ńczył na 4. etapie, również przez awarię. W jego manie poważnie uszkodzone zostało zawieszenie. W takich sytuacjach załoga ma do dyspozycji mechanika, który jest na pokładzie - w tym przypadku to Paweł Grot. Mechanik uporał się jak mógł z urwanymi amortyzatorami, ale kilka kilometrów dalej poddał się element mocujący zawieszenie do ramy i jazda zakończyła się definitywnie.

### Quaddowy rekord

W najmłodszej dakarowej kategorii Rafał Sonik jest jednym z głównych graczy i to od kilku lat. Już dwukrotnie stawał na 3. miejscu podium. Tym razem wspiął się oczko wyżej. To najlepszy wynik polskiego quadowca w historii Dakaru. Złośliwi mogą powiedzieć, że to najmniej liczna kategoria w pustynnym maratonie. Warto przypomnieć, że Sonik ma na koncie już trzecie podium, a tegoroczna edycja Dakaru była rekordowa pod względem zgłoszonych załóg. Na starcie stanęło 41 quadowców. Na metę dotarło piętnastu, a pierwszy był Chilijczyk Ignacio Casale

### Kuba Przygoński

To piąty Dakar i trzecia meta Przygońskiego. To jednocześnie rekord i najlepszy wynik polskiego motocyklisty w tej imprezie. 6. miejsce Kuby Przy-

gońskiego to wynik heroicznego wysiłku i wzorowo czystej jazdy. Poza jednym drobnym wypadkiem, który zakończył się urwanym wydechem, Przygoński przez cały rajd wystrzegał się problemów. Jechał równo, nie tracił czasu, a to przynosi efekty. To właśnie klasa motocykli jest najbardziej mordercza i to właśnie wśród kierowców jednoślądów toczy się najbardziej zażarta walka na minuty, a nawet sekundy. Do pierwszego Marcja Comy po dwóch tygodniach Przygoński stracił zaledwie dwie i pół godziny.

### BMW i Mitsubishi bez mety

W Dakarze startowały jeszcze dwie załogi samochodowe z Polski, którym nie było dane osiągnąć mety. Piotr Beaupre i Jacek Lisicki w BMW X3 cc na czwartym etapie podczas wyciągania samochodu z tarapatów uszkodzili zawieszenie. Do mety etapu dotarli z ogromną stratą. Do rana udało się naprawić dużo, ale nie wszystko. Po 30 kilometrach 5. odcinka załoga nie mogła kontynuować jazdy i wycofała się z rajdu. Grzegorz Czarnecki oraz Bartłomiej Boba jechali, aby przeżyć przygodę na rajdzie, mówiąc o sobie żartobliwie „załoga lesczy”. Sukcesem miało być dotarcie do mety, ale ich mitsubishi również przegrało z pustynią i po awarii rajd dla Czarneckiego się zakończył.

# Rajd Dakar 2014

**Polski Zespół Narodowy odniósł w Rajdzie Dakar spory sukces, a dwóch zawodników stanęło na podium.**

## Klaudiusz Madeja

**K**u zaskoczeniu wielu obserwatorów Polska znalazła się w czołówce Dakaru. Polskich sportowców dostrzegła m.in. telewizyjna stacja Eurosport, która jeden z materiałów poświęciła naszej ekipie. Polscy zawodnicy należeli również do grona wypowiadających się w codziennych relacjach tego kanału TV, które można było oglądać w większej części Europy. Jednak głównym wyznacznikiem siły są pozycje poszczególnych zawodników.

Osiemnastu polskich zawodników startowało w polskich barwach. Ich mocna pozycja to zasługa m.in. utworzonego półtora roku temu Poland National Team. Jest to spółka akcyjna i stowarzyszenie. Te dwa podmioty mają ułatwić pozyskiwanie funduszy na działanie oraz rozwój reprezentacji, a także umożliwić sprawiedliwy podział środków pomiędzy zespoły. Prezes Polskiego Związku Motorowego Andrzej Witkowski nie krył pod koniec ubr. zadowolenia: Cieszę się, że już drugi raz Poland National Team jedzie razem. W skład Poland National Team, poza utytułowanymi zawodnikami ze ścisłej czołówki rajdu, weszli też Piotr Beaupre i Jacek Lisicki oraz druga załoga: Grzegorz Czarnecki i jego pilot Bartłomiej Boba.

## Złamany palec Barana

W Dakarze 2014 wystartowały dwie ciężarówki z Polski. Zaczniemy od zasłużonego Grzegorza Barana, który od lat własnym sumptem się przygotowuje i startuje w tej imprezie. Od poprzedniego startu wymienił w swoim rajdowym MAN-ie m.in. zawieszanie oraz zwiększył moc i moment obrotowy pojazdu. Nie prze-

rażały go zapowiedzi o najtrudniejszej w historii trasie: - Znam te drogi. One są na pewno trudne dla amatorów, ale dla profesjonalnych kierowców to normalna trasa o dużym stopniu trudności. Trzeba się oczywiście do niej dobrze przygotować i mieć przed nią respekt. Grzegorz Baran przyznaje, że najbardziej boi się wysokich gór.

W przypadku załogi Grzegorza Barana zawiął złamany palec. - Jechał w fesh-feshu i wpadliśmy do dziury. Amortyzatory się pourywały, a mnie kierownica złamała palec – opowiada i zaraz dodaje: próbowałam oczywiście jechać dalej, ale nie dało rady. Kierowca nie poradziłby sobie z prowadzeniem przy tak długich odcinkach. Tym bardziej, że na każdym jest wyznaczony maksymalny czas przejazdu. Kto go przekroczy, automatycznie zostaje skreślony z listy uczestników. Zdrowie najważniejsze – podkreśla doświadczony Baran i mimo swojej porażki cieszy się z sukcesów naszych zawodników: Nie tylko zaznaczyliśmy swoją obecność, ale pokazaliśmy, co potrafimy. Walka Sonika o zwycięstwo w quadach i trzy załogi w pierwszej dziesiątce osobowych, to jest coś, podobnie jak samotna walka Kuby. Widać, że koleżeństwo w Polskim Teamie nie jest tylko hasłem reklamowym, ale faktem. Jeśli tylko zbierzemy budżet i zdrowie pozwoli, to oczywiście wystartujemy za rok – kończy Grzegorz Baran.

## Złamana noga Szustkowskiego

Robin Szustkowski jeszcze przed rajdem mówił: - Nasza tatra nie ma szans na zwycięstwo. Ja nadal się dużo uczę, bardzo pomaga doświadczenie naszego pilota Jarka Kazberuka. Niestety, okazało się jeszcze

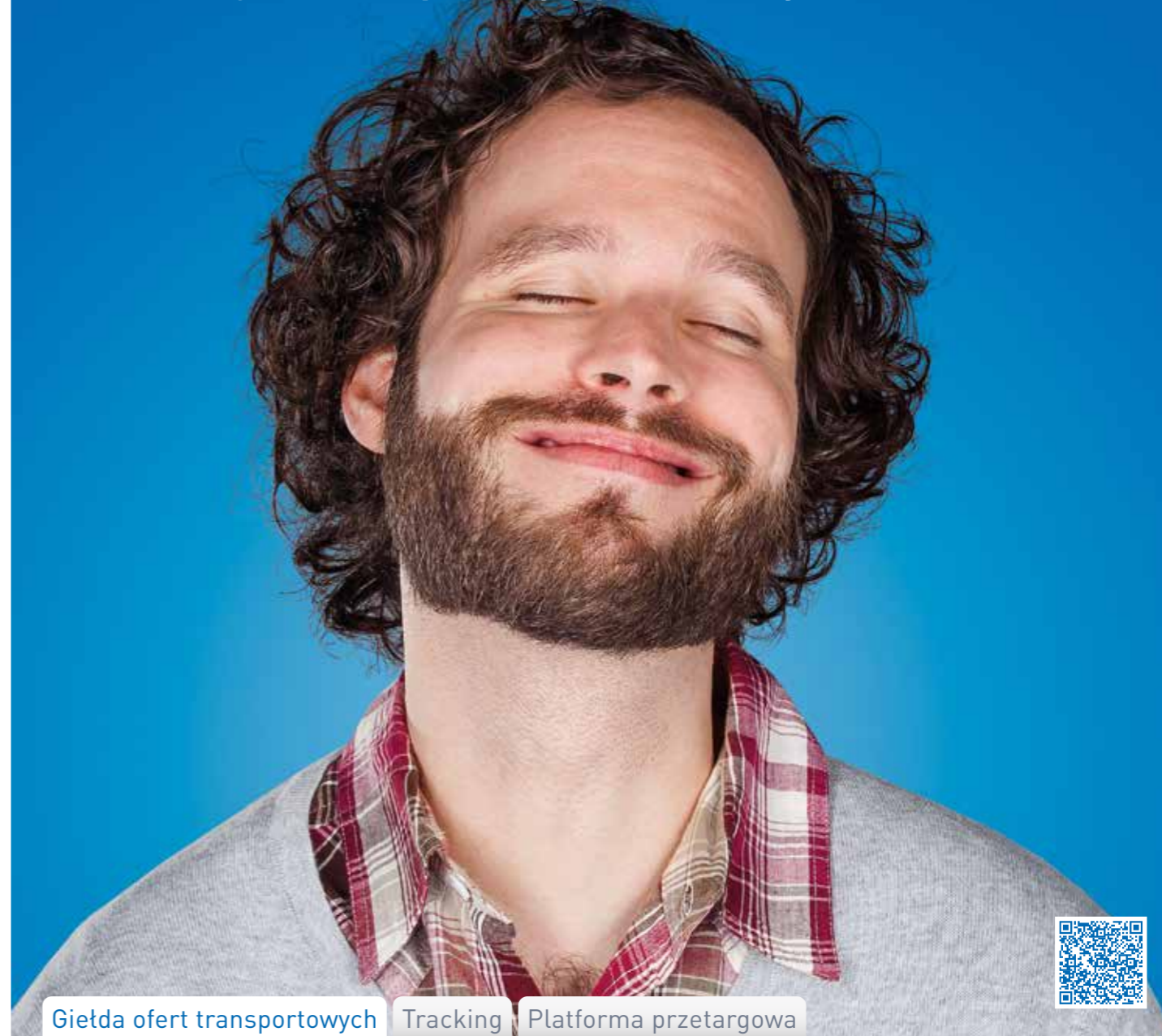
przed zawodami, że młodego kierowcę ze startu wyeliminowała kontuzja nogi. Stało się to podczas pobytu w szwajcarskich Alpach, gdzie przygotowywał się właśnie na wysokogórskie odcinki Dakaru... Zastąpił go młody, utalentowany, niespełna 23-letni Maciej Marton, syn pilota Adama Małysza. Start tatry z mieszaną, polsko – czeską załogą okazał się od samego początku pechowy. Fabryczny mechanik Filip Skrobanek nie poradził sobie z defektem samochodu. Załoga została zmuszona do wycofania się z zawodów. Szustkowski przypuszcza, że prawdopodobnie nie wszystko zapięto na ostatni guzik podczas przygotowań tatry w fabryce, na krótko przed wyjazdem na Dakar.

## Klasa ciężka

W najcięższej kategorii możemy się tylko pochwalić drugą pozycją mechanika rodem z Olesna – Dariusza Rodewalda. Podobnie jak przed rokiem startował w holenderskim teamie Gerarda De Rooy'a. Na mecie początkowo sądzono, że ta załoga powtórzyła sukces sprzed dwóch lat. Jednak decyzją sędziów cofnięto karę rosyjskiej załodze Andrieja Karginova. Chodziło o spóźnienie na odcinku specjalnym. Podczas ostatniego etapu na trasie przewrócił się osobowy mini chińskiej załogi. Holender ledwo przecisnął się swoim iveco i pognął do mety. Rosjanin już kamazem zmieścić się nie mógł. Zresztą wraz z innymi pomógł Chińczykom postawić ich samochód, aby mogli dalej jechać. Jury doceniło ten gest fair play, anulowało karę za spóźnienie i Rosjanie zostali zwycięzcami Dakaru 2014. Ostatnie miejsce na podium także należało do nich, zaś trzeciego kamaza prowadził Edward Nikolajev.

Ładunek

**Marcin, przewoźnik, nonszalancki nawet w poniedziałek rano niczym Budda po swojej poobiedniej drzemce.**



Giełda ofert transportowych Tracking Platforma przetargowa

„Szkoda życia na stres”, uważa Marcin. Dlatego też pozyskuje wygodnie zlecenia poprzez, będącą liderem w Europie, giełdę ofert transportowych TC Truck & Cargo®. Do jego dyspozycji codziennie jest aż do 450.000 ofert pochodzących od 100.000 sprawdzonych użytkowników. Dzięki temu zawsze znajdzie odpowiedni ładunek. Oferowany przez TimoCom abonament ryczałtowy pozwala Marcinowi zachować także elastyczność cenową.

**Teraz i Ty możesz się zrelaksować i bezpłatnie przetestować TC Truck & Cargo® w codziennej pracy. Wystarczy zadzwonić pod numer telefonu +800 10 20 30 90 (infolinia bezpłatna dla telefonów stacjonarnych)\* lub pobrać plik instalacyjny bezpośrednio ze strony internetowej [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)**

 Jesteś już naszym fanem?

[www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)

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

# POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ZYSK

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

NOWA GAMA  
RENAULT TRUCKS



[renault-trucks.pl](http://renault-trucks.pl)

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

